

TIRENZE: sviluppo e problemi urbanistici



MODERNI APPARECCHI DI ILLUMINAZIONE

SIEMENS SOCIETÀ PER AZIONI

via Fabio Filzi 29 - MILANO - Tel. 69.92 (13 linee)

UFFICI

FIRENZE GENOVA PADOVA ROMA TORINO TRIESTE
Piazza Stazione 1 - Via D'Annunzio 1 - Via Verdi 6 - Piazza Mignanelli 3 - Via Mercantini 3 - Via Trento 15

SP



tende di alluminio "Malugani"

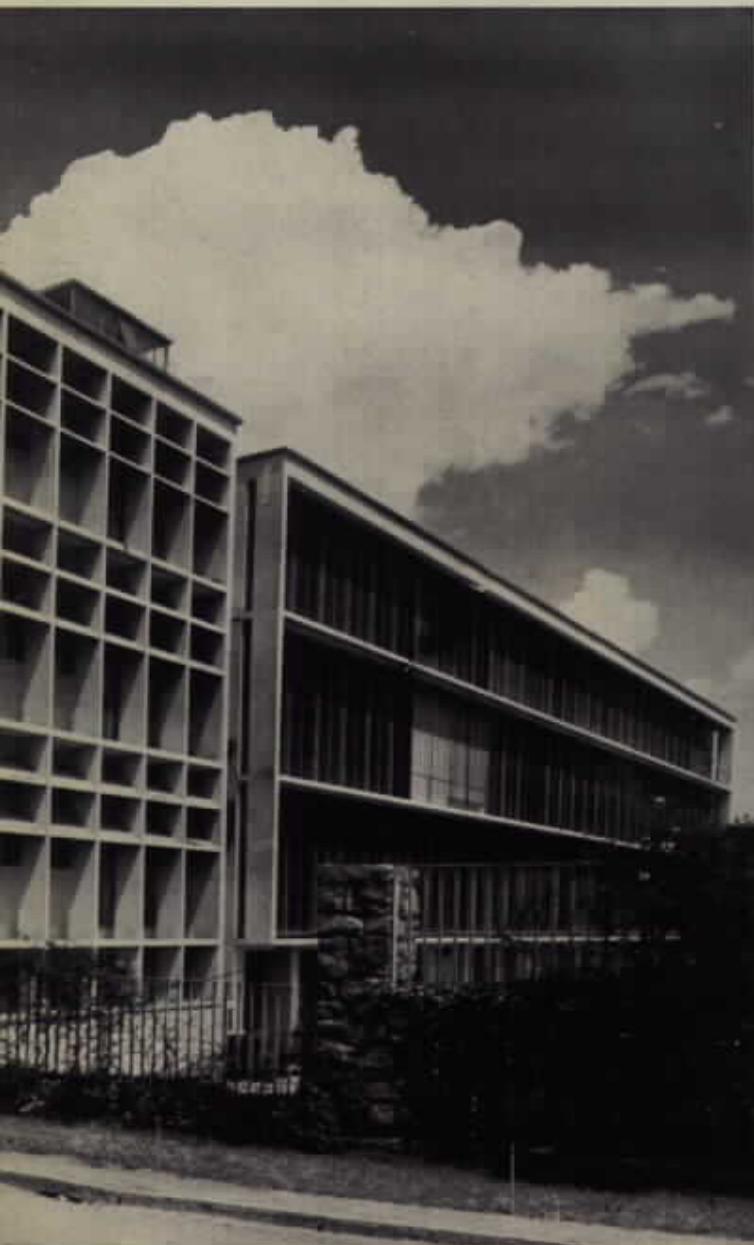
OFFICINE
MALUGANI
MILANO (5100)

"Le tende alla Veneziana "Malugani"
non sono soltanto utili e pratiche, esse
sono belle"

CASA FONDATA NEL 1892

VIALE LUNIGIANA, 10 - TEL. 690.077 - 690.534 - TELEG. MALUGANFERRO - MILANO

*Le tende "Malugani", assicurano il più
moderno controllo dell'aria e della luce*



Genova - Palazzo Bianco - Galleria Antichità Belle Arti e Storia - arch. F. Albini
(foto A. Villasi - Biogena)

TENDE ALLA VENEZIANA DI ALLUMINIO CON CASSONETTO METALLICO BREVETTATO

FINESTRE DI FERRO E DI ALLUMINIO (LEGA ANTICORODA)

adatte per locali ad uso:

**abitazione
uffici
negozi
alberghi
ristoranti
ospedali
laboratori
scuole**

Il lato sud degli stabilimenti Olivetti a Ivrea, in cui sono applicati circa m² 2000 di tende "Malugani".



Elegante soluzione decorativa di importanti problemi tecnici. La porta a scomparsa "Modernfold" consente la razionale soluzione di innumerevoli problemi costruttivi e di arredamento.

Il tono di un ambiente dipende dalla luce e dal colore. La tenda alla veneziana "Kirsch" con lamelle a "S" regola la diffusione della luce e, col suoi colori, dona armonia alla vostra casa.



stabilimenti riuniti arch. e. monti - cantieri milanesi milano - via monte di pietà 1 - telefoni: 860.941/2/3/4
concessionari delle tende "Kirsch" e delle porte "Modernfold" per l'Italia - agenzia di torino: ing. loris garda - via sacchi 26 - tel. 59.315

A
Zeta
DIN

macchine
e
impianti

per costruzioni



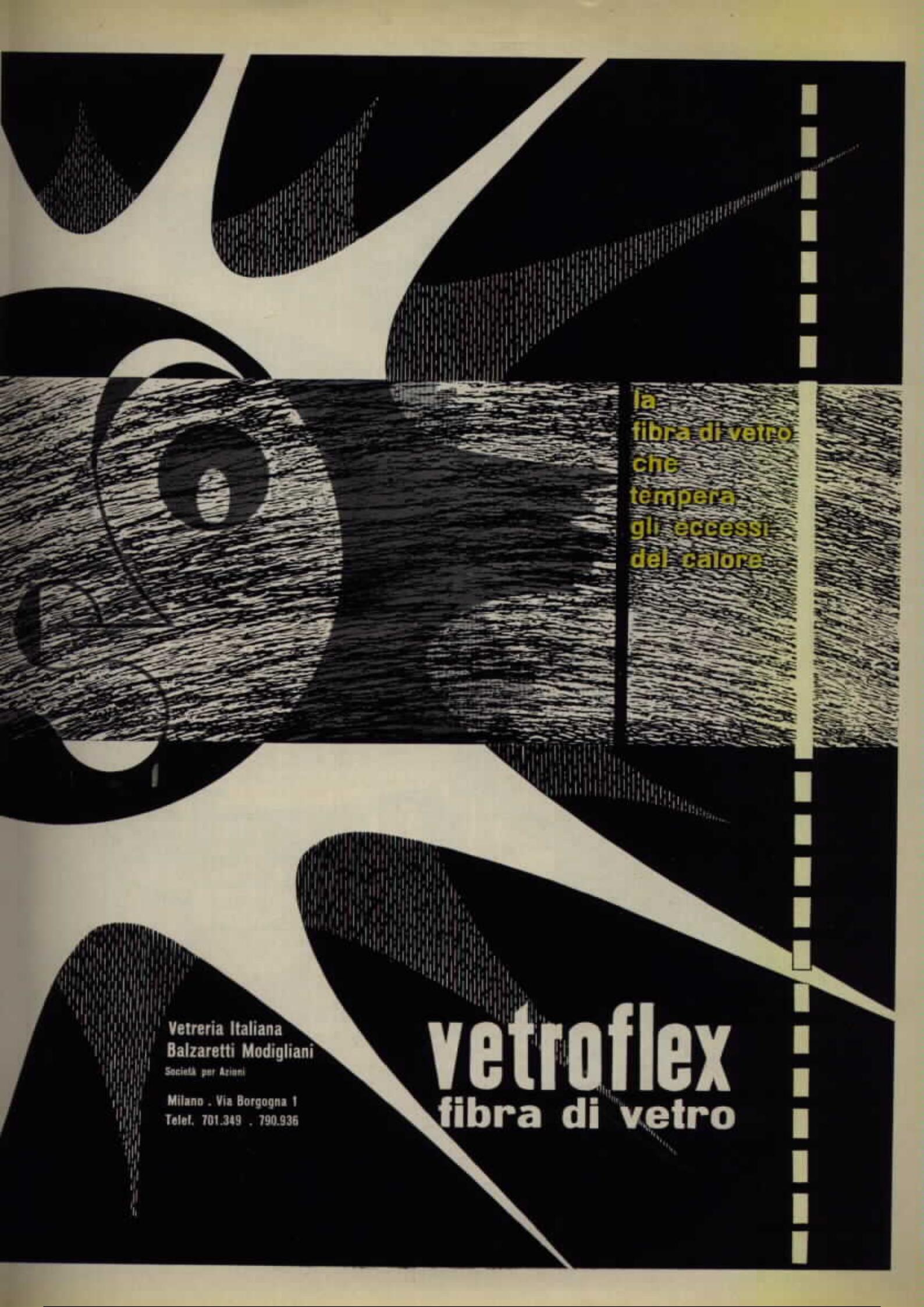
Loro e Parisini

s.p.a.

Milano via Mozart 1

telef. 701556 - 57 - 58

Roma via Vittorio Veneto 168
Napoli via A. Diaz 8



la
fibra di vetro
che
tempera
gli eccessi
del calore

Vetreria Italiana
Balzaretti Modigliani
Società per Azioni

Milano . Via Borgogna 1
Telef. 701.349 - 790.936

vetroflex
fibra di vetro



Carda

FINESTRA

MARCA REGISTRATA



SOCIETA' PER AZIONI ITALIANA

MANIFATTURE GRIESSE

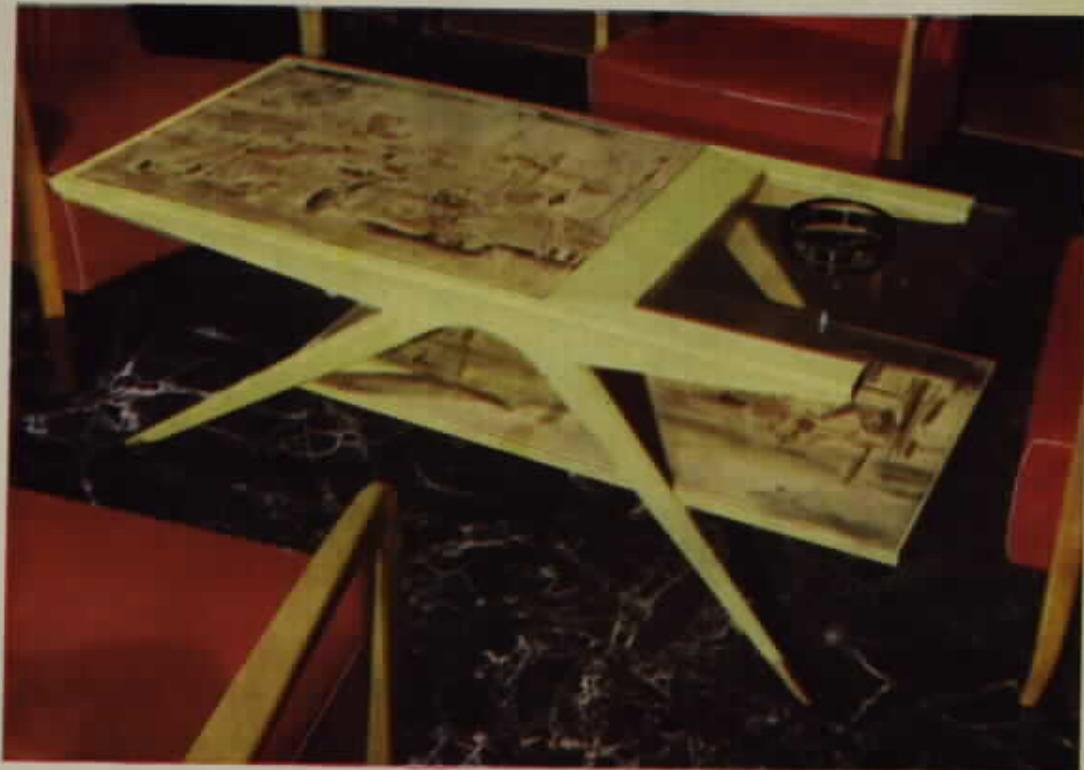
Succursali:
MILANO - VIA DANTE, 4 - TELEFONO 802.825
ROMA - PIAZZA MIGHANELLI, 3 - TELEFONO 55.190

COMO - CAMERLATA

SEDE E STABILIMENTO: TELEFONO 1077 - 1096

Rappresentanti:

BOLOGNA - Sig. Comis. CARLO A. BRONZI Tel. 28.821
GENOVA - Sig. PODESTÀ & FOSSA Tel. 581.110



ANGOLO DI SALOTTO

Tavolino da the di PLASTIRIV-MEL. I piani sono costituiti da acquarelli melaminizzati.

Il tavolino da the rappresentato nella fotografia, costituisce un apporto nuovo all'arte dell'arredamento e della decorazione, suscettibile dei più vasti sviluppi.

I piani di questo tavolino sono costituiti da acquarelli i quali, con un trattamento alla melamina, hanno conservato perfettamente le loro caratteristiche di colore ed hanno acquisito la durata, la resistenza, la brillantezza e le altre proprietà del PLASTIRIV-MEL.

Tali piani sono lavabili, insensibili all'azione di agenti chimici, resistono alla sigaretta, non si alterano per effetto del sole, hanno una elevata durezza superficiale, non si rigano, non si scheggiano, ecc.

L'applicazione che abbiamo illustrato può suggerire agli arredatori le più originali soluzioni di particolari problemi decorativi su pareti di abitazioni private, bar, alberghi, ritrovi eleganti, ecc.

Per maggiori informazioni tecniche estetiche e sui sistemi di applicazione del PLASTIRIV-MEL rivolgersi a:

RIV - OFFICINE DI VILLAR PEROSA - S.p.A.
SEZIONE MATERIE PLASTICHE • VIA LA LOGGIA 14 - TORINO

RIV
OFFICINE DI VILLAR PEROSA

**PLASTIRIV
MEL**

CARATTERISTICHE E PROPRIETÀ

peso specifico: 1,42 - peso al mq (spessore 1,5 mm): 2,14 Kg - peso al mq (spessore 2 mm): 2,84 Kg - resistenza a trazione: 1300 Kg/cmq - resistenza a flessione: 1500 Kg/cmq - resistenza a compressione: 3200 Kg/cmq - resistenza all'urto: 40 Kg/cmq - durezza Rokwell: HRF 65 - assorbimento d'acqua dopo 24 ore: 0,5-1% - effetto di luce solare diretta: praticamente nullo - resistenza agli agenti chimici: immersione per 24 ore in alcool, latte, caffè, olio, aceto, ammoniaca, saponi, detergenti: nessun effetto - evaporazione dalla superficie di alcool, benzina, toluolo, etere, formaldeide, cloroformio, iodio: nessun effetto - Acidi deboli: nessun effetto - Alcali deboli: nessun effetto.

G. Scerbo



Carrozzerie per autobus
in servizio urbano



linoleum

il pavimento
per tutti
gli ambienti

Società del Linoleum s.p.a. Milano



CURTISA

SEDE E STABILIMENTO IN BOLOGNA
Via C. Ranzani 16 - Tel. 33856-33855
ROMA - Via di Pietra 82-A, tel. 681121
MILANO - Via G. Fara 4, tel. 65.915

edile della Food and Agriculture Organisation (F. A. O.) Roma.
esecuzione: Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per il
azio • mq. 9.236 di infissi metallici razionali Curtisa "SURSOR"
d in altri sistemi di apertura • Porte e vetrate in alluminiolega
mq. 3.624 di tende metalliche a pacchetto alla Veneziana
e "SURSOR". Finestre metalliche avvolgibili • Areatori ecc.



Montecatini



*materiali nuovi
per nuove soluzioni nell'edilizia*

La pavimentazione di resina vinilica (Vipla), con le sue illimitate possibilità di disegno e di colore, conferisce al pavimento un nuovo valore nell'armonia architettonica e decorativa degli ambienti. I vantaggi di questa pavimentazione sono continuamente confermati dalle esperienze su vasta scala fatte in Italia ed all'estero.

i pavimenti di Vipla

- si applicano facilmente
- non invecchiano
- sono elasticci ed antisdruciolevoli
- non assorbono umidità e sono inattaccabili dalla salsedine, dagli acidi, dagli oli, dai grassi
- vengono prodotti in una vasta gamma di tinte sia unite che marmorizzate
- resistono allo sfregamento
- si lavano con sola acqua e sapone

Montecatini

Direzione Vendite Resine e Prodotti Diversi - Reparto 1° - Milano - Via Filippo Turati, 18



* Richiedete l'opuscolo a colori «I pavimenti di Vipla alla IX Triennale di Milano» che Vi verrà inviato gratuitamente



QUARZITI DI SANFORT

.....la bella pietra per l'edilizia moderna

PAVIMENTI RIVESTIMENTI



Strada di un parco privato a Milano

meccanizzate la Vostra casa

con

frigoriferi ideali
per le famiglie



apparecchio universale
per cucina

R 85

- capacità utile 85 litri

R 205

- capacità utile 205 litri

nessun organo in movimento
nessuna manutenzione
alto rendimento
silenziosità

3 anni di garanzia

Proteus

12 servitori al vostro servizio:

impasta	grattugia
frulla	tirasfoglia
sprema agrumi	macina caffè
trita	omogeneizza bevande
passalegumi	vitaminiche e frappé
tritagliaccio	gelatiera
affetta legumi	

solidissimo, di linea sobria e moderna

Arielflux

Non più fumo né odori!

silenziosissimo
nessuna manutenzione
nessun disturbo alle radio audizioni
applicazione facilissima
diaframma di chiusura a ventaglio,
che non toglie luminosità all'ambiente
minimo consumo:
consuma meno di una lampadina!...



rinnovatore
d'aria



agitatori d'aria
fissi
ed oscillanti

Ariel - Super Ariel Arielingo Ariel oscillante

linea moderna e accurata finitura
massima silenziosità
nessun disturbo alle radio audizioni
alto rendimento

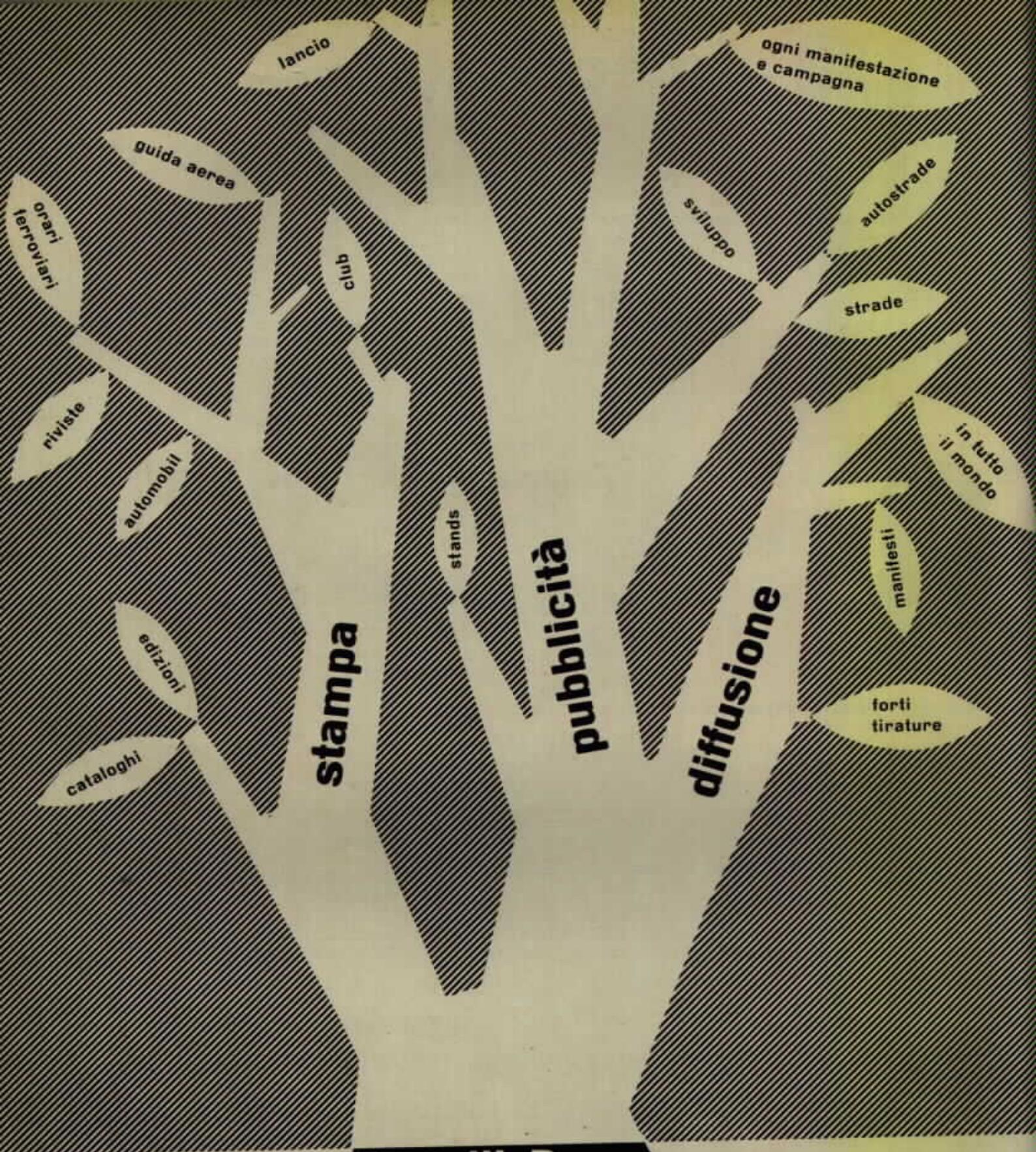
una parola nuova
in fatto di ventilatori!



SAN GIORGIO

S.i.p.a.

via Corsica 21 - Genova



Amministrazione
e Direzione Generale
Torino, via S. Teresa 3
tel. 40.833 - 45.048

Indirizzo telegrafico:
Pozzo TF 550.225 Torino
Casella Postale n. 505
c.c. Post. 2/235

Fratelli Pozzo Salvati Gros Monti & C.

Poligrafiche Riunite S. p. A.

Torino
organizzazione pubblicitaria

ogni manifestazione
e campagna

autostrade

strade

in tutto
il mondo

manifesti

forti
tirature

Stabilimenti:
Moncalieri (Borgo Aje)
tel. 550.225 - 550.297
Foligno - via del Cassero 11
tel. 28.37

Concessionari in esclusiva
della Mostra d'Oltremare e
del Lavoro Italiano nel Mondo

URBANISTICA

Rivista Trimestrale
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
N. 12 - 1953 - Anno XXIII

INT. 14006799
FACOLTÀ DI ARCHITETTURA
FIRENZE - BIBLIOTECHE
GALL. A 1 21

Direttore

Comitato direttivo

Redazione

Redattori regionali

Legislazione urbanistica

Letteratura urbanistica

Corrispondenti esteri

Impaginazione e copertina
Elaborazione dei grafici

Amministrazione
Pubblicità

Giovanni Astengo

Domenico Andriello, Piero Bottino, Edoardo Caracciola, Pasquale Carbonara, Luigi Coenzo, Salvatore Cosenza, Luigi Dodi, Eugenio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Moroni, Saverio Muratori, Ludovico Quarini, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vassalli

Gian Franco Fasana

Maria Vernetto

Piemonte: Nella Benzon, Arialdo Deverio

Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Colombo, Eugenio Gentili

Veneto: Giovanni Burin

Liguria: Alessandro Cheitzer, Mario Labò

Emilia: Renzo Saccoccia, Vittorio Gendulini

Toscana: Edoardo Detti, Leonardo Savinli

Lazio: Federico Corio, Ludovico Quarini

Campania: Domenico Andriello

Puglia: Enzo Minchilli

Sardegna: Vico Mosa, Fernando Clemente

Sicilia: Edoardo Caracciola, Gianni Pirroni

Francesco Cuccia

Bruno Zevi

Argentina: Cino Galloprina

Belgio: Frans Lickens

Brasile: Carlos Lodi

Bulgaria: Tsvetan K. Tsvetanoff

Canada: E. G. Paludi

Colombia: Jorge Kibbidi

Francia: Robert Auselle

Inghilterra: Anthony Chitty

Israele: Vito A. Volterra

Messico: Mauricio Gómez Meyorga

Olanda: J. B. Bekema

Perù: Mario Bianco

Portorico: Edoardo Boradino

Svezia: Mattias Terza Ferrari

Ungheria: Endre Halász

U. S. A.: Miss Eraine Freeman

Frederick Gutheim

Egidio Bonfante

Anna Maria Baucis

Piero Ossola

Valentino Remondi

SOMMARIO

- pag. 1 Monografia di una città
- 3 Storia dello sviluppo urbanistico
- 29 Dal 1900 al 1950
- 42 Le distruzioni e la ricostruzione
- 71 La realizzazione del Piano
- 81 Il nuovo piano regolatore
- 97 L'attuazione del piano generale
- 100 Gli sviluppi storici e l'esperienza attuale: la periferia e gli spazi sociali

di Giovanni Astengo

di Giovanni Michelucci e di Ermanno Migliorini

di Leonardo Savioli

di Edoardo Detti

di Giovanni Michelucci

di Leonardo Savioli

di Leonardo Savioli

di Giovanni Michelucci

Prezzo del presente fascicolo (ristampa) Lire 4000

Direzione, Redazione, Amministrazione e Pubblicità: Torino, Corso Vittorio Emanuele 73

Abbonamento a 4 fascicoli L. 4.000 (ridotto per soci INU e studenti L. 3.500) - Conto corrente postale 2.37471 - Spedizione in abbonamento postale gruppo IV

**Consiglio Direttivo
Nazionale dell'Istituto**

Domenico Andriello

Giovanni Astengo

Vittorio Bagnera

Ludovico Barbiano di Belgioioso

Piero Bottino

Pasquale Carbonara

Salvatore Carenia

Leone Cattani

Carlo Cocchia

Francesco Cuccia

Luigi Carlo Daneri

Arnaldo degli Innocenti

Arnaldo Foschini

Eugenio Fuselli

Alberto Legnani

Armando Melis de Villa

Carlo Melograni

Adriano Olivetti

Luigi Piccinato

Ferdinando Poggi

Nello Renacco

Paolo Rossi de Paoli

Giuseppe Samonà

Giuseppe Vaccaro

Cesare Valle

Virgilio Vallet

Michele Valori

**Presidente
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica**

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Luigi Piccinato

Giunta Esecutiva

Giovanni Astengo

Ludovico Barbiano di Belgioioso

Adriano Olivetti

Luigi Piccinato

Paolo Rossi de Paoli

Giuseppe Samonà

Cesare Valle

Tesoriere

Giovanni Astengo

**Segretario della Giunta
e del Consiglio**

Bruno Zevi

Sede dell'Istituto:

Roma

Lungotevere Tordinona, 1

L'ing. Adriano Olivetti lascia la direzione della rivista

Nella prima riunione del nuovo Consiglio Direttivo dell'I. N. U. tenutasi a Roma il 13 Dicembre 1952, l'ingegnere Adriano Olivetti ha rassegnato le dimissioni da direttore di "URBANISTICA", proponendo a succedergli l'architetto Giovanni Astengo, testimoniando così dell'attività, responsabilità e impegno del suo principale collaboratore, al quale rivolge il suo affettuoso ringraziamento.

L'ingegnere Olivetti nell'esporre i motivi della sua decisione ricorda che la rivista, superato il periodo iniziale d'impostazione e di avviamento ha ormai assunto carattere e veste stabili, accenna all'esigenza di essere alleggerito di qualche onere in seno all'Istituto, data anche la recente riconferma nella carica di Presidente, e fa presente infine che l'attività del Redattore capo era venuta via via assumendo in effetti carattere direttivo.

Il Consiglio Direttivo dopo aver insistito affinchè il Presidente dell'Istituto recedesse dalla sua decisione, preso atto che essa è irrevocabile, ha espresso all'ingegnere Olivetti il ringraziamento più vivo e cordiale per il decisivo impulso dato alla rinascita ed all'affermazione della nuova edizione di "Urbanistica", che ha riscosso così largo consenso, ed ha approvato all'unanimità la proposta di nominare l'architetto Giovanni Astengo nuovo direttore della rivista.

Monografia di una città

"Lingaggio e città restano le più grandi opere d'arte dell'uomo".

LEWIS MUMFORD

Con il presente saggio « Urbanistica » inizia una serie di fascicoli, che, alternati ai consueti numeri della rivista, si propongono di illustrare vicende e problemi urbanistici di alcune fra le principali città italiane.

La collana, che si apre col numero su Firenze, cui seguiranno, per ora, quelli dedicati a Roma, a Milano e a Venezia si ripromette non soltanto di descrivere la struttura delle città, di commentare la cronaca minuta dei fatti più recenti e di esporre i piani di trasformazione, ma soprattutto di contribuire a risolvere geografia, cronaca e programmi in una complessiva visione storica, economica e sociologica, giacchè solo attraverso tale ripensamento si possono ritrovare i fili conduttori delle vicende urbanistiche ed i principî che permettono di verificare la validità delle particolari proposte di intervento.

È infatti inevitabile che lo studio degli interventi pianificati per il riaspetto e lo sviluppo di una città non possa in alcun caso identificarsi ed esaurirsi in un'arida tecnica di tracciati stradali o zonali, in quanto l'insieme di strade e piazze e muri ed edifici ed impianti, in una parola la *città costruita*, non può avere di per sè alcun significato concreto d'assieme se non riferito alla *città vivente*, al fenomeno collettivo somma e risultante della vita individuale ed associata, economica e politica, intellettuale e morale dei suoi abitanti: ambedue si compenetrano e si condizionano al punto che ogni trasformazione dell'una coinvolge necessariamente una trasformazione dell'altra.

Lo studio di una città non può dualisticamente e cinicamente separare le sue componenti dell'ambiente spaziale e della vita collettiva e trattare le vicende edilizie da un lato e quelle dei cittadini dall'altro, o predisporre piani di trasformazione spaziale indipendentemente dai programmi di trasformazione sociale.

Invero urbanistica e sociologia sono scienze complementari: la storia anonima dei tracciati urbani si vivifica solo attraverso la storia anonima dei gruppi associati, delle loro mentalità e delle loro istituzioni, e quest'ultima si caratterizza in modo pregnante solo attraverso la storia degli ambienti spaziali.

La città costruita è in definitiva una fase, forse la più cospicua e certamente la più appariscente, del processo di individuazione dei gruppi associati, ed i piani urbanistici si inseriscono nel processo di « autodeterminazione », che si produce, ad opera delle « minoranze creative », in seno alle società in sviluppo: essi altro non sono, a questa stregua, che particolari istituzioni sociali atte ad imprimere ai singoli impulsi creativi il marchio di un comune ed individuato carattere.

Ma la vita si svolge ed è destino che le città costruite sopravvivano alle singole vite degli abitanti, sopravvivano alle istituzioni, che le hanno originariamente create, e che sullo stesso territorio, nello stesso ambiente, nello stesso vaso si avvicendino, si sovrappongano e si stratifichino, con successive trasformazioni, fasi differenti di una stessa civiltà o addirittura civiltà differenti.

E poichè in ogni civiltà, secondo la teoria del Toynbee, ai periodi della genesi succedono, inevitabilmente, i periodi di crollo, di disgregazione e di torbidi, è inevitabile che alla limpida definizione spaziale dei periodi di formazione succedano fasi di confusione e di disarticolazione del tessuto urbano, dalle quali è arduo compito il liberarsi in un successivo processo di nuova e cosciente autodeterminazione.

La storia antica e recente di Firenze svolta nel presente saggio è una riprova ed una esemplificazione di questa tesi.

Dalla turrita città comunale alla città artigianale del Due-Trecento, alla città rinascimentale è un dinamico susseguirsi di varie e profonde caratterizzazioni spaziali, che danno vita alla Firenze storica, universalmente nota. Dopo secoli di arresto è solo nella seconda metà dell'Ottocento che si ritrova un nuovo violento stimolo urbanistico: il piano del Poggi configura una Firenze, per un attimo, città-capitale. Ma intanto, faticosamente e senza chiarezza, si formano la periferia e la città industriale; agli errori reagiscono prima il piano del '24 ed ora il presente.

Fra l'uno e l'altro si inserisce l'episodio doloroso della guerra e le distruzioni del borgo attorno al Ponte Vecchio, e, colle distruzioni, l'esperimento della ricostruzione. Lo scacco della quale, originato da personalismi, ambizioni sbagliate, tentennamenti e compromessi, dimostra non tanto la difficoltà di operare in un tessuto urbano a strati sovrapposti così delicato, quanto soprattutto la necessità che i reggitori della cosa pubblica rispondano a queste eccezionali sfide con eccezionale coraggio, dando piena responsabilità a quella « minoranza creatrice » che emerge ad affrontare il compito della nuova individuazione urbanistica.

L'esperienza recentissima e in atto, se, da un lato, può lasciare perplessi sulla nostra attuale capacità di dominare un tema così complesso, deve d'altro lato essere stimolatrice per l'attività futura.

La risposta alla sfida della banale ricostruzione è stata data, ed è il nuovo piano urbanistico.

Aperta verso i colli e verso la campagna, in una ripresa di attività industriale, in un rinnovamento economico consapevole e partecipe della struttura regionale, Firenze, superato l'allettante ma paralizzante invito della contrazione della città a museo, può rompere la quarta cerchia dell'anonima periferia e proiettare una nuova vita nella regione circostante.

Con questo sviluppo a largo raggio ed in campo aperto una nuova città può sorgere: lontana dalla banalità della periferia e della ricostruzione fallita, estranea al carattere rinascimentale ed al formalismo monumentale del Poggi, essa vuol ricollegarsi con preciso riferimento urbanistico allo spirito operoso, popolano e fecondo della città artigianale del Due-Trecento, e presentarsi come una città francamente moderna, vivificata da nuovo sangue e da nuovo respiro.

Giovanni Astengo

Firenze

Sviluppo e problemi urbanistici della città

articoli di **Giovanni Michelucci**

Ermanno Migliorini

Leonardo Savioli

Edoardo Detti

Storia dello sviluppo urbanistico da pag. 5 a pag. 28

Dal 1900 al 1950 da pag. 29 a pag. 42

Le distruzioni e la ricostruzione da pag. 43 a pag. 70

La realizzazione del Piano da pag. 71 a pag. 80

Il nuovo piano regolatore da pag. 81 a pag. 96

L'attuazione del piano generale da pag. 97 a pag. 99

Gli sviluppi storici e l'esperienza attuale: la periferia e gli spazi sociali da pag. 100 a pag. 102

Gli autori degli articoli ringraziano tutti coloro che con consigli, con la concessione di fotografie, documenti storici, notizie bibliografiche, hanno collaborato alla loro opera. In particolare il loro ringraziamento va all'arch. Aranguren, direttore del Museo Topografico di Firenze, al prof. Bruno Nice, all'Ufficio Tecnico del Comune, all'Istituto Geografico Militare, alla Soprintendenza ai Monumenti, al prof. Biffoli, agli architetti Baroni e Gisdulich, al prof. Pichi Sermolli e al dottor Maraini.

Fotografie di:

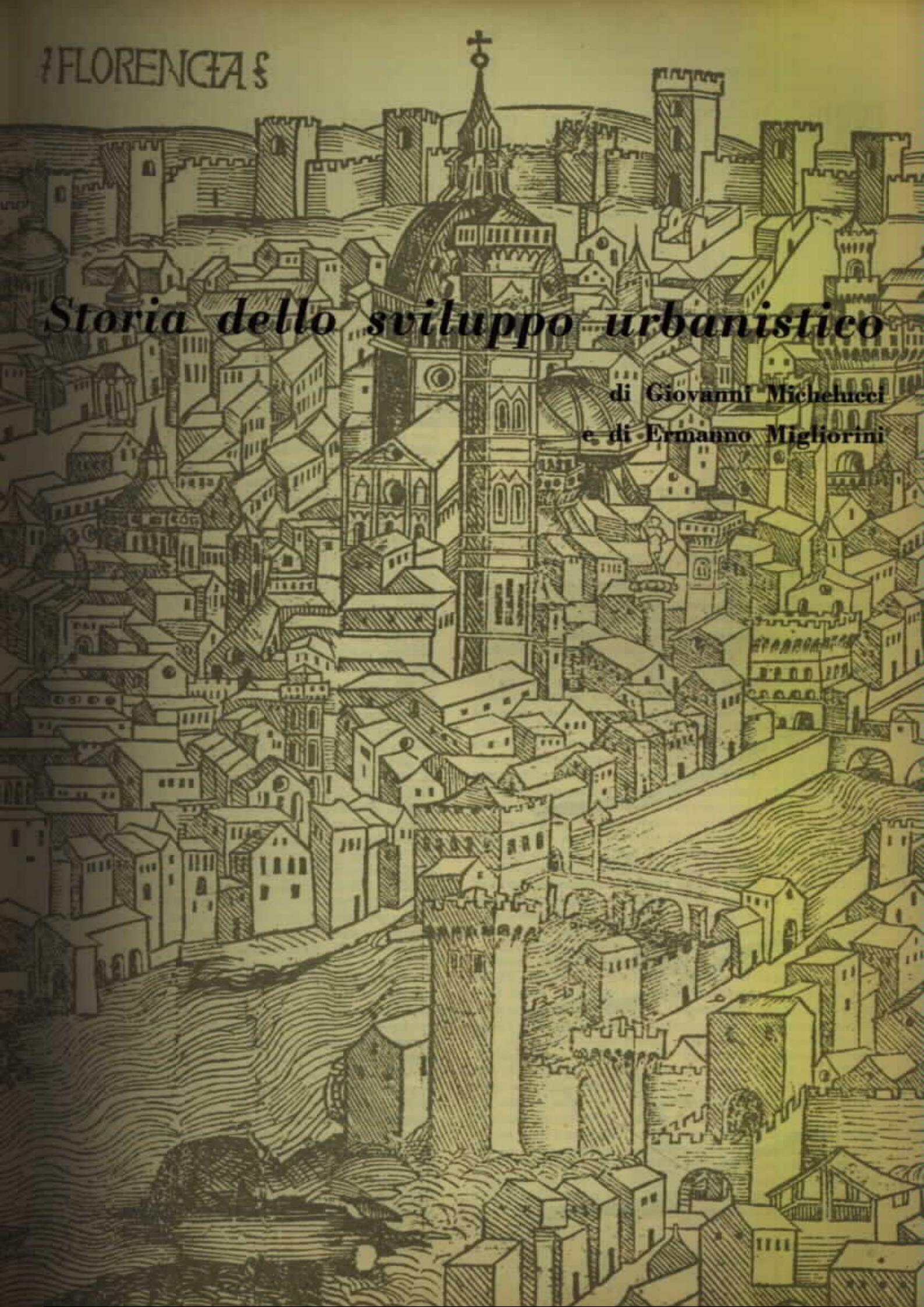
- Ufficio Belle Arti del Comune di Firenze
Alinari
figg. 20, 22, 23, 24, 28.
figg. 27, 66, 74, 97, 138.
- Ufficio Tecnico del Comune di Firenze
Soprintendenza alle Gallerie, Firenze
Anderson
Barsotti
Arch. Baroni
Istituto Geografico Militare
Arch. Aranguren
Brogi
Arch. Detti
Soprintendenza alle Belle Arti, Firenze
Prof. Biffoli
figg. 29, 31, 33, 34, 35, 36, 75, 76, 77, 112, 146 a, 146 b, 147.
fig. 37.
figg. 40, 150.
figg. 54, 73.
figg. 59, 62, 63, 64, 161.
fig. 60 e fotopiano della città.
fig. 61.
figg. 67, 121.
figg. 68, 69, 70, 71, 78, 79, 83, 84, 96, 139, 145, 155,
157, 158, 159, 160.
figg. 80, 81.
figg. 111, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 122, 123, 124,
125, 126, 127, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137,
140, 141, 142, 143, 144.

FLORENCIA

Storia dello sviluppo urbanistico

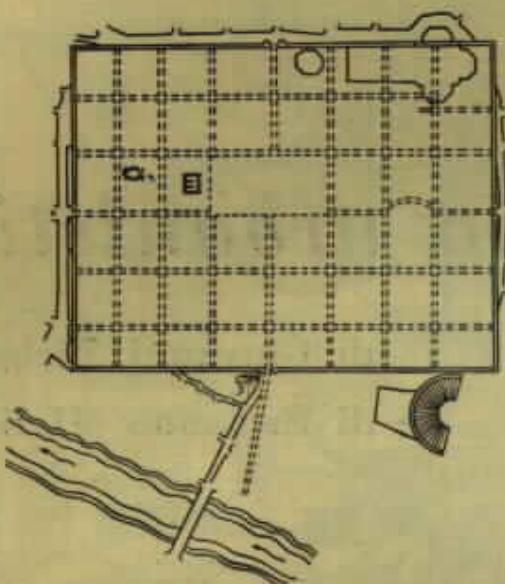
di Giovanni Micheliucci

e di Ermanno Migliorini



Dalla città romana al cinquecento

2
3
4
5



FIRENZE ROMANA

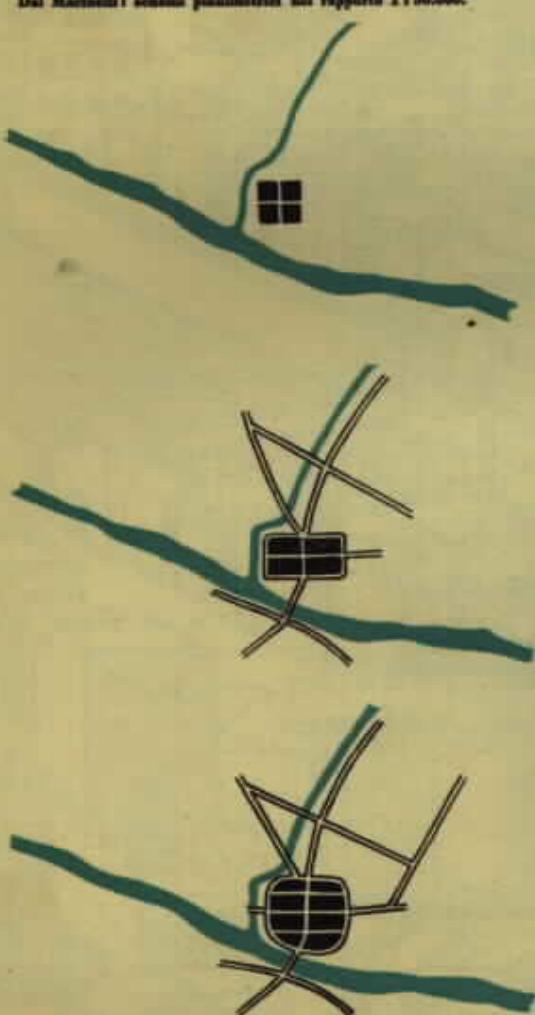
Fig. 2. - Il tessuto stradale e la cerchia delle mura secondo il Mochi.

Fig. 3. - La città quadrata alla vecchia confluenza del Mugnone con l'Arno.

Fig. 4. - La città rettangolare all'incrocio con le vie della campagna.

Fig. 5. - La città quadrangolare.

Dal Marinelli: schemi pianimetrici sul rapporto 1:50.000.



La città romana

Il primo nucleo di Firenze, cui un'etimologia urbanistica ha l'obbligo di risalire, sorse alla confluenza dell'Arno col Mugnone, un piccolo centro, poco più che una testa di ponte che sarebbe stata stabilita al tempo della seconda guerra punica.

Il nostro fine non è di tentare di delineare una storia urbanistica della città, ma piuttosto d'indicare in qualche modo certe costanti di quella storia, certi problemi che nei loro motivi essenziali sono ancora aperti. Per questo non ha rilevanza per noi la controversa esistenza di una precedente città etrusca più a monte, né che la nuova città fosse fondata sul luogo di un'antica necropoli, in quanto fatti che non poterono porre alcuna condizione al sorgere della Florentia romana. E non avremmo nemmeno fatto cenno al centro che si suppone fondato fra il III e il II secolo a. C., e avremmo preso direttamente le mosse dalla deduzione della colonia cesariana, se alcune considerazioni di un geografo, il Marinelli, non ci avessero fatto apparire non completamente improbabile una qualche permanenza del piano antico nella colonia fiorentina.

Suppose il Marinelli, in base ad un esame topografico, che la prima Florentia fosse una città quadrata, con orientamento polare, molto più piccola della città cesariana che egli chiamò rettangolare. Apparterrebbe così a questa città la più antica costruzione del Campidoglio, che si sarebbe trovato giusto nel centro geometrico all'incrocio del cardine col decumano. Dobbiamo dire, se tale ricostruzione ha qualche fondamento, che questa città sorse apparentemente isolata nella pianura non ancora colonizzata, e quasi astratta da essa, appartata dalle strade di comunicazione, e nemmeno in rapporto visibile col fiume: non sarebbe così possibile individuare alcun elemento generatore della città se non in ragioni di carattere militare — cui farebbe propendere la stessa posizione alla confluenza del Mugnone — né alcun elemento generatore del piano se non in una rituale fondazione.

Gli stessi caratteri, che pure tendono via via a modificarsi, si ritrovano nella città rettangolare di cui si possiedono peraltro i dati archeologici e storici che permettono di delineare in qualche modo la struttura urbanistica.

La possibile eredità della città quadrata avrebbe determinato la discordanza fra l'orientamento delle strade cittadine e quello della centuriazione della pianura colonizzata, la quale non segue un orientamentostellare ma pare condotta piuttosto nella direzione della strada pedemontana verso Pistoia, che sarebbe il suo limite settentrionale, e dell'Arno, che ne determinerebbe il limite meridionale.

La città della colonizzazione si trova così anch'essa (come la precedente) urbanisticamente isolata nella pianura, isolata dal fiume: le strade provenienti dalla campagna si annodano faticosamente alla rete viaria cittadina con una angolatura che si farà sentire nei successivi ampliamenti, che arriverà a modificare l'interno stesso della città e che rappresenta quasi un tessuto nelle cui maglie saranno obbligate tutte le future variazioni anche nell'età moderna e contemporanea. Così comincia una storia che si svolgerà spesso in un contrasto dichiarato fra il nucleo urbano preesistente e le successive aggiunte, un dramma di azioni e reazioni di cui sono attori la città già organizzata e in qualche modo stabilizzata e le forze in divenire che dall'esterno, dalla



Fig. 6 - Tracce della costruzione romana nella campagna a Nord-Ovest di Firenze.

non città dei borghi e della periferia agiscono quasi sempre vittoriosamente sul centro. Presto infatti la Florentia dei colonizzatori si trasforma, diviene un fondamentale centro di comunicazioni, attrae le strade che passavano lontane nella pianura, sposta il suo centro e chiarisce il raccordo con le vie campestri che ora l'attraversano, regola per la prima volta il traffico pesante che viene deviato all'esterno, stabilisce un visibile rapporto col ponte e col porto sul fiume.

Nei primi secoli dell'Impero a Florentia s'incontrano le strade per Faenza e per Pisa (fondamentale collegamento fra l'Adriatico e il Tirreno), viene attratta la Via Cassia antica che passava sotto le colline di Fiesole e che attraverso l'Arno Quinto e Sesto giungeva a Pistoia e a Lucca, fanno capo la Via Cassia nuova proveniente da Arezzo sulla sinistra dell'Arno, che attraversava in prossimità del Ponte Vecchio, la via da Volterra e da Siena, una via per Bologna. La rigida città della colonizzazione si trasforma quindi in un centro di comunicazioni ed ebbe «ancorchè tardi» il riconoscimento giuridico di questa posizione quando sotto Arcadio o Diocleziano divenne centro amministrativo della Tuscia e dell'Umbria. La sua pianta all'interno delle mura repubblicane non poteva modificarsi eccessivamente, per adeguarsi ai nuovi bisogni; tuttavia la piazza marmorea del Foro fu chiusa al traffico che fu deviato nelle strade adiacenti, e già durante il primo secolo dell'Impero, riempiti i pozzi, Florentia si espansse fuori delle mura lungo le strade che uscivano dalle porte; si formarono così i borghi, sulle stesse direttive che dopo saranno ricalcate dalla città medievale.

Si può supporre che già allora i borghi reagissero alla rigida scacchiera della città entro le mura, e che in essi, come poi si vedrà esaminando la pianta della Firenze medioevale, si potesse rilevare la configurazione caratteristica dei quartieri aventi una strada per elemento generatore. Dobbiamo inoltre qui notare altri fatti che hanno lasciato durabile traccia di sé: il rialzamento del piano di elevazione degli edifici, che avvenne probabilmente durante il regno di Adriano e che ancora si può riconoscere in una soprallievitazione del centro rispetto al rimanente della città, e la costruzione fuori delle mura di un teatro o di un anfiteatro: il primo ha dato luogo alla depressione su cui insiste la parte posteriore del Palazzo Vecchio; il secondo, cui si sono appoggiate varie costruzioni, ha determinato un tracciato di strade semicircolare. Altre indicazioni, fra cui il percorso delle mura romane rispetto alla topografia odierna e la ubicazione degli altri edifici riconosciuti di epoca romana si potranno trarre dalle carte che pubblichiamo.

La città nell'alto Medioevo

Nell'alto Medio Evo, in periodo di generale decadimento delle città, la vita sembra cessare a Florentia. La cerchia stessa delle mura romane parve troppo vasta ai difensori bizantini i quali ne ridussero il perimetro creando un sistema difensivo che utilizzava come caposaldi alcuni edifici romani: il Campidoglio, il teatro, il caput aquae. La fortezza, non più città, si sarebbe così ridotta a un quadrilatero all'esterno del quale non dovevano essere che rovine se proprio in quel periodo si seppellivano i morti presso S. Reparata.

Tuttavia di questa trasformazione non è rimasta traccia nel piano e quindi è da pensare che si trattasse di fortificazioni di fortuna, piuttosto della chiusura di un gruppo di fabbriche che della costruzione di una vera e propria cittadella. Così anche se la distruzione della città fu pressoché totale, è da supporre che essa fosse ricostruita sul piano romano in quanto le tracce della scacchiera non sono in questa parte più modificate che in quella che sarebbe rimasta all'interno delle fortificazioni. Infatti non si rilevano a est che dubbi segni dell'influenza che una strada di traffico (l'odierna Borgo degli Albizi) avrebbe avuto rispetto alle ricostruite trasversali che presentano una lieve deviazione dall'angolo retto.

Nel periodo longobardo la città fu tagliata fuori dalle strade di comunicazione che tanta parte avevano avuto per la sua passata floridezza; i nuovi dominatori aprirono infatti una strada diretta da Lucca per Roma, mentre il traffico verso la Romagna, in mani bizantine, non aveva più luogo di svolgersi.

In questo periodo accadono tuttavia alcuni fatti di grande interesse urbanistico anche per la città futura. A partire dal IV secolo si sostituiscono le chiese ai templi pagani e la città trova in queste nuove centri di vita. La prima sede della cattedrale, S. Lorenzo, fu fuori delle porte, come quasi tutti i più antichi templi cristiani, e solo in seguito fu trasferita all'interno delle mura, prima in S. Giovanni, poi in S. Reparata, ma sempre in posizione periferica rispetto alla città quadrangolare, là dove è ancora il Duomo. Come pure una delle più antiche chiese cristiane, S. Felicita, cui era vicino anche un grande cimitero, sorgeva di là dal fiume in un sobborgo abitato da orientali.

La nuova religione conquistava così la città dalla periferia e alla periferia in tempi più recenti sorse la sede dei vescovi determinando durevolmente la posizione del centro religioso della città cristiana, relativamente appartato dal mercato, dal centro civile e di traffico, e questo anche quando il vescovato sarà sede della più alta autorità politica.

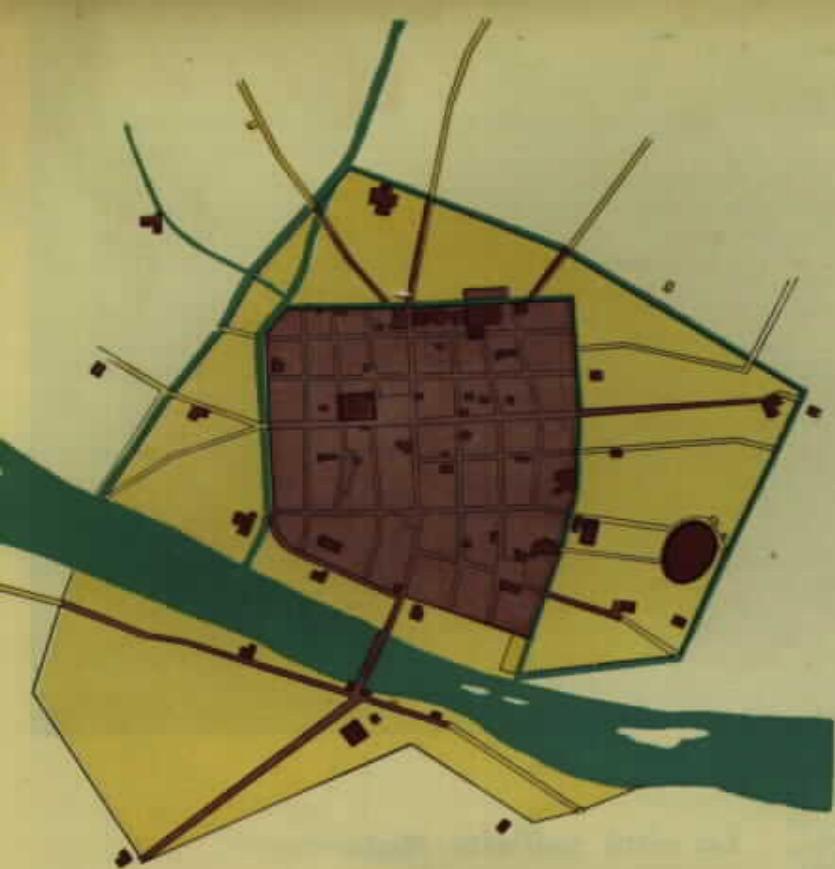


Fig. 7. - Pianta di Firenze al principio del XIII secolo, secondo Cornelius Von Fahrney, allegata alla storia di Firenze di R. Davidsohn. In rosso la parte compresa entro la prima cerchia e gli edifici allora esistenti fuori delle mura e che risultano nei documenti come esistenti prima del compimento della seconda cerchia. Come limite per questa distinzione è stato assunto l'anno 1175. L'allargamento della città fra la prima e la seconda cerchia, e gli edifici sorti avanti la fine del primo decennio del secolo XIII, sono segnati in giallo. Le fabbriche che risalgono all'epoca romana sono contracciate in nero con segno più evidente. Planimetria nel rapporto 1:12.500.

Fig. 8. - Il centro di Firenze nel 1427 secondo Guido Carassi. In rosso i monumenti, a trattaglio le antiche strade ora scomparse. Planimetria nel rapporto 1:4000.

La città della prima cerchia

Se i Longobardi in un primo tempo non vollero considerare le città, almeno da un punto di vista giuridico, diversamente dalla campagna, presto vi si insediarono trovando in esse, come nei castelli, luoghi ove maggiori erano la sicurezza e la possibilità di difesa, tanto che, in Florentia, furono indotti a restaurare le mura romane, costruirono un'alta torre sul teatro (il «gardingo») e, dopo la conversione al cattolicesimo, fecero sorgere molte chiese.

Ma la nuova fioritura della città è posteriore ai tempi carolingi quando essa fu sede dei conti e poi dei marchesi, e avviandosi all'autonomia attraverso le esenzioni e i privilegi imperiali e il crescere della potenza dei vescovi vide aumentare la sua popolazione (che raggiunse al principio del sec. XII i 20.000 abitanti nelle mura più 5000 nei borghi), e assunse una struttura sociale caratteristica. Siamo soliti farci un'immagine quasi leggendaria di questi primi tempi del Comune, del Governo dei Consoli, della città «sobria e pudica» che trovava le sue prime forme organizzative senza fortissimi contrasti intesa «a quelle finalità supreme di esistenza economica che non comportavano discordanze di gruppi sociali o rivalità di città confinanti» (Barbadoro). Ma dell'urbanistica di questa città ben poco sappiamo. Sulle sue costruzioni modeste, intorno alle sue piccole e antichissime chiese, ben presto un'altra e diversa città sorse nuovamente chiusa nel perimetro romano (modificato a sud per includere i borghi sorti verso il ponte) che presto tuttavia spezzerà per corrispondere alle necessità dei nuovi abitanti.

Accanto ai feudatari e agli affittuari del vescovo, alla nuova borghesia ascendente dei mercanti e dei proprietari, scesero in città i nobili della campagna prima «attratti dalle forze operate del centro civico» poi cacciati dai loro castelli dalla crisi agraria e dalla nuova situazione sociale nei feudi, ma anche dall'ingrandirsi del Comune di cui

divennero tributari; mentre il popolo minuto degli artigiani andava trovando le prime forme associative. La città divenne presto campo di battaglia delle avverse fazioni, e la struttura urbanistica rispecchiò fedelmente questo mondo di lotte in cui il Comune cessò d'essere una «coesione armonica di tutti i gruppi sociali» e «diviene la rocca di una fazione per imporre una politica di classe e per sfogare la vendetta della prima esclusione». Della città consolare, espressione d'armonia, la città dantesca della «cerchia antica», ben poco rimase. All'interno le mura si riempirono fittamente di costruzioni fatte per la difesa, strette ed alte, di torri chiuse riunite in sistemi difensivi e fra cui era facile la comunicazione per mezzo di ponti aerei, ma nello stesso tempo isolate l'una dall'altra, anche di poche decine di centimetri, senza muri in comune. Le Consorterie erano legate tra loro da patti o statuti della torre e ad esse presiedevano consoli o rettori che provvedevano alla manutenzione delle torri per assicurarne la capacità difensiva.

Lo sviluppo della città in cui predominava l'interesse difensivo era chiaramente verticale. Nel ristretto spazio della cerchia antica si contavano più di cento torri (nel 1180 ne sono documentate trentacinque ma in seguito si arrivò a contare fino a duecentocinquanta). Il tracciato stesso delle strade veniva modificato per interessi di difesa. Fu così che il vecchio centro di Firenze assunse, pur nell'approssimativo rispetto della scacchiera romana, una planimetria frastagliata, divenne un sistema così irrazionale di vie, di vicoli, di piazzette che, cessate le ragioni difensive per cui era sorto, la vita ne rifuggì e là dove avevano abitato i signori i quali avevano trasferito in città, in uno spazio ristrettissimo, la morale del castello, trovò alloggio la plebe declassata, i poveri, la popolazione del mercato, e più tardi una parte di quelle torri fu chiusa e trasformata in ghetto.

Nell'Ottocento non si troverà di meglio che spazzar via tutto.

Firenze era una città tutta murata, senza respiro; l'unica piazza degna di questo nome era il mercato, ancora nel luogo dove era stato il Foro; altrove qualche piccola piazza (così era quella di S. Stefano prima della distruzione) si spriava dinanzi a una chiesa circondata da torri. Altre effimeri piazze s'aprivano spesso per le distruzioni ed incendi di gruppi di torri e di case ad opera di fazioni avverse.

Ma fuori delle porte, nei borghi lungo le strade dove più attivi si tenevano i mercati, la nuova città dei burgenses già premeva con le sue costruzioni più modeste, con le sue officine: sarà questa città che conquisterà il vecchio centro, la città della cerchia antica, e vorrà ridurla a sua somiglianza, con l'ordine di scapezzare le torri « a misura di cinquanta braccia e non più ».

È da notare che le successive trasformazioni della città hanno dovuto sempre tener conto di questo formidabile nucleo armato, di questa città di castelli, di sistemi difensivi chiusi che era il vecchio centro. In essa si sono aperti dei viali, si sono ridotte e trasformate le costruzioni, si sono unite le torri e allargate le strade: ma le case di una parte del centro di Firenze restano tuttavia tipicamente intensive e frazionate (e anche in recentissime costruzioni a causa del persistente frazionamento della proprietà) e dalla casa torre è forse in parte derivato un costume della minore edilizia fiorentina, quello della facciata minima (quattro o cinque metri) sulla strada. Ciò che origina un modulo predominante nel centro ma che si ritrova anche in zone più recenti e che non è possibile spiegare con sole considerazioni istituzionali se già non fosse esistita nella città una predilezione o per lo meno un'abitudine per questo tipo edilizio.

La città della seconda cerchia

Fuori della prima cerchia di mura che ripercorreva con qualche variazione il tracciato della cinta romana, si ha notizia fino dall'XI secolo della formazione dei borghi. La città medioevale, come già la città romana di cui ricalcava il piano, aveva conservato l'orientamento polare delle strade effettuando tuttavia un raccordo col fiume attraverso l'incorporazione di un sobborgo verso il Ponte Vecchio. L'orientamento della città è quasi simboleggiato dall'orientamento delle porte del Battistero disposte in rigorosa corrispondenza con tre punti cardinali e quindi in modo tale da porsi in immediato contatto con la rete viaria cittadina.

Dalla città vecchia si dipartivano quindi nuovi borghi: il borgo SS. Apostoli correva parallelo alle mura a sud, lungo il fiume fino alla chiesa di S. Trinita, il borgo S. Piero arrivava fino al monastero di S. Pier Maggiore a est della città, il borgo S. Lorenzo si stendeva fino alla chiesa, fino alla porta del Duomo, nel borgo di Balla verso Cafaggio (l'attuale via dei Servi) si svolgeva attivo un mercato. Sempre fuori delle mura si era avuto una notevole attività edilizia verso Campo Cerbelino sull'antico anfiteatro romano e di là d'Arno presso S. Felicita e S. Jacopo, mentre un nucleo era già sorto a S. Frediano e nell'attuale via dei Bardi, chiamata allora Borgo Pidiglioso, si era stanziata la popolazione più povera della città.

Ma i borghi non sorsero in linea retta rispetto alla rete viaria cittadina, quasi proseguimento della città, ma deviarono dall'orientamento della scacchiera romana per raccordarsi alle strade campestri quali erano state fissate « ab antiquis » dal fitto tessuto della centuriazione romana. È la conseguenza urbanistica lontana della nascita della città isolata nella pianura: dal centro pianificato e considerato quasi come un blocco compatto, rettangolare, si diparte con un angolatura spesso assai segnata, una raggiaria di strade che collegano la città col contado. Su queste strade si svolge una vivacissima attività edilizia che potremmo definire entro certi limiti spontanea perché limitata solo dagli accordi

vicinali e da leggi comunali solo nel caso di strade di interesse generale.

Così quando fu deciso (come conseguenza dell'aumento della popolazione, salita a più di 30.000 abitanti) di costruire una nuova cerchia tale che ponesse i borghi a riparo, l'orientamento del quadrato cittadino non poteva più essere conservato ma il centro era ormai come un tassello scavato nella più vasta rete della centuriazione. E a questa le nuove mura si adeguarono, come si erano già adeguate le nuove costruzioni da proteggere, creando a destra dell'Arno un vasto quadrilatero avente il fiume su un lato, mentre oltre Arno la nuova cerchia accoglieva in sé i tre borghi sorti sulle tre strade che si dipartivano dal ponte.

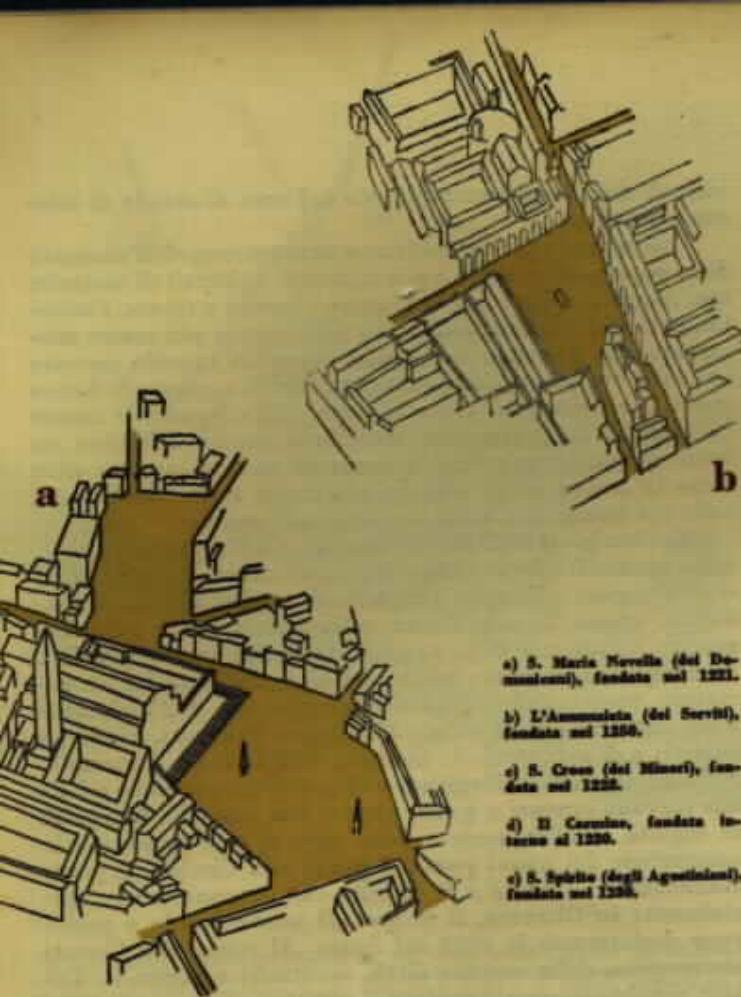
Nei confronti dell'edilizia intensiva della prima cerchia, nello spazio fra le vecchie e le nuove mura le costruzioni si dispongono più rade con minore tendenza al frazionamento, spesso la sola fronte sulla strada viene occupata mentre all'interno delle « isole » fioriscono orti e giardini. In complesso la nuova zona acquisita alla città ha un carattere residenziale artigiano sottolineato dall'inclusione nella cinta di edifici religiosi, chiese e conventi, ricchi di chiostri e di orti, quali S. Lorenzo, S. Trinita, S. Pancrazio, S. Remigio, S. Pier Maggiore e di nuove piazze come quelle che stavano innanzi a queste chiese. Nel corso del Duecento in seguito all'allargamento della città si rese necessaria la costruzione dei nuovi ponti, il ponte alla Carraia, il ponte Rubaconte e il ponte a S. Trinita che determinarono, specialmente in Oltrarno, il sorgere di nuove strade e portarono decisamente la città sul fiume. Al ponte alla Carraia convergono, dalla vecchia città, sei strade e piazza S. Trinita acquista in questo periodo il carattere di piazza di transito aperta al fiume.

La città della terza cerchia

Al tempo della costruzione della seconda cerchia, nel 1172, si stima che in Firenze fossero trentamila « bocche », di cui ventimila dentro le mura e diecimila nei borghi. Poco più di un secolo dopo, nel 1299 gli abitanti erano saliti a 37.000 di cui almeno 7000 nei borghi. Il rapido incremento demografico aveva quasi spezzato le vecchie mura in cui erano state aperte più di venti nuove porte. Riempito totalmente il perimetro della seconda cerchia, che pure era stato costruito tenendo conto di un notevole sviluppo futuro, la città si era estesa nel contado, prima nelle direttive dei borghi, poi edificando anche gli spazi intermedi. Nel 1284 si progettò di circondare la città di nuove mura per una lunghezza di otto chilometri e mezzo. La costruzione fu terminata solo nel 1333, opera grandiosa che ha segnato per mezzo milenario i limiti dell'espansione della città.

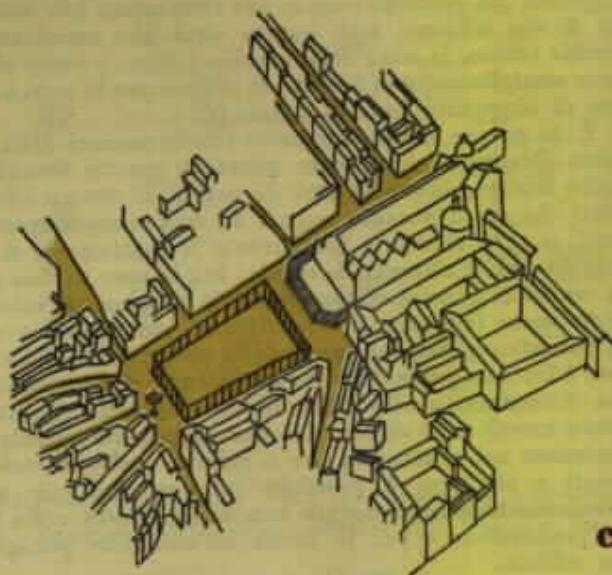
La città andava trasformandosi: l'acquisizione ad essa dei recenti borghi avvenuta in senso urbanistico assai prima che le terze mura ne sancissero il possesso, la conquista alla città murata di una spaziosa città periferica non poteva essere senza conseguenze per il nucleo antico. La democrazia costruì la sua nuova roccaforte, il grande palazzo comunale adeguato alla potenza della città, in prossimità della vecchia sede dei Priori, ritenuta insufficiente e malisicura; e si accinse alla costruzione del Duomo nel luogo di S. Reparata, là dove da secoli erano il Battistero e la sede dei Vescovi, ma aprì anche due nuove piazze dinanzi a questi edifici volendo chiaramente metterne in evidenza l'importanza urbanistica.

Il centro politico e il centro religioso sorsero infatti alla periferia della prima città, agli opposti poli dell'antica cerchia e crearono, insieme col mercato, una distesa rete di luoghi d'interesse. I due edifici proprio per la loro relativa lontananza dal centro geometrico (che è ancora, come in epoca romana, il mercato), creano e delimitano il centro



a) S. Maria Novella (del Domenicani), fondata nel 1223.
b) L'Annunziata (del Serviti), fondata nel 1258.
c) S. Croce (del Minori), fondata nel 1225.
d) Il Carmine, fondata intorno al 1230.
e) S. Spirito (degli Agostiniani), fondata nel 1238.

« Con le siemassine del popolo, con i lasciti dei ricchi, presto le povere chiese, sorte fra i campi e le fabbriche periferiche e le manifatture, si ingrandiscono, dinanzi ad esse s'aprono le grandi piazze per la predicazione, esse divengono i centri dei quartieri fra la seconda e la terza cerchia di mura. I nuovi quartieri si formano intorno a queste piazze, vivono di esse, e da esse si dirama spesso una raggiera di strade (interrrompendo qualche volta la stessa regolarità della rete viaria) che dimostra il profondo e spontaneo interesse della città per questi centri spirituali. La città della terza cerchia è tipicamente centrifuga, i quartieri tendono ad organizzarsi con una certa autonomia dal centro; come la vita religiosa si organizza intorno alle chiese monastiche non controllate dalla curia vescovile ».



16

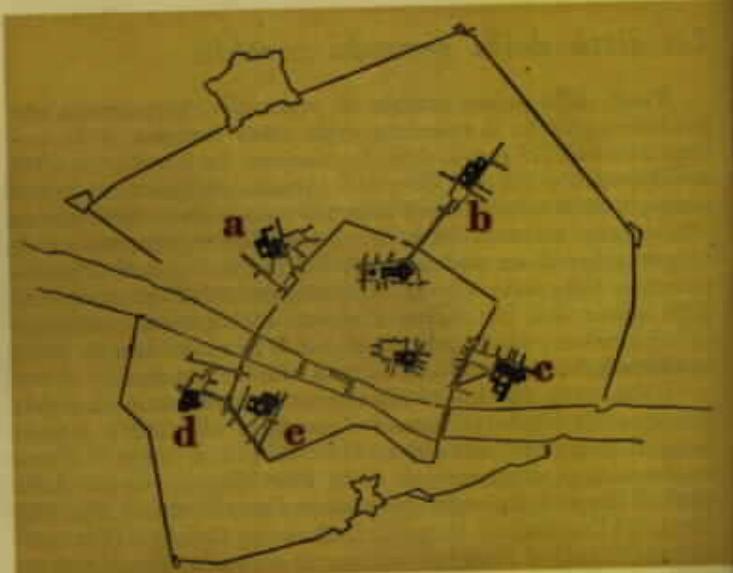
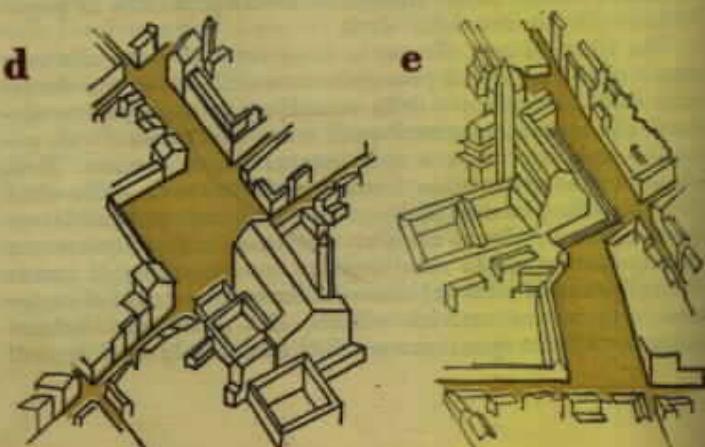


Fig. 9. - Chiesa del Carmine, cappella Brancaccio; S. Pietro distanziate l'elementina ai poveri particolare dell'affresco di Manzoni.

Fig. 10. - Schema planimetrico della distribuzione delle cinque chiese del '200; riferita all'edificazione di Santa Maria del Pianto, di Palazzo Vaccello e della seconda cerchia di mura.



della nuova città che identificano con la città turrita della prima cerchia, divengono elementi di unificazione e di armonia fra il vecchio e il nuovo. Le due piazze non appaiono come vuoti aperti nel fitto tessuto della vecchia città, bensì spazi di rapporto, espressioni di una nuova misura cui sia il centro che la recentissima periferia devono adeguarsi; come la mole stessa degli edifici pubblici appare rispetto alle ormai modeste dimensioni dei vecchi palazzi privati.

Il palazzo del Comune si pone in rapporto gerarchico con le torri dei nobili, con le sedi delle arti, con i quartieri industriali e commerciali in cui si forma la potenza cittadina, mentre il Duomo si collega alle chiese, alle grandi piazze, ai chiostri, agli spazi pubblici che sorgono nella parte più recente della città. Il vecchio mercato a sua volta non vive tutto in una piazza — che da tempo del resto era stata riempita di basse costruzioni ad uso di botteghe — ma si estende alle strade e alle piazze vicine in cui si svolgono i mercati speciali (i cui nomi: Piazza delle cipolle, delle uova, dei marroni, dell'olio, della paglia, del vino, delle ricotte, ne recano testimonianza), al mercato nuovo, alle altre piazze più lontane, fino alla periferia dove si svolgono i mercati periodici.

Fuori della seconda cerchia, contemporaneamente ai borghi popolosi degli operai delle manifatture, sorgono le nuove chiese, le nuove piazze. Anche questa volta la fede rinnovata conquista le città dalla periferia. «Divise le città sono in quattro quartieri, uno se ne presero i Predicatori, un altro i Minori, e negli altri si adagiarono i Carmelitani e Beniti Agostiniani oppure i Servi di Maria». Così il Muziano che sembra aver avuto presente la situazione di Firenze nello scrivere queste righe. Con le elemosine del popolo, con i lasciti dei ricchi, presto le povere chiese, sorte fra i campi e le fabbriche periferiche e le manifatture, si ingrandiscono, dinanzi ad esse s'aprano le grandi piazze per la predicazione, esse divengono i centri dei quartieri fra le scuole e le terze mura.

Il sentimento religioso del popolo rifiuta infatti le vecchie forme organizzative, si abbandonano le parrocchie per tornare a mettersi sotto la protezione e la guida spirituale dei recenti ordini monastici. A questa nuova fioritura della fede non è certamente estranea una aspirazione politica.

I nuovi quartieri si formano intorno a queste piazze, civiche di esse, e da esse si dirama spesso una raggera di strade (interrompendo qualche volta la stessa regolarità della rete viaria) che dimostra il profondo e spontaneo interesse della città per questi centri spirituali. La città della seconda cerchia è tipicamente centrifuga, i quartieri tendono a organizzarsi con una certa autonomia dal centro; come la vita religiosa si organizza intorno alle chiese monastiche non controllate dalla curia vescovile.

Così anche nell'urbanistica della città si legge quel fermento popolare che in un primo tempo sfocia in manifestazioni di fede, ma che più tardi prenderà coscienza di sé nella rivoluzione dei Ciompi.

Tutte le chiese di questa parte della città sorgono nella prima metà del XIII secolo: S. Maria Novella (dei Domenicani) è fondata nel 1221, S. Croce (dei Minori) nel 1228, S. Spirito (degli Agostiniani) e l'Annunziata (dei Serviti) nel 1250; il Carmine è di poco posteriore.

Prendiamo come esempio la vicenda di S. Maria Novella. Questa chiesa, fondata come abbiamo visto nel 1221, fu agrandita nel 1246 (allora era rivolta verso quella che fu chiamata Piazza di S. Maria Novella vecchia e che oggi è piazza dell'Unità italiana). Nel 1283 fu ricostruita nella forma attuale con diverso orientamento, e la nuova piazza intorno ad essa fu ordinata dalla Repubblica nel 1331 e ampliata nel 1344 a istanza dei padri domenicani perché vi si potesse radunare il popolo. Le date del progressivo ingrandimento della chiesa e della piazza corrispondono, non è evidente, al progressivo estendersi del quartiere.

Dalle venticinque porte della seconda cerchia la città si era estesa nel contado, le strade urbane avevano sfondate le mura e avevano trovato una loro logica continuazione nella campagna. Quasi tutte le vie della nuova città situata fra la seconda e la terza cerchia, proseguono quelle che si erano staccate a raggera dalla città quadrangolare. Queste strade hanno il carattere di strade campestri acquisite alla città, esse si dirigono più o meno regolarmente sul tracciato della centuriazione, e questo con maggiore evidenza a est dove si formano isolati assai fitti (vicino a S. Croce) come a nord dove la rete è molto più larga e più frequenti sono gli spazi lasciati liberi. Ad ovest invece le tracce della centuriazione sono meno frequenti a causa delle strade di traffico che si erano allontanate a ventaglio dalla seconda cerchia e avevano interrotto il regolare tracciato; sono egualmente evidenti tuttavia nelle strade campestri e nei limiti di proprietà: tali da esercitare una decisiva influenza nella direzione delle strade dei quartieri ottocenteschi che sorgeranno nelle aree libere. Anche in Oltrarno le strade seguono con notevole esattezza il tracciato della centuriazione stabilendosi specialmente attraverso il ponte alla Carraia e il ponte a S. Trinita un diretto raccordo con le strade provenienti dal centro.

L'edilizia si esercitò in maniera intensiva solo nelle vicinanze delle seconde mura; nel resto il grandioso tracciato della terza cerchia abbracciava orti, giardini, campi, alcuni molto vasti, altri ridotti a minimi spazi verdi dietro le case, con un albero o due. Però si può affermare che quasi tutte le costruzioni di questa terza parte della città possedessero un orto, o almeno un cortile, e spesso prospettassero su grandi spazi aperti. Questa nuova città avvolta intorno alla seconda cerchia, organizzata intorno alle sue piazze e alle chiese non aveva però il carattere di periferia, nonostante che molte sue parti fossero al limite fra città e non città; piuttosto è da riconoscerle il carattere di città nel verde (anticipazione della città giardino), e di città industriale e residenziale operaia. La parte più vicina alle mura, dove più frequenti erano gli orti fu occupata da appartamenti conventi, da tranquilli chiostri, da piccole chiese.

Non possiamo affermare che questo fosse voluto da coloro che decretarono il perimetro della nuova cerchia, certamente preoccupati solo dello straordinario incremento demografico della città che in un secolo aveva visto triplicare il numero dei suoi abitanti. Il fatto è che l'incremento demografico previsto, per varie ragioni, la cui interpretazione lasciamo allo storico, non avvenne, e quindi la città si organizzò nella parte recente secondo un felice schema che solo nell'Ottocento verrà turbato e poi definitivamente sconvolto. Le moderate case di abitazione si disponevano in genere col fronte sulla strada, per il resto erano protese verso l'interno, verso gli spazi verdi che si trovavano all'interno dell'isolato. Dietro la casa una rete di sentieri conduceva agli orti e ai campi, oppure un muro limitava la proprietà dell'orto familiare.

È opportuno accennare al perturbamento che la costruzione delle terze mura operò sulle strade che si erano staccate dalle numerosissime porte della seconda cerchia, lanciandosi libere verso la campagna. Le necessità difensive non poterono assecondare il ritmo espansivo della città in tutti i sensi e le nuove mura sbarrarono a decine e decine quelle strade che prima tendevano a proseguire liberamente e ora si trovavano tagliate fuori del traffico e collegate fra loro dalla via interna lungo le mura che serviva di raccordo terminale. Il risultato urbanistico prossimo e lontano fu il congelamento, per così dire, degli spazi fra strada e strada che si organizzarono in una scacchiera che nell'Ottocento, quando si ricomincerà a costruire nelle aree libere, sarà volentieri ripresa. Scacchiera peraltro urbanisticamente anonima perché dettata non da una esigenza di vita, ma da una precauzione meramente difensiva che in un certo senso

rappresentò l'intervento sconvolgente preordinato e obbligato su un insieme organico e spontaneo.

Nel corso del Quattrocento s'inizia a Firenze quella trasformazione edilizia che, continuando nei secoli successivi, farà sì che in varie parti della città palazzi e costruzioni rinascimentali si sostituiscano quasi completamente alle torri e alle costruzioni medioevali, non solo, ma riescano a modificare, per la loro estensione maggiore, non compatibile con la misura degli isolati antichi e dei vicoli e delle piazze, lo stesso piano della città, anche se non profondamente e, quasi si direbbe, in maniera episodica.

Una tendenza a costruire dimore private di maggiori dimensioni era sorta naturalmente alla fine del Duecento, ma si generalizzerà solo nel Quattrocento quando la borghesia cittadina trascurando certi commerci ritenuti troppo rischiosi preferì investire i capitali in redditizi e sicuri presti al Comune o nella proprietà fondiaria.

La città fu così conquistata all'urbanistica rinascimentale attraverso una variazione della città medioevale, attraverso un adattamento alla nuova estetica del già esistente. E la città medioevale spesso scomparirà assorbita dalle suggestive prospettive e quasi divenuta quinta e «ambiente» per le nuove costruzioni in cui l'architettura crea e modella lo spazio urbanistico. È il caso di molti palazzi rinascimentali sorti su anguste piazzette medioevali che sono trasformati e conquistati alla nuova epoca appunto dai richiami e dalle esigenze delle nuove forme.

Ma qui, messa in evidenza la generale trasformazione (che uno storico del Cinquecento registrava con orgoglio facendo un elenco assai lungo delle nuove costruzioni che erano sorte ad arricchire la città), non vogliamo inoltrarci in un discorso che dovrebbe necessariamente essere troppo particolare e forse anche troppo sottile. Vogliamo solo notare come esempio due strade che hanno conservato l'impronta dei loro tempi, sia per le costruzioni che le fiancheggiano che per la loro larghezza e dirittura: via Maggio e via Larga (l'attuale via Cavour), creata quest'ultima nel tempo in cui sorse il palazzo dei Medici, strada magnifica per la magnificenza del palazzo e della famiglia.

Non si può tuttavia non fare almeno un cenno alla ideale città brunelleschiana che esiste nella città medioevale, primo episodio architettonico della trasformazione. Il caso ha favorito la distribuzione delle opere del Brunelleschi in modo da creare nella città una rete d'interesse monumentale e artistico che si estende fino ai margini della vecchia città. Al centro la cupola e la chiesa di S. Lorenzo e i palazzi; ai margini e quasi a recingere la città e a concluderla l'Ospedale degli Innocenti, la cappella dei Pazzi e S. Spirito.

Brunelleschi non ha compiuto nessuna opera d'interesse direttamente urbanistico, tuttavia è possibile ritrovare nelle sue opere di architettura una scoperta intenzione urbanistica, che si rivela prevalentemente nella relazione che egli stabilisce fra le nuove costruzioni e l'ambiente esistente. Proprio per questo perentorio rapporto le sue opere improntarono di sé la vecchia città, a tal punto che è possibile pensare Firenze città brunelleschiana.

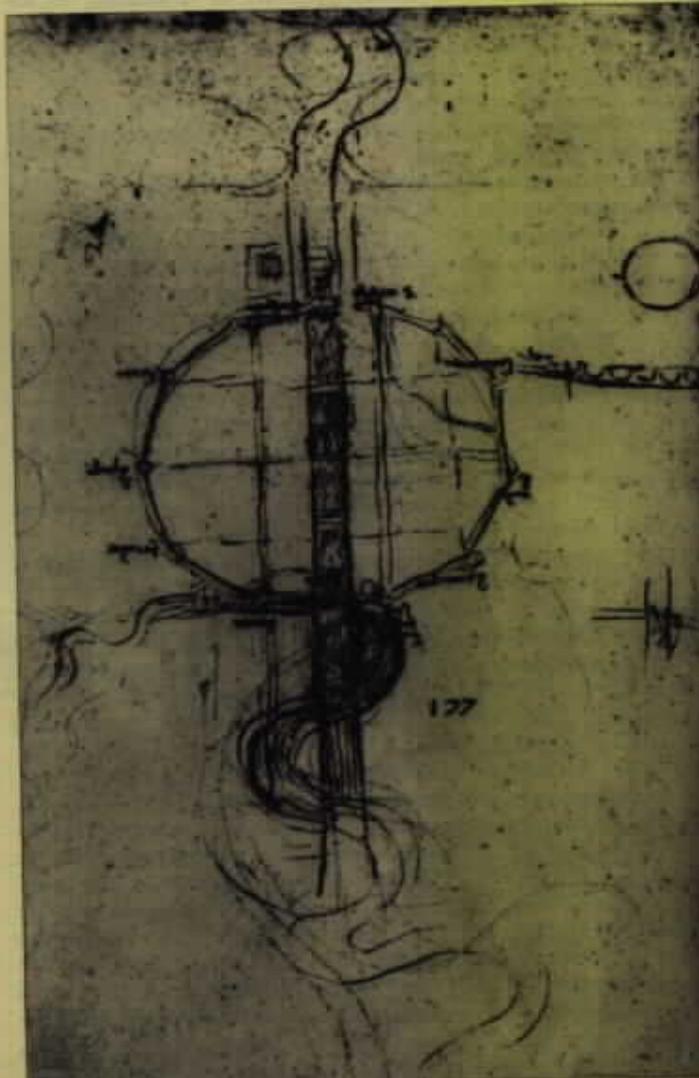
La loggia degli Innocenti, sua prima opera costruita sulla direttrice di via del Castellaccio e di lato alla chiesa della SS. Annunziata ha avuto, anche a distanza di tempo, efficacia come suggerimento urbanistico, e si è in qualche modo proiettata sull'altro lato della piazza (costruito a somiglianza degli Innocenti da Antonio da Sangallo il Vecchio nel 1516) che ha completato l'ideale rettangolo della piazza rinascimentale. Fra le altre opere citeremo la cappella dei Pazzi che con la sua accentuante prospettiva assorbe lo spazio circostante e subordina a sé le costruzioni che le sono intorno, anche di mole tanto più vasta, e si proietta nella città col viale ed il chiostro che trova la sua continuazione su un lato della piazza raccordandosi poi a Borgo dei Greci. Egualmente la posizione in cui fu costruito

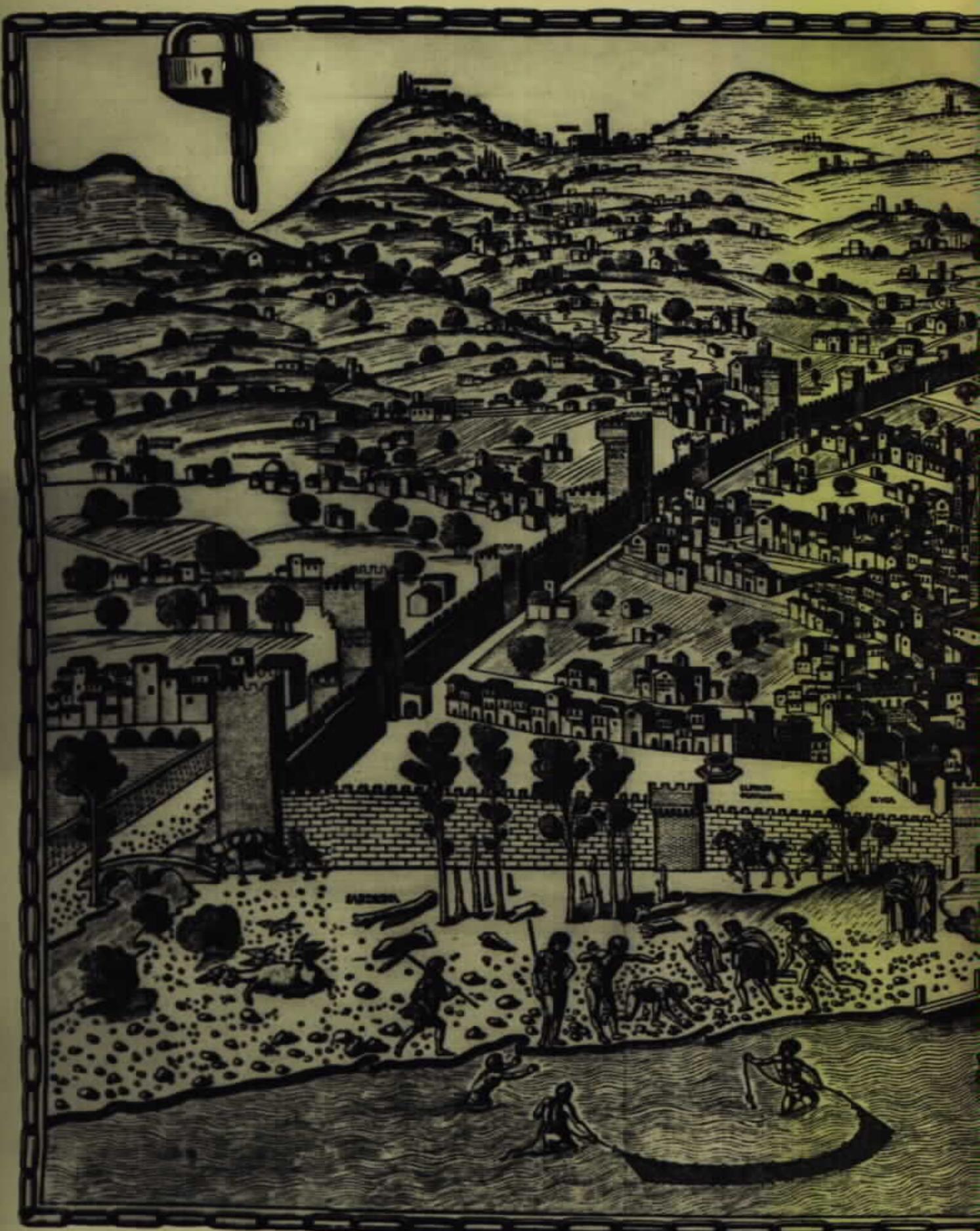
il palazzo Pitti, elevato su una collinetta, in posizione isolata dominante rispetto alla città mostra quale intenzione urbanistica muovesse il Brunelleschi, cui premeva forse, più che un'immediata integrazione nella città, un contatto mediato. E la chiesa di S. Spirito che egli voleva sull'Arno avrebbe con le linee della sua prospettiva conquistato il fiume alla nuova città, rifiutando la grande piazza interna già centro religioso del quartiere (e mercato di lane), che evidentemente il Brunelleschi aveva già ritenuto ai suoi tempi, di minore importanza per la vita della città, o almeno tale da non richiedere (come è più agevole pensare) che necessariamente vi dovesse prospettare una chiesa.

Basterebbe quest'ultimo esempio per dimostrare quale sensibilità urbanistica avesse il Brunelleschi tale da permettergli d'intuire il cambiato valore di un centro e di proporre la trasformazione portando il monumento che su essa sarebbe rimasto isolato nel quartiere e in qualche modo non giustificato (come è in effetti accaduto) a integrarsi nella città attraverso lo spazio del fiume: monumento che non poteva più essere come le vecchie chiese di quartiere, centro vitale di una comunità, ma che secondo i nuovi ideali, sarebbe divenuto espressione di un nuovo esaltante concetto di umanità.

Fig. 11. - Leonardo da Vinci: pianta topografica di Firenze (a penna ed inchiostro di china con tracce di matita nera) 1500-1502. Windsor, Biblioteca Reale n. 12661.
Sono indicate le porte S. Niccolò, S. Miniato, S. Giorgio, S. Pier Gattolini, S. Frediano, Porta a Prato, Porta a Fiesole, S. Gallo, Porta Pinti, Porta Giustizia.

Nell'inserzione a fronte: veduta prospettica di Firenze detta "del Castellaccio" (1470 circa).





FIORENZA







Veduta prospettica di Firenze detta "del Catenaccio"

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".

L'Istituto Urbanistico nel Medio Evo

Le proprietà ecclesiastiche e ospedaliere.

Più essere utile, in margine agli appunti di storia, anche un accenno all'attività urbanistica, a quel particolare costume che attiene al costruire e che si estrinseca in atti, in consuetudini, in leggi aventi spesso una loro funzione determinante per la formulazione del tessuto urbano.

Le proprietà ecclesiastiche ed ospedaliere hanno avuto una parte notevole nella storia dell'edilizia cittadina: i numerosi lasciti di terreni alle più istituzioni fecero sì che la maggior parte del territorio cittadino passasse così attraverso il filtro delle loro consuetudini amministrative. Scrive nel '500 il Varchi, per esempio, che l'Ospedale di S. Maria Nuova « è opinione che possederebbe oggi, per li molti lasciti da diverse persone in diversi tempi stati fatti gli sono, la maggior parte di tutte le possessioni di Firenze, se di tempo in tempo per gli bisogni dello Spedale, o per altre eazioni, gli spedalinghi venduti o alienati non gli avessono ». Ora nelle vecchie strade di Firenze, ma non solo nelle medie e vecchie, bensì anche di epoca notevolmente posteriore, si ritrova un tipo utilizio che corrisponde a una speciale lottizzazione. Le costruzioni hanno un fronte di pochi metri sulle strade, in genere quattro o cinque, tale da comportare due finestre in facciata, e una profondità variabile, ma di solito molto estesa, per cui in pianta noi vediamo delle utilissime strisce di terreno in cui la costruzione occupa la parte anteriore mentre il resto è lasciato libero, per cortile o orto. Questa particolare lottizzazione deriva quasi totalmente appunto dalle concessioni di terreno fabbricativo da parte di pie istituzioni che l'avevano adottata come la meglio rispondente ai loro scopi, essenzialmente lucrativi. Spesso tuttavia le chiese parrocchiali specialmente dei borghi concedevano particolari facilitazioni per chi costruisse nei terreni di loro proprietà, e questo perché il popolo crescesse e con esso aumentassero l'imposta e le rendite della parrocchia stessa. Un esempio antichissimo di questa consuetudine è del maggio 1057 in cui fu concesso del terreno, col patto che dentro un anno vi fosse costruita una casa, « in loco qui dicitur Piazza », cioè presso S. Felicita. In epoca più tarda sappiamo per esempio che il terreno della chiesa di S. Maria Maggiore veniva concesso « a livello, con pagamento di un canone per ventinove anni, e con un contratto prorogabile di altri ventinove ».

Ma spesso le chiese, con i loro fondi, acquistavano del terreno anche a scopo di speculazione, come quell'abate della Badia che al tempo della costruzione della seconda cerchia comprò dal Comune un tratto delle mura e del fossato dove ora è Piazza S. Firenze, e il dopo alcuni lavori, costituì delle botteghe che appigliono.

Le strade.

Le tempi antichi le strade erano in maggioranza di proprietà privata. Solo quelle che per il traffico pareva utile ridurre a uso pubblico erano acquistate dal Comune o dalle vicinanze cui spettava anche la manutenzione delle vie della parrocchia. La conseguenza urbanistica di questo fatto è la « generazione spontanea » delle strade che sorgevano spesso per necessità private in terreno libero in mezzo a campi e ad orti, e solo in seguito, quando la loro direzione e larghezza era già stata fissata dall'uso e dalle costruzioni che sorgevano ai lati, entravano a far parte della città.

Per questo le strade « aggiunte » alla città rettangolare hanno tutte il carattere di strade campestri acquisite al tessuto urbano. Esse nella loro maggioranza sono orientate nel senso della centuriazione romana della campagna ed è da supporre che siano sorte su precedenti tracciati di vaste, limiti, fossati. Solo le vie di comunicazione che giungono a Firenze e i ponti operano qualche perturbamento nella rete viaaria la quale del resto appare regolare negli orientamenti; ma pure questi deviazioni non sono mai decisive in quanto anche le strade provenienti dall'esterno si dirigono fondamentalmente sul tracciato della antecittà.

Le leggi urbanistiche.

Se pure mancava, come si è visto, una organica legislazione urbanistica anche nel periodo tumultuoso del massimo sviluppo edilizio, si ebbero tuttavia interventi parziali del governo cittadino in questioni urbanistiche, e di questi vogliamo citare alcuni particolarmente interessanti, e non solo, ci pare, per Firenze, ma per la storia urbanistica in genere.

Le deliberazioni interessano spesso il raddrizzamento di strade (che doveva essere « pulchritus, amplius et rectae »): nel 1318 si decreta di

raddrizzare « a Cafaginolo usque ad foceas civitatis resipiens viam que tendit ad tiratoria Albizzorum prope plateam hospitalis S. Marie Novae, cioè le attuali vie dei Fibbini e Gino Capponi; mentre una provvisione del 1322 delibera il raddrizzamento delle attuali via Guicciardini e Piazza Pitti.

Di grande interesse è un passo dello Statuto del Podestà del 1325 che — citiamo ancora dalle stesse dell'Ottocento — « tratta di una certa via dell'Orto nei popoli di S. Firenze e di S. Remigio, la quale via, essendo " turpis, indirecta et inhomesta ", andrebbe soppressa e ad essa andrebbe sostituita una nuova via rettilinea e regolare che dovrebbe aver inizio dal Borgo dei Greci ed arrivare alla chiesa di S. Remigio ».

Un altro provvedimento, questo concernente il traffico (che qui riportiamo sempre come esempio) è quello del 1356 che decideva l'acquisto di una torre con cui terminavano le case dei Tornaquinci in mercato vecchio e la sua demolizione perché d'impedimento alla circolazione; mentre in quei pressi già dal 1303 si era fatta demolire una casa dei Nerli per la bellezza della piazza.

Nello stesso 1356 i Priori fecero demolire la chiesa di S. Romolo che sorgeva sul lato settentrionale della piazza del Comune e la ricostruirono sull'allineamento delle altre fabbriche. Terminava così l'avventura di questa piazza che in origine era formata dal solo terreno rimasto libero dopo la distruzione delle case degli Uberti presso la dogana, mentre il rimanente era occupato dalle case dei Foraboschi, dei Malaspini e da una piazzetta. La piazza si formò in tre epochi con l'acquisto e la demolizione delle case antistanti al palazzo: nel 1307, nel 1318 e infine nel 1342 quando il Duca d'Atene fece distruggere alcune case intorno a S. Romolo per ragioni di sicurezza.

Altre piazze si aprirono nella città murata in seguito a ordini di demolizione, espressioni di una più organica legislazione urbanistica, di una visione più armonica degli interessi cittadini e soprattutto di una coscienza politica del bene pubblico che, come si è visto, fu viva specialmente al tempo dei governi popolari cui risalgono (e forse non per meno caso) tutti gli esempi citati.

Vogliamo solo ricordare che anche la piazza del Duomo fu ottenuta nel 1296 con la demolizione dello Spedale di S. Giovanni che si trovava fra il Duomo e il Battistero: la coscienza civica aveva creato così due grandi piazze dinanzi ai due massimi edifici e aveva espresso in maniera nuova l'importanza urbanistica del centro religioso e del centro politico per la vita materiale e spirituale della città.

Le trasformazioni urbanistiche ed edilizie.

La sostituzione all'edilizia frastagliata del Medioevo di più ampie costruzioni quali nei tempi più antichi non si sarebbero potute concepire, è la caratteristica edilizia dei tempi nuovi. Questo mutamento già iniziato nel corso del Trecento fu rapidissimo nel Quattrocento e produsse notevoli variazioni nel tessuto cittadino che in vari luoghi ne fu sostanzialmente modificato.

Esamineremo due soli casi che per la loro esemplarità si prestano maggiormente all'esame istituzionale che qui interessa.

Filippo Strozzi possedeva alcune case sul luogo dove poi fu costruito il suo palazzo, per il resto occupate da proprietà di varie famiglie e di monasteri. Per concessione del Comune e della Consorteria dei Tornaquinci (cui appartenevano case oltre che sull'area del palazzo anche lì nei pressi sui tre lati della vecchia piazzetta che portava il loro nome e che erano i resti di un sistema difensivo ormai anacronistico), lo Strozzi occupò con la sua fabbrica la piazzuola e un vicolo mentre ne spostò un altro. Per liberare l'area su cui sorge il palazzo acquistò diverse case e botteghe nel 1473. Più tardi, nel 1533, per aumentare la magnificenza del palazzo Filippo di Filippo Strozzi acquistò altre case di fronte e le demolì creando così una nuova piazza.

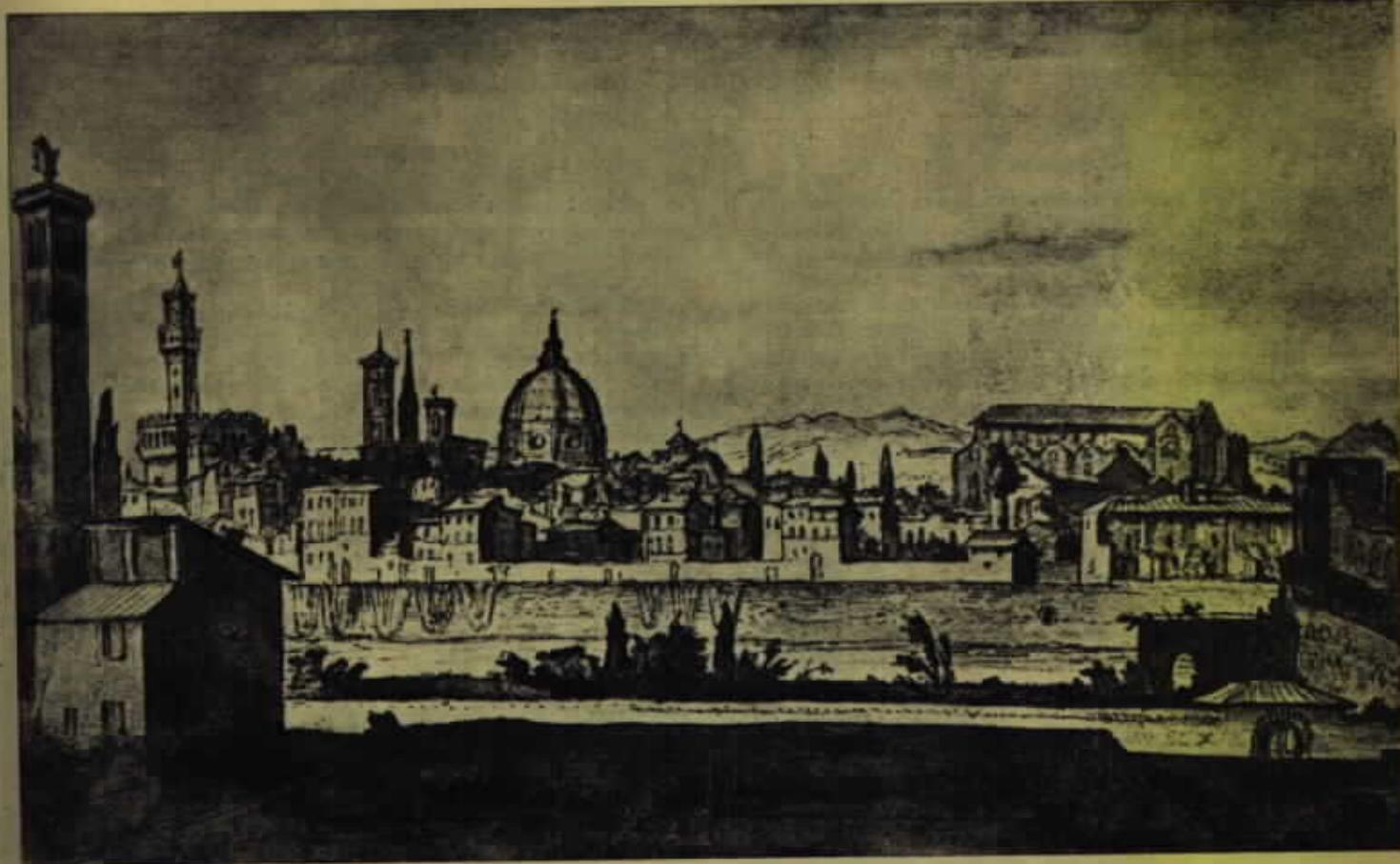
Il palazzo detto dello Strozzi fu eretto con procedimento simile nel 1460 dai fratelli Agnolo e Carlo di Palla Strozzi: anche essi possedevano due case nei pressi di S. Maria degli Ughi e ne acquistarono altre vicine dal 1435 al 1457.

Riportiamo qui un'annotazione della loro portata al Catasto del 1460 che ci pare particolarmente indicativa: « ... di più ho comprato dal Comune di Firenze la Piazza Marmora et chiasci et parte vie le quali insieme con le sopradette case e casolari comprati, tutte si sono murate nella casa della nostra abitazione et parte fattevi piazza et parte corte et porta per abitazioni ».



Veduta prospettica di Firenze detta "del Catenaccio"

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".



nico nobilissimo e enfatico, vi scavano un vuoto, come una corte privata, ma un vuoto soprattutto d'interesse, degna sede di un'amministrazione principesca e non più democratica.

Altre opere architettoniche rappresentano soltanto episodi più o meno felici, e non si salvano da una fuggevole elencazione (da non interpretare tuttavia come un rifiuto): il palazzo Corsini venuto a costituire sul fiume un'ampia zona unita caratterizzata dalla grande terrazza, la chiesa di S. Frediano in Cestello con la piazza sull'Arno, la chiesa di S. Gaetano venuta a interpretare una piazzetta medioevale, la lenta formazione del giardino di Boboli, dietro il palazzo Pitti (che ormai aveva perduto la prima struttura brunelleschiana e si allargava sulla collina). Episodio questo di grande importanza in sé, quasi come realizzazione nel verde di una ideale città opposta alla città terrena, ma che tralasciamo di esaminare perché il giardino è sempre stato isolato e non ha avuto che fugaci e occasionali contatti con la vita cittadina in occasione degli spettacoli che vi si svolgevano, quando si permetteva l'ingresso a un pubblico eletto.

Invece le Cascine che nel Settecento verranno aperte al pubblico acquistano per questo una loro fondamentale importanza urbanistica e si sa che cosa questo parco abbia rappresentato per la vita della città lungo tutto l'Ottocento. Continuando l'elenco diremo del viale del Poggio Imperiale, che, fiancheggiato da cipressi, raggiunge con un unico rettilineo una villa posta sulla collina, partendo dalla Porta Romana, e sembra inaugurare una nuova epoca urbanistica. La creazione della piazza S. Firenze sulla piazza medioevale, con la costruzione di un ampio edificio di un misurato barocco, alto su una scalinata dov'era un lato convesso della piazza fiancheggiata da due antiche chiese non è che una risoluzione spettacolare e tuttavia non spiacevole di un ambiente ben più intimo, e storicamente giustificato.

Entro le mura troppo vaste, ormai solo ricordo di un sogno ambizioso, rimasero i grandi spazi verdi, gli orti, i campi. La città rimase ferma per quattro secoli, quasi congelata nelle sue forme medioevali.

13 | 14
13 | 15

Fig. 12. - Panorama di Firenze con l'accompagnamento del Principe d'Orange. Affresco di Giorgio Vasari nella sala di Clemente VII in Palazzo Vecchio.

Fig. 13. - Veduta della Piazza di Santa Croce mentre si sta per iniziare il gioco del calcio. Da una stampa di Alexander Gombrich del 1622.

Fig. 14. - Il centro di Firenze da un disegno di Poussin.

Fig. 15. - Piantometria della città all'anno 1732, nel rapporto 1 : 40.000. In rosso sono indicati i principali monumenti e le mura.



Lo sviluppo della città nell'ottocento

Il secolo XIX inaugura una nuova epoca dello sviluppo edilizio ed urbanistico di Firenze. Diremo qui delle trasformazioni avvenute prima del piano «d'ingrandimento» del Poggi, di opere cioè che non si proponevano come quello risultati grandiosi, ma compiute in una umbratile città granducale o provinciale, soluzioni parziali di problemi che in seguito si dovranno presentare con tanta diversa urgenza.

Si operarono alcuni allargamenti (del lungarno Acciaiuoli, della piazza del Duomo, di via Calzaiuoli, di via dell'Oriuolo, di via Tornabuoni, di via Strozzi, di via Panzani, di via Cerretani) per risolvere i primi problemi del traffico che il nuovo secolo portava con sé; si prolungò via Larga fino alle mura, si costruirono i due nuovi ponti sospesi sull'Arno press'a poco nei luoghi disposti fino dal Trecento; il nuovo secolo pare impegnato a condurre a termine ciò che nel periodo comunale era rimasto incompiuto.

Dal 1814 la popolazione cominciò ad aumentare con ritmo costante: da 81.000 abitanti si salì a 93.000 nel '30, a 101.000 nel '40, a 113.000 nel '59. Gli orti e i giardini interni che, come si è visto, erano una caratteristica delle abitazioni della terza cerchia furono presto riempiti da costruzioni avventizie; molte case furono rialzate, si crearono cortili malsani e umidi là dove prima arrivava il sole. La città nel verde scomparve: il risultato dell'addensamento nei quartieri poveri fu un pauroso aumento della mortalità, notevole soprattutto negli anni dal '50 al '60.

Mentre questo avveniva nei quartieri popolari ci si preoccupava di creare quartieri residenziali per la nuova classe che s'affacciava allora alla storia. La recente borghesia esigeva quartieri appartati e silenziosi, strade spaziose, signorili e deserte, ove non arrivassero i rumori dei traffici e dei mercati, ove fra portone e portone non s'introducessero bottegai e officine e osterie.

I nuovi quartieri sorsero là dove la vecchia città non era ancora arrivata, negli spazi lasciati liberi, specialmente nei pressi delle mura: il primo fu il quartiere di Barbano, iniziato nel 1842, a nord-ovest del centro, una rete rettangolare

di strade orientate nel senso della centuriazione, con al centro una grandissima piazza rettangolare. Piazza che è solo un enorme vuoto e che non è mai diventata centro di vita cittadina.

Il quartiere delle Cascine fu iniziato nel 1854 in un triangolo libero sulla riva destra dell'Arno in prossimità del parco, mentre i quartieri del Maglio e della Mattonaia (anche questo con la sua grande e anonima piazza rettangolare) furono iniziati nel 1864, in zone libere a nord e ad ovest. Con questi nuovi quartieri (i cui piani furono tutti allestiti in maniera episodica e per provvedere a bisogni contingenti) ha inizio la storia della periferia di Firenze. Periferia dentro le mura, dentro la cintura cittadina: periferia dove prima orti e giardini erano parti integranti della città. I nuovi quartieri non avevano — e non hanno tuttora — propri centri su cui gravitare (le grandi piazze rettangolari cui abbiamo accennato non erano che pretesti scenografici, senza una precisa funzione urbanistica), non avevano neppure un mercato, per cui erano necessariamente legati al centro. Essi avevano un carattere tipicamente residenziale con abitazioni chiuse e appartate, gelose del loro isolamento, senza alcun apparente interesse per la vita e per la strada.

Con i nuovi quartieri ha inizio l'avvolgimento di Firenze, il soffocamento del centro su cui essi si trovano obbligati a gravitare. I nuovi quartieri non sono organismi aggiunti alla città, arricchimenti e «ingrandimenti» della città (come erano stati i borghi e i sestieri operai organizzati intorno alle chiese), bensì appendici cui è negata programmaticamente ogni autonomia. Essi graveranno sulla città e arriveranno, con i perturbamenti prodotti dalla loro presenza a scardinare la vecchia città, a ridurla a loro somiglianza, a portare la periferia nel centro di Firenze.

La costruzione delle due stazioni ferroviarie, negli anni 1847 e 1848 rappresentò un avvenimento di notevole importanza urbanistica. La stazione Leopolda che serviva la linea per Livorno sorse fuori Porta a Prato mentre la stazione Maria Antonia che serviva la linea per Pistoia e Bologna fu costruita dietro la chiesa di S. Maria Novella in un'area ancora libera da costruzioni.

Si era così definitivamente determinata l'ubicazione delle zone ferroviarie penetranti profondamente nel corpo della città tanto da arrivare a poche centinaia di metri dalla piazza del Duomo. La stazione Maria Antonia diverrà infatti la stazione centrale: la sua posizione genererà in seguito una serie di problemi che non è nostro compito ora esaminare.

Per potersi rendere conto delle ragioni che spinsero il Comune di Firenze a prendere l'iniziativa dell'ampliamento della città occorre tener presente quanto vivo fosse in quel tempo il fermento innovatore che si manifestava in ogni centro europeo. L'esempio delle sistemazioni urbanistiche di Parigi dello Haussmann e di Vienna, che aveva realizzato il suo «Ring», aveva aperto la via a soluzioni che parvero potere, come in realtà potevano, risolvere i problemi relativi al risanamento, al traffico, allo sviluppo edilizio allora urgenti, ed in pari tempo alla bellezza delle città. Firenze non era un centro industriale a cui urgesse risolvere i problemi creati dall'industria stessa; pure entro le mura della terza cinta, sebbene non ancora satra di costruzioni, la vita era resa difficile dalla condizione igienica e statica di molte case, dalla strettezza di molte strade e, seppure in quantità minore che in altre città in cui lo sviluppo industriale era più sensibile, dall'aumento della popolazione e dei mezzi di trasporto.

Fig. 16. - Pianimetria della città all'anno 1842, nel rapporto 1 : 40.000.





Fig. 17. - Pianta di Firenze e dei suoi dintorni agli anni 1857-1861, nel rapporto 1 : 40.000: stata anteriori al progetto di ampliamento di Giuseppe Poggi. Dal volume « L'ingrandimento di Firenze » del Poggi stesso.

Il fermento innovatore era dunque tale da suscitare negli animi degli uomini preposti alle pubbliche cariche il desiderio di rinnovare la città, ma il Comune di Firenze non si sarebbe impegnato in un ampliamento tanto oneroso e sotto ogni aspetto impegnativo se non fosse avvenuto il trasferimento a Firenze della capitale d'Italia.

Il Poggi, autore del piano di «ampliamento» di Firenze (questa definizione ha una grande importanza per chi voglia indagare sui criteri base che sono stati seguiti nello studio dello sviluppo edilizio di Firenze) il Poggi dunque, autore del piano di ampliamento e direttore dei grandi lavori eseguiti fra il 1864 e il 1877, scrisse che se a commettere ed eseguire i lavori « ci volevano condizioni straordinarie ed eccezionali, per giudicarli direttamente ci vuole il richiamo delle circostanze politiche e delle disposizioni governative di quel tempo, e non le impressioni e gli effetti nati da avvenimenti successivi che mente umana non poteva prevedere».

Un altro elemento da tener presente, per comprendere il carattere di grandiosità che assume il piano, consiste nelle importanti opere « voluttuarie » e di carattere pubblico che erano state realizzate nei secoli precedenti tanto all'interno della terra cerchia (non ancora satura, come si è già detto, di costruzioni) quanto al di là delle mura, nella «non città». Scrive il Nice a questo proposito: « Nonostante la com-

pleta distruzione delle case e dei campi per il raggio di un miglio intorno alle mura, effettuata dai fiorentini a scopo di difesa nell'assedio subito nel 1529, l'insediamento nelle campagne circostanti continuò ad intensificarsi soprattutto sui pendii delle colline.

« Nel 1460 la creazione del mirabile giardino di Boboli al posto di una plaga orticola operava un notevole cambiamento nell'interno delle mura. Nel 1622, sempre sulla sinistra dell'Arno, la villa granducale suburbana era unita a Porta Romana da un viale rettilineo di 1250 metri, vero precursore di quelli moderni. Nella seconda metà del '700 nuove aree in funzione urbana erano create oltre le mura con la trasformazione delle Cascine (fattorie granducali) in parco pubblico. Un altro giardino si era formato fuori Porta S. Gallo sulle rovine dell'omonimo convento, distrutto nel 1529».

Il valore urbanistico di questi elementi di cui parla il Nice e che precedettero l'ampliamento della città appare evidente. Se pur non collegati fra loro essi sembrano dover essere i centri di congiunzione fra la vecchia città e i nuclei di un futuro sviluppo urbano.

Il giardino di Boboli che nasce entro le mura è un elemento eccezionalmente importante di continuità fra città e «non città». Il forte S. Giorgio, che si trova alla sommità della collina su cui insiste il giardino, è la conclusione di



I piani di ampliamento di Giuseppe Poggi

Le nuove zone residenziali furono delineate con andamento regolare anche quando questo tracciato appariva il meno consonante alle necessità funzionali e ambientali. Con queste nuove zone si determinò quell'avvolgimento intorno alla città vecchia che è una delle caratteristiche più evidenti del piano. Invece di porsi le basi per un successivo logico sviluppo urbanistico si determinò così una profonda frattura fra la città e i nuovi quartieri.

18

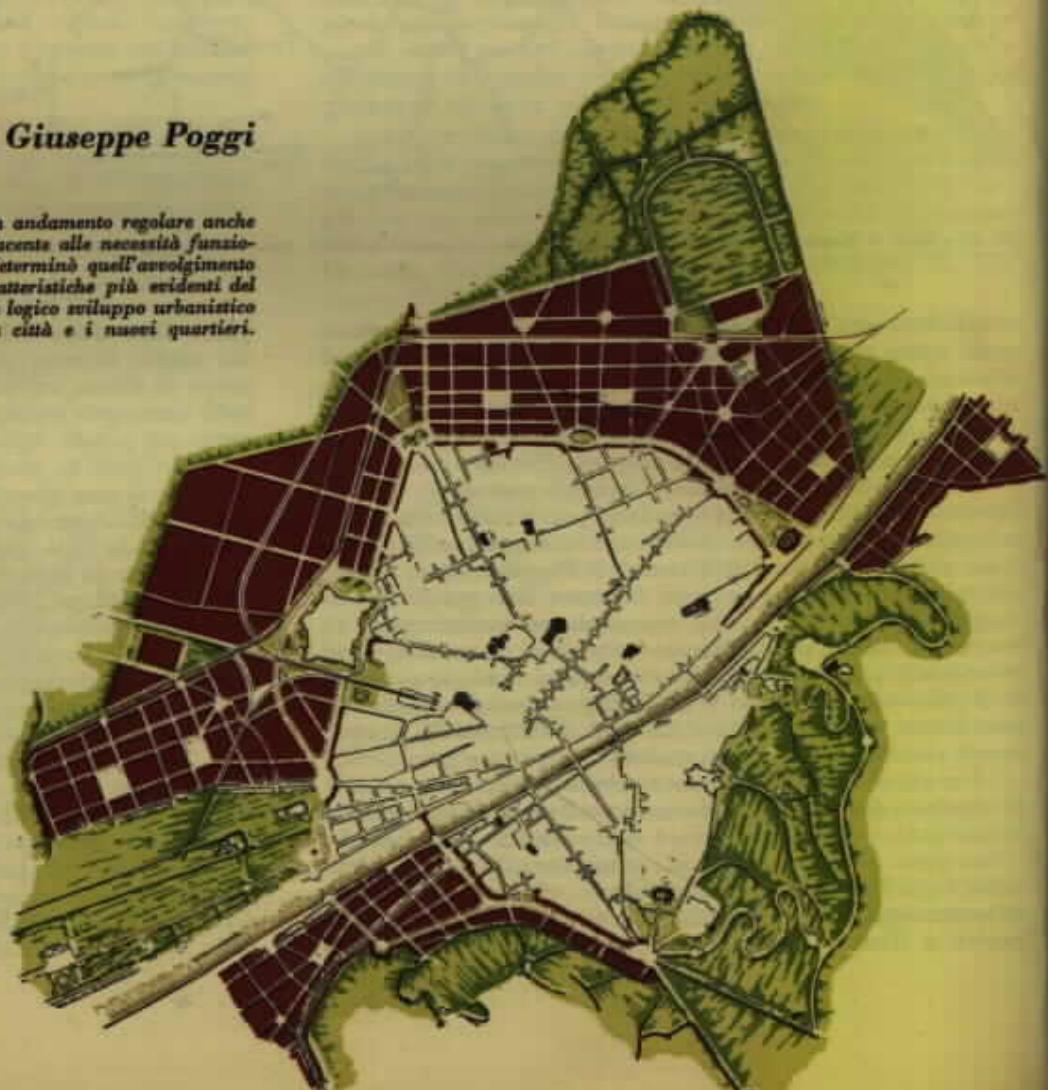
19

Fig. 18. - Progetto di massima dell'ingrandimento della città di Firenze presentato al Comune nell'anno 1865. Rappresentazione nel rapporto 1:40.000.

In rosso l'edilizia e la viabilità in progetto, in nero a tratte continue le strade ferme da sostituire e a tratte interrotte le strade fornite da sopprimere, in verde il tracciato dei nuovi viali allineati.

Fig. 19. - Pianta indicativa dell'ingrandimento della città nel rapporto 1:40.000. Piano regolatore, primo progetto.

18



questa stupenda opera di giardino architettonico: è punto di arrivo, attraverso percorsi piacevoli e ricchi di visuali e di segreti dell'architettura del verde; ed è in pari tempo un punto di partenza e di congiungimento fra la città e le zone «signorili» che si estendono al di là delle mura.

Il viale che collega la Porta Romana alla villa granducale è un altro elemento importante da un punto di vista urbanistico, di grande respiro e di continuità fra la città e un futuro sviluppo. Se questo viale sembra concludersi nell'ampio piazzale della villa granducale del Poggio Imperiale, vi è in questa conclusione il suggerimento di uno svolgimento urbano favorito dalle condizioni del terreno collinoso che si estende a mezzogiorno sul retro della villa stessa nella zona del fiume Ema, dove fatalmente si registra oggi un considerevole sviluppo edilizio. Anche questa villa sembra essere, come il forte S. Giorgio del giardino di Boboli, un centro di congiungimento fra la vecchia città e i nuovi nuclei di un futuro sviluppo edilizio.

Il parco delle Cascine destinato nella seconda metà del '700 a parco pubblico; il forte di S. Giovanni (fortezza da Basso); il parterre fuori Porta S. Gallo sembrano anch'essi (se pur fra loro di tanta diversa importanza) punti di convergenza di interessi per la città esistente e per ciò che doveva nascere.

Un altro punto di grande interesse era la collina di S. Miniato al Monte incorporata nella cinta difensiva michelangiolesca e collegata alla città con una rampa alberata. In questa collina, attorno alla chiesa di S. Miniato esisteva ed esiste tuttora un cimitero.

Tutti questi centri interessanti (esclusa la collina di S. Miniato) erano collegati fra loro in gran parte da vie interne ed esterne alle mura, in parte invece, nella zona collinosa, solo da una via esterna.

Il tracciato dei viali delineato dal Poggi e richiesto dal Comune, segue — escluso il disagevole tratto ai piedi della collina sopra Boboli — l'andamento delle mura con qualche variante, ed è quindi la logica conseguenza di uno stato di fatto e dei principi urbanistici ormai generalmente accettati in quel tempo.

Tutti i centri rimasero quindi collegati anche nel piano di ampliamento; ma lo sviluppo edilizio che in questo piano si prevedeva e che si è poi precisato nel piano regolatore presentato dal Poggi al Comune dopo quello appunto di ampliamento del 1865, comportava l'incorporamento dei centri stessi.

Il piano, cioè, ha usufruito di quei centri considerevoli validi da un punto di vista funzionale e spettacolare, considerandoli in pari tempo elementi conclusivi del piano. Il problema che si proponeva il Comune di Firenze e che sottoponeva al progettista, era quello di «migliorare e ingrandire» la città, e di migliorarla e ingrandirla in un tempo brevissimo, dato il trasferimento della capitale e l'immigrazione di una popolazione che la vecchia città non poteva degnaamente accogliere se non *ingrandendosi*. Il progettista rispondeva alla richiesta del Comune nel modo che sembrò più logico e aderente allo spirito del tempo: ingrandire, ampliare ciò che esisteva, non creare nuovi centri.

A dimostrazione delle precise intenzioni del Comune, dei cittadini e del progettista vi è l'importante provvedimento, preso senza alcuna preoccupazione ma anzi con una convinzione che ha sorpreso la critica moderna, dell'abbattimento delle mura. Scrive il Poggi che «era naturale che l'abbattimento delle antiche mura fosse il primo e l'unico partito da adottarsi per conseguire un tale intento» (e cioè quello dell'ampliamento). Fu decisa invece la conservazione delle porte, e di quelle almeno che non erano di impedimento alla realizzazione del piano. E poiché l'abbattimento delle mura privava Firenze di una valida difesa dalle inondazioni, si doveva provvedere a crearne una nuova che desse altrettanta o maggiore garanzia.

Il Gonfaloniere di Firenze, dando incarico al Poggi della compilazione del progetto, scriveva che «il piano viabile del nuovo stradone (il viale di circonvallazione che doveva seguire, come ha seguito, l'andamento delle demolende mura nella zona soggetta ad allagamenti) e dei laterali passaggi, oltre ad offrire modo di piacevole diporto e di accesso ai caseggiati da cui desiderasi fiancheggiato per opera della industria privata, dovrà servire pur anco di congrua difesa dalle inondazioni, e di collegazione fra le vie della vecchia città e quelle che dovranno aprirsi e modificarsi negli attuali subburi».

Nessuna discussione fu dunque sollevata in merito alla demolizione delle mura; e ciò significava che ampliamento e distruzione della cinta muraria erano considerati termini inseparabili.

La critica moderna ha sollevato più volte la questione di quella distruzione e l'ha ritenuta in generale un errore. Ma nessun giudizio è possibile — o è giusto — se non si riferisce al periodo storico in cui si sono verificati i fatti e non se ne considerano i dati ambientali, e psicologici e politici.

Il quesito deve essere posto in questi termini: si poteva rispondere al desiderio della cittadinanza di «far grande» Firenze e degna della capitale, conservando quei limiti che denunciavano la non grandezza territoriale della città della terza cinta? E poiché quei limiti territoriali erano in rapporto diretto con l'importanza del centro, conservando le mura, non si veniva forse a denunciare la «potenzialità» limitata di quegli organi centrali, togliendo così valore alla «più grande» Firenze?

Certo è che né i componenti le Commissioni addette al piano regolatore né il progettista hanno mai avuto il pensiero di dare uno sviluppo edilizio in una determinata direzione né di creare dei nuclei autonomi; ma l'ebbero invece di dar maggior corpo e maggiore imponenza all'organismo esistente.

Le porte della vecchia cinta sarebbero rimaste testimonianza di quello che fu la città e dello sviluppo che essa aveva saputo raggiungere. Le porte erano la storia, «quell'avanzo parlante di storia» (come scrisse il Boito al Poggi protestando contro i fautori della demolizione delle porte); storia di una grandezza passata che era sprone alla grandezza futura.

La critica urbanistica moderna nega la possibilità di «ampliare» un organismo già stabilizzato, senza creare squilibri e deformazioni e disapprova quelle soluzioni che distruggono gli elementi che, oltre ad avere un interesse storico, sono l'espressione di un raggiunto equilibrio fra la vita e le opere di una società e di un tempo; così che ciascuno di quegli elementi è indispensabile alla comprensione della forma e della funzione di quell'organismo. La critica nega questa possibilità, non per la mania di conservare il vecchio, ma appunto perché la compiutezza e quindi l'armonia di un organismo ne soffre. E questa compiutezza era per Firenze tanto palese che la demolizione della cinta anziché cancellare il limite territoriale raggiunto dalla città antica, lo ha accentuato. È vero che i viali hanno seguito in gran parte l'andamento della cinta, ma non in questo è la ragione di quell'accentuazione; la quale sta nel fatto invece che le nuove costruzioni e le nuove strade hanno un carattere così spiccatamente — e fatalmente e logicamente — diverso dalle case e dalle strade della vecchia città che il passaggio da questa ai nuovi nuclei urbani produce un certo disagio in chi abbia facoltà d'intendere un ambiente architettonico, come se egli passasse da un ambiente familiare ad uno estraneo. Ora il diaframma costituito dalle mura della terza cinta poteva avere l'ufficio di preparare alla visione della nuova città, ma ciò non parve logico ai fiorentini i quali non volevano una nuova città, ma Firenze più grande: territorialmente, fisicamente più grande. E furono soddisfatti di quanto il Poggi delineò.



20 | 31

22

23 | 24

Fig. 20. - La porta a Pinti in fondo al borgo umanitano.

Fig. 21. - La terza cerchia delle mura: in rosso le mura esistenti, in giallo quelle demolite in seguito al piano regolatore dei Paggi.
Planimetria nel rapporto 1:40.000.

Fig. 22. - Le mura e la porta al Prato.

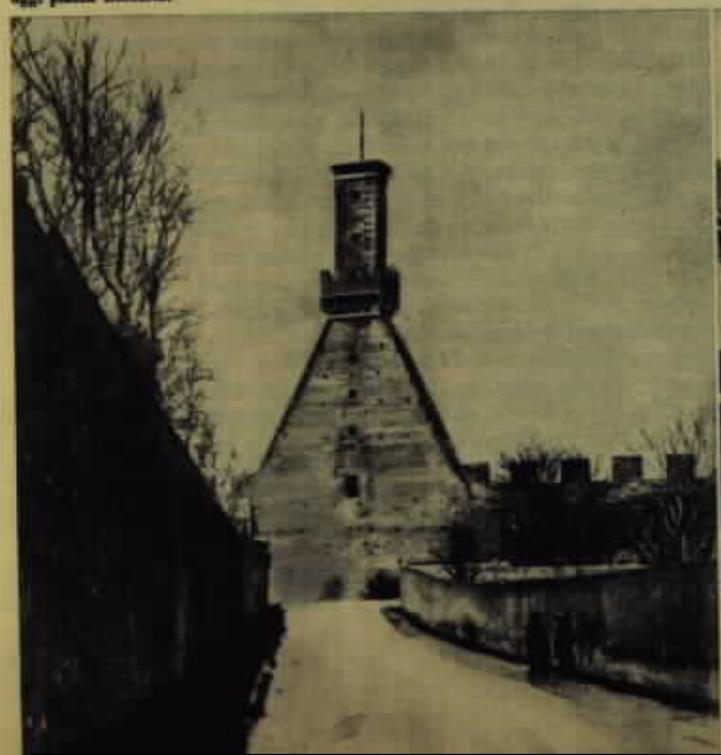
Fig. 23. - Il torrione del Maglio, in fondo all'attuale via Lamarmara a Sud di Porta S. Gallo.

Fig. 24. - Interno di porta alla Croce, oggi piazza Boccaia.



Le porte della terza cerchia

Le mura erano ritenute un ostacolo all'ingrandimento della città. Secondo il pensiero predominante in quel tempo non si poteva far a grande Firenze e degna capitale conservando quei limiti che ne denunciavano la ristrettezza territoriale: sole le porte furono risparmiate quali testimonianze della storia di una grandezza passata e sprone alla grandezza futura.





Pgg. 25-26. - Piazza Beccaria e Piazza della Libertà in due vedute prospettiche disegnate da Giuseppe Poggi.

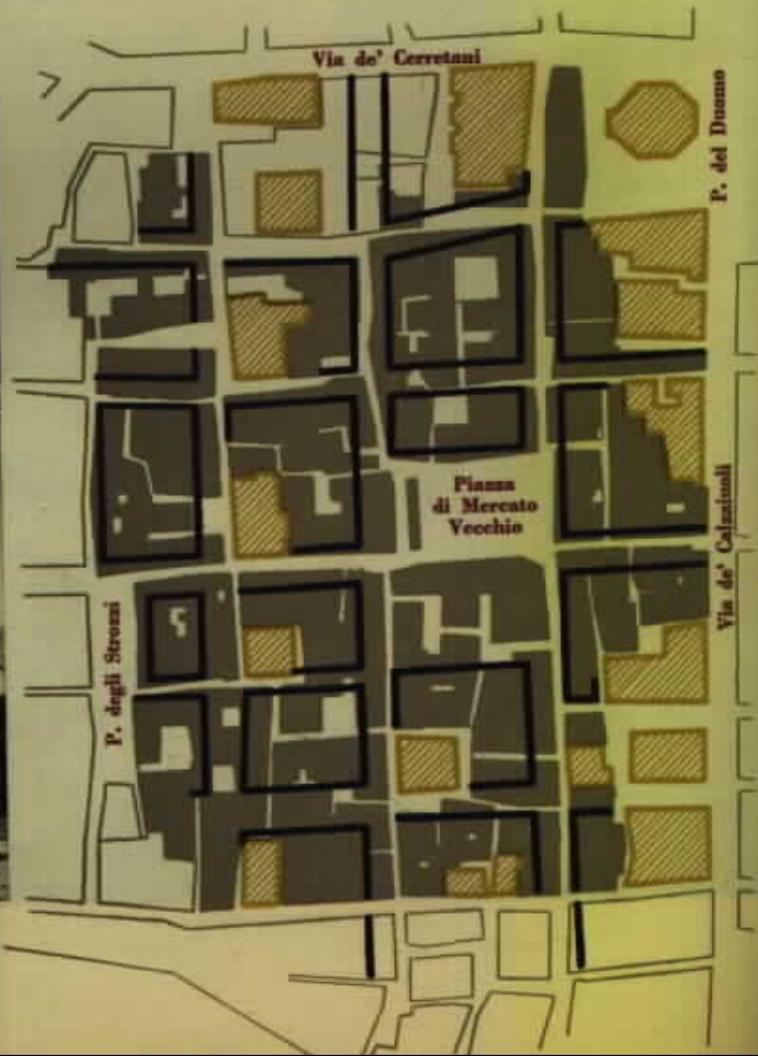
Mancò al Poggi una sensibilità urbanistica tale da permettergli di stabilire una continuità fra il vecchio e il nuovo. Tuttavia se oggi fa sorridere il pensiero che «l'architettura doveva seguire lo stile toscano del Risorgimento» e che ai privati era lasciata la libertà di sistemare l'interno delle fabbriche ma non quella di delineare le facciate, si deve notare in quelle opere una certa nobiltà anche se pervasi di accademica freddezza.

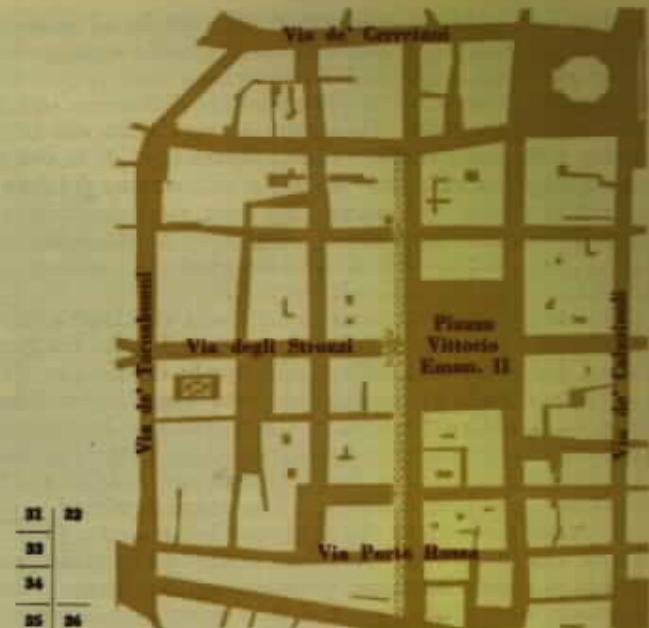




Il risanamento del vecchio centro della città

Traffico, igiene, spazio, sono gli argomenti principali che giustificavano gli «avvenimenti» di intere zone e la costruzione di larghe strade e piazze e grandi palazzi là dove strade e piazze erano strette e piccole e piene di «casupole». L'antico centro fu squarcato anche dove, pur risanando, poteva salvarsi in gran parte un ambiente di altissimo valore urbanistico e architettonico. Il nuovo centro a da secolare squallore e vita nuova restituita non ha alcuna relazione col resto della città: mentre quello antico era parte di un tutto, gerarchicamente proporzionato, questo nasceva fisicamente distaccato (pur donendo vivere alla struttura antica restante) e in definitiva squilibratore.





Figg. 27-28-29. - Tre vedute della piazza del Mercato Vecchio, oggi piazza della Repubblica, con la loggetta dei Vasari, detta del Paese, e la Colonna dell'Abbondanza.

Fig. 28. - Il riconoscimento del centro in grigio ed in giallo gli edifici ed i monumenti esistenti, in nero i nuovi allineamenti stradali.

Fig. 21. - Via Strambi, ex via de' Fortivendoli.

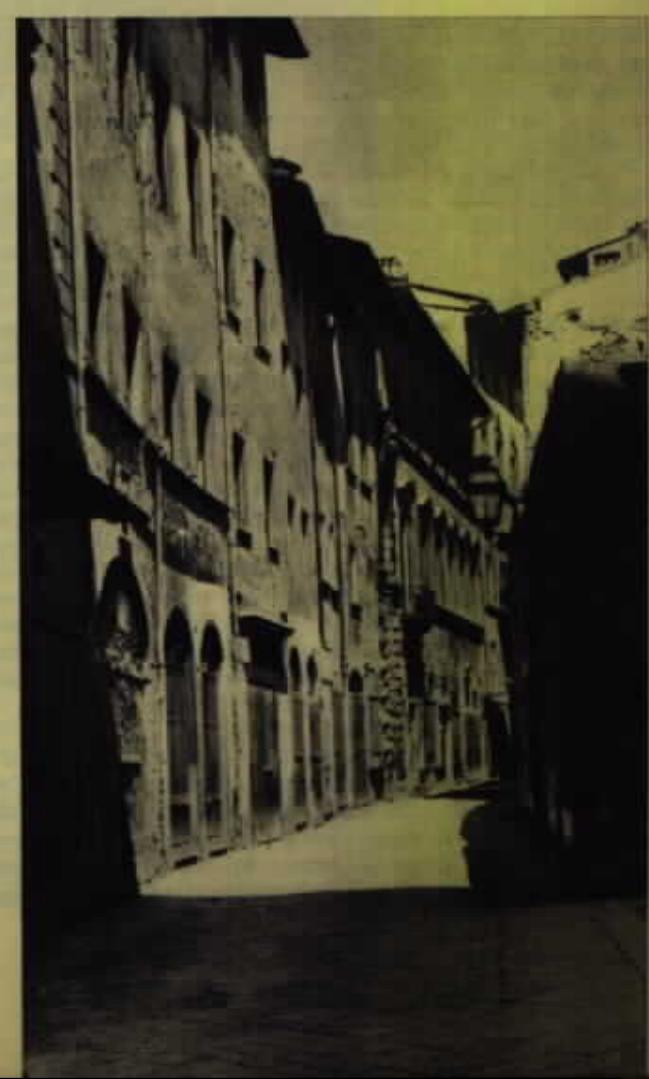
Fig. 22. - La nuova sistemazione del centro nel rapporto 1:5000.

Fig. 23. - Piazza S. Giovanni con le volte de' Passi ed il diaframma distrutto; a destra il palazzo dell'Accademia prima dell'arrestamento.

Fig. 24. - Piazza dell'Olio a San Salvatore all'Accademia e le volte de' Passi che immetteva in piazza S. Giovanni.

Fig. 25. - Via Testina da Piazza Antinori prima dell'apertura della via de' Passi fino a piazza del Duomo.

Fig. 26. - Via de' Vecchiotti.



Pur non volendo muovere tante critiche al piano che, come già si è detto, è quello che è in quanto esprime le esigenze materiali e spirituali di un tempo storico, può essere interessante esaminare la pianta antica di Firenze con indicato il piano del 1865. Da questo esame risulta che la città antica della terza cerchia e la campagna, al di là del perimetro proposto nel piano stesso, si riallacciano fra loro per intima struttura e tessitura. La rete stradale della campagna, cioè, sembra essere conseguente all'attrazione esercitata dalla città, dal civilissimo centro cittadino, sulla «non città» e i nucleoli e le borgate.

Esiste infine fra città e non città una continuità che è la risultante della continuità di interessi esistente fra l'una e l'altra, fra gli uomini della città e quelli della «non città». La ragione è da ricercarsi nel fatto che l'ingrandimento della città antica tendeva volta a volta a incorporare i borghi che si erano sviluppati fuori delle porte per assicurarne la difesa; seguiva cioè e teneva conto dello sviluppo spontaneo, pur non subendo le incertezze di alcuni percorsi e di alcune formazioni che venivano incorporate. Le strade infatti che entravano tortuose a far parte della nuova cerchia si regolarizzavano, prendevano una forma definita, cosciente, controllata; quale si conveniva a quell'organismo armonioso che era la città.

Con il piano di ampliamento del 1865 le strade della città sembrano arrestarsi ai viali per riprendere il loro sviluppo e riacquistare un loro senso, al di là delle nuove costruzioni. Così l'impressione che si riceve guardando questo piano è che le strade della città, giunte alla terza cinta, si interrino, scompaiano come rivoli d'acqua nel sottosuolo, per riaffiorare al di là del perimetro delle nuove costruzioni.

È questa discontinuità in generale una caratteristica delle nuove periferie delle antiche città; ma per Firenze la discontinuità è resa anche più evidente dalla decisione — e vorrei dire dalla competenza — con cui è stato tracciato il piano del '65, che pure, dove gli elementi naturali hanno presentato un ostacolo alla regolarità dei tracciati, si è innestato con più viva aderenza alla città, come è avvenuto per il viale dei colli che fu criticato perché considerato un lavoro di puro lusso sebbene il Poggi affermasse ch'esso aveva il fine di « preparare terreni alla fabbricazione nella occasione della nuova sede del Governo ».

Questo tratto dei viali, avendo dovuto seguire appunto l'andamento della collina con dislivelli facilmente superabili dal « movimento delle vetture » ha stabilito una continuità fra l'interno e l'esterno delle mura, fra S. Miniato e Boboli.

Con quanto si è detto sopra, anche se si dà in gran parte ragione ai sostenitori dell'opportunità di conservare le mura ed a coloro che si preoccuparono dell'intonazione all'ambiente esistente (ma questo è discorso su cui torneremo in seguito), non si nega il valore di alcune soluzioni proposte ed attuate dal Poggi. Forse fu l'entusiasmo di innovazione del momento a far credere nella validità della moderna architettura e dell'urbanistica e ad accettare quelle soluzioni tanto impegnative sostenute d'altra parte da tutta la rappresentanza comunale, forse fu il desiderio di voler dimostrare che Firenze era degna di divenire capitale del Regno; forse furono queste ed altre ragioni che portarono a realizzare quel piano che dette a Firenze un non dubbio beneficio dal punto di vista della regolazione del traffico e di quello igienico e turistico.

Se allora non fu sollevata questione sulla demolizione delle mura e sulla « intonazione » all'ambiente (come oggi s'intende), la polemica sorse invece sulla questione delle porte della città le quali alcuni volevano demolire ed altri — e fra questi il Poggi — conservate. La mania del buttar giù per ingrandire « tornava a manifestarsi con più rigore

relativamente alla porta S. Gallo; ed i fautori della demolizione volevano che il Consiglio tornasse a giudicare sulla conservazione o no di essa, prendendo occasione della sistemazione della piazza Cavour ed invocavano il motivo del traffico o come essi dicevano appunto del *movimento delle vetture*.

Il Poggi sosteneva che la demolizione delle porte costava molto, obbligava a tenere ingombrate per mesi le piazze e che « essendo i progetti delle piazze e dei viali subordinati alla conservazione delle porte stesse » (e ciò s'intende anche e non secondariamente da un punto di vista formale, allora diffusissimo, del *fondale spettacolare*) « si veniva con la loro distruzione a togliere vari benefici, fra i quali quello di comode discese praticate nei loro piedritti per accedere all'emissario ed alle grandi fogne ».

D'altra parte la larghezza dei viali, esclusi i marciapiedi, si aggirava e si aggirava sui venti metri, più che sufficienti per il *movimento delle vetture*; era assurdo quindi demolire le porte per allargare i viali. E le porte rimasero ad indicare lo sviluppo raggiunto dalla terza cinta e, come scrisse l'erudito Passerini, « quali punti fissi per servire di guida a chi in un remoto avvenire vorrà parlare della grandezza di Firenze prima dell'ampliamento ».

Insistendo sull'argomento relativo alla *mania del nuovo* ed all'entusiasmo del tempo che portò talora a considerare non troppo profondamente alcuni problemi urbanistici, può interessare la testimonianza del Pesci il quale riferisce che durante gli anni della trasformazione di Firenze « si può dire senza esagerazione che ogni ventiquattr'ore spariva qualcosa di vecchio e appariva qualche cosa di nuovo; ed il lavoro di demolizione era costante ed alacre alla periferia come nel centro della città per opera del Comune, del Governo e dei molti privati ».

« La mania delle nuove costruzioni era diventata universale a tal punto che una società di capitalisti, temendo forse di vedere da un giorno all'altro mancare il posto per i fiorentini di Firenze, presentava al Municipio di Fiesole un piano di riordinamento per ampliare la città e per costruirvi anche molte case operaie ».

L'entusiasmo portò a pensare al riordinamento del centro; si volevano far sparire « le tortuose viuzze, gli immondi chiassuoli, le case cadenti, umide, malsane che mettevano il centro di Firenze al livello di una città della Turchia asiatica ».

Furono fatte generose offerte al Comune ma tutto cadde quando, trasferita la capitale « Firenze parve fosse destinata ad essere condotta ad irreparabile rovina da una catastrofe economica » (Pesci).

Ed anche la dimenticanza del problema delle case per i poveri (o se non la dimenticanza, il ritardo con cui si prese in esame il grave problema) deve attribuirsi forse all'entusiasmo per la « grandiosa città »?

La mancata immediata attuazione, o almeno la ritardata sistemazione del centro, deve in gran parte attribuirsi al problema insoluto degli alloggi della povera gente sfrattata, la quale, buttata fuori « dalle luride abitazioni che si venivano o si dovevano demolire non sapeva dove andare a finire » perché le costruzioni dell'ampliata Firenze erano destinate a categorie economiche medie e ricche.

Quando fu decisa nel '70 la costruzione del mercato centrale che sventrava una zona povera, il problema si fece ancor più urgente.

Alcune case costruite e destinate ai poveri tra le vie Montebello, S. Niccolò e S. Frediano contenevano più di tremila persone; ma « i fabbricati erano occupati non da poveri ma da famiglie di condizione civile e lo dimostravano i giocondi suoni di pianoforte, che verso sera, uscivano dalle finestre di quelle case » (Pesci).

I poveri, ahimè!, arrivavano per ultimi. Ma come fare a racchiudere in una città che doveva mostrarsi appunto



Fig. 27. - La sponda sinistra prima dell'apertura dei Lungarni Terrigiani e Servistari; il ponte alle Grazie con le casette dei Romiti. Queste vennero demolite per le opere di allungamento del ponte e l'ultimo arco venne intonato per costruire il Lungarno.

degna sede del Re e della capitale, case tanto modeste? La preoccupazione del decoro delle vie cittadine e della «nobiltà» delle nuove costruzioni era espressa in termini non dubbi e il piano non fu improntato in «termini sociali».

Occorrevano urgentemente troppe nobili abitazioni per il personale al seguito del Governo e del Re, e non ci si poteva preoccupare eccessivamente di quelle per i poveri.

Quando si trattò di costruire le scuderie reali a Porta Romana e fu deciso di dare il via per il viale dei Colli (necessario e logico complemento di quelli che collegavano le varie porte per consentire ai fiorentini ed ai turisti il godimento di un panorama stupendo e di una passeggiata amena) la Commissione comunale proposta al piano di sviluppo si preoccupò di una cosa: «di non vedere lungo il medesimo (viale dei Colli) caseggiati addossati e pieni zeppi di pigi-nali e di ragazzaglia; non taverne, non officine, non infine quella classe poco amante di proprietà (sic) che ovunque stansi porta abitudini e modi di vivere discordanti da quel vero medio molto educato, che vuole quiete, nettezza ed ancora eleganza».

Con questi principi espressi da una Commissione che doveva sorvegliare lo sviluppo del piano, non c'è da meravigliarsi se i poveri sono arrivati per ultimi o se non sono arrivati affatto.

Riassumendo, i criteri seguiti dal Poggi nel progettare l'ampliamento sono noti ed evidenti. I viali di circonvallazione avevano lo scopo di servire al *movimento delle carrozze*, di stringere Firenze di una passeggiata (e in un primo tempo avevano anche quello di difendere la città dalle inondazioni superlevigandone il piano); di preparare le abitazioni necessarie a più di 50.000 abitanti considerando appunto l'aspetto di popolazione che il trasferimento della capitale avrebbe procurato; di difendere la zona edificabile dalle

acque; di precisare la ubicazione di alcuni importanti stabilimenti pubblici; di superare infine gli ostacoli delle vie ferrate che impedivano la espansione della città.

La difesa idraulica fu portata, anziché sui viali, sulla linea dei corsi d'acqua, costruendo muraglioni a retta dei nuovi lungarni, rialzando il viale delle carrozze alle Cascine e facendo opera adeguata sui torrenti. La costruzione delle piazze e dei viali presentò non poche difficoltà di quote. Esisteva la via circondaria interna alle mura, sopraelevata sul piano della città, fino a raggiungere in alcuni punti cinque metri e mezzo di altezza, con rampe presso alcune porte, ed esisteva una via esterna solo in parte sopraelevata. I viali ebbero l'ufficio di raccordare i vari dislivelli conservandosi in lieve pendenza (quanto cioè fosse opportuna per il traffico). Oltre questo, furono dal Poggi delineate le nuove zone residenziali ad andamento regolare, anche quando questo tracciato appariva il meno conforme alle necessità funzionali ed ambientali.

Con queste nuove zone si determinò quell'avvolgimento attorno alla vecchia città, che resta una delle caratteristiche più evidenti del piano.

Le piazze (e particolarmente la piazza S. Gallo) avrebbero dovuto diventare dei centri commerciali, con negozi, per servire le nuove zone. In realtà le nuove zone hanno gravitato principalmente sui centri commerciali che si erano venuti formando entro e fuori le mura sulle principali direttive di traffico (come la strada regia del ponte a Sieve; la regia pistoiese e così via, che si collegavano alle porte) o sui «nucleoli» urbani contigui alla vecchia città e incorporati nel nuovo piano.

Nel piano regolatore — primo progetto — che il Poggi presentò su richiesta del Comune successivamente al «piano di ampliamento» è modificata, rispetto a quest'ultimo, la posizione del Campo di Marte ed è lasciata, al posto che

occupava, e che occupa attualmente, la Stazione Centrale, di cui era previsto lo spostamento nel primo progetto: due elementi che avevano molta importanza per accelerare lo sviluppo edilizio di zone ritenute adatte alla fabbricazione. Il Campo di Marte principalmente, ed anche la Stazione, avevano poi una funzione spettacolare nel piano, con viali di accesso e piazzali. Per il Campo di Marte, di fronte al piazzale del Re alle Cascine, sulla sinistra dell'Arno, era stato progettato un ponte di collegamento e un grande viale attorno al Campo, per dare ai fiorentini la possibilità di prolungare la loro passeggiata oltre le Cascine. Portato in altra zona il Campo di Marte e rinunciato allo spostamento della Stazione, il Poggi previde in quelle zone lo sviluppo edilizio che poi si è venuto attuando e che «completava» l'accerchiamento della città.

Trasferimento della capitale e «manica edilizia» furono dunque i moventi principali dello sviluppo precipitoso di Firenze.

Quanto ai risultati ci si può domandare se l'ampliamento proposto e realizzato possa considerarsi, al lume di una obiettiva critica moderna, l'attuazione di un piano regolatore vero e proprio quale si intende oggi, o non piuttosto uno sviluppo edilizio «casuale» anche se geometricamente precisato (casuale nel senso che è mancata una direttiva urbanistica vera e propria), conseguente a circostanze particolari che hanno impedito una indispensabile meditazione e comprensione dei gravi problemi che un'opera come quella richiedeva.

Vien fatto di domandarci se il piano attuato ha posto le basi, o una qualche base per un successivo logico sviluppo urbanistico o se invece (come a noi sembra) ha determinato una irrimediabile frattura fra città e zona di futuro sviluppo edilizio.

E vien fatto ancora di domandarci se le prominenze edilizie sorte recentemente a «tamponare» la città, senza un ordinato collegamento fra loro e con la stessa fascia edilizia del Poggi, sono la conseguenza inevitabile di questa ultima, di quell'avvolgimento cioè che ha ignorato le logiche direttive di sviluppo, favorendo così il caos edilizio recente; o se questo sia indipendente da quello (o cioè se l'errore più recente sia indipendente dall'errore che l'ha preceduto).

Non si è fatto finora menzione delle opere architettoniche che fecero parte del piano di ingrandimento di Firenze, come i fabbricati delle piazze S. Gallo e Beccaria; la grande scalinata di S. Miniato al Monte, le «rampe» di S. Niccolò; opere tutte che seguono i criteri architettonici del tempo. Se oggi fa sorridere il pensiero che «l'architettura doveva seguire lo stile toscano del Risorgimento», e che ai privati era lasciata libertà di sistemare l'interno delle fabbriche ma non quella di delineare le facciate, pure si deve notare in quelle opere una certa nobiltà, anche se unita ad una accademica freddezza.

Pur non volendo approfondire l'esame critico di quelle opere, si può accennare ad una delle caratteristiche dominanti consistente nella non relazione fra le opere stesse e l'ambiente. Nel tardo '800 cioè non si subì mai o quasi mai; non s'intese l'ambiente o non se ne tenne conto, anche se le intenzioni enunciate parevano invece preoccuparsi di esso.

In realtà ciò che interessava maggiormente gli architetti e gli artisti e i «cultori» del tardo ottocento, era l'edificio singolo; il monumento in sé e per sé. Mancò in quel tempo, in ultima analisi, una sensibilità urbanistica tale da stabilire una continuità fra ciò che nasceva e ciò che esistevo; e mancando tale sensibilità le opere nuove determinarono delle fratture o delle soluzioni di continuità ambientale.

Era allora accettato, dichiarato o no, il principio che dovendo «inquadrate» od «incorporare» uno o più edifici artisticamente importanti in un ambiente nuovo, questo doveva assumere altrettanta importanza; a costruzione

grandiosa cioè dovevano fare corona strade e piazze ed edifici altrettanto grandiosi.

Quando, ad esempio, si trattò di collegare il viale Galilei con la basilica di S. Miniato al Monte, si pensò e si realizzò una scala *ossiale e monumentale* (perchè essa portava al *monumento*) tanto importante da fare apparire la Basilica una costruzione di ben modesta mole, rispetto alla scala stessa, la quale in sé e per sé non è priva di interesse ma non riesce a collegarsi in *misura* all'ambiente ed agli edifici circostanti.

Un altro esempio più complesso è quello del congiungimento di piazza della Signoria con la piazza S. Trinita di cui esisteva un progetto che demoliva palazzi importanti, come quello Buondelmonti; che sbranava via Vacchereccia e distruggeva la piazza S. Trinita, creando un'arteria che, per essere logica, presupponeva altri tagli e distruzioni importantissime.

Il Poggi presentò una specie di contro-progetto «per il miglior congiungimento» di quelle piazze e pur salvando alcuni palazzi importanti isolava il palazzo Bartolini e la chiesa di S. Trinita e faceva della piazza un enorme largo che avrebbe scardinato anch'esso tutto quest'altro centro antico: un largo anonimo, sproporzionato, collegato ad una arteria anonima e sproporzionata anch'essa dove sarebbero apparsi sperduti e isolati i vari edifici rimasti in piedi.

L'ambiente, la «misura» particolare di questo ambiente stupendo, sfuggiva al progettista in un modo che oggi appare puerile.

Eppure il Poggi nel presentare il progetto parlava di aver cercato di «ottenere risultati in vantaggio dell'arte».

Comunque l'opera del Poggi, se considerata obiettivamente in relazione al tempo in cui è nata ed alle particolari circostanze ed urgenze del momento, meritava ben altra accoglienza di quella che le riservarono la minoranza della Commissione parlamentare e non pochi cittadini di Firenze. Trasferita la capitale a Roma, il Comune si trovò impegnato in una imponente mole di grandiosi lavori iniziati e senza più l'appoggio del Governo il quale, una volta partito dalla città, ne distolse gli aiuti.

Allora furono mosse critiche su critiche al piano «troppo importante e costoso»; si tirarono in ballo defezioni di controlli amministrativi da parte della direzione dei lavori e così via. Tanto che il Poggi reagì amaramente alle censure non serene e non obiettive: «Forse nella mente di quella minoranza non si ammettono uomini onesti e discreti, e tanto meno nella classe degli ingegneri. Anzi, di fronte a quei signori, si giudicava bandita affatto l'onestà, considerando gli ingegneri di balla con gli accollatari e con gli speculatori».

Le accuse si diffusero nella cittadinanza a tal punto che, riferisce il Poggi, «un giorno, salendo al viale dei Colli insieme col Peruzzi per la porta a S. Miniato fummo ingiurati da alcuni venditori».

Citati questi fatti per dimostrare quanto ingiusto sia spesso il giudizio che si dà su uomini e cose i quali e le quali sono la genuina espressione del proprio tempo, resta da esaminare quello che avvenne nel centro di Firenze per opera di vari architetti e ingegneri.

Il centro «riordinato» dall'85 al 95.

Non interessa qui analizzare i vari progetti presentati dal 1860 in poi; ma basterà fermarsi su quello adottato dal Comune e che potrebbe definirsi di *disgregamento* anziché di *riordinamento* (come fu allora definito) del centro di Firenze.

A qual fine e con quali intendimenti fu «riordinato» il centro? Scrive l'Artimini (presidente della Commissione comunale preposta a documentare gli edifici da espropriare): «Certo è doloroso che in una città come Firenze, dove il



Fig. 25. - Un'arteria assai ampia e proporzionata avrebbe dovuto congiungere piazza S. Croce con piazza S. Trinita, secondo un progetto del Poggi. Egli diceva di aver cercato di "ottenere risultati in vantaggio dell'arte".

Fig. 26. - Particolare del progetto sopra illustrato: la piazzetta antistante il Bargello.



culto delle memorie è stato sempre così vivo, debbasi sacrificare una quantità di edifici, veri documenti parlanti della nostra storia; ma bisogna por mente alla differenza dei tempi in cui era mestieri costruire le città in guisa che potessero prestarsi alle difese ed alle offese... Ben diversi sono i bisogni della moderna civiltà. Oggi bisogna agevolare il transito delle carrozze, degli omnibus e dei tranvai; oggi non bastano più le misere ed insalubri abitazioni; occorre spazio, aria, pulizia dappertutto».

Traffico e igiene e spazio sono gli argomenti principali che giustificano le proposte di sventramenti di intere zone storiche e artistiche e la costruzione di larghe strade e piazze e grandi palazzi, là dove strade e piazze erano strette e piccole e piene di «casupole».

E il piano fu quello che vediamo in gran parte attuato. Una volta documentati gli stabili che dovevano essere espropriati, fu squarcato l'antico centro dove, pur risanando, poteva salvarsi, in gran parte almeno, un ambiente di altissimo valore urbanistico e architettonico. Quel centro «da secolare squallore a vita nova restituito» (come ambiziosamente è scritto sull'arco trionfale della piazza Vittorio Emanuele II, oggi della Repubblica) rappresenta uno dei più gravi errori edilizi che si potevano commettere in una città nella quale le varie soluzioni urbanistiche ed architettoniche rivelavano e rivelano un'altissima consapevolezza dei valori spaziali posti in relazione con la loro funzione. Soltanto l'incomprensione di questi valori e dei rapporti che intercorrono fra le varie parti della città, per cui alterrandone o svisandone una si toglie senso all'altra, soltanto questa incomprensione poteva portare alla proposta ed alla realizzazione del nuovo centro. Il quale non ha ora alcuna

relazione col resto della città. Mentre quello antico era parte proporzionata di un tutto, soggetta al centro maggiore civile e religioso, gerarchicamente proporzionato ed ubicato, questo nuovo nasceva sproporzionato, fisicamente distaccato, autonomo (pur dovendo vivere della struttura antica restante) e squilibratore.

Guardando ancora una volta la pianta antica della città è facile rendersi conto della gerarchia esistente fra le varie piazze: fra quella del Duomo, quella del Comune e quella distrutta del Mercato; e rendersi conto in pari tempo della continuità esistente nella tessitura viaria cittadina. Ma se si passa da questa pianta a quella che rappresenta lo stato attuale di Firenze, continuità e gerarchia non appaiono più. Una frattura insanabile si è determinata in virtù di quel tracciato «regolare» che non ha appunto alcun rapporto con il resto della città. Non si parla qui di richiami formali o stilistici, ma di intima struttura. Questo centro è un *innesto assurdo* che non si giustifica funzionalmente perché predisposto ad un *transito delle carrozze* tanto importante quanto non lo può sostenere il resto della città (oggi si può controllare l'ingorgo del traffico perifericamente a questa zona «riordinata»). Ogni strada ampia infatti si arresta contro vicoli od altre strade e piazze nei punti più critici; ed è un *innesto assurdo* anche da un punto di vista estetico. In una città artisticamente sottile come Firenze, quando le leggi della speculazione dominano e predominano ogni costruzione, si avverte un che di falso e di banale.

Errore quindi che rivela una impreparazione o una «insensibilità» urbanistica ed architettonica di quel tempo, o, se si preferisce, di quegli urbanisti.

Giovanni Michelucci
Ermanno Migliorini

Dal 1900 al 1950

di Leonardo Savioli





I successivi sviluppi di Firenze dalle origini fino al 1950

Firenze fino al 1865 (cioè quando la città divenne Capitale) si sviluppa seguendo una misurata ed ordinata struttura concentrica. Nel 1865 vengono demolite le mura che fino ad allora avevano precisato la « forma » della città ed i rapporti tra aggregato urbano e campagna; al posto delle mura vengono disposti i viali di circonvallazione dai quali partono numerosissime strade radiali dirette verso l'esterno in ogni direzione (piano del Poggio) e che danno origine al dilagare della città nella campagna. Successivamente Firenze si sviluppa seguendo le direttive del piano 1915-24 che prevede la disposizione di enormi quartieri ancora addossati al vecchio nucleo urbano. Poiché ormai la fabbricazione ha raggiunto la zona collinare, gli ultimi sviluppi sono avvenuti lungo le strade di pianura iniziando una naturale struttura stellare ed articolata per quanto ancora caotica e disordinata.

La città romana	1875 - 1900
Inizio XIII secolo	1900 - 1925
1200 - 1300	1925 - 1937
1868 - 1875	1937 - 1950
Città antica	

Lo sviluppo di Firenze dal 1900 al 1950

Le più importanti sistemazioni urbanistiche di questo periodo sono il piano regolatore del 1915-24, il piano regolatore del quartiere industriale, il piano per il risanamento del quartiere di S. Croce, la sistemazione delle adiacenze della Stazione e della Chiesa di S. Lorenzo. Nel corso di questo scritto si esamineranno le sistemazioni urbanistiche citate ma con particolare riguardo al piano regolatore del 1915-24 perché, si può dire, ha costituito da allora fino ad oggi la principale direttiva di tutto il recente sviluppo di Firenze; inoltre l'esame dettagliato di questo piano contribuirà a dare un quadro abbastanza chiaro della «situazione» della città al 1950 e cioè delle esigenze che hanno determinato il nuovo piano regolatore.

Il piano regolatore del 1915-24

Molto spesso un periodo di crisi o una vicenda dolorosa hanno origine proprio nel bel mezzo di un periodo di rigoglio e di rinascita apparenti e perciò si manifestano con tutti i caratteri di illusorio benessere; per questa ragione ciò che talvolta sembra ai più benessere non è altro, nella sostanza, che il sintomo di una sottile e grave malattia le cui conseguenze sono avvertite solo dopo molto tempo.

La «malattia» di Firenze, e con malattia si può intendere benissimo tutto quell'accrescimento sproporzionato e senza forma che si è addossato alla terza cerchia delle mura, ha avuto inizio proprio in una circostanza apparentemente favorevole e cioè quando la città divenne la capitale del Regno; quando da modesta cittadina provinciale passò improvvisamente al rango di grande città e dovette provvedere in brevissimo tempo al suo rinnovamento edilizio, dovuto non ad un sostanziale e duraturo rinnovamento connaturato con la vita cittadina, ma ad una situazione improvvisa, occasionale ed «esterna»; quando infine la città si abbelli, si aggiornò, ebbe aspirazioni grandiose e fuori luogo e, in quello stato di euforia, con il contributo di forti capitali offerti per l'occasione, preparò quel piano regolatore Poggi di cui è stato scritto nelle pagine precedenti. Di «malattia» allora non si parlò; sia perché la vita cittadina ebbe effettivamente un benessere materiale a contatto di alti funzionari piemontesi, di una corte, di feste e di parate, sia perché si vide in quel periodo solo il reale vantaggio dal punto di vista nazionale e non della città.

Ma le conseguenze per Firenze furono piuttosto gravi, si ché la «situazione» della città verso la fine del secolo XIX°, passato ormai quel periodo ottimistico di «rinascita», era assai compromessa. Il Comune ebbe per molti anni un bilancio fallimentare nonostante la rendita di L. 1.217.000 decretata dalla Camera dei Deputati e le somme personali ingenti sacrificate dallo stesso Ubaldino Peruzzi, allora sindaco della città; molte fonti di guadagno vennero ben presto a mancare e la popolazione di conseguenza diminuì notevolmente; inoltre, e ciò è quello che ci interessa più particolarmente, il piano regolatore Poggi lasciò in eredità una situazione urbanistica assai delicata e pericolosa anche se più in potenza che in atto.

Alla fine del secolo XIX° una fascia di abitazioni uniforme e compatta e senza alcun principio di specificazione più particolare di funzione circondava oramai quasi tutto il vecchio centro cittadino, che rischiava così di essere completamente soffocato; inoltre a partire dal perimetro della terza cerchia delle mura oramai demolite si staccava una serie di strade tutte uguali, equidistanti, senza una specifica e differente funzione e dirette a raggiungere verso l'esterno, iniziando così una lenta invasione della campagna in tutte le direzioni indistintamente. Il piano regolatore Poggi aveva determinato una situazione pericolosa tanto

per «l'interno» della città quanto per «l'esterno». Per «l'interno» perché quella fascia anulare di tronchi di strade si sarebbe fatalmente congiunta con i vecchi quartieri occupando le aree ortive comprese tra questi e le mura e togliendo quindi ogni differenziazione di struttura dei quartieri stessi; la città dunque, dal centro fino alla lontana periferia, sarebbe ben presto diventata una sola massa compatta di abitazioni senza alcuna penetrazione di verde. Per l'*«esterno»* perché quei tronchi di strade erano stati tracciati in tutte le direzioni verso la periferia senza che prima fossero state specificate le differenti funzioni del territorio circostante; senza cioè aver prima analizzato e valutato la natura e la portata delle nuove forze e delle nuove fonti di ricchezza provenienti dalla regione.

Il piano regolatore Poggi aveva abbattuta l'ultima barriera delle mura e aveva aperto le porte in tutte le direzioni verso la campagna; la città, dunque, agli inizi del secolo XX° stava per mutare struttura; da una struttura chiusa, gravitante solo verso il centro, che attingeva le sue forze ed energie solo dall'interno e quindi viveva solo di questo, iniziava decisamente un cammino a rovescio, per così dire; e ciò era effettivamente un sintomo buono; ma dove questo cammino portasse ancora non era ben chiaro; e questo avanzare nel buio, iniziato in un clima di non giustificato ottimismo, in tutte le direzioni perché tutte ugualmente potevano essere buone, aveva già in parte compromesso lo sviluppo organico della città verso la campagna e poteva rappresentare un indirizzo deciso e pericoloso per gli sviluppi futuri. Occorreva ora, agli inizi del nuovo secolo, rendersi conto più esattamente della regione e dei complessi problemi «periferici» e conseguentemente indirizzare con distinzione lo sviluppo verso la campagna; occorreva cioè rendersi veramente conto del profondo significato dell'abbattimento delle mura.

Ma il periodo che va dal 1900 fino alla prima guerra mondiale era il meno adatto ad avvertire pericoli e sfatare illusioni. D'altra parte è anche vero che i problemi dei nuovi complessi industriali che sorgevano alla periferia della città, della conseguente trasformazione nel campo sociale, delle ferrovie, dei traffici e dei mezzi di trasporto erano ancora allo stato fluido e potenziale si ché era ben difficile valutare di ciascuno di essi la natura e la portata.

Del periodo che va dal 1900 fino alla prima guerra mondiale è stato fatto lelogio, e non solo per quanto riguarda Firenze, come di un periodo florido e felice; in realtà in quegli anni Firenze, come la maggior parte delle città italiane, ebbe un risveglio economico assolutamente eccezionale che elevò di molto il tenore di vita di tutte le classi sociali e principalmente delle più umili.

Nel periodo 1910-15, per esempio, lo stipendio annuo di un operaio specializzato o di un modesto impiegato va-

riava da L. 5000 a L. 6000 delle quali solo il 75 % erano assorbite dalle spese di alimentazione (40 %), illuminazione e riscaldamento (3 %), vestiario (6 %), abitazione (11 %) e tasse (15 %), mentre il rimanente 25 % costituiva un discreto margine per le spese varie; una abitazione di 6 stanze circa veniva a costare dalle 5000 alle 6000 lire e tale somma, con le agevolazioni delle cooperative allora numerosissime in seguito alla legge Luzzatti, veniva estinta con una quota iniziale di L. 2000 circa all'iscrizione e, a casa costruita, con rate mensili modeste di circa L. 30 comprensive anche dell'onere dell'acqua, della luce, del gas e delle tasse. Basta dare una scorsa ai bilanci e ai bollettini del Comune per rendersi conto della intensa attività nel campo dell'igiene, della sanità pubblica, per i servizi collettivi, per le opere di previdenza sociale, e per i premi di assicurazione, pensioni, beneficenza, sussidi a famiglie bisognose, ecc.

Ma non si trattava che di un benessere materiale che dette l'illusione di un generale risveglio. Quella «rottura definitiva con il passato» attribuita, all'inizio del nuovo secolo, a quel generale moto accelerato un poco forzato e artificioso nella economia, nella cultura e nella politica non era effettivamente sostanziale perché non preceduta da profondi travagli di carattere morale. Quel risveglio generale della vita cittadina di Firenze, come di tutte le città italiane, ebbe allora solo impronta e finalità prettamente economiche.

Nella cultura la salutare reazione allo scientismo o positivismo, che aveva finito per ridurre ad un agnosticismo arido ed infruttuoso, aveva ampliato notevolmente il campo a feconde speculazioni, ma sviluppatasi in un clima privo di qualsiasi coscienza morale, di qualunque fede religiosa, in cui si andava formando quella «smania di grandezza», quel desiderio di conquista materiale, sfociò ben presto in un irrazionalismo sfrenato e privo di significato e dette origine a un clima vivace ma non vivo, in cui si ricercava lo stravagante più che il nuovo, l'originale più che il vero. Questo nuovo clima all'inizio del secolo XX°, ricco di brillanti energie ma lontano da ogni logica, responsabilità, critica ed indagine, così poco consono alla natura stessa dei fiorentini generalmente analitica, sottile, viva ma incapace di incontrollati entusiasmi, era il meno adatto per fare una diagnosi dei mutati problemi cittadini; e non c'è da meravigliarsi se a Firenze si continuò, allora come 50 anni addietro, a favorire lo sviluppo dei fenomeni senza conoscerli nella loro intima sostanza. Di conseguenza la città nonostante l'imposizione del piano regolatore del 1915-24, iniziò il suo sviluppo senza un vero controllo.

Verso la fine del secolo XIX° la popolazione, dopo la diminuzione dovuta al trasporto della capitale a Roma, crebbe sensibilmente a causa dello sviluppo industriale, delle migliorate condizioni di vita della città, dei traffici e dei trasporti. Le cifre relative allo sviluppo demografico di questo periodo sono indicate nella seguente tabella:

1890	1° gennaio	ab. 184.401
1900	"	» 203.658
1910	"	» 223.102
1914	"	» 232.441
1915	"	» 234.394
1916	"	» 253.893
1917	"	» 251.809
1918	"	» 261.277

La variazione della popolazione non fu molto forte quantitativamente ma piuttosto sostanziale qualitativamente; indizio cioè che si stavano maturando profonde trasformazioni nella composizione della popolazione dal punto di vista economico e sociale. Riportiamo per questo una tabella assai eloquente con l'indicazione delle varie attività maschili e femminili al 1810, al 1901, e al 1931.

Professioni e condizioni	maschi			femmine		
	1810	1901	1931	1810	1901	1931
Industrie tessili	370	100	53	1574	187	177
Altre industrie	2302	3101	3170	332	580	836
Trasporti forze motrici	—	407	953	—	12	26
Commercio	1179	1302	1785	70	206	296
Amm. Pubbli. e privata	705	701	730	9	—	62
Culti	530	101	60	462	—	59
Medici	52	135	145	6	120	129
Avvocati, notai	82	50	40	—	—	—
Insegnanti	40	60	70	21	103	121
Altri prof. e artisti	212	200	165	14	—	32
Servizi domestici	1616	198	197	1034	1001	770
Possidenti e benestanti	426	321	134	804	804	227
Pensionati	327	370	369	20	111	132
Studenti	119	801	977	13	405	587
Cure domestiche	1943	502	450	5625	5790	6470

Verso il 1900 quando la popolazione aveva raggiunto il numero di 203.658 ab., quando cioè le previsioni del piano regolatore Poggi erano già superate di 12.000 unità circa, l'attività edilizia segnò un deciso aumento; le aree del piano regolatore Poggi rimaste libere crebbero di prezzo e di conseguenza la fabbricazione privata iniziò lo sviluppo nella campagna senza un preventivo accordo con il Comune. Il tipo edilizio generalmente adottato fu allora il villino a due piani isolato o a schiera.

Per disciplinare questo sviluppo edilizio il Comune nel 1915 approvò un regolamento per l'apertura di nuove strade col quale si fece obbligo ai privati di presentare un piano urbanistico parziale; in mancanza di un vero e proprio piano regolatore per le zone periferiche lo sviluppo edilizio fu in parte disciplinato in tal modo, ma evidentemente questo controllo non ebbe risultati buoni nell'insieme.

Si nota chiaramente che fino dal periodo 1900-1915 la tendenza naturale di sviluppo fu principalmente nelle zone a Nord-Ovest e a Nord presso il Mugnone e la via Vittorio Emanuele. Le ragioni di questo sviluppo furono essenzialmente la ferrovia, le prime industrie affiancate a questa, i facili collegamenti con il centro cittadino e le condizioni climatiche e di altimetria favorevoli. D'altra parte è da notare che lo sviluppo nelle altre zone fino da allora non fu facile dato che si era già raggiunto quasi dovunque il piede delle colline.

La necessità di costruire nuove abitazioni fu determinata oltre che dall'aumento della popolazione anche dal sovrappopolamento e dalle condizioni igieniche delle residenze nel vecchio centro cittadino. Negli anni 1906-1907-1908 Firenze, in confronto a tutte le altre principali città italiane, ebbe la mortalità massima per le malattie tubercolari con 34,1 unità per ogni diecimila abitanti. Le zone centrali nel 1915 raggiungevano i seguenti valori di densità fondiaria:

Zona degli Uffizi	466 ab/ha
Zona S. Croce	476 »
Zona S. Spirito	479 »

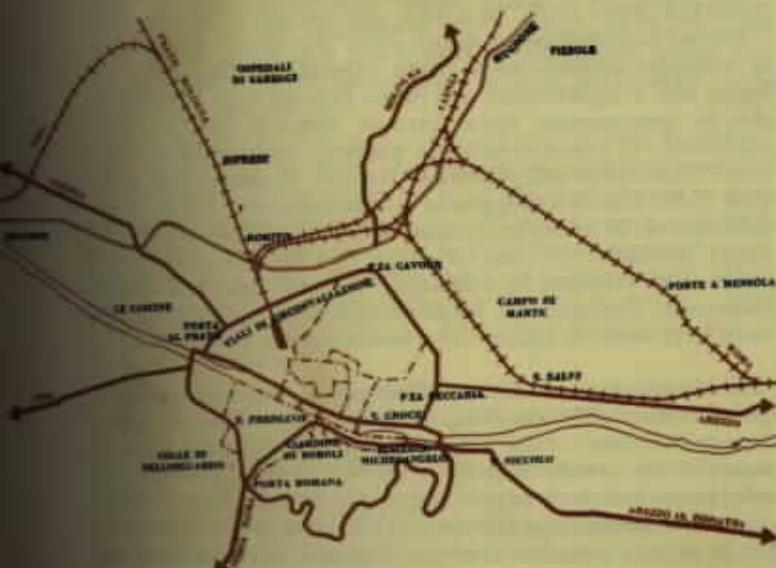
Nella zona di S. Frediano, che occupa una gran parte della riva sinistra dell'Arno, il 47,5 % della popolazione viveva in abitazioni sovraffollate, nella zona di S. Spirito il 36 % e nella zona di S. Croce il 29 %. Già nel 1915-17 il Comune aveva redatto un piano di risanamento per la zona di S. Spirito ma non fu mai attuato a causa delle previsioni grandiose e troppo costose. Fu utile tuttavia il contributo che allora fu dato alla risoluzione dei problemi della viabilità tra la piazza della Stazione e il quartiere di S. Frediano mediante un nuovo ponte sull'Arno tra quello alla Carraia e quello della Vittoria; e pure utile il



Fig. 42. - Il piano regolatore del 1915-34. Rappresentazione nel rapporto 1: 60.000.

Questo piano regolatore presenta essenzialmente le seguenti caratteristiche: sviluppo compatto delle zone residenziali a «maccia d'olio» intorno al vecchio nucleo cittadino; mancanza di qualsiasi criterio di zonizzazione e di gerarchia stradale; nessuna regolamentazione per quanto riguarda le altezze. Inoltre il piano regolatore più che un vero e proprio piano fu un «disegno di allineamento» a cui non fece seguito nessun studio particolareggiato esecutivo.

Fig. 43. - Schema planimetrico della distribuzione dei quartieri.



tentativo di una risoluzione del traffico Est-Ovest sulla riva sinistra del fiume mediante una parallela al Borgo S. Frediano.

Nel periodo 1910-15 la città necessitava principalmente dei seguenti provvedimenti:

- 1) Prevedere ampie zone di espansione esterne.
- 2) Riordinare i quartieri alla periferia.
- 3) Provvedere al risanamento dei quartieri malsani nel centro cittadino.
- 4) Risolvere i problemi di traffico particolarmente nella zona centrale compresa entro i viali di circonvallazione.
- 5) Provvedere a un piano organico della fognatura.
- 6) Dare una sistemazione definitiva ai tronchi ferroviari.

Nel 1915 il Comune compilò un piano regolatore che fu approvato solo nel 1917; ma poiché nel frattempo si erano maturate altre esigenze in seguito soprattutto alla guerra, furono fatte varianti ed il piano ebbe un sensibile ritardo per la sua attuazione, che poté avvenire solo nel 1924. È da notare a questo proposito che nel 1924 la popolazione aveva raggiunto i 261.230 abitanti ed era stata superata la previsione del piano regolatore Poggi di 67.330 unità; ciò dà un'idea di quanto fosse già compromessa la situazione urbanistica della città nel 1924.

Il nuovo piano regolatore fu studiato con una previsione di circa quarant'anni, durante i quali la popolazione si presume possa raggiungere circa i 360.000 abitanti.

Il piano nelle sue grandi linee prevede principalmente lo sviluppo in cinque zone: a Nord-Ovest, a Nord, a Est



Fig. 44. - Situazione al 1932 delle proposte del P. R. del 1924, indicate in figura con linee nere trattagliate; le nere piene le parti realizzate, le gialle quelle abbandonate. Planimetria nel rapp. 1 : 40.000.

sulla riva destra dell'Arno; a Sud-Est e a Ovest sulla riva sinistra. La prima zona è limitata dal parco delle Cascine, dal Mugnone e dalle colline, comprendendo una superficie di 3.179.250 mq.

È un'area piuttosto compatta suddivisa in più parti dalla ferrovia romana, bolognese, e pisana; in questa zona a carattere essenzialmente residenziale sono ubicati esattamente al centro il vasto parco ferroviario e all'estremo Nord il centro ospedaliero di Careggi. Gli allacciamenti con il centro cittadino, a causa dei tronchi ferroviari, sono assicurati solo mediante poche arterie principali che sboccano ai viali di circonvallazione. La rete viaria è a scacchiera ottenuta prolungando ininterrottamente quella del piano regolatore Poggi fino agli ostacoli naturali della collina e del torrente.

La seconda zona, a Nord, è piuttosto limitata comprendendo circa 294.000 mq. e s'incunea tra le colline di Fiesole e di Trespiano, ricche di ville a carattere storico, nella pittoresca valle del Mugnone, seguendo una direzione Nord-Est, Sud-Ovest. La terza, chiamata generalmente zona del Campo di Marte, ha una estensione di circa 3.397.000 mq. e si sviluppa dal piede delle colline di Fiesole e Settignano fino all'Arno, e dal Campo di Marte fino al torrente Mensola. La quarta, sulla riva sinistra dell'Arno, ha uno sviluppo di 521.250 mq. e la quinta, sempre sulla riva sinistra, si dispone sulla parte opposta del parco delle Cascine ed ha uno sviluppo di 2.890.500 mq.

Il piano regolatore oltre alle zone di ampliamento prevede un vasto piano per la nuova sistemazione ferroviaria; il tronco ferroviario della linea pisana che traversa a Nord-

Ovest il quartiere di S. Jacopino e lambisce il parco delle Cascine viene soppresso e sostituito con un altro tronco più a Nord che si stacca dalla stazione di Rifredi e si ricongiunge alla ferrovia pisana al termine del parco.

Inoltre viene soppresso tutto il tronco a Nord e Nord-Ovest della ferrovia romana e sostituito con altri tronchi ferroviari immediatamente al di sotto delle colline di Fiesole e di Settignano; la nuova stazione merci del Campo di Marte viene spostata in una zona periferica all'estremo Nord-Est della città, prossima alla collina di Settignano.

Questi provvedimenti erano presi allo scopo di facilitare lo sviluppo edilizio nella parte orientale della città; sviluppo che è ugualmente avvenuto fino ad oggi nonostante che lo spostamento della ferrovia romana non sia stato effettuato. Il piano regolatore prevede inoltre: la sistemazione ferroviaria del parco del Romito al centro dal quartiere Nord-Est di sviluppo, la sistemazione del centro ospedaliero, ed il completamento dell'anello panoramico del Poggi mediante un nuovo viale che doveva collegare il ponte alla Vittoria, la collina di Bellosguardo e il Poggio Imperiale. Tralasciamo le altre sistemazioni parziali previste invitando il lettore alla osservazione dei grafici.

Il cittadino che abitava Firenze in uno qualsiasi dei quartieri fino all'inizio della seconda metà del secolo scorso doveva trovare senza dubbio nella propria casa, nelle piazze, nelle strade e nella struttura della città nel suo complesso, continui suggerimenti per il compimento delle sue azioni giornaliere. La sua vita e la città erano senza dubbio in stretta relazione tra loro; l'operare del cittadino con-

tribuiva, anche in piccola parte, al benessere della città, e questa, il quartiere, la casa stessa cooperavano al benessere del cittadino e della sua famiglia. In questa stretta collaborazione tra città e cittadino, quest'ultimo non subiva la città, il quartiere, la chiesa, il mercato, la casa; il cittadino era anzi il principale protagonista nella città, ed aveva possibilità di « scegliere » quel quartiere, quella chiesa, quel mercato e quella casa che più corrispondevano alle sue esigenze, al suo lavoro, alle sue attitudini, ai suoi svaghi, alla sua vita.

Invece nella città oltre i viali di circonvallazione non esiste più alcuna possibilità di scelta poiché tutto è senza distinzione; la città si è estremamente semplificata, e chiesa, scuola, industria, cinema, casa, ferrovia hanno trovato posto comodamente dovunque perché hanno perduto effettivamente il loro « posto ».

L'errore fondamentale dei progettisti del piano del 1924 è proprio quello di non aver prima indagato le ragioni ed il « posto » di ciascuno dei nuovi elementi dei quartieri; grave errore fu inoltre quello di aver impostato il problema dello sviluppo solo dal punto di vista dell'« interno » della città; come se il vecchio centro avesse potuto alimentare e dar vita sempre con le stesse forze a uno sviluppo continuo e indeterminato nel tempo; e grave errore fu infine non aver valutato il problema della periferia, delle industrie, dei traffici e della regione in genere.

Con questa impostazione concettualmente sbagliata tanto dal punto di vista generale nei rapporti centro-periferia-regione e viceversa, quanto dal punto di vista della struttura particolare dei singoli quartieri, non c'è da meravigliarsi se i progettisti continuaron passivamente quel processo di sviluppo già iniziato in tutte le direzioni. In tal modo gli errori del piano regolatore Poggi aumentarono in progressione geometrica compromettendo in modo assai grave e quasi irreparabile il futuro sviluppo logico e ordinato verso l'esterno.

Scendendo a un esame particolareggiato del piano, quello che può essere rilevato subito è l'eccessiva dimensione dei singoli quartieri; il solo quartiere occidentale sulla riva sinistra dell'Arno di fronte al parco delle Cascine ha una superficie di 2.890.500 mq. e potrebbe ospitare addirittura 50.000 abitanti circa! Inoltre la struttura delle zone residenziali è talmente compatta da impedire ogni penetrazione di verde così necessaria a Firenze.

Altro grave inconveniente che si può rilevare è la mancanza assoluta di specificazione funzionale delle zone e di gerarchia nel traffico; il piano regolatore su questi due punti importanti non dà nessuna precisazione né orientamento. Ne è conseguito che tutta l'edilizia al di fuori dei viali è un insieme di case genericamente uguali tra le quali, senza alcuna ragione, sono ubicati qua e là impianti collettivi vari (come per esempio il vasto complesso dei Macelli ed il parco ferroviario del Romito disposti nel mezzo dei quartieri Nord; ed il Manicomio di San Salvi nella zona residenziale orientale).

La mancanza di una qualsiasi gerarchia stradale e suddivisione dei traffici ha finito per dar luogo, com'era prevedibile, a gravi inconvenienti; le linee di penetrazione e congiunzione provenienti dall'esterno traversano quartieri residenziali ormai popolosi. In modo particolare sono risultati gravi, da questo punto di vista, gli inconvenienti lungo le linee di penetrazione della via Pisana a Ovest, della via Pistoiese a Nord-Ovest, della via Aretina a Est e della via Senese a Sud.

La mancanza di gerarchia stradale ha influito notevolmente anche sulle possibilità di realizzazione del piano (l'area stradale rappresenta il 23% dell'area totale; nel piano regolatore Poggi l'area stradale rappresenta il 34% di quella totale) poiché spesso l'iniziativa a fabbricare nei quartieri periferici estensivi è stata ostacolata dall'onere sproporzionato per la costruzione stradale.



Figg. 45 e 46. - Quartieri realizzati secondo le direttive del Piano regolatore del 1915-24. In alto il quartiere del Romito in prossimità delle colline di Monteghi: 1) piazza Pietro Leopoldo, 2) piazza Viessieux, 3) tronco ferroviario Firenze-Roma. In basso il quartiere di Ricasoli all'estrema est della città sulla riva sinistra dell'Arno: 1) viale dei Colli, 2) ponte San Niccolò, 3) viale Dante Alighieri.

Questi quartieri presentano le caratteristiche di quasi tutte le « periferie cittadine » sorte in quel periodo: monotonia, mancanza di qualsiasi organizzazione funzionale. Esiste al massimo una preoccupazione formale del tutto superficiale per la quale vengono sacrificate le abitazioni dal punto di vista dell'orientamento e dell'igiene. Inoltre, come è ben visibile nei due quartieri qui riprodotti, il piano di « allineamento » non tiene affatto conto della plasticità del terreno, di modo che la fabbricazione compatta inonda e distrugge il paesaggio.



Se talvolta sembra che esista nei quartieri periferici una qualunque struttura, una strada con un significato differente dalle altre, un centro o una piazza, una breve zona alberata, si deve dire, però, che a queste non corrisponde una reale e vitale funzione. Sono generalmente grandi piazze (piazza Viessieux, piazza P. Leopoldo, ecc.) o casuali incroci di strade larghe e senza vita che ripetono le scenografie piuttosto banali delle piazze Cavour e Beccaria del piano Poggi.

La mancanza di qualunque accenno alle altezze o di qualunque regolamento al riguardo ha contribuito a creare una edilizia disordinata e a peggiorare la struttura già grave in planimetria; il piano è privo assolutamente della terza dimensione. Se si fosse studiato il piano anche in funzione delle altezze sarebbe stato più evidente che le nuove zone residenziali così disposte avrebbero turbato quel perfetto equilibrio tra centro cittadino e campagna; che le verticali Palazzo Vecchio, Cupola, Santa Maria Novella, San Lorenzo, Santa Croce, Santo Spirito, fanno parte di una vasta composizione inscindibile; e che addossarsi a questa indefinitivamente è grave errore.

Il piano regolatore manca inoltre da un altro punto di vista; fu studiato un piano cosiddetto di « allineamento » di tutta la sistemazione generale, ma non furono studiati mai i piani particolareggiati esecutivi poiché quelli che il Comune chiamava piani particolareggiati non erano che

ingrandimenti di tali allineamenti. Di conseguenza nel vivo del problema non si entrò mai poichè era sufficiente costruire disponendo i fabbricati secondo quegli allineamenti; i problemi dell'orientamento delle abitazioni, dei rapporti tra strada e casa, della destinazione delle funzioni più particolareggiate non furono neppure presi in esame.

Inoltre il piano regolatore è mancante quasi completamente di zone verdi; a eccezione di alberature stradali generalmente non molto utili o di piazze alberate di modesta importanza, nessuna zona verde di un certo respiro è stata prevista nell'interno dei quartieri; anzi il piano ha invaso persino vasti giardini privati ed ha accostato, con troppo poco rispetto del parco delle Cascine, quella vastissima zona residenziale sulla riva sinistra dell'Arno.

Anche per quanto riguarda la sistemazione dei tronchi ferroviari necessita fare alcune osservazioni basate soprattutto

tutto sulla esperienza diretta dato che alcuni di essi sono stati realizzati. La soppressione del vecchio tronco ferroviario della linea pisana che traversava il quartiere Nord-Ovest di San Jacopino ha portato evidenti vantaggi al quartiere; ma la sua sostituzione con il tronco dalla stazione di Rifredi a quella delle Cascine non è risultata molto opportuna per i futuri sviluppi cittadini ed avrebbe dovuto essere studiata in sede di piano regionale tenendo presente anche la necessità del raccordo Prato-Signa.

L'allontanamento del tronco ferroviario della linea romana più a Nord-Est immediatamente al di sotto delle colline non è stato realizzato; ma è evidente che tale sistemazione avrebbe ancora rimandato la soluzione definitiva poichè la linea ferroviaria una volta raggiunta dalla fabbricazione avrebbe dato luogo a quegli stessi inconvenienti che si verificavano nella zona del Campo di Marte.

Il nuovo quartiere industriale di Novoli (1916-25)

Nel 1810 gli addetti alle industrie erano 2.302, nel 1901 divennero 3.101 ed ebbero tendenza ad aumentare. L'aumento non è forte se si pensa allo sviluppo industriale di quei tempi; ma la ragione di questo è che il numero già elevato degli addetti alle industrie nel 1810 è rappresentato da artigiani i quali lasciarono ben presto il loro lavoro e divennero operai. Gli artigiani fiorentini generalmente avevano la loro piccola industria-bottega sotto casa ed il loro lavoro era ancora, si può dire, nell'ambito della famiglia; giù nella strada altre botteghe si affiancavano e così il loro lavoro si svolgeva anche a «fianco» e in collaborazione con altri artigiani. Agli inizi del secolo un grande numero di artigiani si trasformò in operai a causa dell'incremento dell'industria. Allora un vasto rettangolo grande quasi quanto il vecchio centro cittadino e lontanissimo dalla città e dai quartieri ospitò tutte in blocco le nuove zone di lavoro. Di conseguenza l'operaio a causa dell'enorme addensamento delle industrie e della distanza da casa perdetto il contatto cordiale con gli altri e con la famiglia; e forse perdetto l'amore per il lavoro.

Esaminiamo nel dettaglio gli elementi del nuovo quartiere industriale studiato dal 1916 al 1925. Poco dopo la compilazione del piano regolatore venne redatto, separatamente da quello, il piano per il quartiere industriale.

La località scelta è quella situata all'estremo Nord-Ovest della città, limitata tra la ferrovia bolognese, il nuovo tronco della ferrovia pisana, la via Pistoiese e la periferia cittadina.

Riportiamo alcuni dati tecnici:

Superficie totale del terreno	1.732.669 mq.
Superficie delle strade, viali e piazze	331.725 mq.
Aree utilizzabili per le costruzioni	1.360.751 mq.
Sviluppo delle strade e viali	13.684 m.
Larghezza delle strade	25 + 30 m.
Rete ferroviaria	15.360 m.

La zona fu scelta perché offriva il vantaggio di essere servita da due lati da tronchi ferroviari e da un lato da un'importante arteria di traffico; fu lottizzata con una maglia stradale abbastanza regolare dove però non era facile innestare la rete ferroviaria. Nella zona erano ubicate oltre le industrie (Pignone, Montecatini, Fiat, ecc.) il mercato ortofrutticolo, un cimitero, caserme, una scuola industriale e poche abitazioni popolari.

Gli errori di questo piano consistono principalmente nella ubicazione e nell'eccessiva dimensione della zona. L'ubicazione di una massa così compatta di industrie alla periferia della città ha costituito in seguito un ostacolo insormontabile per lo sviluppo futuro quando i centri di Prato, Sesto e Calenzano, situati nelle vicinanze, esercitarono la loro influenza sul centro di Firenze.

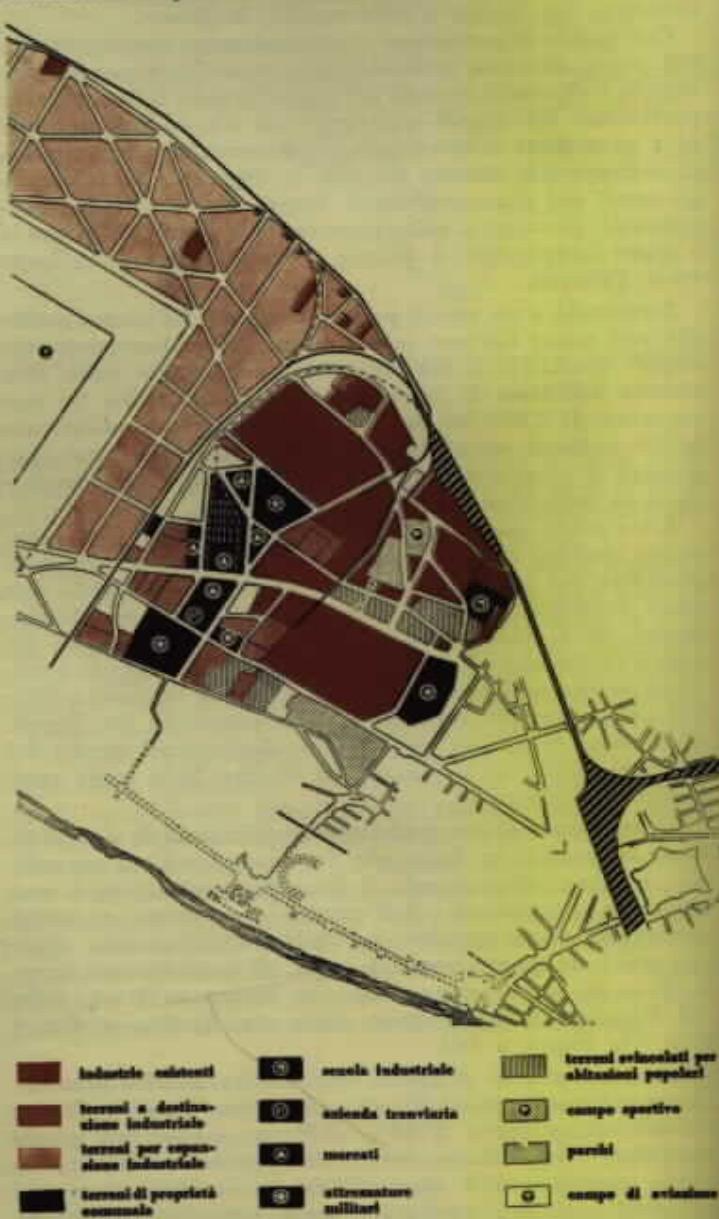


Fig. 47. - Pianta regolare del quartiere industriale. Planimetria nei rapporti 1:40.000.

Il piano di "risanamento" del quartiere di S. Croce.

Quando la casa è molto piccola e la famiglia è numerosa, quando due o anche più letti occupano quasi tutte le stanze e manca un ambiente dove stare, allora la famiglia vive gran parte della giornata nella strada, persino nella stagione poco favorevole. La strada è come un solo grande soggiorno dove le donne lavorano davanti alla porta di casa, i bambini giocano correndo in mezzo al traffico e gli artigiani espongono la loro merce sul marciapiede.

Le strade del rione di S. Croce sono appunto di questo genere. Il quartiere si può dire che non ha piazze o luoghi di ritrovo collettivo; la piazza S. Croce di fronte alla basilica è troppo ampia e assolata e forse non è adatta per accogliere la vita di quella gente modesta; il meraviglioso giardino dietro la chiesa è chiuso al pubblico e quello di piazza d'Azeglio è lontano e situato in una zona signorile; il lungarno che potrebbe costituire uno sfocio naturale della vita collettiva è ormai percorso da un traffico meccanizzato intenso e non ha chiari accessi al quartiere; il mercatino di San Piero è più che altro un incrocio di strade intenso di vita strettamente cittadina poiché è situato sulla direttrice Viali-Centro. Quando i lavori di ricostruzione del piano di «risanamento» si interruppero e rimase quasi per intero l'area libera demolita nel mezzo del quartiere di S. Croce allora la vita collettiva del rione vi sfociò e vi si organizzò spontaneamente; accanto ai ruderi non ancora demoliti si affiancarono un mercato di verdure e frutta, un mercatino di oggetti usati, un asilo provvisorio, un cinema all'aperto, campi improvvisati per il gioco e il divertimento, edicole, luoghi di sosta e di ritrovo.

Ogni tanto però una nuova grande casa alta e massiccia occupa una parte di quell'area e vien prolungato sul terreno il tracciato di qualche strada che porta un traffico inutile in quella vasta area pedonale dove fino ad ora si poteva girare in tutte le direzioni senza incrociare veicoli; quegli impianti provvisori allora vengono scostati e un po' di quella vita collettiva piena di gioia sorta così naturalmente viene a mancare.

Eppure quell'area a poco a poco sarà tutta ricoperta da costruzioni e nuove strade la traverseranno in lungo e in largo seguendo le linee direttive di un mediocre piano regolatore di «risanamento»; e c'è da augurarsi invece che quella vita sfociata prepotentemente durante quella sosta dell'applicazione del piano possa suggerire di riproporre nuove soluzioni che portino davvero aria, luce e sole.

Esaminiamo brevemente questo piano regolatore; il progetto fu redatto nel periodo dal 1934 al 1936 quando l'Ufficio Tecnico Comunale molto opportunamente aveva iniziato a riesaminare il piano regolatore 1915-24 e quindi le linee generali della parte interna della città non erano ancora fissate. L'inizio della demolizione avvenne nel 1936 ma la ricostruzione, salvo pochi fabbricati, per l'errata impostazione del piano non è ancora oggi avvenuta completamente.

La «situazione» del quartiere prima del piano di risanamento era la seguente: la popolazione era all'incirca stazionaria (nel 1911 raggiungeva i 24.964 abitanti, nel 1921 era scesa a 24.829 abitanti e nel 1931 era di nuovo salita a 24.985) ma la densità era più alta di tutte le zone statistiche della città. Riportiamo nella tabella a piè di pagina le densità di popolazione e il numero vani relativi ai quartieri di S. Croce, di S. Niccolò e di Trespiano.

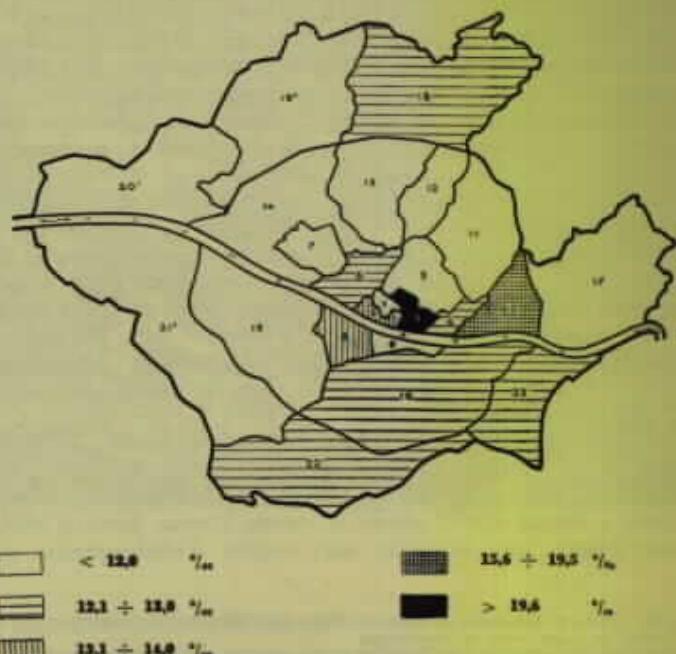


Fig. 42. - Rappresentazione grafica dei dati della mortalità in generale nel Comune di Firenze secondo le differenti zone statistiche, nell'anno 1933.
I. Centro - 2. Uffizi - 3. S. Croce - 4. Africcia - 5. Viali - 6. S. Maria Novella - 7. S. Jacopino - 8. S. Spirito - 9. S. Niccolò - 10. S. Salvio - 11. S. Giovanni - 12. Pollegnano - 13. Montughi - 14. Rifredi - 15. Pignone - 16. Ricordoli - 17. Settimane - 18. Trespiano - 19. Castello - 20. Bruna - 21. Ponte a Greve - 22. Galluzzo - 23. Ponte a Ema.

Ma la densità di 402,32 abitanti per ha. che si riferisce a tutto il quartiere è naturalmente assai maggiore in alcuni isolati; in quelli compresi tra la via Ghibellina, via Verdi e il Mercato di S. Ambrogio si raggiungono dei valori variabili da 550 fino a 1.550 abitanti per ha.

Il piano di risanamento prevedeva la demolizione di ben dodici lotti e interessava un'area vasta compresa tra via Pietrapiana, via dell'Agnolo, via Verdi e Viali. Per assicurare il traffico Est-Ovest dai Viali al centro (che ancora oggi si svolge in condizioni inadeguate) era stata studiata una nuova arteria tangenziale che doveva collegare la piazza Beccaria con il Mercato centrale; per allacciare il nuovo quartiere con piazza del Duomo fu previsto l'allargamento di via dell'Oriuolo ed una nuova strada che partendo dal Canto delle Rondini giungeva fino alla nuova piazza, centro della zona ricostruita; l'allargamento di via delle Casine

Denominazione delle zone	superficie in ha	1911			1921			1931		
		densità della popol.	vani abitabili	abitanti vano	densità della popol.	vani abitabili	abitanti vano	densità della popol.	vani abitabili	abitanti vano
S. Croce	62,05	402,32	22.578	1,10	400,14	22.371	1,11	402,65	22.363	1,11
S. Niccolò	31,46	207,27	6.138	1,06	196,05	5.985	1,03	135,63	3.699	1,02
Trespiano	1008,00	2,85	2.494	1,14	2,71	2.461	1,11	3,82	2.619	1,47

e la demolizione di un vasto fabbricato sul lungarno avrebbe dovuto migliorare la viabilità Nord-Sud dalla via Pietrapiana al fiume.

La nuova rete stradale ricalcava in gran parte quella esistente e la fabbricazione si disponeva in undici nuovi isolati chiusi o semiperti; la destinazione di tali fabbricati era a carattere residenziale con negozi e magazzini al piano terreno ed il numero dei piani non doveva essere superiore a cinque. Subito dopo le demolizioni il prezzo del terreno di quella zona così centrale divenne assai alto e proporzionato solo ad edifici signorili con buona possibilità di speculazione e, poiché era assai difficile poter attirare la fabbricazione di alto reddito a causa del carattere delle abitazioni circostanti, la ricostruzione della zona non avvenne; la popolazione della zona rimasta senza casa (poiché nel frattempo il Comune non aveva provveduto a sistemarla neppure provvisoriamente) fu obbligata ad abitare altri quartieri con conseguenti gravi inconvenienti di carattere igienico.

Dall'osservazione di tutto il quartiere, così povero di spazi liberi o di verde, può subito sorgere un dubbio sul progetto relativamente alla funzione prescelta. La zona demolita avrebbe dovuto essere destinata non ad abitazioni soltanto ma anche a quel complesso di istituzioni sociali, di spazi liberi e di verde che costituisce un centro di vita di un quartiere.

L'esame particolareggiato del progetto ci porta ad osservare che il traffico traversa tutta la zona in modo da escludere aree pedonali e che la fabbricazione è sulla strada e forma cortili chiusi e strade strette dove il sole, come prima, non arriverà mai; inoltre l'allargamento di

Fig. 49. - Piano di risanamento del Rione di S. Croce: in grigie sono le ricostruzioni proposte una anno attuale e i rifacimenti di prospetto, in giallo le demolizioni previste per ragioni di viabilità, in verde le zone a giardino, in nero le ricostruzioni attuale.

IL PIANO REGOLATORE PER IL RISANAMENTO DEL QUARTIERE DI S. CROCE.

Il «risanamento» di S. Croce fu uno dei più gravi errori dell'urbanistica del periodo anteguerra. Innanzitutto perché non fu preceduto da un opportuno insediamento della popolazione di quel rione in nuovi quartieri organizzati; in secondo luogo perché il piano particolareggiato fu mediocre e non corrispondente alle esigenze di un nuovo quartiere. Infatti secondo questo piano viene inutilmente ricostituita la vecchia rete viaria sulla quale si allineano nuovi fabbricati formando spazi chiusi e cortili; non viene prevista nessuna zona di verde o spazi liberi dal traffico meccanizzato e neppure nessun edificio o complesso di interesse collettivo che possa costituire un «centro» per la futura organizzazione del quartiere.



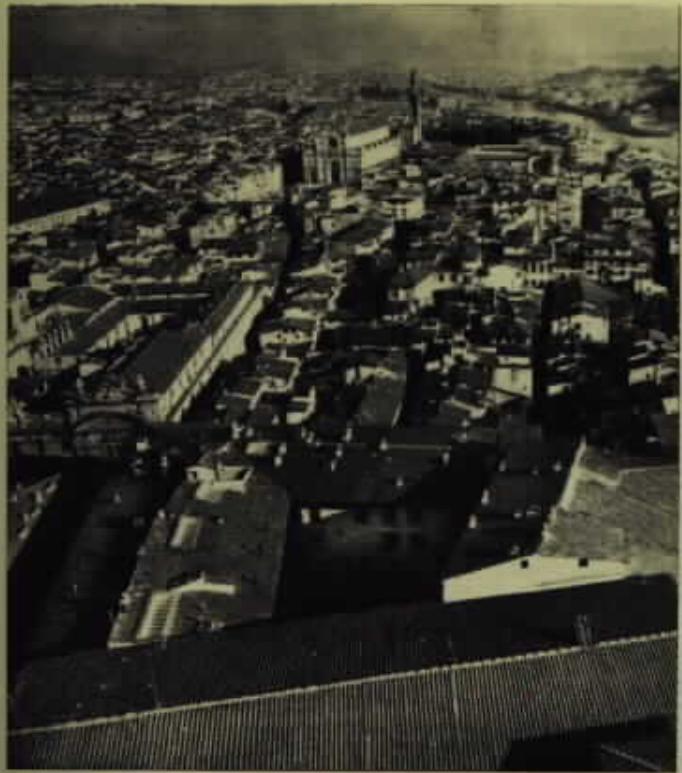
via dell'Oriuolo è inutile e tecnicamente errato, come pure risulta dannosa la nuova strada principale del quartiere che finirà per portare il grande traffico cittadino fino nella parte più intima delle residenze; risultano tecnicamente non giusti e difficilmente realizzabili gli allargamenti delle vie Pietrapiana, Fiesolana, e dell'Albero che porterebbero come conseguenza l'inefficienza delle abitazioni prospicienti.

Al tergo della Chiesa di S. Croce esiste un meraviglioso e vasto giardino recinto da muri e modeste case; questo giardino all'inizio del secolo circondava quasi completamente il fianco sinistro della chiesa e i chiostri del Brunelleschi e sboccava in un largo sul fiume. Il quartiere di S. Croce popoloso e scarso di verde, con un decreto di esproprio e l'abbattimento di un muro soltanto, avrebbe potuto usufruire del giardino e quindi accedere direttamente al fiume che significa nel nostro caso, sole, luce, aria.

Ma nel 1911 fu iniziata la costruzione di quel complesso della Biblioteca Nazionale terminata nel 1934, a ridosso del giardino; cosicché quello sfocio naturale del quartiere è stato definitivamente chiuso.

Oggi, a passare sulla riva destra dell'Arno, dal ponte di S. Niccolò al ponte alle Grazie, si avverte, dopo un lungo tratto di costruzioni, senza una sosta, un riposo, od un negozio, come un senso di repulsione verso quell'edificio sproporzionato e fuori luogo; e vien da rimpiangere quella zona di verde che avrebbe potuto creare un senso di riposo.

Quello che si è detto valga anche perché quello che è ancora possibile fare, si faccia. È stata preclusa al quartiere di S. Croce la via al fiume, ma è sempre possibile rendere pubblico quel vasto giardino.



IL QUARTIERE DI S. CROCE PRIMA DELLE DEMOLIZIONI.

50 | 51
52



Fig. 50 - Il quartiere visto dalla torre di Palazzo Vecchio.

Fig. 51. - Il quartiere visto dall'alto. Si noti il vasto giardino oggi chiuso al pubblico, che potrebbe essere opportunamente collegato ad un sistema lineare di verde in modo da sostituire l'ampio parco necessario al quartiere.

Fig. 52. - Il quartiere visto dal campanile di S. Croce.





LA ZONA DEMOLITA

Mercatino rionale, mercato di oggetti usati, parco divertimenti e cinema all'aperto, si sono naturalmente insediati nell'area demolita ove ora esistono finalmente luce e sole. Purtroppo oggi, quando ancora si sarebbe in tempo a studiare un nuovo piano, si stanno fabbricando massicci edifici che formeranno un quartiere intensamente costruito, compatto e antgienico.

53

54

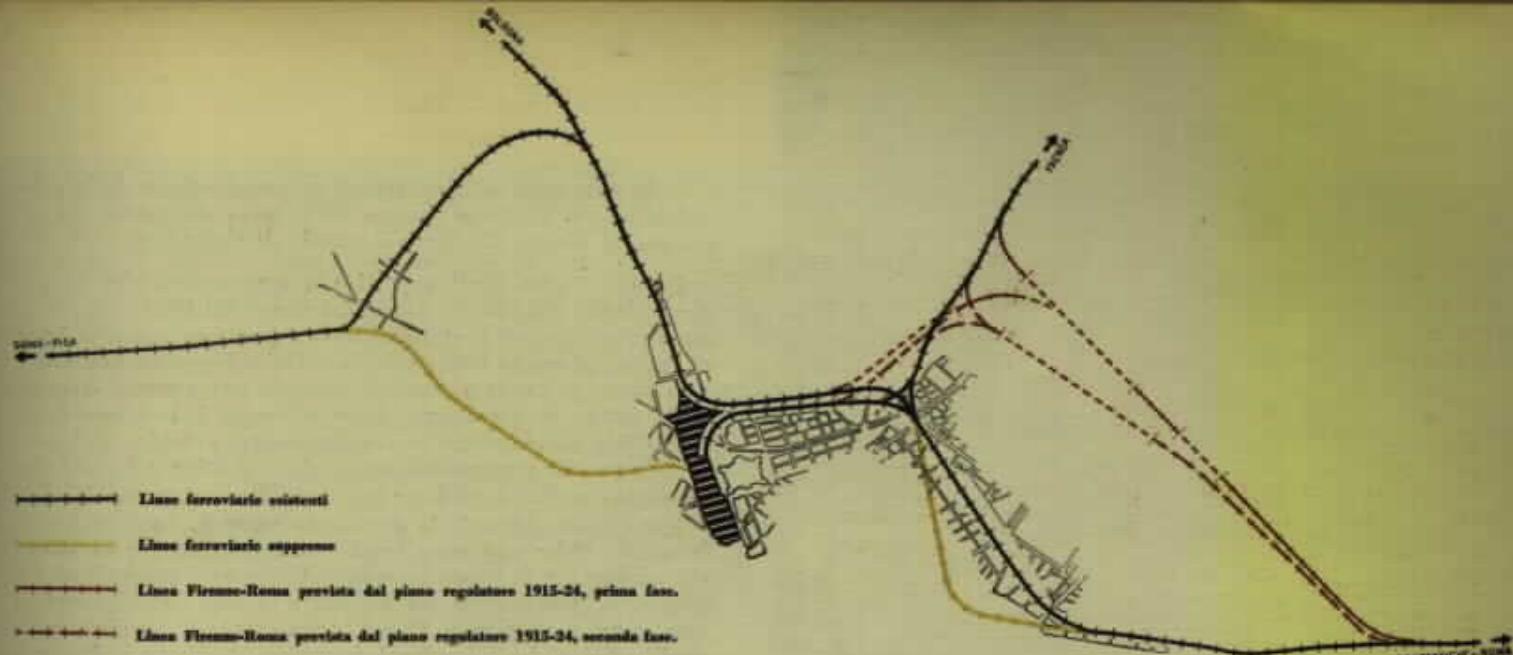
55



Figg. 53 e 54. - Veduta della zona demolita verso il centro cittadino.

Fig. 55. - Veduta della zona demolita verso la periferia (sono visibili nelle sfumate le colline dell'Incontro).





Il piazzale della Stazione

Immaginiamo la piazza S. M. Novella un secolo fa, prima che fossero disposti gli impianti ferroviari; una bella piazza di periferia, centro di un quartiere tranquillo, con un cimitero sul lato sinistro della chiesa ed una strada con modeste case che portava dalla piazza verso le mura e quindi alla campagna. Nella vasta area triangolare al tergo della chiesa e dei chiostri si estendevano gli orti dei frati limitati a Nord dalle mura cittadine. Entro questo «segreto» appenninico fu disposto il binario e la piccola stazione Maria Antonia della ferrovia di Pistoia. Non era la prima volta che si cominciava ad occupare quelle meravigliose aree di verde comprese fra le mura e le strade uscenti verso la campagna; ma, mentre per le altre zone si trattava generalmente di modesta fabbricazione residenziale che non alterava di molto la struttura dei quartieri periferici, per il quartiere di S. Maria Novella si trattava di un elemento destinato a stabilire un flusso sempre più potente tra il centro e la periferia; cosicché l'intrusione di quell'elemento vitale nella parte più intima di quella zona residenziale ne determinò ben presto lo smembramento; il «quartiere», come tale, ora non esiste più.

Evidentemente l'immissione del binario ferroviario che avrebbe dovuto avvenire non nel mezzo del quartiere ma nella linea di demarcazione di più quartieri, sta a dimostrare ancora una volta che in quel periodo ottimistico e irreal che fu la seconda metà del secolo scorso e l'inizio dell'attuale si assisteva e si favoriva persino lo sviluppo di fenomeni senza conoscerne la natura e la portata. La vecchia stazione Maria Antonia ed il binario furono costruiti in quel punto per portare fino al centro il modesto traffico ferroviario per Pistoia; che questo tronco ferroviario col tempo sarebbe divenuto uno dei più vitali mezzi di afflusso e deflusso di tutta la città e che quindi avrebbe favorito lo sviluppo prevalentemente da quella parte, era un problema che allora non fu nemmeno posto. Né d'altra parte pare sia stato posto in seguito quando il fenomeno «ferrovia» si manifestò con tutti i suoi aspetti e riflessi nella città.

Infatti nel 1911 veniva stipulata una convenzione tra il Comune di Firenze e l'amministrazione ferroviaria per l'ampliamento e la sistemazione definitiva degli impianti ferroviari a tergo di S. M. Novella; il fronte del fabbricato viaggiatori doveva subire un arretramento e le abitazioni che si addossavano alla chiesa dovevano essere abbattute; infine le vie Panzani e Cerretani dovevano essere allargate.

La Chiesa di S. M. Novella acquistò a poco a poco il carattere di edificio isolato; da una parte perdeva il valore di centro intimo di un quartiere e da un'altra acquistava un valore scenografico fuori luogo; infatti a tergo della chiesa fu prevista una piazza di 80 m. di profondità e con una superficie più che doppia della piazza di fronte.

Fig. 56. - La rete ferroviaria.

Fig. 57. - Veduta aerea del piazzale della Stazione e zona circostante.





Fig. 52. - Chiesa di S. Lorenzo: la sistemazione della sacrestia nuova.

La sistemazione della Piazza S. Lorenzo

Nel 1933, quando le esigenze del servizio ferroviario crebbero sensibilmente, il Comune e l'amministrazione ferroviaria compilarono un progetto estendendo lo studio ai quartieri di S. Lorenzo e del centro; il progetto, oltre che la sistemazione definitiva della piazza, prevedeva un sistema di strade a raggera che partivano dalle adiacenze della stazione. Il progetto fu attuato solo nella parte che riguardava il piazzale del fabbricato viaggiatori nel periodo dal 1933 al 1936. Nel periodo 1933-35 furono abbattute quelle modeste casette addossate intorno all'abside ed al fianco della chiesa di S. Lorenzo; la demolizione ha migliorato le condizioni igieniche di molte abitazioni ed ha contribuito a dare un assetto più decoroso alla piazza della chiesa.

Gli studi dal 1930 al 1940

Verso il 1930 a causa delle nuove esigenze della città fu necessario riprendere in esame il piano regolatore. Un comitato di tecnici, critici e artisti nominati dal Comune iniziò una serie di lavori preliminari che furono raccolti nel 1933 in un interessante volume e che hanno costituito uno dei più validi presupposti al piano regolatore del 1950.

Il contributo fondamentale di questi studi consiste soprattutto nell'esame della città in rapporto con la regione. A questo proposito vengono studiati i centri del territorio circostante in relazione con Firenze e fino da allora viene posta l'attenzione principalmente su Prato. In base ad un esame attento della organizzazione amministrativa viene suggerita una modifica di ampliamento della circoscrizione comunale allo scopo di includere i Comuni di Sesto, Impruneta e Fiesole, centri interessati direttamente alla vita della città.

Allo scopo di ottenere una utilizzazione combinata per la produzione di energia elettrica e per l'irrigazione, viene prevista la creazione nel bacino dell'Arno, a monte della città, di una riserva idrica di 126.000.000 di mc, per mezzo di quattordici serbatoi distribuiti sia lungo il fiume sia lungo i principali affluenti del Casentino e del Mugello.

Per quanto riguarda lo sviluppo industriale vengono date direttive per il decentramento nelle seguenti zone:

1) una zona posta a Sud-Ovest della città limitata dalla sponda sinistra dell'Arno e compresa tra i torrenti Greve e Vingone;

2) una zona posta a Nord-Ovest limitata dalla sponda destra del Bisenzio, dall'Arno fino a S. Piero a Ponti e Poggio a Caiano;

3) una zona a Nord-Ovest in prosecuzione della precedente, più lontano ancora dalla città compresa tra la catena di Monte Albano e il canale di Colecchio.

Questo è uno degli aspetti più interessanti che fu poi riassegnato durante lo studio del piano del 1950; ma per le zone proposte così lontane necessitavano non soltanto linee di traffico e servizi collettivi più veloci e frequenti ma anche una serie di nuovi centri residenziali nettamente staccati dalla città; la previsione dello sviluppo industriale fatta nel 1934, intelligente e lungimirante, avrebbe richiesto però tutto un programma economico, politico e sociale che nemmeno sedici anni dopo era possibile instaurare.

Per quanto riguarda la situazione generale degli impianti, lo studio ebbe una sana tendenza decentratrice; fu allora che si previde il trasferimento del Mercato generale all'ingrosso, la demolizione dei Macelli e la loro sistemazione in una zona periferica a Ovest della città, il trasferimento degli uffici e degli impianti ferroviari di Porta a Prato a Rifredi e a Castello (cosa resa possibile in seguito alla totale distruzione avvenuta nel 1944) e persino la creazione di un idroscalo all'estremità occidentale delle Cascine; soluzione che fu studiata anche allo scopo di rendere il fiume in parte navigabile. Inoltre un sistema complesso di strade panoramiche avrebbe dovuto collegare le colline e i centri di interesse artistico ove, tra l'altro, avrebbe dovuto funzionare un servizio efficiente di alberghi.

Lo sviluppo della città fu previsto in zone periferiche in immediato contatto con la città e in quartieri satelliti: le prime erano in sostanza ancora quelle dell'«ampliamento» del piano 1915-24; e i quartieri satelliti avrebbero dovuto crearsi a fianco di nuclei abitati esistenti e cioè a Fiesole, Settignano, Sesto, Castello, Scandicci, Bagno a Ripoli.

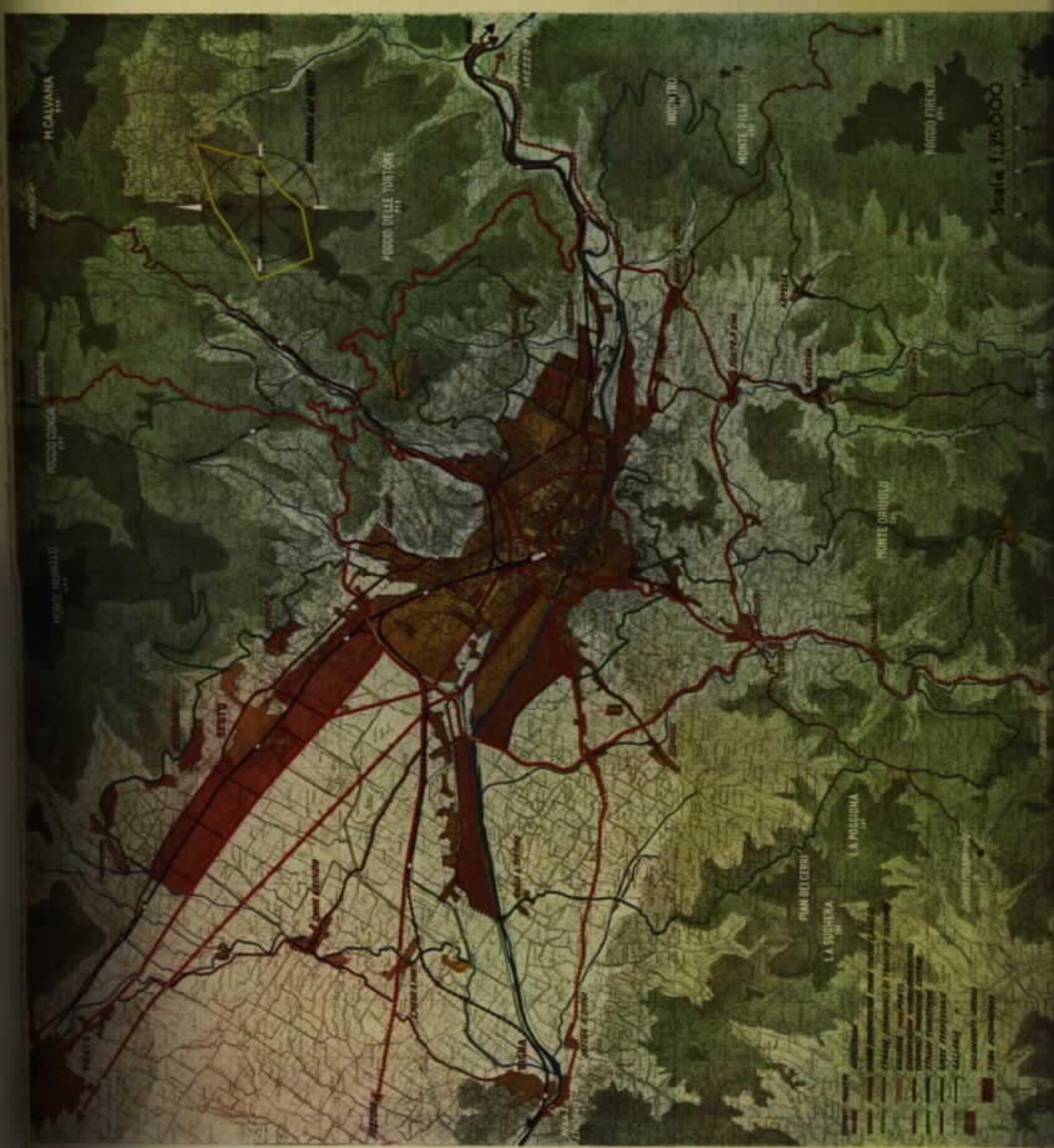
Il piano regolatore non fu però mai redatto sistematicamente e rimase allo stato di studio; ci si può rendere conto ugualmente del quadro generale d'insieme dalle proposte fatte.

Gli studi dal 1930 al 1940 furono in sostanza una revisione al piano 1915-24; alla visione limitata di quest'ultimo e alla conseguente struttura monocentrica a «macchia di olio» fu opposta una concezione che tendeva a esaminare i problemi cittadini particolarmente verso l'esterno; si deve però anche dire che questa rinnovata concezione della città portò gli studiosi a sopravalutare questo aspetto, spesso senza tener conto delle modeste possibilità di Firenze (il decentramento delle industrie nelle tre zone sunnominate, l'idroscalo, ecc.). Si trattò più che altro di una visione teorica che tuttavia contribuì notevolmente alla risoluzione dei problemi di Firenze del dopo guerra.

Queste furono le principali sistemazioni urbanistiche attuate o studiate nel periodo dal 1900 fino alla seconda guerra mondiale; è utile accennare appena a quelle che «non» furono le sistemazioni urbanistiche, cioè a tutti quegli sviluppi che non si poterono controllare e che sorse nel periodo di intervallo tra uno studio e l'altro del piano regolatore. Principalmente sono da citare le caserme sorte immediatamente al di sotto della collina di Settignano e quelle del Girone che hanno turbato profondamente l'aspetto pittoresco del paesaggio si che c'è da augurarsi che si possa provvedere a recingerle di una vasta area di bosco; il complesso della Scuola Aeronautica che ha tolto una parte del parco delle Cascine, e molti complessi di case popolari, di industrie e di impianti collettivi. Evidentemente non possiamo citarli tutti, tuttavia si deve dire che proprio a questa fabbricazione sporadica, casuale, anonima, avvenuta in circostanze eccezionali di urgenza e di economia, si deve particolarmente l'attuale situazione urbanistica assai compromessa.

La guerra peggiorò considerevolmente la situazione esistente: al lungo periodo di stasi nell'attività edilizia si aggiunsero le gravi distruzioni.

Leonardo Savioli



PLASTICA DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA
CITTÀ DI FIRENZE RELATIVA ALLA GRANDE VIABILITÀ
ESTERNA E DI ATTRAVERSAMENTO.

Le distruzioni e la ricostruzione

di Edoardo Detti





Le distruzioni della zona intorno al Ponte Vecchio

A otto anni esatti di distanza, quanti ne sono trascorsi dalla distruzione del centro di Firenze ad oggi, non è ancora possibile trarre un bilancio definitivo su questo episodio che così fortemente ha inciso sul carattere *interno* della città, che era poi fra quelli di maggior significato storico, urbanistico ed estetico. Ma la ricostruzione della zona distrutta è per tre quarti compiuta e ormai non

sono da aspettarsi fatti decisamente nuovi che possano modificare uno sviluppo che ha assunto, nelle sue fasi, aspetti e determinazioni ormai ben evidenti: definitivi certamente per quello che può considerarsi il «valore» complessivo della ricostruzione come fatto urbanistico, soprattutto nei suoi lati sociali ed amministrativi.

D'altra parte le vicende della ricostru-

zione di Firenze non hanno, e forse non potevano avere (e questo lo diciamo «a posteriori», non senza un senso di sconforto) un timbro troppo diverso dalla storia di tutte le città europee devestate dalla guerra. Le ragioni che hanno impedito durante gli sviluppi urbani degli ultimi cento anni ed impediscono ancora oggi di effettuare un distacco «storicamente» reale fra le vecchie



Fig. 50. - Foto aerea del centro di Firenze prima delle distruzioni.

Fig. 51. - La zona di Piazzale Santa Maria prima delle distruzioni.

Le due profonde zone distrutte dai tedeschi per risparmiare il Ponte Vecchio, unico sopravvissuto dei sei ponti di Firenze, costituivano il primo sviluppo della città medievale sull'Arno. La direttrice Per Santa Maria, Ponte Vecchio, Via Guicciardini stabilitesi sul più antico valico del fiume, in diretto collegamento col cardo romano, era la sede più calcata delle comunicazioni interne ed esterne della città medievale e, dopo il Rinascimento fino al secolo scorso, era stata il collegamento fra la sede del governo, cioè Palazzo Vecchio e Palazzo Pitti, residenza granducale. Ancor oggi rappresenta uno dei massimi percorsi turistici e commerciali di Firenze.

città e la vita moderna che le ha deformate e sconvolte, sono probabilmente le stesse che ci hanno resi incapaci, cittadini di questo secolo, di ritessere le rotture che la guerra ha apportato sulla trama delle città antiche; che ci rendono incapaci cioè di intendere il complesso antico, di riviverlo e di ricostruirlo con il medesimo spirito civile realizzando delle composizioni che, senza abdicare

a criteri attuali di modernità, possano rispondere alle esigenze ed alle ragioni essenziali della vita unitaria della città.

È un problema di «interpretazione storica ed estetica» che prima di essere formale ed espressivo, è di cultura; intesa questa come intelligenza di ciò che è retaggio di secoli e come capacità di portare, con raziocinio, la realtà del no-

stro tempo nella realtà della città dove ancora viviamo. In altre e più semplici parole, quindi, di essere atti a riformare, su ciò che era andato distrutto, un valido episodio strutturale: tale quali erano state le trasformazioni urbanistiche più salienti nella storia del consolidamento urbano, che svolgevano determinati problemi e venivano espresse secondo i mezzi del tempo. E tanto si può affermare,



62 | 64

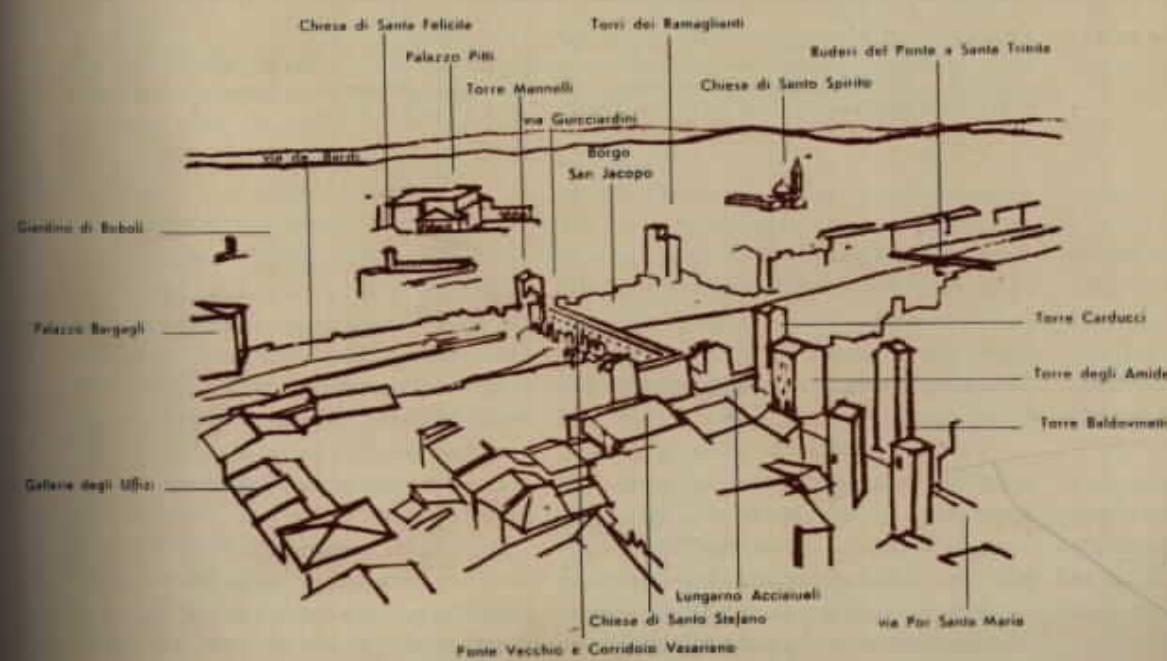


Fig. 62. - La distruzione della città e compresa maglia medievale e delle antiche case sull'Arno aveva lasciato il Ponte Vecchio, col corridoio Vasariano e le botteghe degli uffici aggrovigliati ai suoi fianchi, completamente isolata. In alto a sinistra Palazzo Vecchio e gli Uffizi.

Fig. 63. - Come apparve Firenze fra il fumo degli incendi poche ore dopo l'esplosione delle mine tedesche.



Fig. 64. - La zona distrutta vista dalla torre di Palazzo Vecchio. Nelle schizze l'indicazione degli edifici di particolare importanza.



Il pauroso vuoto provocato dalle mine in questa zona già ricchissima di attività commerciali ed artigiane; le torri superstiti sono già restaurate e parzialmente ricostruite; al di là del Ponte Vecchio è visibile il grosso Palazzo Riccardi Firidolfi, la cui ricostruzione pregiudicherà poi l'organica definizione della viabilità dell'Oltarno.



Fig. 63. - Veduta della città dalla riva sinistra dell'Arno.

Lungarno Acciaiuoli, con al centro il palazzo omonimo, è uno dei tratti più importanti per la chiusura della chiosca fluviale fra il Ponte Vecchio ed il Ponte a Santa Trinita. Si osservi la gravitazione dei massimi valori architettonici della città sulle zone distrutte e si comprenderà quanto il problema della ricostruzione del centro fiorentino fosse grave e difficile.

anche se è necessario stabilire le debite differenze fra questi processi, determinati da una volontà razionale e da esigenze di sviluppo della collettività, e questi ultimi casi di oggi conseguenti alle distruzioni di guerra, estremamente casuali ed illogiche.

Per rimanere più propriamente nell'ambito del nostro compito — che è quello di fare la storia della ricostruzione fiorentina — cerchiamo di ritrovare e porre in debito rilievo tutti quei fatti che hanno contribuito alla idea-

zione generale del piano di ricostruzione ed hanno portato al determinarsi di tendenze e di posizioni mentali che nel piano stesso hanno avuto proiezione. Possiamo dividere la materia nelle seguenti parti:

1) Fase precedente il concorso del piano di ricostruzione, caratterizzata dal consolidarsi di alcune condizioni nella zona distrutta e dalla formazione di un pensiero sull'argomento, rappresentativo questo dell'opinione più responsabile, ivi compreso il bando di concorso;

2) Concorso, giudizio e progettazione definitiva del piano di ricostruzione;

3) Ricostruzione, fase questa, va detto subito, che va distinta dalle altre, in quanto non rappresenta una fedele attuazione del progetto, ma comprende le approvazioni e le relative modifiche, la condotta del piano, i progetti dei singoli edifici ecc.

Per meglio capire la natura del problema è opportuno rifarsi all'analisi della distruzione medesima ed alla valutazione del danno inferto dalle mine

tedesche alla struttura della città medievale; lesione, come vedremo, più che per la qualità effettiva, gravissima per l'importanza della zona distrutta e per i problemi ardui che poneva al ricostruire.

Il 4 agosto 1944 le truppe naziste in ritirata verso Nord fecero saltare cinque dei sei ponti della città (compreso il ponte a Santa Trinita di Michelangiolo e dell'Ammannati) e due profonde zone sulle sponde dell'Arno in corrispondenza alle due teste del ponte Vecchio che veniva, con la distruzione di queste, ad essere risparmiato. Il ponte più antico di Firenze, sovraccarico di piccole botteghe di orefici e di argentieri e sovrastato dal corridoio vasariano che collegava Palazzo Vecchio e gli Uffizi con Palazzo Pitti e Boboli, questo ponte che costituiva uno dei complessi paesistici più noti del mondo, sopravviveva in gran parte, solo, in mezzo ad un ampio vuoto, a compensare la distruzione di 367 botteghe, di 71 laboratori artigiani e di 123 edifici (con 386 abitazioni) fra i quali una decina di torri medievali ed una ventina di palazzi di notevole architettura e di grande valore storico. L'accurata distruzione, probabilmente non imputabile soltanto a disposizioni militari, aveva, con un senso romantico per il «pittresco», tipicamente tedesco, risparmiato il ponte per radere al suolo una buona parte del centro medievale.

Quel complesso ambientale di aspetto inconfondibile, frutto della lenta sovrapposizione di epoche, poneva ora un problema estremamente complesso alla ricostruzione. Ci furono molti a Firenze che, non a torto, pensarono che, per quel che era costato, tanto quasi valeva aver perduto il ponte Vecchio.

Le direttive principali che venivano ad essere così disorganicamente interrotte, rappresentavano due dei valori urbanistici fondamentali del centro della città. Il primo, l'Arno nella parte più stretta, più murata e più antica con le sue case a sbalzo sull'acqua dietro Borgo San Jacopo e via de' Bardi, residuo, queste ultime, di una lunga schiera che giungeva fino alla porta San Niccolò, distrutta nell'800 per aprire i lungarni Torrigiani e Serristori. L'altro costituito da via Por Santa Maria, ponte Vecchio e via Guicciardini, sul primo valico del fiume, in diretto collegamento col cardo

della città romana, la sede più calcata delle comunicazioni interne ed esterne della città medievale, che dopo il rinascimento e fino al secolo scorso era stata il collegamento fra la sede di governo, cioè Palazzo Vecchio, e Palazzo Pitti, residenza granducale, e che tutt'oggi rappresenta uno dei massimi percorsi commerciali e turistici di Firenze.

Sull'Arno e sui due grandi spazi vuoti intorno al ponte Vecchio si affacciavano, tronchi, le strade e i vicoli medioevali; ai margini delle distruzioni un insieme di nuclei molto importanti per la loro architettura e la storia della città si presentavano molto danneggiati, improvvisamente scoperti e disambientati: sulla destra del fiume il Palazzo di Parte Guelfa del Brunelleschi, le logge del Mercato Nuovo, la chiesa di Santo Stefano, le torri Baldovinetti e Carducci in Por Santa Maria; dall'altra parte dell'Arno il corridoio vasariano, la torre Mannelli, il Palazzo Bargagli, la chiesa di Santa Felicita, i palazzi Guicciardini e le torri Ramaglianti e Marsili. Tutti edifici che ponevano delicati e particolarissimi problemi di ambientamento, di visuale e di connessione.

Più lontano i valori massimi di Firenze: Palazzo Vecchio e piazza Signoria, la Galleria ed il piazzale degli Uffizi, la Cupola del Duomo, Orsanmichele, la direttrice via Tornabuoni, ponte Santa Trinita e via Maggio e infine Palazzo Pitti e Boboli; la maggior parte in vista immediata dalla zona distrutta.

Chi conosce Firenze sa quali legami intercorrono fra questi fondamentali valori urbanistici e quelli particolari che formano il variatissimo svolgimento compositivo del tessuto urbano; legami di funzione, di misura, di volume e di colore che, a distanze continuamente variabili, stabiliscono un insieme di rapporti organici ed essenziali.

La falla operata dalle distruzioni aveva sconvolto intorno al Ponte Vecchio questa continuità strutturale, quelle influenze e quelle condizioni ambientali createsi con una stratificazione multiseccolare.

I dati citati in precedenza indicano di per sé il vero carattere funzionale della zona. In realtà una buona parte delle abitazioni ospitava laboratori artigiani, che si erano addensati sino ai piani superiori degli edifici. Si aggiunga inoltre che la estrema frammentazione

della proprietà aveva consentito una intensificazione di queste forme di attività commerciali ed artigiane, tanto che tutta la zona distrutta aveva col tempo raggiunto spontaneamente una sua tipica e precisa destinazione. Cosicché anche le articolazioni funzionali con l'intorno venivano ad essere completamente sconosciute.

La nostra analisi è necessariamente sommaria, ma sufficiente, ci sembra, a far comprendere che non tanto per le dimensioni, relativamente limitate, della zona distrutta, ma per il valore e l'intensità delle sue funzioni e per le profonde relazioni con l'intorno, il problema della ricostruzione non poteva considerarsi come un semplice problema di superficie e di riproduzione di effetti, ma come un'opera sostanziale di composizione, di natura molto complessa ed assolutamente insolita.

Già subito dopo la liberazione, una Commissione formata dal Comitato Toscano di Liberazione, e chiamata appunto «delle macerie», aveva posto il problema di quello che si doveva conservare e quello che si doveva abbattere in ordine ad un criterio di ricostruzione (1). Altre analisi e proposte, soprattutto in rapporto al problema edilizio generale venivano formulate dal Comitato Provinciale per la Ricostruzione istituito nell'aprile 1944. Precedenti questi che servirono, in un certo ambito, a porre concretamente il problema ed a toglierlo da un pericoloso piano di genericità e di perplessità sentimentale.

Intanto vedeva la luce l'opinione espressa sull'argomento dal critico americano Bernardo Berenson, il quale proponeva la integrale ricostruzione secondo l'aspetto preesistente (2); questo intervento orientava tutto in un senso il giudizio che nella comune alternativa si andava formando, ed indirizzava quindi la pubblica opinione se non verso una fedele quanto inattuabile ricomposizione, almeno verso la speranza di una ricostruzione tal quale, dove non si verificassero fatti nuovi. In un altro scritto che seguì il prof. R. Bianchi Bandinelli si opponeva a questo indirizzo, affermando che si potevano concepire anche aspetti architettonici moderni; peraltro questo intervento si manteneva su considerazioni di carattere ambientale e non entrava in merito ad argomenti più propriamente urbanistici, cioè di struttura e di funzione (3).

Non c'è dubbio che ricomporre quella vita che si era spenta in questa parte così viva e vitale del centro medioevale era un problema di natura urbanistica di estrema difficoltà. Solo da una impostazione organica dell'insieme era possibile arrivare ad un risultato architettonico coerente ed adeguato. Certamente fra le più delicate si presentava la soluzione dei corpi prospicienti l'Arno che erano già attaccati al Ponte Vecchio. Il piano definitivo di ricostruzione li prevedeva ricostruiti ma aveva cercato di penetrarli con passaggi pedonali coperti lungo il fiume (dove si sarebbero inseriti botteghe e laboratori artigiani, simili a quelli del Ponte Vecchio) e, nella parte a valle, aveva aperto modeste piazzette sull'Arno. Queste disposizioni permettevano una maggiore fusione fra strada ed edifici, potenziavano le funzioni tradizionali della zona e quelle turistiche. Nel graduale smembramento del piano definitivo le suddette disposizioni sono cadute. L'ultima regola dettata dal Consiglio Superiore delle Arti è che i nuovi edifici seguano, il più fedelmente possibile il movimento planimetrico ed il profilo dei vecchi edifici distrutti.





66 68 69
67 71 72



Fig. 68-69. - Il Ponte Vecchio e gli edifici di Via de' Bardi prospicienti l'Arno, prima e dopo le distruzioni.

Fig. 68-69. - Gli edifici di Borgo San Jacopo sull'Arno, a valle del Ponte Vecchio, prima e dopo le distruzioni. Queste case, col Ponte Vecchio ed il Ponte a Santa Trinita, chiudevano l'Arno come un lago interno.

Fig. 70. - La parte sopravvissuta degli edifici di Borgo San Jacopo: a sinistra le torri dei Ramaglianti, rimaste isolate e all'estrema destra i ruderi del Ponte a Santa Trinita.

Fig. 71. - L'imbocco di Via Gozzardi e di Borgo San Jacopo all'uscita del Ponte Vecchio. Fra il ricostruito palazzo Riccioli Piccolomini e le torri dei Ramaglianti (in seconda piana) passava, secondo l'ultima edizione del piano, la nuova strada del traffico interno fra Ponte Vecchio e Ponte a Santa Trinita. L'indubbio di questa strada, che il piano di ricostruzione prevedeva oltre Palazzo Riccioli, si presenta altremodo difficile.

Fig. 72. - Particolare planimetrico della zona delle distruzioni con i punti di visuali.





Figg. 73-74. - Due vedute di Via Per Santa Maria del Ponte Vecchio prima della distruzione.

Fig. 73. - Via Per Santa Maria veduta dalla legge del Moreto Nuovo verso il Ponte Vecchio, dopo la distruzione. A destra il Palazzo di Parte Guelfa dei Brusilovichi.

Il piano di ricostruzione, allargata di tre metri la strada, aveva previsto su di un lato di essa una galleria pubblica di negozi al primo piano, sopra la quale, nella parte mediana della strada, gli edifici dovevano arretrarsi per lasciare in evidenza due torri. La galleria non è stata approvata e l'arretramento invece è rimasto.





Fig. 76. - Le torri di Via Por Santa Maria e il Palazzo di Parte Guelfa.

Via Por Santa Maria con le sue torri restaurate e ricostruite. È visibile il Palazzo di Parte Guelfa rimasto scoperto. Uno dei punti più discussi durante l'elaborazione del piano fu appunto se lasciare davanti al Palazzo di Parte Guelfa una piazza aperta su via Por Santa Maria oppure se richiuderlo, formando una piccola piazzetta interna di rispetto. Quest'ultima tesi prevalse purché la parte alta del palazzo fosse visibile scendendo da Piazza Signoria e si stabilì che l'altezza del nuovo edificio di separazione fosse dodici metri. Purtroppo il pesante edificio della Borsa Merci, che si è costruito in quel luogo, ha raggiunto inspiegabilmente un'altezza di oltre venticinque metri!

Fig. 77. - Altra veduta di Via Por Santa Maria dalla parte del Ponte Vecchio con al centro la torre degli Amidei quasi integralmente ricostruita.



Concorso per il piano di ricostruzione



Fig. 78. - Borgo San Jacopo distrutto; a sinistra le torri dei Ramaglianti e a destra i ruderi del Ponte a Santa Trinita.

Fig. 79. - Palazzo di Parte Guelfa, da Piazza Signoria, dopo le distruzioni.

Fig. 80. - La chiesa di Santo Stefano in corso di restaurazione. La piazzetta precedente è stata ricostruita in modo da intravedere la facciata della chiesa da Via Por Santa Maria.



In seno alla Commissione urbanistica comunale intanto veniva a varie riprese formulata la proposta di far precedere il concorso per il progetto di ricostruzione, che si era deciso di bandire, da un esame generale della situazione urbanistica della città, attraverso uno studio di massima del piano regolatore. Nelle ragioni di urgenza che si addussero per negare un esito a questo programma era senza dubbio compreso il timore che fatti importanti di struttura interessassero o avessero ripercussione nella parte centrale della città. Vedremo poi quanto più tempo si spenderà per far male di quello che sarebbe occorso per far bene avendo impiantato il problema sulle sue basi razionali!

Con questa premessa la Commissione poi incaricata della redazione del bando di concorso si trovò nella impossibilità di determinare condizioni ben precise ed obiettive al lavoro dei concorrenti. Sulla questione che si presentava di maggiore e più evidente importanza agli effetti strutturali della zona, sulla defluenza cioè del traffico est-ovest sulla sinistra dell'Arno, la Commissione, in base anche ai progetti e agli studi precedenti su questo punto, indicava che i problemi di viabilità generale dovevano trovar soluzione in sede di piano regolatore, del tutto fuori della zona storica di Firenze, la quale doveva solo sopportare il traffico di carattere *interno*.

Per quanto fu possibile il bando cercò di amplificare i termini del problema, lasciando ai concorrenti la maggior libertà di progettazione, ed annettendo, se pure in forma complementare, allo studio della zona distrutta anche quello di zone interne, rimaste aperte con le demolizioni, vere «corti di servizio» delle strade principali adiacenti; zone che erano bisognose di un energico risanamento (4).

Queste parti, a est e ad ovest di Por Santa Maria, e soprattutto quella compresa nel triangolo fra Borgo San Jacopo, via Maggio e piazza Pitti, davano la possibilità di ordinare il piano su una base più organica e di effettuare una salda e più articolata sutura fra vecchio e nuovo.

Intanto, durante lo svolgimento del concorso, quasi tutti quegli edifici di importanza storico-artistica, capisaldi rimasti ai margini delle distruzioni, che abbiamo poco sopra elencato, venivano lodevolmente restaurati dalla Soprintendenza.

tendenza, determinandosi così una situazione più obiettiva per alcuni problemi di dimensione e di ambientamento. Ma venivano ricomposte anche due torri, ormai quasi completamente distrutte, in via Por Santa Maria, nel bel mezzo dell'area vuota, e veniva inoltre ricostruito in via Guicciardini il palazzo Ricasoli Firidolfi: quest'ultimo in special modo (per il quale si poteva eventualmente pensare, a ragion veduta, anche ad una ricostruzione «spostata») portava un grave vincolo e pregiudizio, come potremo rilevare più tardi, alla soluzione dello schema di traffico di quella parte secondo un criterio di organicità. Né la chiarezza delle obiezioni formulate sulle condizioni negative ed obbligate (5) che la ricostruzione di quei capisaldi isolati poneva al nuovo piano valsero a far deflettere l'iniziativa, che fu attuata, del resto, non senza consensi, nel solco dell'opinione espressa dal Berenson.

Importante è infine ricordare un «referendum» indetto sull'argomento, durante questo periodo, dal giornale «La Nazione» per la risonanza che ebbe e la partecipazione ad esso di specialisti e di uomini di cultura. In molti articoli lo scempio del vecchio centro, rinnovato nell'800, veniva additato come monito a chi doveva ricostruire. Prevalenti apparvero gli interventi di Carlo L. Raghianti e di Giovanni Michelucci, i quali indicarono nei suoi valori sostanziali la materia con la quale dovevano effettuare il processo di formazione della nuova struttura: rispondere, cioè, nel modo più vivo e più libero alle funzioni della zona, quali si erano venute a formare nel tempo, quelle di piccolo commercio e di artigianato (6).

Nell'ottobre 1947 ventidue progetti concorrenti vennero presentati al Comune; la Commissione giudicatrice, composta di trenta membri, stabilì una graduatoria di tre gruppi premiati e propose al Comune di chiamare i progettisti dei primi due gruppi (cinque progetti) a redigere il piano definitivo, affiancati da una parte della Commissione stessa, che avrebbe seguito lo svolgimento del progetto. I progetti prescelti furono: «Città sul fiume» (architetti Detti, Gizzulich, Pagnini e Santi), «I Ciompi» (architetti Bartoli, Gamberini e ing. Focacci), «David '46» (architetti Rossi e Tonelli) classificati primi ex aequo; progetti: «Firenze sul fiume»



81 | 82
83 | 84
85

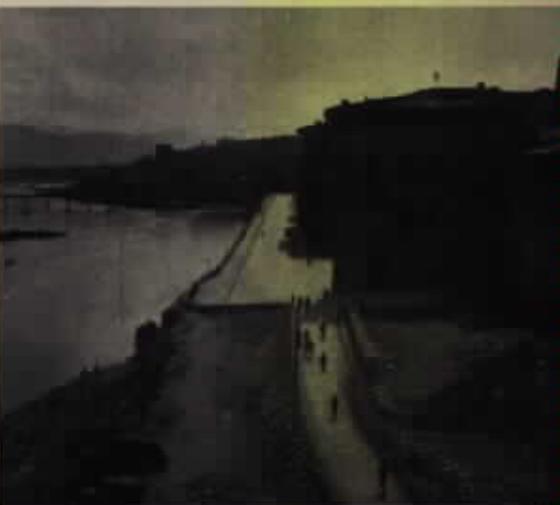


Fig. 81. - Già che restava della torre degli Amidei in Via Por Santa Maria, prima del restauro di ricomposizione.

Fig. 82. - Particolare planimetrico della zona delle distruzioni con i punti di riferimento.

Fig. 83. - Com'era Via de' Bardi.

Fig. 84. - Via de' Bardi distrutta con lo sfondo dei Palazzi Bargagli e del Lungarno Serristori. Quest'ultimo fu costruito alla fine del secolo scorso sulla sede di antiche case sull'Arno che proseguivano quelle poi distrutte dai tedeschi nel 1944.

Fig. 85. - Il Ponte Vecchio e Via Por Santa Maria dall'incanto di Vittorio Goriadini.



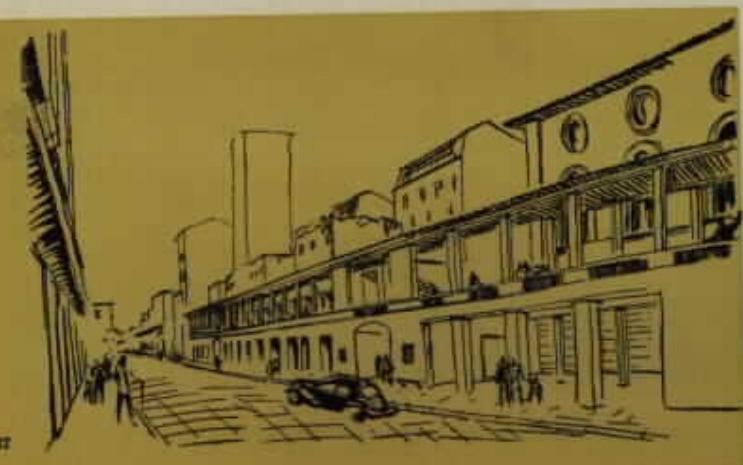
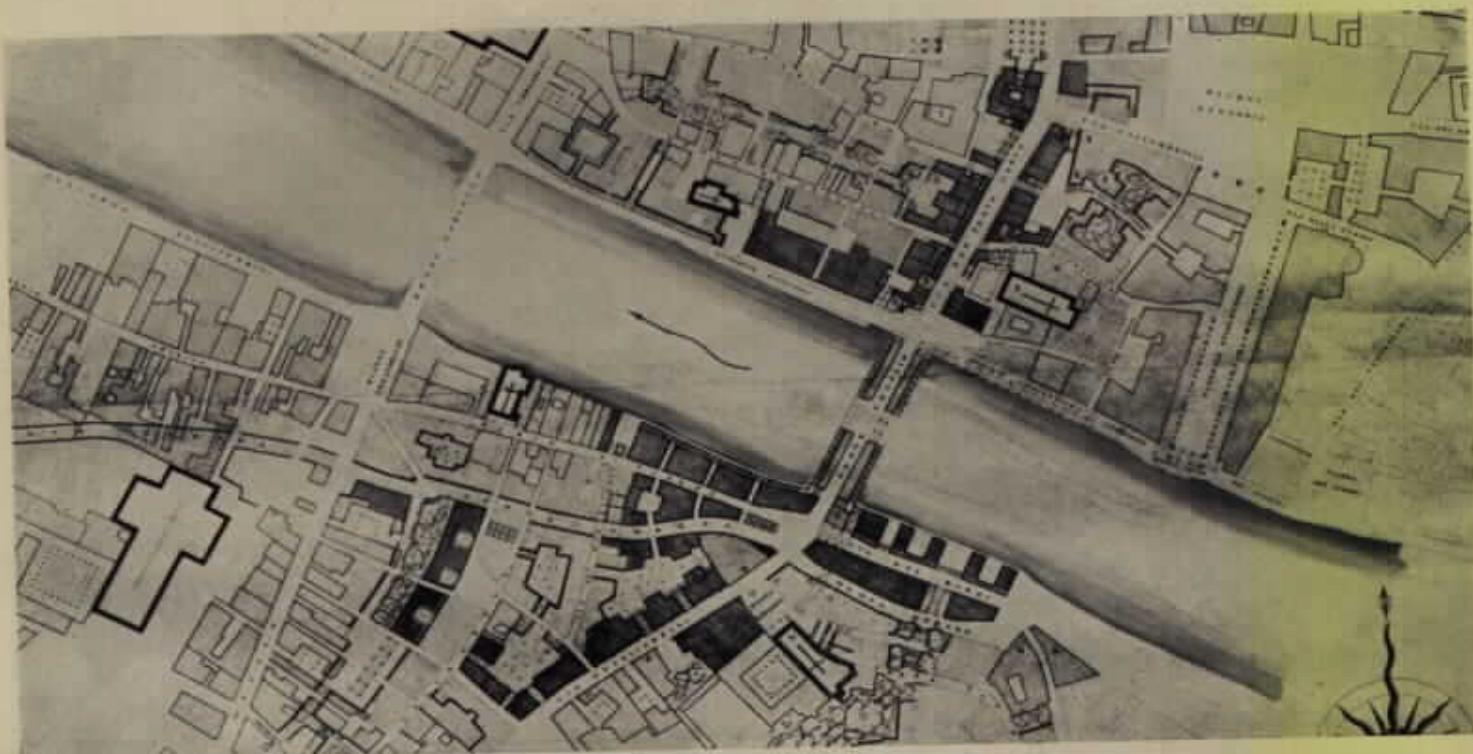


Fig. 86. - Comitato per la ricostruzione delle zone distrutte intorno al Pistoia Vecchia. Progetto "I Giompi", degli Architetti Bartoli, Gamberini e Ing. Fuccelli. Primo premio ex aequo. Pianimetria nel rapporto 1:4.000.

Fig. 87. - La strada pensile sul lato occidentale di Via Pistoia Santa Maria. Schizzo allegato al progetto "I Giompi".

(architetti Gori, Ricci, Savioli e ing. Brizzi), « Santa Felicita » (architetti Doni, Dori, Morozzi, Pastorini e Pellegrini) classificati secondi ex aequo.

La libertà concessa dal bando di concorso e la genericità di esso avevano indubbiamente impedito un risultato preciso e quindi un giudizio definitivo, ma in compenso avevano fornito, attraverso la disparità dei progetti, una larga messe di idee e di soluzioni che approfondivano il problema in tutte le sue attinenze e le sue parti.

Crediamo inutile ampliare un esame critico dei vari progetti (7); tuttavia è importante rilevare che nei cinque progetti prescelti, per limitarsi solo a questi, si mostravano tendenze abbastanza diverse, tali da mettere in evidenza i vantaggi e i pericoli di impostazioni sia

planimetriche che volumetriche, eccessivamente unitarie e « staccate » dal resto della città, e da esporre anche la inopportunità di seguire troppo fedelmente i tracciati storici preesistenti. Ognuno dei progetti presentava parti che potevano peccare in difetto o in eccesso: comunque si potevano rilevare concetti e ideazioni, globali e parziali, vivaci e ben congegnate. Se « unità » del piano significava soprattutto aver raggiunto unità organica con l'intorno, forse nessuno dei progetti aveva ottenuto un risultato completo. La deficienza di alcune fondamentali premesse al concorso, come esattamente rilevò la Commissione dei giudici, aveva avuto senza dubbio il suo peso su questo aspetto del concorso. Era, per esempio, fra l'altro, mancata una visione unitaria

della zona dietro San Jacopo, da risanare, come quartiere organico ed efficiente (8).

La materia, comunque, seppure eccessivamente specificata e selezionata, era stata mossa e « lavorata ». Non si era raggiunto un risultato integralmente definitivo: ma viene da domandarsi se un tema così difficile poteva essere liberato da tante condizioni e portato ad una soluzione soddisfacente.

La Commissione, riconoscendo il risultato del concorso, riesaminava opportunamente tutte le correlazioni generali della zona con l'intero organismo urbano e attingendo alle soluzioni e alle idee emerse nei progetti, e talvolta integrandole, condensò in una relazione un insieme di direttive che dovevano costituire le basi del progetto definitivo.

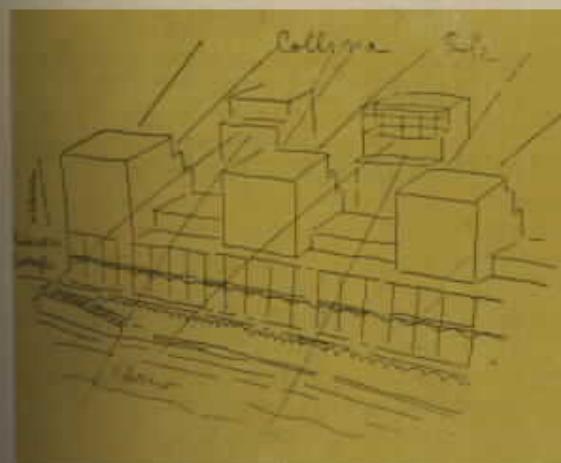
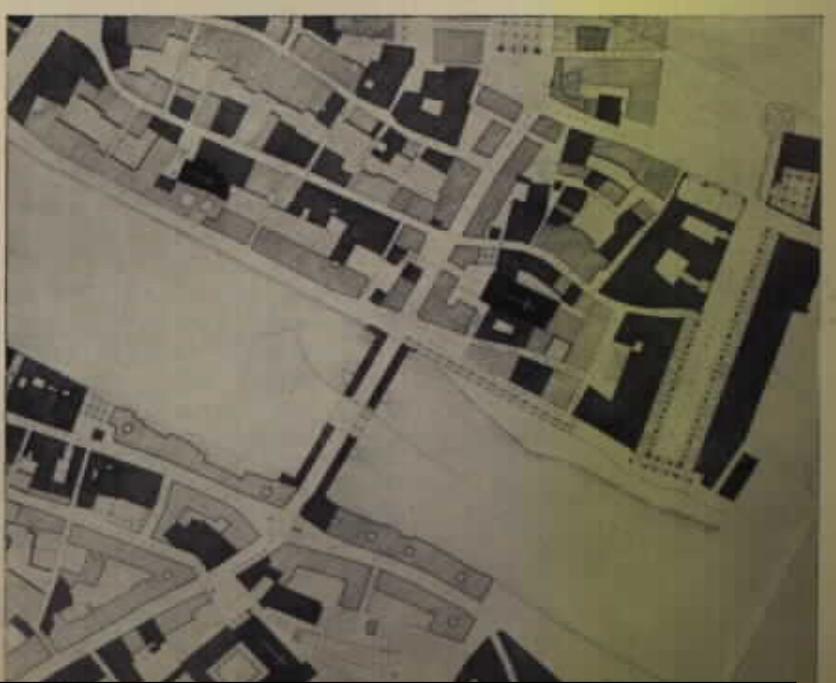


Fig. 32. - Progetto "Città sul Fiume" degli Architetti Detti, Giedtlich, Pagnini e Santi. Primo premio ex-aequo. Planimetria nel rapporto 1:4.000.

Fig. 33. - Schema della inserzione e della distribuzione funzionale degli edifici sull'Arno. Schizzo allegato al progetto "Città sul Fiume".

Fig. 34. - Particolare planimetrico di Via Per Santa Maria con la nuova distribuzione delle proprietà. Schema allegato al progetto "David 46".

Fig. 35. - Progetto "David 46" degli Architetti Rossi e Tonelli. Primo premio ex-aequo. Planimetria nel rapporto 1:4.000.



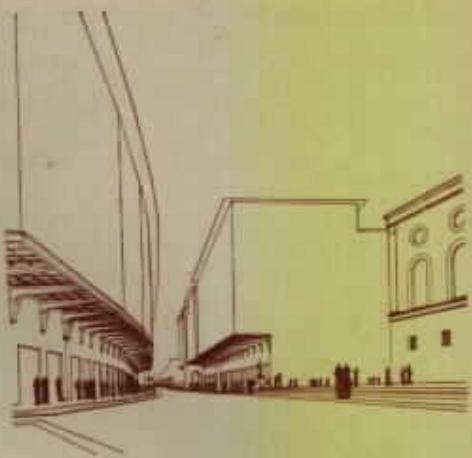


Fig. 92. - Progetto "Santa Felicita", Architetti Boni, Dorì, Moretti, Pastorini e Pellegrini. Secondo premio ex-aequo. Pianimetrica nel rapporto 1:4.000.

Fig. 93. - Schema volumetrico degli edifici di Via Per Santa Maria e la nuova piazza davanti al Palazzo di Parte Guelfa. Schizzo allegato al progetto "Santa Felicita".

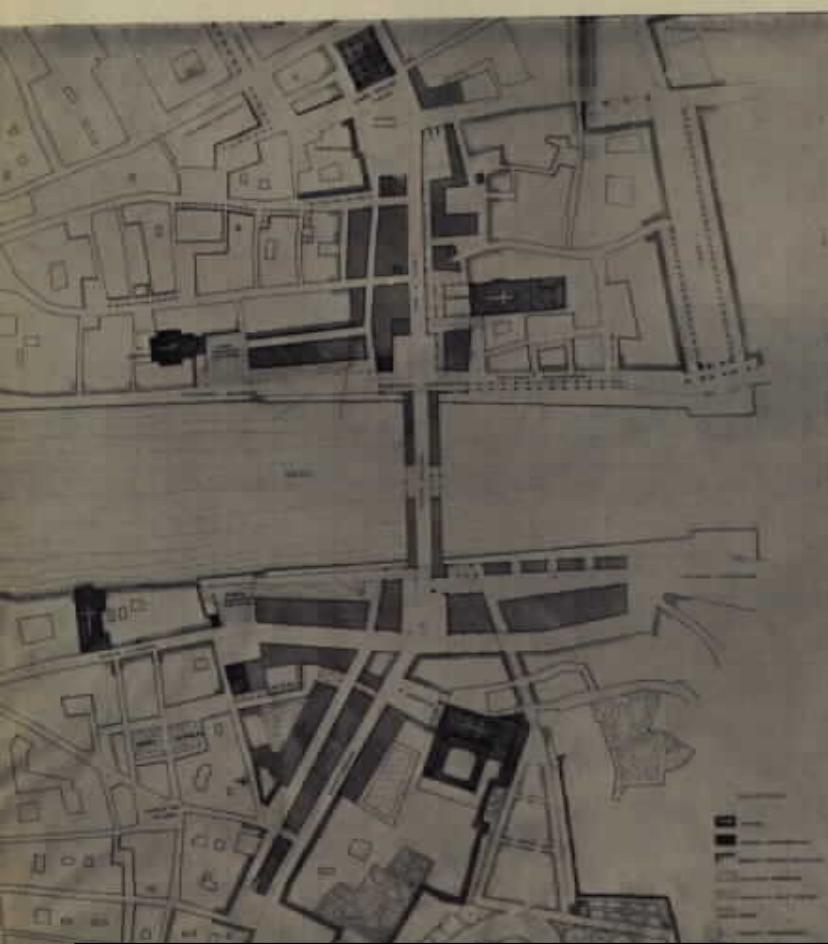


Fig. 94. - Progetto "Firenze sul fiume" degli Architetti Gori, Ricci, Savioli e Ingegner Bezzati. Secondo premio ex-aequo. Pianimetrica nel rapporto 1:4.000.

Fig. 95. - La parte nuova di Borgo San Jacopo sull'Arno e la nuova massa di appoggio del Ponte Vecchio. Schizzo allegato al progetto "Firenze sul fiume".

Il piano definitivo della Commissione

Gli architetti incaricati del piano (avrebbero dovuto essere un rappresentante per ogni gruppo, ma in effetti parteciparono quasi tutti gli autori dei progetti prescelti) lavorarono assistiti periodicamente dalla Commissione e lodevolmente affiancati dall'Assessore responsabile, seguendo con fedeltà il quadro tracciato dalla relazione al concorso.

Il progetto, in una delle ultime fasi, esposto pubblicamente, non ebbe una benevola stampa, e forse neanche troppo obiettiva; comunque si tenne conto di alcune osservazioni formulate giustamente sulla eccessiva altezza di alcuni corpi di fabbrica di Por Santa Maria.

Dopo circa sei mesi, e cioè alla fine del 1947, il progetto definitivo, approvato dalla Commissione di controllo, fu consegnato per l'approvazione degli organi ministeriali.

È opportuno a questo punto notare che, in fondo, il delinearsi della struttura definitiva si era venuto a raggiungere attraverso un procedimento di lenta e graduale formazione. Nè crediamo anche oggi che un diverso congegno avrebbe potuto dare risultati molto diversi di impostazione e di particolari: troppo articolato, vario e delicato il problema, opinabile in molte soluzioni. Esso si offriva continuamente, come in verità avvenne, alla partecipazione di un'indagine e di un controllo più vasto di opinioni e di giudizi. Esso sfuggiva necessariamente ad una ideazione unitaria, diremmo individuale, e si indirizzava verso una elaborazione collettiva. Gli antefatti, che abbiamo voluto enumerare, denotavano già il delinearsi di questa tendenza. Anche a supporre una maggiore qualità nei progetti del concorso, riteniamo che nessuna Commissione avrebbe accettato «in solido», comprese altezze, profili, destinazione degli edifici, anche soltanto una parte di un progetto. E del resto si pensi al carattere ed alla dimensione della proprietà ed il suo valore di reddito e, per ragioni diverse, si ponga ancor mente al Ponte Vecchio, per ammettere che il miglior procedimento era quello di formare piuttosto un programma, anche preciso che tenesse conto di tutte le esigenze economiche, igieniche, ambientali in base al quale agissero anche quelle

forze costruttive (interessi collettivi ed individuali esistenti, turismo, le amministrazioni pubbliche, senso civico dei proprietari, l'opinione degli uomini di cultura, ecc.), quelle forze che potevano assicurare una ricostruzione effettiva viva e pulsante, partecipata, effettiva diremmo, non accademica e formalizzante. A queste forze opportunamente interessate da un programma vario, ricco di articolazioni, ben controllato, si pensava di affidare un risultato vitale, intenso ed infine logico. Vitale ed intenso come erano i caratteri precedenti della zona, potenzialmente esistenti, che avrebbero generato, sulla base del programma stesso, quelle variazioni di spontaneità plastica e volumetrica alle quali ognuno poneva fiducia più che in un rigoroso, autonomo e in se stesso unitario progetto che avesse dato compatta ed invariabile continuità architettonica ai corpi di fabbrica.

Questo secondo indirizzo, ammessa una possibilità reale di connessione con l'ambiente, avrebbe potuto realizzarsi soltanto con l'esproprio totale delle aree distrutte. E da questa alternativa si comprende per quali ragioni, in sostanza, è stato tacitamente accettato il procedimento che, anche col diffondersi di una speciale condizione psicologica nei riguardi del problema stesso, gradualmente si era venuto a formare. E il salomonico giudizio della Commissione giudicatrice lo può, oltre al resto, anche dimostrare.

Guardiamo ora, almeno nelle caratteristiche principali, il progetto del piano. Via Guicciardini e via Por Santa Maria vengono moderatamente allargate (da circa 6 metri a 9) e viene ad esse lasciata una certa continuità edilizia in guisa da «accompagnare» con opportune masse di appoggio e proporzionati spazi stradali l'ambiente interno del Ponte Vecchio. Por Santa Maria in particolare assume un andamento leggermente sinuoso per effetto di varie visuali parziali. Esclusa su questa direttrice una qualsiasi possibilità di sopportare un traffico di attraversamento, anzi in previsione di escludervi addirittura il traffico meccanizzato, i tracciati, già vincolati dalla posizione di edifici sopravvissuti o ricostruiti, come la torre degli Amidei ed il palazzo Ricasoli, già citati, sono subor-

dinati alle visuali. Particolarmente a quella della Cupola che si era svelata dopo la distruzione.

Il palazzo di Parte Guelfa viene rinchiuso (una delle alternative più dibattute) da un corpo di fabbrica di soli 12 metri di altezza, in modo da assicurare a chi discende da piazza Signoria una veduta parziale del fronte brunelleschiano; all'interno viene a formarsi una piazzetta di rispetto per la visuale vicina dell'edificio. Parimente richiusa è la piazzetta di Santo Stefano, ma con un'apertura da via Por Santa Maria in asse alla facciata della chiesa.

Il lungarno Acciaiuoli è leggermente allargato; il nuovo corpo di fabbrica, destinato ad alberghi, è isolato nel retro da un percorso pedonale ed alla testa da una piazzetta sulla quale discende un percorso al primo piano degli alberghi, prospiciente l'Arno e che viene a porre in evidenza l'abside e il campanile di Ss. Apostoli. Questa galleria, servita via via da scale prosegue per il lato ovest di Por Santa Maria e mentre sul lungarno ha carattere turistico di svago e di sosta, in Por Santa Maria ha invece carattere commerciale e serve un secondo ordine di negozi.

Sull'Arno, il carattere chiuso, «lacustre» come è stato detto, del fiume viene mantenuto con la costituzione di volumi edili a sbalzo sull'acqua; incorporati in questi vengono previsti dei piccoli passaggi pedonali pensili con negozi e laboratori col medesimo carattere prezioso di quelli del Ponte Vecchio dei quali sono una diretta continuazione.

Una nuova piazzetta sull'Arno che divide i nuovi volumi da quelli sopravvissuti verso il ponte a S. Trinita è la conclusione di un largo interno, pedonale e con funzioni di mercato, ottenuto nel tratto nuovo di Borgo S. Jacopo. Essa viene richiusa alla visuale dal lungarno Acciaiuoli dalla coppia delle torri Ramaglianti che vengono così poste integralmente in evidenza. Il traffico est-ovest sulla sinistra del fiume è spostato su una nuova strada che, proseguendo la via de' Bardi, convenientemente spostata, nasceva poco discosto in via Guicciardini, forzatamente oltre il semi-ricostruito palazzo Ricasoli, per raggiungere, con efficaci effetti per il risanamento di questa vasta zona interna,



Fig. 96 (sopra) - Il ponte a Santa Trinita prima della distruzione.

Il Ponte a Santa Trinita di Michelangelo e dell'Ammannati, era la conclusione architettonica della pittoreca «chiusura» del Ponte Vecchio. Sull'asse di Via Tornabuoni e di Via Maggio e fra il Ponte Vecchio, a monte, e la grande apertura dei Lungarni, verso la pianura, a ponente, costituiva il «centro» delle visuali essenziali della città. La sopravvivenza di tutti i fattori ambientali che avevano determinato «l'invenzione» dell'Ammannati ha fatto prevalere la tendenza a ricostruirlo «com'eran», utilizzando le parti decorative marmoree raccolte dopo la distruzione nel letto del fiume. È nota la lunga ed acerba polemica sorta in conseguenza dell'intenzione di ricostruirlo con strutture integrative in cemento armato. È stato infine deciso di usare il sistema costruttivo originario.

Fig. 97. - Veduta del Ponte dal Lungarno Guicciardini.



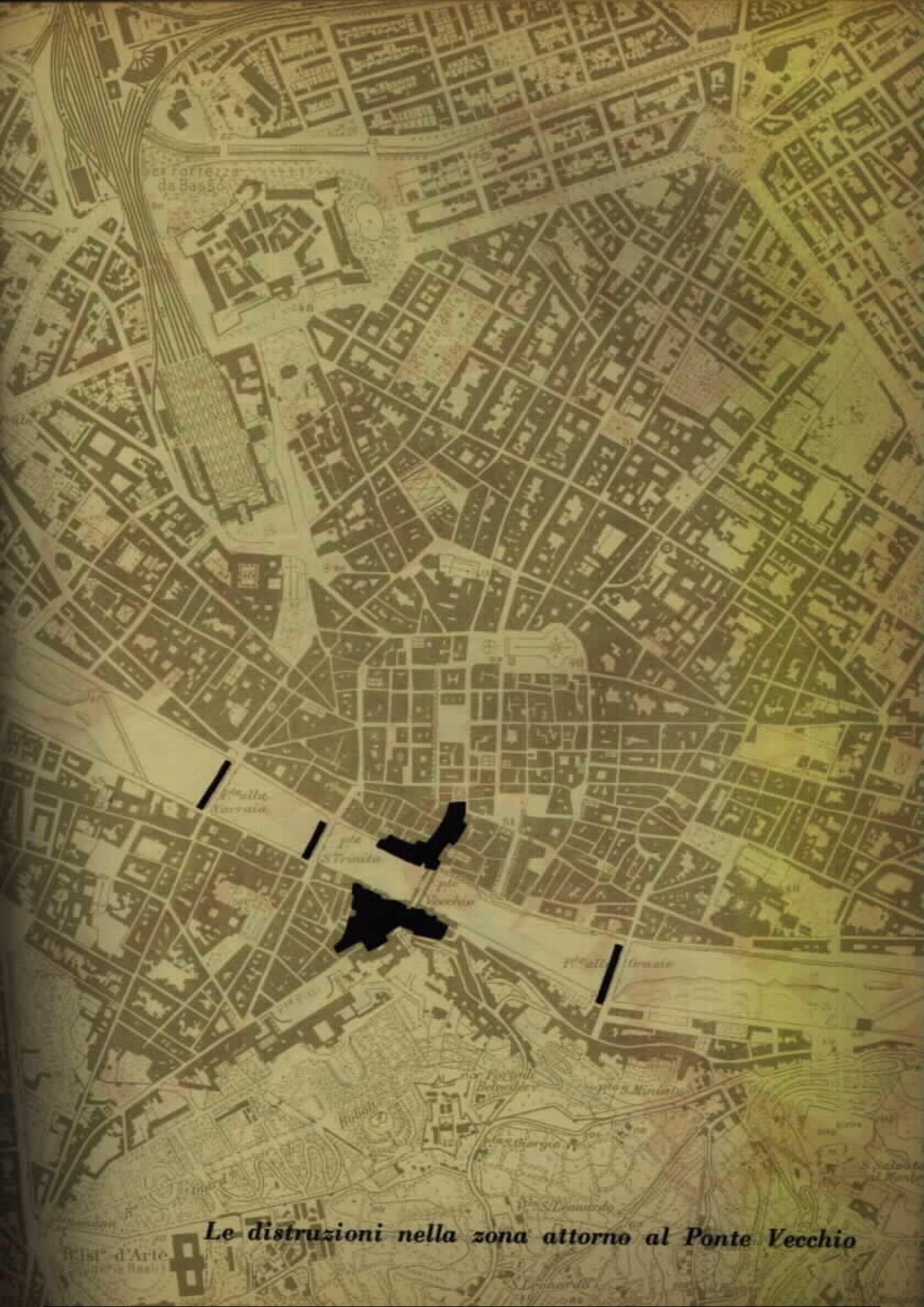
piazza Frescobaldi e il lungarno verso San Frediano.

In conclusione tutto il «paramento» dei nuovi fronti costruiti sulle principali direttive forma sul retro una continuità di spazi interni, ora dovuti a risanamento, ora all'accurata formazione di «ambienti» intorno ai principali monumenti rimasti. Questo ampio sistema, vario nelle finalità funzionali e formali, oltre che fornire una sufficiente garanzia sotto l'aspetto igienico, viene a consentire una moltiplicazione dei percorsi pedonali, una utilizzazione di zone di sosta ed infine una valorizzazione di larghi strati edili da migliorare igienicamente e costruttivamente sotto la spinta di un miglior reddito. I percorsi pedonali non hanno, come si può facilmente osservare dalla planimetria, un semplice svolgimento interno alla zona distrutta, ma stabiliscono nuove ed efficienti articolazioni con i complessi vicini; per esempio piazza della Signoria, il fondo cieco e non concluso di via Pellicceria, piazza Davanzati e, sulla sinistra dell'Arno, con tutto il quartiere da risanare dietro Borgo San Jacopo.

Cosicché questa ricchissima struttura secondaria nella quale debbono essere compresi i già descritti percorsi sopraelevati su Por Santa Maria e sul lungarno Acciaiuoli e quelli pensili sull'Arno a monte e a valle del Ponte Vecchio, viene, si può dire, a costituire essa stessa la vera e fondamentale ossatura funzionale del nuovo organismo e di ampie zone esistenti intorno.

La formazione dei corpi di fabbrica è in generale lineare, studiata con la maggiore considerazione dei limiti della lotizzazione preesistente e della sua organicità costruttiva. E di questo va tenuto conto, non soltanto da un punto di vista igienico, per la continuità e la aerazione di vasti volumi aperti, quanto per l'arricchimento dello sviluppo frontale degli edifici e per il conseguente potenziamento funzionale ed economico delle proprietà.

La volumetria è mantenuta su altezze normali, in rapporto all'esistente, in genere sui quattro piani, compreso il pianoterra, più un mezzanino, tale da assicurare una buona insolazione ai piani superiori che soli venivano destinati ad abitazioni, e tale anche da rappresentare un elevato sfruttamento del suolo. Computati i vani distrutti, fra abitazioni, laboratori e botteghe, si poteva ottenere, nonostante il largo margine di superficie destinato agli allargamenti stradali ed alle aree scoperte, una equivalenza di valori quantitativi rispetto al preesistente.



Le distruzioni nella zona attorno al Ponte Vecchio



Danneggiamenti e distruzioni nella zona attorno al Ponte Vecchio.



Il piano di ricostruzione definitivo.



Il piano di ricostruzione esecutivo.

I piani di ricostruzione

Legenda

ESISTENTE	
Edifici indenni	[dark brown]
Edifici danneggiati	[brown]
Edifici distrutti	[light beige]
Monumenti indenni	[dark red]
Monumenti danneggiati	[red]
Monumenti distrutti	[pink]
Parchi e giardini	[olive green]
PROGETTO	
Demolizione	[yellow]
Rifacimento di prospetto	[grey]
Nuove costruzioni	[black]
Sistemazione a verde	[olive green]

Piani di ricostruzione della zona attorno al Ponte Vecchio

Representazione nel rapporto 1:3.000

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".

Questa condizione accuratamente valutata, anche a scapito talvolta di qualche soluzione formale, rispettava le esigenze di quelle forze (lavoro, commercio, turismo, ecc.) che avrebbero dovuto assicurare la realizzazione del piano e, nel quadro dell'economia generale della città, dava garanzia di una buona utilizzazione della zona.

Una novità strutturale importante, comprendente aspetti estetici, igienici e funzionali notevoli, era costituita, nel piano, da un collegamento diretto della zona del Ponte Vecchio con il giardino di Boboli. Realizzata con una scalinata in fondo al tronco nuovo di via de' Bardi tangenzialmente al palazzo Bargagli, essa avrebbe consentito l'apertura di tutta la collina del Forte di S. Giorgio e la sua futura utilizzazione per alcuni impianti di carattere collettivo inerenti il quartiere pedecollinare e soprattutto quale centro turistico e panoramico.

Il piano di ricostruzione era naturalmente integrato da un regolamento il cui valore non risiedeva nelle disposizioni, diremmo normali, redatte allo scopo di precisare alcuni aspetti dello svolgimento architettonico, necessarie per l'ambiente generale, quanto piuttosto nella determinazione della procedura. Si stabiliva infatti che tutti i proprietari delle aeree comprese in un isolato presentassero un nuovo progetto di lottizzazione; in caso di non accettazione il Comune poteva proporre opportune modifiche e di qui giungere ad ordinare il comparto edificatorio stabilito dalla legge urbanistica, ed in casi estremi anche provvedere all'esproprio. Questa materia generale come quella particolare dei progetti doveva essere studiata da una Commissione speciale consultiva, della quale dovevano fare parte anche i giudici del concorso, i progettisti del piano (allo scopo di dare al piano stesso una continuità di concetto) prima di essere sottoposta all'approvazione della Commissione edilizia.

Disposizioni di tempo sulla presentazione dei progetti dovevano consentire di poter esaminare insieme e controllare nuclei od isolati aventi comuni esigenze organiche ed estetiche.

Fondamentale era l'articolo che stabiliva la destinazione degli edifici fissata tassativamente, secondo le zone: per i piani terreni ed i primi piani il commercio, il lavoro artigiano e gli uffici e per gli ultimi le abitazioni: criterio questo, precisato dopo studi sulla durata della insolazione media sulle facciate.

Anche cautelativa era la previsione da parte del Comune di poter bandire

concorsi per edifici o gruppi di edifici particolarmente importanti per la soluzione architettonica di alcuni nuclei delicatissimi.

Un inquadramento architettonico maggiore e più definito il piano non poteva e non doveva fornirlo. La materia era dettagliatissima e frazionata, ed era inoltre di natura funzionale piuttosto modesta. Stava soprattutto nell'armonica gradualità con la quale necessariamente si doveva «strumentare» la fase di realizzazione. La formazione dei corpi di fabbrica era del resto generalmente inquadrata fra un insieme di temi urbanistici ed aveva in molti casi, almeno quelli più importanti, uno svolgimento volumetrico abbastanza unitario e tale da consentire anche su prospetti secondari notevoli parti piene. La parte ovest di Por Santa Maria, il lungarno Acciaiuoli ed infine gli edifici sulla sponda sinistra dell'Arno come pure tutto il dispositivo delle gallerie sopraelevate e dei passaggi pensili, dava modo di costituire una base organica, seppure variabile, che avrebbe consentito quella movimentazione volumetrica dei piani superiori, corrispondente ai lotti, ma avrebbe anche assicurato un minimo di unità plastica e chiaroscuro quali le stesse funzioni urbanistiche di questi collegamenti dovevano di necessità denunciare.

Fondamentale era l'indicazione compresa nel dispositivo che distribuiva, specie nelle arterie principali, una destinazione ad uso di commercio, di uffici e di laboratori per la maggior parte dei piani degli edifici: era evidente che organismi che richiedevano particolari condizioni di luce dovevano di necessità richiamare ad una concezione architettonica aperta e chiara e in definitiva moderna. Un'architettura in sostanza che avrebbe messo in particolare evidenza il Ponte Vecchio, le torri e gli altri edifici superstiti ravvivando una partecipazione degli interni alla strada e mantenendo espressa quella vitalità di funzione, s'intende con mezzi espressivi attuali, che era carattere della zona e che tutti desideravano restituirla.

La relazione della Commissione giudicatrice del concorso diceva: « Il problema oggettivo si pone in questi limiti: inserire un insieme urbanistico odierno, cioè pensato in modo omogeneo e realizzabile in un breve volgere d'anni, e che perciò non può in nessun modo riprodurre la lenta e diversa stratificazione storica che lo aveva spontaneamente caratterizzato ». Ed ancora: che il piano di ricostruzione definitivo portava « di necessità il ripensamento del problema,

secondo un concetto urbanistico unitario, tale da intendere e risolvere il complesso di esigenze che legano in un unico quadro organico e funzionale tutto un settore della città che è ben più vasto della zona distrutta ».

Chi voglia stabilire un confronto fra lo stato preesistente, il gruppo dei progetti premiati al concorso e il progetto definitivo, potrà riconoscere che in sostanza questa unità era stata nel progetto raggiunta. Il risultato evidentemente non era un « assoluto », ma un organico insieme di fatti relativi uno all'altro, e subordinati ad una graduazione e ad un ritmo prima funzionali che formali. Era un « discorso » con una sua sintassi che rispondeva ad un tema potenzialmente impostato; lo svolgimento stava nella interpretazione della sua natura concettuale.

In sostanza il progetto rappresentava un punto di equilibrio, costituito dalla sua unità; fuori di questa potevano esserci altri piani, migliori o peggiori, ma ogni e qualsiasi detrazione lo avrebbe compromesso.

Tutte le componenti essenziali (di traffico, igieniche, funzionali ed estetiche, come ordinamento dello sviluppo architettonico) erano integranti una dell'altra. Ed erano le premesse organiche per l'ulteriore chiarimento del problema nella fase di realizzazione.

Ci sembra infatti che il pregio maggiore del progetto consistesse nell'aver dimensionato l'impianto strutturale rendendolo unità funzionale e sociale. La fusione fra funzioni pubbliche e private, fra interno ed esterno non poteva essere affidata che alla precisa attribuzione delle parti che costituivano il piano.

Quegli elementi, più tardi così fieramente condannati, quali le gallerie ed i passaggi pensili sull'Arno lungo tutta la sponda sinistra e tutta la catena dei vani interni e piazzette, che per le loro dimensioni appartenevano, da un punto di vista formale, quasi al linguaggio architettonico, erano però gli elementi vitali dell'organismo urbanistico, ne erano, si può dire il *sistema nervoso*.

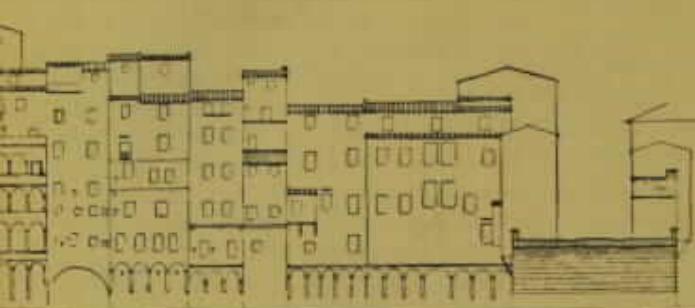
Il progetto costituiva dunque la metà dell'opera: l'altra metà stava nell'attuazione accurata del programma che esso impostava ed era attribuita a quelle forze che, come abbiamo detto, sole potevano garantire il risultato finale.

Così non è stato.

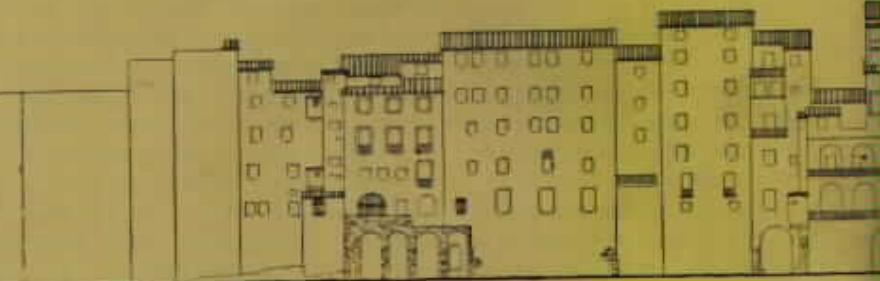
La fase e l'opera di realizzazione hanno preso un'altra strada, hanno seguito concezioni mentali diverse da quelle che in varia forma erano intervenute alla formazione definitiva del progetto.

I prospetti degli edifici sull'Arno e su via Por Santa Maria prima delle distruzioni

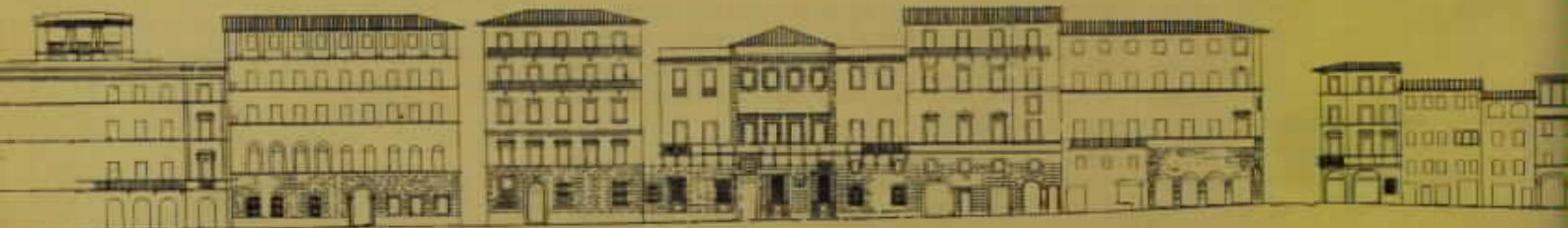
Retro di Via de' Bardi



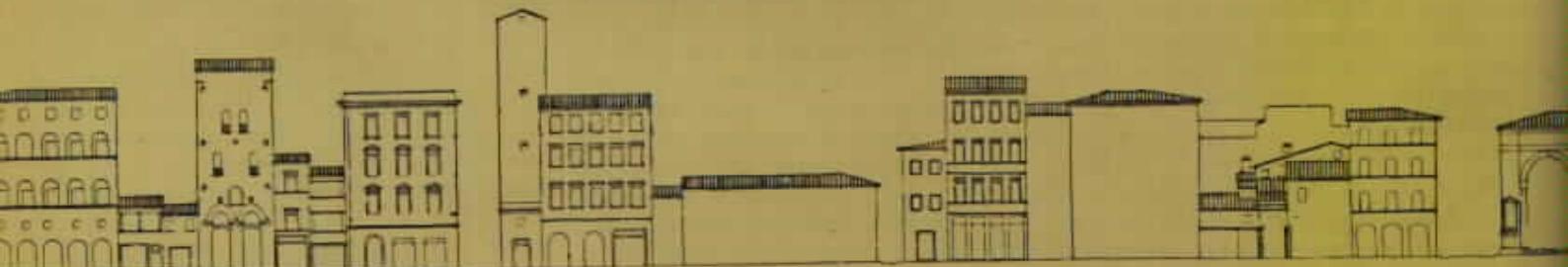
Borgo S. Jacopo



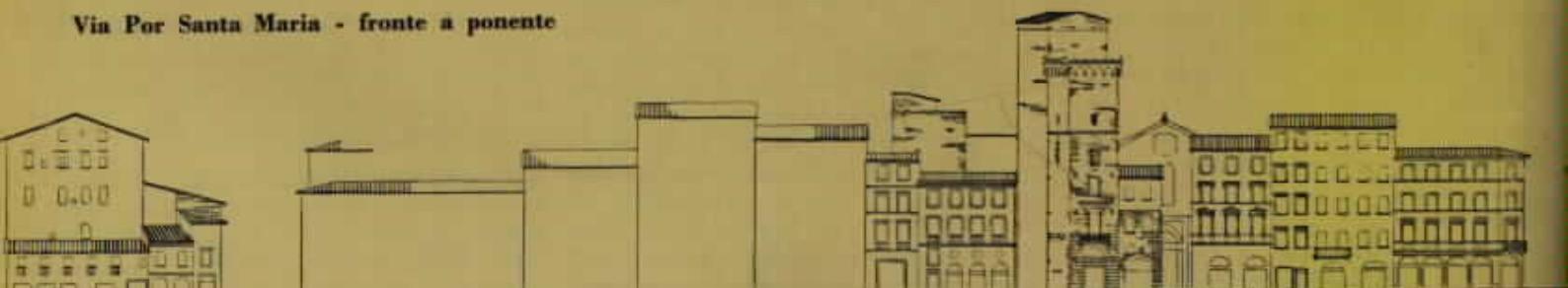
Lungarno Acciaiuoli



Via Por Santa Maria - fronte a levante

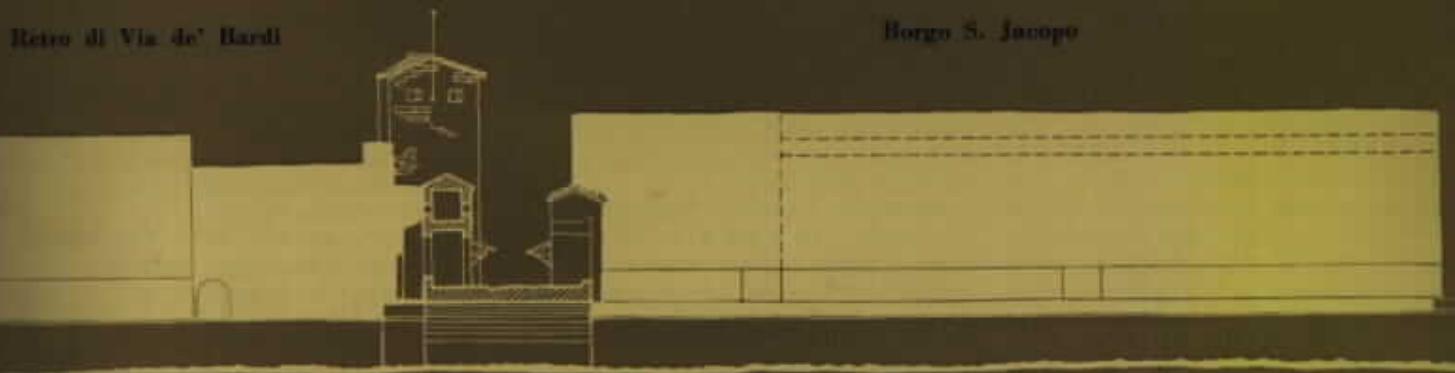


Via Por Santa Maria - fronte a ponente



Profili regolatori proposti dal piano definitivo

Retro di Via de' Bardi



Borgo S. Jacopo

Lungarno Acciaioli



Via Por Santa Maria - fronte a levante



Via Por Santa Maria - fronte a ponente



Il piano esecutivo e la realizzazione

Il piano è stato riesaminato da principio, scisso nelle sue parti e radicalmente trasformato con una procedura varia e discontinua, che ancor oggi non è giunta a definitiva conclusione. Ciò che si va realizzando non rappresenta quindi, né nella sostanza né nella forma, il piano che abbiamo illustrato.

Quali le cause?

Fissiamo intanto alcune date: le distruzioni avvennero nell'agosto del 1944. Il piano definitivo fu consegnato alla fine del 1947. E passato il 1952 e la serie delle rielaborazioni e delle successive approvazioni e revisioni del piano sembra solo oggi vicina alla conclusione. La spina fra Borgo S. Jacopo e l'Arno ha ancora bisogno di essere definita. Fra la distruzione e la presentazione al Consiglio Comunale del piano definitivo, sono trascorsi circa tre anni; fra la consegna e il momento presente, non conclusivo, oltre cinque anni.

Osserviamo ora anche le circostanze e le condizioni nelle quali si è realizzata la ricostruzione.

Nel 1948 il Consiglio comunale non approvò il piano, quasi nel suo intero; approvò soltanto la parte relativa alla riva destra dell'Arno, ma sminuita dei passaggi e delle gallerie pedonali di via Por Santa Maria e del lungarno Acciaiuoli, e non ammise che si sancisse l'obbligo delle limitazioni delle abitazioni agli ultimi piani degli edifici e quella della destinazione ad usi commerciali ed artigiani dei piani inferiori (disposizione che in ispecie per Por Santa Maria e via Guicciardini era dettata oltre che da ragioni funzionali anche da palese ragioni sociali ed igieniche).

Va osservato a questo proposito che seppure l'approvazione del Consiglio comunale era resa obbligatoria dalla legge per i piani di ricostruzione, il caso di Firenze si presentava con aspetti e condizioni ben diverse da quelli di qualsiasi centro abitato danneggiato dalla guerra. La Commissione giudicatrice del concorso, come abbiam detto largamente rappresentativa, anche di consiglieri ed amministratori comunali, oltreché di urbanisti, storici d'arte, igienisti, artisti ed uomini di cultura, aveva dettato delle direttive, controllato ed approvato il piano definitivo. Tale Commissione, anche se di carattere consultivo, aveva avute affidate queste attribuzioni — si badi — dal Comune stesso. Il verdetto del Consiglio comunale veniva invece ad essere quasi integralmente contrario a quello della Commissione, sconfessandone l'operato tecnico. Caso non raro questo, come è noto, di organi amministrativi generici che si sovrappongono ad organi qualificati e tecnici: e che si cita sia per completezza doverosa di esposizione, che per fissare le reali con-

dizioni in cui la ricostruzione del centro di Firenze si cominciò ad effettuare.

Gradualmente decadvero nella definizione del regolamento del piano quelle disposizioni essenziali, sulla revisione della lottizzazione, sulla formazione dei compatti edificatori, sulla destinazione degli edifici, ed infine sulla possibilità di bandire concorsi architettonici parziali, che davano all'Amministrazione civica le maggiori possibilità di intervento e che erano condizione indispensabile per la nuova e rispondente strutturazione della zona.

Gli organi superiori (Consiglio Superiore delle Arti e dei LL. PP.) confermavano il giudizio già espresso dal Consiglio comunale, ed impartivano disposizioni sulle modifiche da apportare al piano: spostare verso San Jacopo la nuova strada di traffico, al di qua del palazzo Ricasoli, e richiusa su via Guicciardini con un arcone; ricondurre il tratto nuovo di Borgo San Jacopo quasi alla primitiva sezione medioevale; ridurre e poi in un tempo successivo abolire la piazzetta sull'Arno di fronte alle torri Ramaglianti; abolire a monte e a valle del Ponte Vecchio i passaggi sull'Arno già destinati anche a scarico pedonale in un punto di grande ingorgo. Le altezze e la volumetria in questa parte dovevano seguire quelle preesistenti.

La ricostruzione effettiva intanto era incominciata su via Guicciardini e via Por Santa Maria; e naturalmente questa partizione stabiliva una procedura discontinua e frammentaria, e non senza aperture verso gli arbitri e le deroghe. Alla mancanza dell'inquadramento generale corrispondeva anche la mancanza di un organo locale permanente di studio e di controllo che istruisse dettagliatamente la materia, collegando i vari progetti presentati, almeno per zone, chiarendo i punti più dubbi del piano per ciò che riguarda alcuni spazi e cortili interni, ed impostasse infine, con rigore ed unità, il problema architettonico complessivo.

La sfiducia nella ricostruzione, ingenerata molto anche dalla stampa, conduceva la proprietà privata piuttosto da una posizione di collaborazione e di rispetto per la legalità del piano, quale sarebbe stata auspicabile, ad una posizione di resistenza. Numerosissime le opposizioni presentate agli organi superiori, numerosissimi i contrasti fra i proprietari e fra questi e il Comune per la definizione di diritti che dovevano essere ormai in gran parte decaduti per la nuova configurazione del piano.

Le ragioni della strenua opposizione alla galleria di Por Santa Maria ed agli altri passaggi pubblici interessanti il corpo della proprietà, che costituivano

un palese potenziamento commerciale ed economico della zona, erano da ritrovare non solo nella minima detrazione volumetrica che provocavano, quanto nel fatto che l'aumento di un terzo dei negozi nella totalità della strada avrebbe determinato un aumento del potenziale commerciale precedente ed un aumento della concorrenza. Questa la ragione presumibile; in effetti ciò che è avvenuto è stato ben diverso e cioè una invasione di banche e di uffici che non c'erano prima. Difatti questa nuova configurazione economica assunta dalla zona ha notevolmente inciso sul carattere organico ed espressivo della ricostruzione. Per questo passaggio della proprietà una buona parte delle forze originarie venivano infatti ad essere sostituite da imprese e società che tendevano ovviamente a una rapida ricostruzione, ma nello stesso tempo ad un più intenso sfruttamento (in qualche caso esasperato) del suolo ormai asceso ad un altissimo valore.

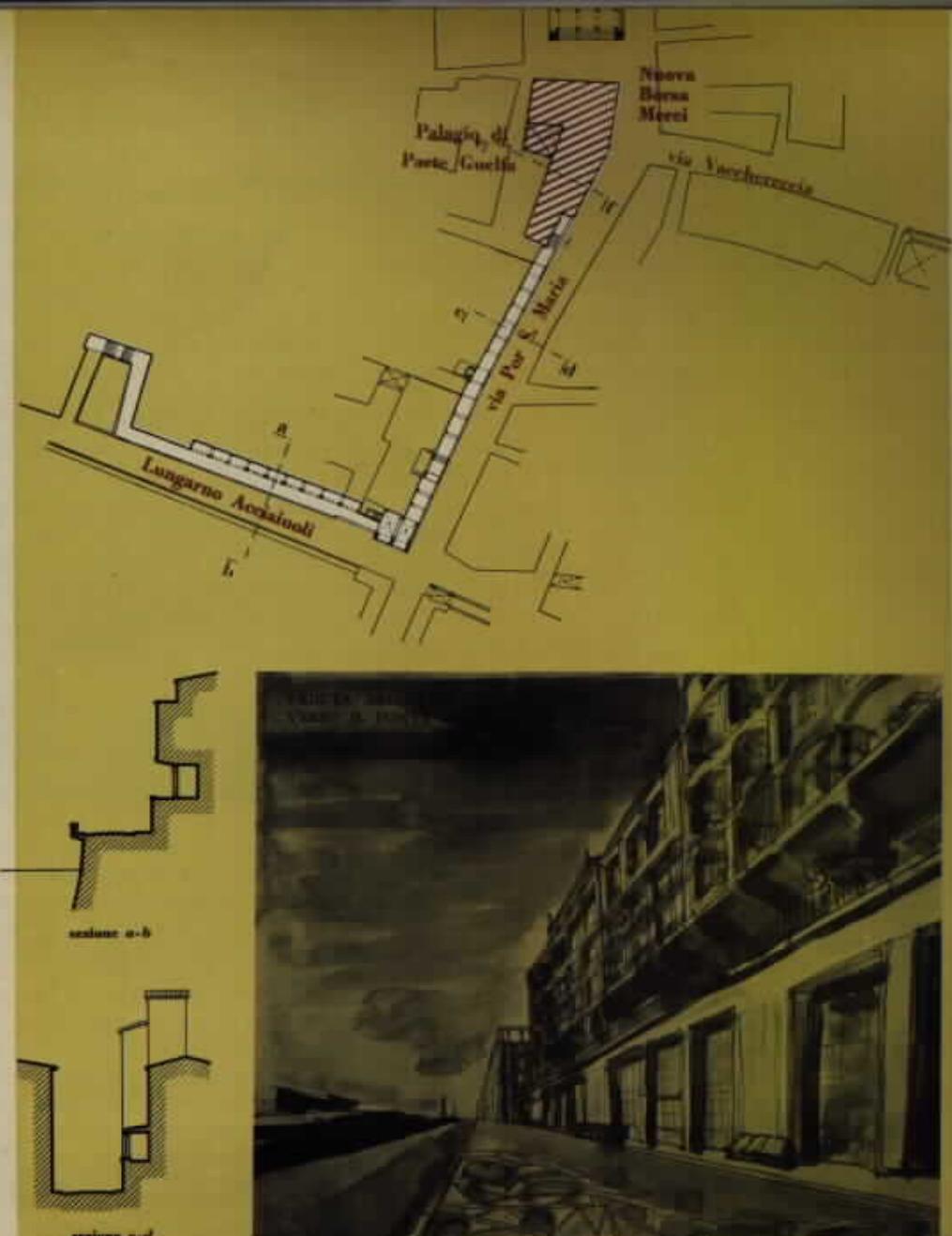
Alcune sopraelevazioni parziali, arretrate rispetto alla linea di gronda, concesse inizialmente, ammettevano un diritto comune, difficilmente contenibile, che in molti casi non si poté non soddisfare. E si verificarono anche casi di sopraelevazione arbitraria, uno dei quali gravissimo per le visuali della massa verde di Boboli dalla parte destra dell'Arno.

Più gravi alterazioni della volumetria generale rispetto all'andamento preesistente e alle dimensioni stabilite nel piano di ricostruzione sono avvenute in via de' Bardi e davanti al palazzo di Parte Guelfa. Il Consiglio Superiore delle Arti aveva disposto che gli edifici prospettanti sulla sponda sinistra dell'Arno dovessero di massima seguire le altezze preesistenti. L'errata valutazione di queste altezze (inerente anche alla mancata riorganizzazione fondiaria delle proprietà e alla mancata considerazione della frammentarietà precedente, che dava il carattere architettonico), ed il massiccio ingombro volumetrico che ne è derivato nella parte già realizzata di via de' Bardi ha provocato clamorosissime reazioni dell'opinione pubblica. In Por Santa Maria invece il grosso edificio, destinato alla nuova Borsa Merci, il cui progetto venne a suo tempo approvato anche dal medesimo organo Superiore, ha più che raddoppiato l'altezza totale che, come è stato detto sopra, era stata fissata, per le visuali da piazza Signoria nonché per i rapporti volumetrici della piazzetta interna, a dodici metri. Dal punto di vista architettonico, proprio per ciò che si riferisce al « metodo » di condotta del piano di realizzazione, un'altra considerazione occorre fare di ordine, diciamo, circostanziale.

Le gallerie del Lungarno Acciaiuoli e di via Por Santa Maria

106
107
108
109
110
111

Il progetto definitivo redatto dalla Commissione prevedeva in Lungarno Acciaiuoli la costruzione di corpi di fabbrica destinati ad alberghi, al primo piano dei quali si sarebbe affacciato un percorso pedonale coperto destinato a sosta panoramica; il progetto proponeva inoltre il proseguimento della galleria lungo il lato ovest di via Por Santa Maria, sullo stesso piano ma con carattere eminentemente commerciale a disimpegno di un secondo ordine di negozi. Nella stesura del progetto esecutivo si è rinunciato ed entrambi i passaggi pedonali coperti.



Il palazzo di Parte Guelfa e la nuova Borsa Merci



Il Palazzo di Parte Guelfa, secondo le proposte del progetto definitivo, avrebbe dovuto essere fronteggiato da un corpo di fabbrica di soli dodici metri di altezza, in modo da assicurare, a chi discendesse da Piazza della Signoria, una veduta parziale del fronte brunelleschiano; all'interno una piccola piazza di rispetto ne avrebbe consentito una visuale ravvicinata. Il nuovo edificio della Borsa Merci, sorto in Via Por Santa Maria su progetto approvato dallo stesso Consiglio superiore delle Arti, ha più che raddoppiato l'altezza prescritta.

Fig. 110. - Schema dimostrativo dell'altreza limite dell'edificio della Borsa Merci prospiciente il Palazzo di Parte Guelfa. Sezione e-f nel rapporto 1 : 1.000.

Fig. 111. - La nuova Borsa Merci in costruzione.





Fig. 112. - Fronte sull'Arno di un gruppo di case del vecchio Borgo S. Jacopo.

La ricostruzione di Borgo S. Jacopo è un problema tuttora aperto.

Il piano del gruppo di edifici da ricostruire non è stato ancora approvato ed oggi è stabilito che gli stessi debbano seguire l'andamento volumetrico preesistente, si cerca cioè di provare una ricomposizione pittoresca dell'ambiente sull'Arno. Il problema dovrebbe coniare quindi soltanto su una soluzione di "prospetto", mentre il delicatissimo quadro ambientale richiede una impostazione in termini architettonici e criteri di coordinata unità.

Il primo edificio che si cominciò a costruire in Por Santa Maria (di modeste proporzioni — aveva un fronte di poco più di sette metri —) presentava un andamento molto semplice, ma aveva, in rispondenza alla destinazione, un prospetto prevalentemente vetrato, composto fra due muri in pietra a faccia vista; un'impostazione, quindi, chiaramente moderna. Questo edificio che fu chiamato «la casa di vetro» scatenò una violenta reazione della stampa quotidiana, ma provocò anche interventi diretti del Consiglio Superiore delle Arti i quali manifestarono così un ordine di gusti e di tendenze.

Questo precedente ed altre disposizioni, quali per esempio l'obbligo di sottoporre, dopo l'approvazione comunale, la facciata (non si chiedevano le piante, e gli altri elaborati necessari per valutare la volumetria e la sistemazione degli spazi interni!!) dei progetti a questo organo superiore, non poterono non avere influenza sull'orientamento architettonico della ricostruzione.

L'interesse dei proprietari veniva in certo modo a profitare di un imbarazzo che, nella sospensiva procedura, si era

venuto a formare fra due organi, quello comunale e quello ministeriale, che agivano per contatto burocratico, a volte in contraddizione l'uno con l'altro.

L'aspetto estetico del nuovo centro, quale va ormai delineandosi, non poteva che essere conseguenza diretta della mancata organicità del piano che si realizza e delle condizioni procedurali: era fatalmente la relazione inevitabile che doveva correre fra contenente e contenuto. Con ciò, tuttavia, non può essere interamente giustificato il basso livello architettonico che caratterizza ormai le parti realizzate.

Rimangono ancora da ricostruire due tratti della zona prospiciente l'Arno a valle del Ponte Vecchio. Essi hanno una importanza capitale per il definitivo aspetto di quel «vaso» chiuso compreso fra Ponte Vecchio e Ponte a S. Trinita. Il risultato di questa parte così delicata potrà significare o no una definitiva ed integrale condanna della ricostruzione.

La storia della vicenda della ricostruzione del centro distrutto di Firenze, che abbiamo cercato di fare, con la maggiore e più documentata obiettività, ha dimostrato ancora una volta

che un problema urbanistico, anche se di natura complessa e particolare come questo, si può solo impiantare su criteri urbanistici e cioè organici e strutturali tecnicamente qualificati, e che infine il risultato di un piano, oltreché nella sua qualità, sta nella capacità di realizzarlo con ordine e di interpretarlo coerentemente alla sua unità concettuale.

Il piano definitivo, nello stato in cui venne presentato, per quelle influenze di origine meno qualificata che erano intervenute durante la sua formazione ed il suo svolgimento, si era di necessità stabilizzato e definito, se si vuole, su una linea di eccessiva prudenza. Ci nonostante poteva considerarsi un risultato urbanistico.

La ricostruzione di Firenze era certamente un problema di qualità; ma era condizionata all'efficienza di quelle forze e di quelle componenti sociali e civili che sono completamente mancate.

Si era sfuggiti al pericolo di far diventare il centro distrutto un museo di calchi, ed oggi si corre, ormai, il rischio di sfruttarlo semplicemente come un insieme di aree costruttive di alto costo.

Edoardo Detti

NOTE

(1) Non si riuscì a salvare una bella torre sull'angolo di via de' Bardi; la torre di Porta Guelfa, che sosteneva il corridoio Vasariano; fortemente lesionata, ma stabilissima, venne gettata a terra dagli Alleati e messa militare per ragioni di sicurezza e poi facilitare il ripristino dell'acquedotto. La sopravvivenza di questa torre, impotentissima come elemento di introduzione al Ponte Vecchio, avrebbe facilitato la soluzione di quel punto delicato ed avrebbe consentito un facile acciappamento dell'imbocco di via de' Bardi.

(2) Bernardo Beccaria, *Come ricostruire la Firenze demolita*, in «Il Ponte», Firenze, anno I, n. 1, aprile 1945.

(3) R. Bianchi Bandinelli, *Cosa non ricostruire in Firenze domani*, in «Il Ponte», maggio 1945.

(4) Per la ricostruzione delle zone distrutte intorno al Ponte Vecchio, a cura del Collegio degli Ingegneri di Firenze, Firenze, 1946. Contiene il bando di concorso ed una premessa a questo.

(5) Vedi per es. una nota di Bolando Pagnini in «La Nuova Città», Firenze, aprile 1946, n. 4-5.

(6) «La Nazione del Popolo», Firenze, 1946, nn. 216, 222, 240, 246, 252.

Vedi *Il Ponte a Santa Trinita*, di Carlo L. Raggiante, Firenze, 1948, editore Vallecchi: da pag. 54 alla fine del saggio e l'appendice *La ricostruzione del centro di Firenze*, a pag. 107.

(7) Vedi *Ricostruire Firenze* di Luigi Piccinato, in «Metrona» n. 16, Roma, 1947. Contiene un'analisi critica dei progetti premiati ed uno studio del problema generale.

(8) Vedi *Commento ai progetti per la ricostruzione delle zone intorno al Ponte Vecchio* di R. Davoli, in «Rivista italiana d'Igiene», anno VII, 1947.

Opinioni e proposte per la ricostruzione

rassegna di articoli da riviste e quotidiani - 1945 - 1946

a cura di Edoardo Detti

Bernardo Berenson Come ricostruire Firenze demolita in "Il Ponte", n. 1, Firenze, 1945.

...Tenendo presenti queste tre categorie — l'architettonico, il pittorico e il bizzarro — non troveremo molta difficoltà a decidere ciò che si deve fare ai quartieri fiorentini distrutti dalla « Wehrmacht ».

Anzitutto bisogna decidere se vogliamo restaurarli o abbattere il terreno a nuove costruzioni. Nell'ultimo caso non c'è niente da dire se non che osterebbe meno di lasciare le rovine al loro avvenire romantico e trasferire il centro della città dall'Arno alla pianura. Se invece noi amiamo Firenze come un organismo storico che si è tramandato a traverso i secoli, come una configurazione di forme e di profili che è rimasta singolarmente intatta nonostante le trasformazioni a cui sono soggette le dimore degli uomini, allora essi vanno ricostruiti al modo che fu detto del Campanile di San Marco, « dove erano e come erano ».

Si può avanzare l'obiezione che restaurare un complesso come la Firenze di Piazza Santa Maria e di ciò che giaceva tra il Ponte Vecchio e il Ponte Santa Trinita, non è un problema così semplice come la ricostruzione del Campanile veneziano. Quest'ultimo presenta un problema ultra-razionale di ricostruzione architettonica, l'altro invece è il problema di riprodurre il pittorico, di usare la pietra, il legno, il ferro, la calce e l'imbiancatura per dipingere su grandezza naturale quadri come quelli di Francesco Guardi.

Pure, se lo si vuol fare, si può. C'è una quantità di disegni, stampe, incisioni, fotografie, acquarelli ed altri documenti visivi che possono servire allo scopo. Tutto ciò che si richiede è la buona volontà, la ferma decisione di eseguirlo.

Non mancano altri progetti. Spero che non ritorni quello che imperversava qualche tempo fa. Esso soprattutt

nella scia di quel ciclone di vandalismo che abbatté le mura della città e travolse il Mercato Vecchio, allorché molti sostenevano che si dovesse demolire il Ponte Vecchio, e sostituire con un piatto e comodo ponte moderno per soddisfare le esigenze del traffico odierno. Inoltre proponevano di spazzar via il cumeo di edifici tra i ponti e San Felice in Piazza per trasformare lo spazio libero in un giardino pubblico con il consueto accompagnamento di erba secca, gerani clorotici, palme tisiche e insieme panchine e lampioni verniciati di verde, ecc.

Il pericolo oggi è che qualcuno possa proporre di sgomberare le rovine sull'Arno tra i due ponti ed esporre permanentemente alla pubblica vista il lato di Borgo San Jacopo che è rimasto illeso dalle mine naziste.

Contro questo progetto faccio serie obiezioni. In primo luogo, questa fronte è troppo severamente, troppo cupamente medievale per star di rimpetto, attraverso il fiume, a un'altra faccia di carattere così misto e nell'insieme di aspetto così galantemente settecentesco. Il contrasto sarebbe troppo violento. Questo naturalmente soltanto se la parte demolita del Lungarno Acciaioli venga ricostruita come era o in uno stile più moderno.

Resta ancora una ragione ancor più forte per respingere ogni proposta eccetto quella di ricostruzione integrale. E che per secoli quando si pronunciava o si leggeva il nome « Firenze », l'immagine visiva che prima balenava alla mente era quella del Ponte Vecchio e del lato opposto dell'Arno come lo si vedeva passeggiando per il Lungarno Acciaioli.

Seguivano, pensandoci su, altre immagini, ma come estensioni e come particolari: il Duomo, il Battistero, Piazza della Signoria, questa o quella chiesa

o piazza o palazzo. Esse completavano e riempivano ma non alteravano la prima spontanea evocazione. Se non la si ricostruisce, si verrebbe a sostituire l'immagine mnemonica della Firenze che noi e che i nostri predecessori hanno conosciuto per generazioni con qualcosa che rompe così violentemente la tradizione, che a prima vista non si riconoscerebbe più l'identità e saremmo costretti a ricostruirla rimettendo insieme questo o quel frammento di ricordo visivo. Ciò può lasciare indifferente l'abitante utilitario, ma non il cittadino a cui è noto il passato della sua città, è consiente di ciò che il suo aspetto tradizionale significa per lui. Un'importanza ancor maggiore acquista per il forestiero che, appunto perché non ha con il luogo alcun rapporto di vita pratica quotidiana, può contemplarlo come un'emanaazione di pura bellezza, che esprime il gusto di un popolo più sensibile artisticamente di alcun altro popolo che l'Europa abbia conosciuto negli ultimi duemila anni.

Sento obiezioni economiche ed edilizie alla ricostruzione integrale dell'Oltarno. Non starò a discuterle perché mi sembra che si potrebbero superare con un po' di buona volontà. Dovrebbe essere possibile ad ogni proprietario di fare quello che vuole nell'interno della casa, e disporre i vani e le sale secondo il suo gusto e la sua convenienza e di introdurre tutti i perfezionamenti moderni.

Questo è stato fatto in tutta l'Europa ad edifici che non hanno alterato il loro aspetto esteriore; eppure, come so per esserci stato, sono stati resi altrettanto abitabili quanto qualunque casa di recente costruzione.

Tanto basti per l'Oltarno. Suggerirei di fare lo stesso per Piazza Santa Maria e per le parti rovinate di Via dei Bardi e del Lungarno Acciaioli. Ciò che

giace dietro ad essi e non fa parte di quella spontanea evocazione di cui si è detto, si può trattare secondo il valore posseduto da ogni edificio, o gruppo di edifici, per il suo carattere pittorico o la sua bellezza architettonica. Io eviterei rigorosamente ogni demolizione che metterebbe allo scoperto delle torri isolate che tutt'al più sarebbero soltanto delle curiosità.

La nostra Firenze, la Firenze del pieno Rinascimento, Barocco e Settecento, è tutto fuorché una curiosità. Le numerose torri che come altre città essa possedeva nel medioevo vennero, con poche eccezioni, incorporate in costruzioni di altezza relativamente uniforme, in modo da perdere non soltanto la loro prominenza ma anche la loro identità. Isolare ora questa o quella, e in tal modo attirare l'attenzione su di essa, sarebbe introdurre una nota stridente come quella di un edificio puramente utilitario, una « machine à vivre » o un ufficio stile novecento.

La Firenze che noi conosciamo come opera d'arte rimarrebbe un frammento senza il Ponte a Santa Trinita. Certo vi sono delle difficoltà a ricostruire una struttura di curve così sottili, di modellato così delicato, di patina così eburnea. Anche qui credo di poter affermare che si tratta di una questione di buona volontà e di pazienza.

Da principio, e per alcuni anni, esso non potrà soddisfare l'esigenza della perfezione. Avrà un aspetto un po' crudo, e le curve sembreranno troppe geometriche. Ma questo è l'aspetto di ogni struttura prima che il tempo abbia levigato e deterso le sue asperità e smussato la rigidezza dei suoi contorni. Chi ha la mania del perfetto non tiene conto di questo e quindi si oppone ad ogni tentativo di ricostruzione. In tal modo fa il gioco di coloro che preferiscono l'interamente nuovo....

Ranuccio Bianchi Bandinelli

Come non ricostruire Firenze

in "Il Ponte", n. 2, Firenze, maggio 1945.

... Maestro di metodo, il Berenson premette alla sua tesi una distinzione dei concetti e dei termini di « pittresco », « architettonico » e « bizzarro », che io do come accettata, e prevede ogni obiezione contro la difficoltà materiale di una integrale ricostruzione. Ma, stabilito che il genere di bellezza distrutta in Firenze apparteneva al « pittresco » (se si eccettua il Ponte Santa Trinita, che apparteneva all'« architettonico » e del quale sarà da fare discorso a parte), non vedo che ne risulti logica necessità del ripristino; tutt'altro. Perché, come è vero che il pittresco è ciò « che l'uomo costruisce per un impulso istintivo », che nasce e si compone nel corso degli anni casualmente e « senza alcun preordinato intento architettonico », estremamente falso sarebbe il ricostruire a freddo, a tavolino, questo organismo vivente, che si era formato con lento moto spontaneo.

... Il Berenson afferma la necessità di ricostruire per un atto di amore.... Ma nella sua affermazione che, pensando a Firenze, si affacciano subito alla mente le visioni pittoriche dei Lungarni e poi, in secondo tempo, altre immagini di bellezza architettonica, è implicita una grave ammissione: quella che alla mentalità della maggior parte degli uomini, il pittresco è assai più accessibile che non il bello artistico, come ha del resto dimostrato anche la preferenza che i nazisti hanno dato al Ponte Vecchio piuttosto che a quello di Santa Trinita, nel salvare. E qui il discorso potrebbe divenire lungo e spinoso, volgendosi non solo a discutere se si deve dar la preferenza al gusto dei più o al

giudizio degli uomini che hanno particolare competenza in materia d'arte; ma addirittura contrapponendo due mentalità, due modi di vita, uno « romanesco » e uno « classico ». E in ciò si troverebbe la risposta essenziale al movente delle due opposte posizioni. Quell'amore per l'intatta visione di Firenze antica, che anche io sento vivissimo, non avrebbe mai permesso la volontaria manomissione di quell'organismo. Ma ormai intatto non è più, ormai esso più non esiste, e piuttosto che una verginità artificiale e chirurgica, noi preferiamo offrire una delusione a coloro che cercheranno ancora, e non ritroveranno, le immagini diffuse dai manifesti delle Compagnie di viaggio o serbate nel loro ricordo, e costringerli ad imparare una nuova bellezza.

Perchè infatti la ricchezza artistica di questo popolo il « più sensibile artisticamente che l'Europa abbia conosciuto negli ultimi duemila anni » è tanta, che ogni bellezza distrutta ne scopre una nuova.

... In sede teorica, sia che si voglia considerare l'arte solo come espressione di personalità individuali, sia che si voglia considerarla come espressione di una società determinata nel tempo e nello spazio, ogni ripristino è condannabile come ripugnante all'estetica, perchè imitazione di posizioni spirituali irripetibili, oltre che, come ogni falso, contrario al senso morale. Nessuno di noi avrebbe il diritto di distruggere un dipinto di un grande Maestro; ma nessuno ha neppure il diritto di rifarlo. Così, Firenze non ha, è vero, il diritto di mutare il proprio volto; ma ha il dovere di non rifarselo di cartapesta.....

non « apparente » in quanto non è mai possibile distruggere quelli che sono gli elementi costitutivi i quali finiscono sempre per rinascere da sé. Perchè tali punti abbiano a dirsi elementi costitutivi, la spiegazione è semplice. L'uno, il Ponte a Santa Trinita, è il « tutto fatto », il tutto compiuto e tornito e assetto il quale concorre per ogni dove qui in Firenze e giunto sull'Arno valica dalle due rive e salda la sua continuità. E l'altro, quella fila di case, è il suo opposto naturale, il « tutto da fare », il quale in maniera si autorevole e lievitante presiede per tutta la Toscana e dispone a ciò che è stato e anche a ciò che sarà compiuto.

E potrebbero queste sembrare viste, vane parole. Ma sono invece un paesaggio, questo nostro. E anche di più, una condizione sociale. E ove si obblittasse che tali elementi vivono anche in altre parti della città, si può rispondere che mai essi vivono come qui con tanto disinteresse e dentro l'anello di un si forte distacco, come se

fossero emanazioni, e per cui questa deve considerarsi come la nostra area. E va difesa. E inoltre poi, bisognerà pur dire che tutta questa ricostruzione non potrà chiamarsi se non restauro.

... E costruire di nuovo. Naturalmente. Perchè tocca certo a mani nuove esprire, collegare, inventare secondo le esigenze di un oggi la considerazione del quale spetta sempre alle mani dell'uomo d'oggi. È naturale quindi che vi sia questa vittoria del nostro tempo. Ma dopo tanti discorsi cosa questa potrà dire se non bellezza, cioè capacità di assolvere una missione, rispondere a tutti i quesiti che vengono posti dall'interpretata natura e funzione del luogo?

... Perchè, sarà utile dirlo, il brutto che sorge non sarà poi colpa di chi lo immagina ma di chi lo prosegue. E già in Firenze si vedono i primi segni di questa insufficiente capacità di orientarsi su quello che sia bellezza.....

Roberto Papini

Il referendum sulla ricostruzione di Firenze

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 15 settembre 1946.

... Firenze ha bisogno che il, fra Palazzo Vecchio e Palazzo Pitti, siano restituiti ai commercianti ed agli artigiani i loro ambienti, fra casa e bottega, si da ricostruire una fisionomia da vari secoli consacrata. È un problema di plastica facciale, non di alta chirurgia.

Ridotto alle sue reali proporzioni, il problema della ricostruzione della parte oltraggiata di Firenze è affidato essenzialmente all'urbanistica in quanto si commette con la viabilità, coi singoli punti di vista, coi limiti dei volumi da ricostruire, con l'accordo necessario fra vecchio e nuovo. Una volta dettate tali norme e prescritti tali limiti, si tratta di rifare le case con lo stesso scopo e la stessa umiltà che avevano quelle saltate in aria. La casa non ha stile; non è né vecchia né nuova; non disturba né Vitruvio né lo Corbusier; non è né rivoluzionaria né conservatrice; non pretende d'iniziare un'era nuova e non s'adatta a copiare quelle antiche; è un discorso piano e persuasivo, non un'orazione elo-

quente e rimbombante; fatto quotidiano e non solennità centenaria. Proprio in ciò è la sua funzione e il suo fascino.

Urbanistica ed architettura han dunque da considerare bene il carattere di Firenze o della Toscana tutta: carattere d'intelligenza e di misura, di parsimonia e di risparmio, ugualmente lontano dalla gretteria e dalla megalomania, ma, se mai, più tirato che spenderesco. E così che la Toscana, tutt'altro che ricca, è divenuta la più « signora » delle regioni d'Italia. Quando dimenticò questo suo carattere tradi sé stessa, come si vede a Firenze in Piazza Vittorio Emanuele e sue adiacenze.

... Partendo da una tale comprensione gli architetti possono domani dare alla Firenze straziata un volto molto migliore di quello che aveva, senza rinunciare ad esser nuovi, senza dire insolenze agli antichi. È questione di gusto e di misura: è questione di saggezza e d'umiltà.

Roberto Papi

La sorte di Firenze sta per decidersi

in "La Nuova Città", n. 4-5, aprile 1946, Firenze.

... Si può dirlo, tutta l'eredità plastica e quindi morale di questa nostra Firenze si stende su questa pagina, in questo paesaggio che si riflette in quest'angolo dell'Arno. Essa si concentra infatti nei due punti

che sono l'uno il Ponte a Santa Trinita, l'altro quella fila di case che sorgono dall'acqua. Questo possiamo dirlo, a Firenze. Ambedue tali punti sono stati distrutti, ma la distruzione non deve chiamarsi se

Carlo L. Ragghianti

Urbanistica medioevale e urbanistica d'oggi

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 22 settembre 1946.

... La ricostruzione del centro di Firenze è un problema di impostazione urbanistica esatta, o sbagliata. Gli estetismi o i sentimentalismi verso il « vecchio » od il « nuovo » sono fuili, ed anzi oscurano anziché chiarire la questione, perché sono ad essa del tutto irrelativi.

Riassumo alcuni degli elementi che caratterizzano una impostazione buona: si badi, obiettivamente buona, e non personalmente opinabile, dal punto di vista urbanistico.

Quale funzione ha, nella complessa vita della città, l'antico centro di Firenze che si deve rinnovare? È zona residenziale, zona di uffici pubblici e pubblici servizi, zona di smistamento del traffico urbano o periferico, zona di riposo! Evidentemente no. Fin dalla trasformazione comunale della città, il centro di Firenze è stato caratterizzato da una funzione commerciale, di commercio minuto e di botteghe artigiane d'ogni specie, di mostra e mercato permanente, di centro d'affari e di borsa, di uffici e relativi servizi. Per Santa Maria, Via Guicciardini e la zona circostante erano, come è stato giustamente detto, il « Ponte di Galata » della città, qualcosa di analogo alle orientali « mercerie » di Venezia. E per questa funzione che anche il Ponte Vecchio divenne una prosecuzione delle strade commerciali afferenti, e si caricò di botteghe e di uffici anch'esso. E per la permanenza di questa funzione che la trasformazione medievale ne rispettò il carattere, rinnovando ab illis come zona di uffici pubblici (anche con la distruzione di S. Piero a Scheraggio) quella adiacente al Palazzo Vecchio.

La funzione commerciale della zona trova rispondenza anche nelle presenti condizioni ed esigenze sociali ed economiche della città (e non dimentichiamo le implicazioni turistiche, così importanti), oppure no? Possiamo pensare di spostare questa funzione in qualunque altra parte della città, senza prevedere nel contempo un'alterazione generale del carattere e della vita cittadina?

... Tralasciando altre considerazioni, che pur sarebbero ne-

cessario, basti aggiungere che proprio in questi elementi si deve cercare e si può trovare la soluzione del carattere architettonico della zona distrutta.

L'architettura (o urbanistica che si dice) non è arte di superficiale decorazione, di incongruo rivestimento. L'architettura significa creazione integrale di pianta, alzato e facciata, risoluzione in visione artistica di un complesso fondo di esigenze umane.

L'architettura e l'urbanistica medievali non erano inferiori (come volgarmente si crede) a quelle di altre epoche storiche: esse risolsero infatti problemi che si ripresentano oggi quasi allo stesso modo alla coscienza moderna. La tortuosità delle strade, la loro strettezza, lo sviluppo interno dei fabbricati (con cortili, loggi, giardini, ecc.), la molteplicità e la tangenza delle visuali, rispondevano a criteri rigorosamente intenzionali, non erano il frutto di un casuale agglomerato « pittorico »: interpretavano spesso profondamente le esigenze di un tipo di vita sociale, la funzione di un quartiere o di una città.

Non bisogna restare al di fuori del problema, come si fa tanto con le nostalgie per la « patina » vecchia, quanto con le unilateralità passionali per il presunto « moderno ». Bisogna mettersi nel cuore del problema, essere criticamente obiettivi, ricostruire la realtà architettonica distrutta nelle sue ragioni profonde, ed intendere la perennità, o, comunque la validità ancora attuale, delle esigenze risolte dall'urbanistica medievale nella zona del Ponte Vecchio.

Vedendo così il problema dall'interno, in tutte le sue connessioni e articolazioni, se ne può veramente cavare un'impostazione valida, razionale, della ricostruzione: per modo che verranno conservati e magari avvalorati, sia nell'aspetto urbanistico, che in quello propriamente architettonico, i valori sostanziali del vecchio centro.

... Si vedrà agevolmente che la forma architettonica più rispondente all'antica e distrutta sarebbe quella che ne ripren-

desse dall'interno, da tutti i suoi intimi motivi, l'ispirazione. Non quella che presumesse di « riprodurre », ma quella che veracemente « intendesse ». È, per così dire, l'anima viva della zona, la sua vitalità quale l'abbiamo descritta, che sarà sola capace di determinare l'auten-

tico volto della zona, anche nella ricostruzione con altri mezzi.

... Dunque, vecchio e nuovo possono coesistere, ma a condizione che vi sia fra loro una profonda connessione interna, che è realizzata pur nella perfetta e assoluta autonomia formale delle nuove architetture...

Ugo Procacci

Difesa della città medioevale

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 6 ottobre 1946.

... Dunque ricostruire all'incirca sullo stesso tracciato e con le medesime masse architettoniche. Resta però l'ultimo e più grave punto: come costruire? A mio parere va subito esclusa una riedificazione in stile antico, che ci darrebbe, con le case in pietra forte, un quartiere medioevale da scenario cinematografico di cartone, indegno di Firenze: basti pensare per questo, a quel che è la casa di Dante! Ugualmente andrebbero esclusi edifici dello stile moderno cosiddetto razionale, poiché essi non potrebbero ambientarsi felicemente con la parte medioevale circostante e con il Ponte Vecchio. E allora? Alcuni mesi fa, quando si stava abbattendo

la protezione antiaerea della cappella Brancacci, guardavo, sui ponti, da vicino, il bellissimo insieme di caselli che fanno da sfondo alla scena della guarigione dello storpio di Masolino. Edifici senza un carattere particolare, che potrebbero essere di qualunque tempo, ma perfetti nelle proporzioni per l'armonia delle varie parti che li compongono. Costruzioni di tal tipo darebbero a mio parere la soluzione di tanto grave problema: semplici, senza pretese, ben proporzionate; si dovranno operare umilmente, non per mettere avanti la propria personalità, ma per legare in un armonico insieme il vecchio con il nuovo....

Giovanni Michelucci

Le sponde dell'Arno non debbono diventare un museo

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 27 ottobre 1946.

... Riassumendo e concludendo io penso: che la ricostruzione del centro fiorentino dovrà essere il risultato di una intelligente intesa di infinite personalità; che ogni preoccupazione di ordine stilistico e storico-ambientale darà sempre risultati pratici ed estetici negativi; che la vita caratterizza le singole zone urbane suggerendo nuove forme che, intuite e precise (e ciò è nelle possibilità spirituali dei popoli) rinnovano di tempo in tempo gli agglomerati urbani nella loro struttura interna ed esterna.

Continuando, io penso che il centro fiorentino da ricostruire non può subire una radicale modificazione nel traffico, a meno che non si vogliano demolire molte costruzioni dichiarate monumentali: ma esso richiede qualche allacciamento e perfezionamento che consentano di decongestionare e risanare la zona, e richiede la creazione di zone pedonali o « umane » dove l'uomo possa, a suo agio, passeggiare liberamente.

Inoltre il nuovo centro deve conquistare l'aria, la luce e il contatto col fiume, che per troppi secoli gli si erano nascosti.

... Sarebbe un assurdo, un errore imperdonabile riportare l'uomo stesso, per l'amore di un ambiente che non esiste più, nelle strade-trincee.

... Firenze è città particolarmente importante e non tollera, come suol dirsi, salti nel buio. Ma si consideri che la bellezza di questa città è il risultato urbanistico e architettonico di libere manifestazioni mai preoccupate di « intonarsi » al passato.

... Le sponde dell'Arno non debbono diventare un museo di gloriose memorie, ma un centro ricco di risorse per una nuova vita serena che dal ponte Vecchio scenda al fiume, salga a Boboli e ai viali e filtri seguendo Por S. Maria, verso il centro monumentale e quello commerciale....

Piero Bigongiari

Più architettura

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 27 ottobre 1946.

... Il fatto è che i fiorentini hanno paura, una tremenda paura. Dico i fiorentini, ma tutti noi moderni quando non facciamo qualcosa che abbia il senso tecnico della macchina e dell'ordigno, qualcosa che anche prima è stato fatto, tutti abbiamo paura. La nostra originalità è nella procarità delle forme che tecnicamente si superano; e pare che questo ci tolga la voglia dell'architettura, che è moto continuo di forme, e invenzione in quanto obiettivazione di stati di fatto positivi. L'architettura è condizionata in partenza da pure necessità pratiche; è condizionata, diciamo «in arrivo», da pure necessità creative. Le quali altro non sono che il capovolgimento della pratica, la sua messa in opera nel campo delle idee. In questo l'architettura è umana, fatta dall'uomo, supera la natura. Ora sì, noi abbiamo paura, abbiamo paura di questa seconda parte, che è poi un secondo stadio della prima; perché siamo rimasti scottati da un malinteso che ha fatto tanti guasti, perché abbiamo creduto creazione quello che era arbitrio e esornazione. Quante città italiane sono state detururate da quest'idea minorata, che ci ha afflitto, dell'architettura! Ma creazione è responsabilità diretta, sul fatto.

Un vero architetto non può guastare, perché l'architettura non guasta così come non rimedia. Oggi l'urbanistica è in primo piano come lo stadio critico dell'architettura, oppure non si può affidare ogni responsabilità all'urbanistica, occorrono gli incidenti determinanti dell'architettura.

Qui Firenze deve ritrovare la sua luce familiare, ma non abbassarsi, non perdere in capo volutamente mortificante il suo altissimo stile. La sua architettura è sotto la terra, bisogna aprire questa terra e tirarla fuori, lasciare che quell'architettura cresca naturalmente; non risolvere accomodando. Occorre architettura e ancora architettura, cioè audacia e novità, gli unici modi per legare il vecchio col nuovo, anzi per far sì che quella zona non diventi un rammento, e noi fiorentini si debba camminare da qui in avanti con un vestito rattoppato. (C'è per esempio il pericolo che il Ponte Vecchio diventi l'elemento unicamente determinante, invece di essere messo anch'esso al servizio della soluzione totale della zona). Proprio le soluzioni nuove, ma impieite al senso della città, salvano quello che c'era e non ne rendono malinconico il ricordo: per cui il ricordo non è un ricordo, ma un punto di partenza....

unitario, tale che intenda e risolva il complesso di esigenze che legano in un unico quadro organico e funzionale tutto un settore della città, che è ben più vasto della zona distrutta, e che non rispondeva per certo nel modo migliore possibile alla sua destinazione.

Poiché il problema è inquadrato da una serie di determinazioni e di condizioni di vario carattere, già analizzate, la Commissione raccomanda il più vivamente possibile al Comune ed ai Redattori del piano definitivo una costante ed intima collaborazione per quanto riguarda anche i dati economici, giuridici ed igienico-sanitari del problema, affinché non rimangano dubbi sulla possibilità di realizzare con speditezza il piano stesso. Raccomanda altresì ai Redattori del piano che il progetto esecutivo abbia un carattere tale da costituire un incentivo alla ricostruzione.

E così, in tema di frazionamento edilizio, si tenga conto che questo, unito all'aumento delle utilità e perciò del valore economico che moderni sistemi costruttivi possono assicurare, sarebbe un elemento favorevole anche riguardo all'aspetto urbanistico ed architettonico di alcuni settori della zona distrutta.

Un largo intervento del Comune sarà necessario nell'affrontare le opere di risanamento le quali, esercitandosi soprattutto in Oltrarno, in zone povere e non valorizzate, dovranno essere finanziati dagli Enti pubblici. Ciò posto, e riferendosi anche alle numerose osservazioni e indicazioni contenute nella presente relazione, che delineano chiaramente il pensiero della Commissione quale si è formato dallo studio obiettivo del problema, questa ritiene di dover rilevare che riguardo ai volumi edilizi saranno da tener presenti le soluzioni, sia pure

mosse nei profili, ma guidate e sorrette da una visione organica e unitaria dell'insieme, visione che tenga conto adeguato delle relazioni con l'ambiente sopravvissuto.

Il carattere delle strade di questa parte della città non è dato tanto da una casuale frammentazione e dispersione di volumi e di masse, quanto piuttosto da una certa continuità dei profili (da non confondere con una meccanica o accademica simmetria), interrotta da singolari episodi ancora superstizi.

Principale elemento di interruzione episodica di tutta la zona è il fiume, col suoi Lungarni e con le connessioni panoramiche che entrano decisamente nel quadro complessivo. Altre sono date dalla Loggia del Mercato Nuovo, dalla piazzetta di S. Stefano, dalla piazza di S. Felicita e dalla piazza Pitti; altre più all'interno dei quartieri; altre infine dalla cornice più ampia costituita dal Duomo e dalla sua Cupola in vista, dal Palazzo Vecchio con la sua Torre, da Orsanmichele, ecc.

In condizioni d'ambiente già così drammatiche e varie sarebbe pericolosa ogni indulgenza, sia al cosiddetto «pittoresco» che creasse ulteriori e fitte diversioni episodiche con l'effetto di posticce scenografie, sia all'intrusione violenta di massicci blocchi di fabbricati che ripetessero l'errore della piazza Vittorio Emanuele e delle sue adiacenze. Mentre una vigile sensibilità per l'andamento delle strade, per l'impostazione stessa del problema viario, per la disposizione dei volumi edili, per la determinazione dei loro profili in connessione ai sussulti dati ambientali, potrà urbanisticamente risolvere le difficoltà certamente notevoli, e ridare al Centro di Firenze, insieme con la sua antica funzione, un volto rispondente e degno.

Armando Melis

Il parere di un architetto

in "La Nazione del Popolo", Firenze, 29 settembre 1946.

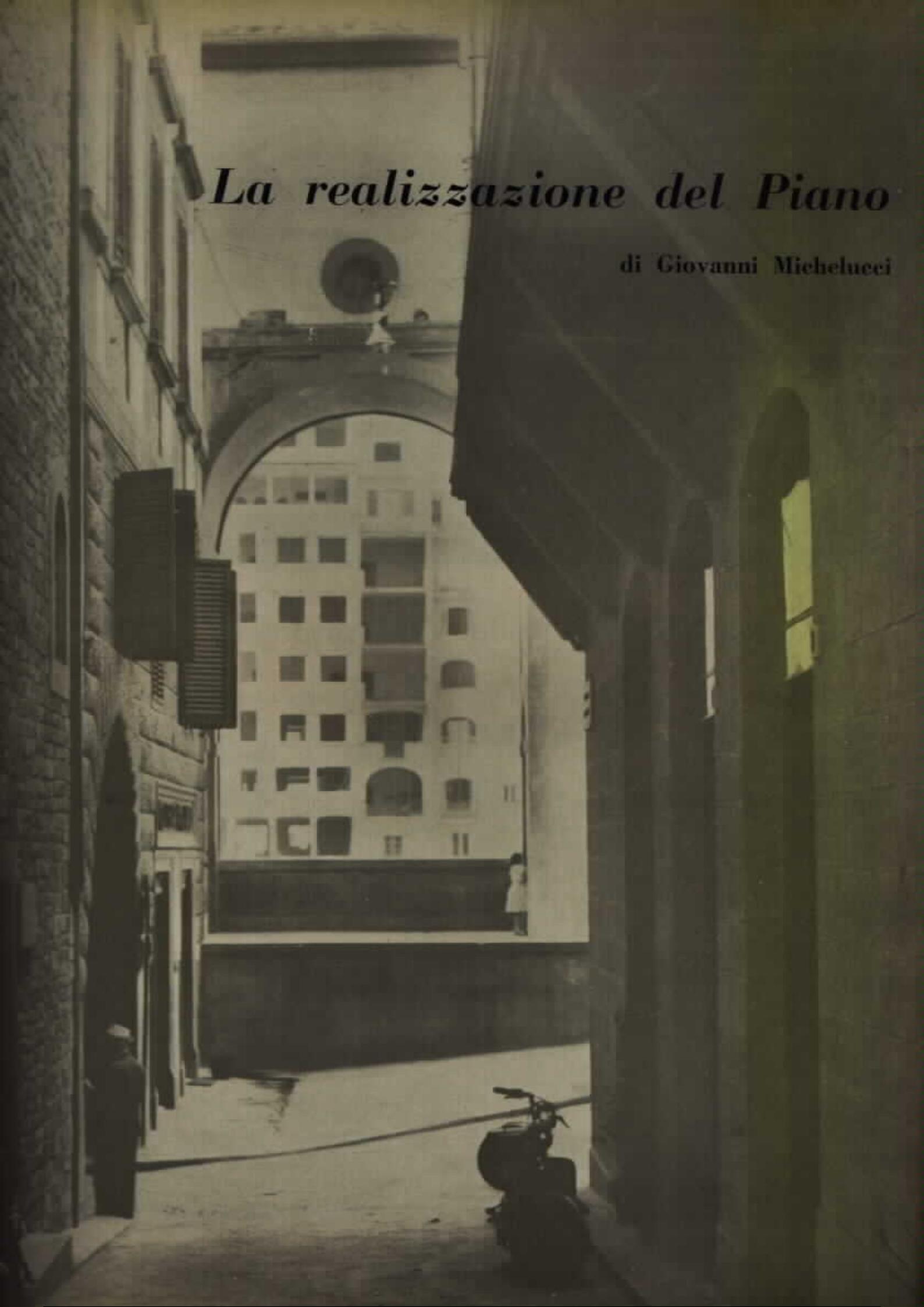
... Riteniamo che la ricostruzione del centro di Firenze non potrà essere opera di un architetto urbanista, sia pure di genio, sarà opera della città tutta, dei suoi amministratori e dei suoi uomini migliori, dei suoi costruttori, del suo

gusto, della sua misura e della sua vitalità.

L'architetto urbanista si limita oggi a dare i presupposti chiari e correttamente concepiti perché questa opera collettiva possa sbocciare in una nuova bellezza.

La realizzazione del Piano

di Giovanni Michelucci





La realizzazione: ambizioni e compromessi

Non vi sarebbe ragione di insistere ancora sulla ricostruzione del centro, ma ci interessa esprimere brevemente un parere che non è pienamente concordante con alcune considerazioni fatte dall'architetto Detti nell'articolo che precede. A noi sembra che facendo un confronto fra i progetti presentati al concorso, quello «definitivo» e la ricostruzione in parte realizzata e in parte in via di realizzazione, si possa dimostrare un graduale impoverimento di soluzioni.

I progetti del Concorso ponevano in evidenza alcune idee episodiche assai interessanti (come la strada sopraelevata in Por Santa Maria, i vari affacciamenti sull'Arno, il largo in Borgo S. Jacopo) che disperero in gran parte nel piano del Comune o su indicazione della Commissione giudicatrice o per le critiche della stampa.

Anche le residue idee particolari, che conservava il piano «definitivo» del Comune, stanno scomparrendo nella realizzazione, il cui clima è tale da fare ancor più convinti i fautori della ricostruzione in stile che il Berenson aveva ragione quando proponeva di ricostruire le facciate distrutte e lasciare che dietro questi paraventi la proprietà privata arrangiasse gli ambienti.

Volendosi limitare a considerare quello che è stato realizzato si può affermare che l'urbanistica non può essere chiamata in causa per questo centro ricostruito. Si tratta infatti di una banale ricostruzione piena di difetti funzionali, tecnici, igienici, economici.

La mancanza di un'idea direttrice a cui tutto sia subordinato (e che doveva essere conseguente ad attuali, precise funzioni vitali delle zone) fa appunto escludere che questo parso dell'intelligenza e della sensibilità fiorentina possa avere una qualche relazione con l'urbanistica, la quale entra in causa quando un nuovo nucleo edilizio, che s'inserisce in un ambiente antico o che si aggiunga a uno nuovo, rappresenta appunto un'integrazione del complesso esistente; quando la sua tessitura è tale da farlo avvertire, una volta realizzato, come indispensabile al complesso stesso per il senso nuovo e le nuove caratteristiche di cui esso lo ha arricchito. Per limitarci a quanto si è detto precedentemente e ad esempi già citati, basta pensare a quei centri medioevali come S. Maria Novella o S. Croce che si venivano via via costituendo in Firenze fuori del nucleo urbano e che dettero alla città una fisionomia tutta nuova e una nuova possibilità di espansione.



Fig. 114. - Fronte sull'Arno degli edifici a monte e a valle del Ponte Vecchio. Sono visibili le distruzioni causate dalla guerra sul Lungarno Acciaiuoli, in Borgo S. Jacopo ed in Via de' Bardi.

114

115 | 116

Fig. 115. - Il retro del ricostruito Palazzo Riccioli Pizzalotti ed il lato meridionale della nuova strada dietro Borgo S. Jacopo.

Fig. 116. - Paesale veduta della Borsa Merli da Via Vacchereccia.





↗ 117



↗ 118

119



120

Via de' Bardi

da fig. 117 e 118

La vecchia via de' Bardi trova, come in questi casi, una sua apertura: è una via armoniosa.



↗ 119



121

122



Nella parte ora ricostruita è negata qualsiasi possibilità di continuare questo discorso. I lati negativi di una tradizione, i suoi elementi dialettali, queste piccole strade, i sottopassaggi, gli «sporti» ed anche i rivestimenti di pietra e le finestre troppo piccole mascherano con un triste orpello la tragica realtà del dominio della speculazione edilizia. Nella lotta senza quartiere per guadagnare qualche centimetro di spazio sul fronte della strada o in altezza, il costume contemporaneo riproduce spontaneamente i momenti peggiori dell'urbanistica medievale. I monumenti sono violentati con tutto il riguardo possibile, conforme alle premesse di una «ben intesa» ambientazione: un po' di finto bugnato non manca mai loro d'intorno.



3



127

*Via Por Santa Maria,
la strada delle ambizioni sbagliate*



129

128



129

Fig. 128. - Plastiche di un gruppo di edifici. Della galleria al primo piano, prevista dal progetto sedativo dell'apposita Commissione, rimane traccia in alcuni arretramenti.

V₅

S N

131	122	133
134	135	
136	137	



Da fig. 127 a fig. 137. - Via Pier Santa Maria.

Forse nessuna altra strada, come questa, dove le preoccupazioni architettoniche, di intonazione, di «conciliazione» fra «antico e moderno» sono state apparentemente così vive, rivelava tanta sconfortante mediocrità, un cattivo gusto da mostra mercato dell'artigianato trasferitosi nel centro di Firenze; in nessuna più che in questa si rileva un'assoluta innocenza urbanistica, l'assenza di qualsiasi intenzione. Così la strada non esiste per la città: ci si passa in fretta e sorridendo come attraverso una scena di cartone o di legno, fuggendo sul Ponte Vecchio o verso il centro.

L₈



Il Lungarno

Il Lungarno, elemento di collegamento fra gli episodi della città, è qui sbarrato. La strada è finita e non pare che vi sia da proseguire: qui comincia il dedalo delle stradine, dei vicoli, delle piazze-cortili, il caos dell'artificio architettonico, dell'urbanistica e dell'edilizia dialettale. La strada che inizia con lo sbarramento del Lungarno finisce col banale sottopassaggio del corridoio degli Uffizi.

La continuità urbanistica della città è rotta. Le nuove costruzioni costituiscono una frattura violenta con la città. Il collegamento con Borgo S. Jacopo e il Ponte Vecchio appare, a chi provenga dal Ponte alle Grazie inesistente e addirittura impossibile.

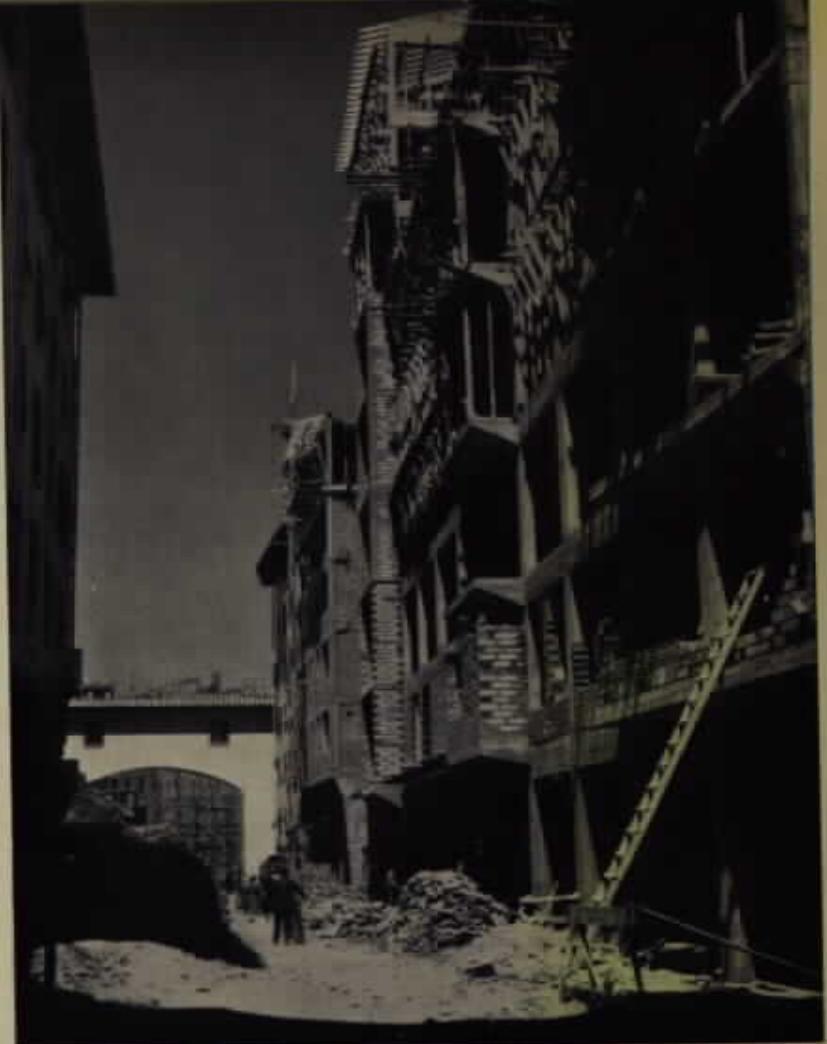
Qui l'urbanistica dichiara la sua insostenibilità e il suo fallimento.

138 | 140

139 | 141

Figg. 138-139. - Il retro di Via de' Bardi prima delle distruzioni e a ricostruzione avvenuta.

Figg. 140-141. - Due fasi della ricostruzione di Via de' Bardi.





Figg. 142-143. - La zona distrutta di Borgo S. Jacopo presso il Ponte Vecchio con in primo piano l'edificio in costruzione che inizia la nuova strada prevista dal piano.
Fig. 144 - Lo stesso edificio visto dal Ponte Vecchio.

142 143

144



(segue da pag. 72)

Inizia qui la nuova arteria presso Borgo S. Jacopo. Con questo edificio si inaugura la nuova struttura urbanistica d'Oltrarno.



In questi casi si può parlare di urbanistica e non, per citare un altro più recente esempio, a proposito della piazza Vittorio Emanuele che è un pozzo in cui stagna la vita della città, un centro statico ridotto logicamente a parcheggio di macchine.

Eppure non si può dire che per la realizzazione di Por Santa Maria sia mancato il controllo dei «competenti»; dai giudici della Commissione, ai professionisti, ai critici d'arte è stato dimostrato un interesse vivissimo per questa ricostruzione. Si aggiungano le Autorità dei Consigli Superiori e si avrà la dimostrazione che il piano è «responsabile», proposto, modificato, rielaborato, analizzato nei particolari decorativi e così via, da uomini di ogni campo della cultura.

La ricostruzione del centro di Firenze è l'espressione di quello che le varie teorie dell'ambientamento possano far raggiungere praticamente, è il succo di una scolastica concezione dell'architettura e dell'urbanistica: essa è, si voglia o no, il compromesso fatto muro, che rispecchia una situazione esistente prima negli spiriti che nell'edilizia.

Giovanni Michelucci

Il nuovo piano regolatore

di Leonardo Savioli





146

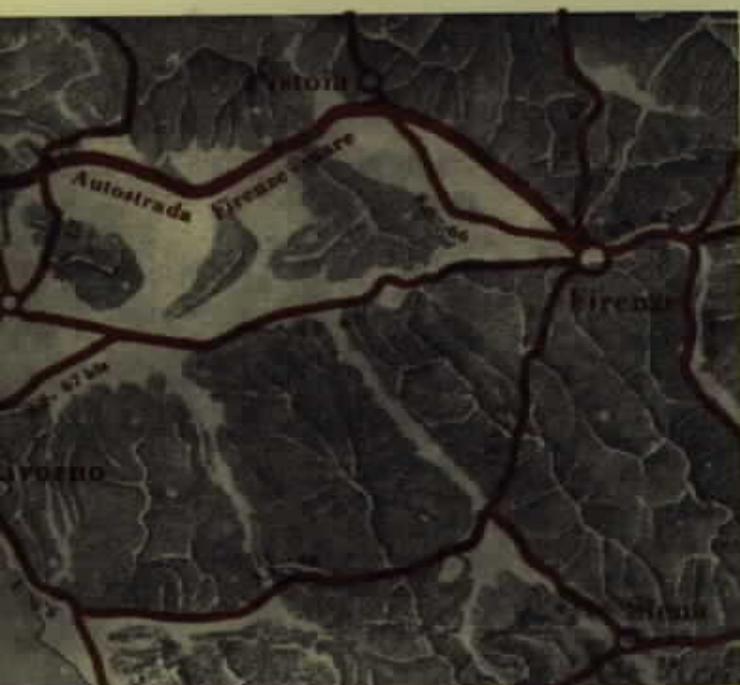


Fig. 147. - La rete delle strade di grande traffico attorno a Firenze.

Criteri e principî della redazione del piano

Nel marzo del 1949 l'Amministrazione Comunale, conscia dell'inefficienza del vecchio piano regolatore del 1915-24, decise di iniziare uno studio organico dei problemi urbani; per questo nominò un gruppo di cinque architetti, Bartoli, Detti, Pastorini, Sagrestani e Savioli, con l'incarico di redigere il nuovo piano regolatore in collaborazione con l'Ufficio tecnico comunale diretto dall'ing. Giuntoli. Fu nominata anche una Commissione numerosa composta di architetti, ingegneri, storici dell'arte, igienisti, ecc., con lo scopo di dare il proprio parere sulle varie soluzioni proposte. Architetti, Ufficio tecnico comunale e Commissione hanno lavorato in collaborazione per tutto lo svolgimento dei lavori che sono terminati nel giugno del 1951. Gli architetti si sono valsi naturalmente di tutte le indagini preliminari che erano state svolte dal Comune in precedenza e particolarmente di tutti quegli studi compiuti nel periodo anteguerra.

Il piano regolatore del 1915-24 fu studiato con una previsione di tempo di circa cinquanta anni; cioè le soluzioni previste avrebbero dovuto essere seguite fino al 1970 circa. Ma già dieci anni dopo la redazione del piano i nuovi problemi urbani resero inattuali quelle soluzioni che avrebbero dovuto essere valide dopo tanto tempo. In parte tali soluzioni si resero presto inattuali solo perché erano errate fino da principio, ma parte anche perché soprattutto



Figg. 146, a-b. « La città e le zone circostanti viste da sud. A sinistra in basso (146 a) l'inserimento delle ultime propaggini cittadine nella campagna, ai lati della Statale n. 67 per Pisa e Livorno lungo il nuovo tronco di raccordo della strada, a sulla sponda sinistra dell'Arno, di fronte al parco delle Cascine, chiaramente individuabile, il Piano regolatore prevede la costruzione di nuovi quartieri. Più in alto, a nord-ovest della città, lungo il tronco ferroviario Firenze-Bologna, si estende la zona industriale. Verso sud-est (146 b), ai piedi delle ultime propaggini delle colline fiorentine fin contro il percorso ferroviario della stazione terminale di S. Maria Novella, sono visibili i tracciati stradali del Poggi. E' evidente anche, da S. Maria del Fiore a Palazzo Vecchio, la traccia del lato orientale della "città quadrata" romana. »

giunsero nuove circostanze imprevedibili ad una distanza di tempo relativamente grande. L'errore di quel piano, come del resto della maggioranza dei piani regolatori del periodo anteguerra, fu anche nel criterio di valutazione circa la « durata ». Il piano fu compilato per intero dal 1915 al 1924 e doveva essere attuato in blocco per un periodo di cinquanta anni.

A questo criterio statico di impostazione che rende in partenza inattuabile il piano regolatore i progettisti hanno opposto un più vivo criterio dinamico che, se apparentemente sembra limitare o semplificare lo studio iniziale rispetto per esempio ai piani regolatori disegnati « in blocco », richiede un continuo lavoro nella fase esecutiva. I progettisti hanno subito compreso che non si doveva seguire il vecchio criterio del piano « a lunga scadenza », per così dire, che una volta approvato non ha che da essere realizzato; e che non si doveva seguire neppure il criterio più prudente di risolvere volta per volta i problemi contingenti.

Il nuovo piano regolatore doveva essere l'espressione più diretta di un programma vivo. Più che un « disegno », un complesso di vie o di zone da moltiplicarsi indeterminatamente per assicurarsi la validità nel tempo, si doveva individuare un « disegno » interno, un piano significativo sugli aspetti essenziali della vita cittadina. Individuato questo « piano », la stesura vera e propria del piano rego-

latore, almeno in un primo tempo, poteva limitarsi ad un tracciato di larga massima; un tracciato deciso e chiaro nelle sue linee essenziali, da definirsi più particolarmente nella sede di studio esecutivo.

Il nuovo piano regolatore rappresenta quindi solo un programma; e questo vuol essere un qualcosa di assai meno dei precedenti piani regolatori fiorentini ma anche un qualcosa di più fondamentale; un qualcosa di assai meno perché non precisa né impone allineamenti o particolari soluzioni, non fa alcuna anticipazione formale prima che ancora non vi si sia inserita la vita; un qualcosa di assai più fondamentale perché, partendo da una serie di premesse vive sui vari aspetti della vita cittadina, vuole assicurarsi non soltanto l'adesione ma anche la collaborazione viva delle soluzioni particolareggiate.

Il programma posto alla base del nuovo piano regolatore non vuole rappresentare nulla di contingente o di personale: i progettisti non volevano ripetere l'errore del piano Poggi che invece è l'immediato riflesso di una personalità e di un particolare provvisorio momento storico. Il programma è oggettivo, ed ha origine dall'indagine, dallo studio scientifico, dall'esame attento delle profonde trasformazioni della vita urbana. Le soluzioni del piano regolatore prevedono modifiche sostanziali nella struttura passata della città; tuttavia tali modifiche hanno tutti gli aspetti di un fenomeno naturale.

Il territorio intorno alla città

Le mutate condizioni di traffico e dei mezzi di trasporto, lo sviluppo sempre più crescente degli scambi commerciali, agricoli e degli interessi industriali e turistici tra la città ed i centri periferici hanno determinato un inscindibile legame tra Firenze ed il territorio circostante; per quanto questo attivo reciproco scambio tra città e regione nel nostro caso, cioè di Firenze e della Toscana, assuma un aspetto del tutto particolare assai più modesto ed equilibrato che non in altre regioni dove lo sviluppo dei centri industriali periferici è assai più pronunciato, tuttavia è chiaro che per seguire un criterio più ordinato e consequenziale si doveva fare precedere la redazione del piano regolatore da un più ampio studio di pianificazione regionale.

L'impossibilità di fare uno studio di così vasta portata non ha tuttavia indotto i progettisti a continuare ad impostare come per il passato il problema del piano regolatore limitatamente allo stretto perimetro del Comune ed a considerare la città come un organismo chiuso che attinge energia solo dall'«interno». I progettisti hanno per prima cosa posto l'osservazione su una regione comprendente i dodici Comuni confinanti con la città; di tale regione è stato fatto non uno studio vero e proprio di pianificazione territoriale, bensì una indagine di tutte quelle caratteristiche geografiche, paesistiche e delle attività industriali, commerciali e turistiche che potevano costituire la premessa viva per l'espansione della città verso l'esterno.

Che il nuovo piano regolatore tenga principalmente conto del territorio lo dimostra proprio una delle caratteristiche essenziali del piano stesso; la città da una struttura chiusa e concentrica inizia decisamente uno sviluppo aperto verso la regione circostante da cui attinge energia; con il nuovo piano regolatore ha origine una nuova struttura che ha tutta l'impronta del territorio e che si potrebbe appunto per questo definire «struttura territoriale».

Firenze è situata in una vasta pianura ove sono ubicati anche Prato e Pistoia, limitata a Nord dalle ultime pendici dell'Appennino e a Sud dalle propaggini del Monte Albano e delle colline del Chianti. La posizione di questa fertiliSSIMA pianura è tale da essere il naturale punto di confluenza di tutte le attività e dei traffici provenienti dalla pianura emiliana a Nord, dalla Romagna a Nord-Est, dall'alta valle dell'Arno a Sud-Est, dal Chianti a Sud, dalla pianura Empolese e la bassa valle dell'Arno a Ovest. Perciò a Firenze confluiscono ben sei linee di comunicazioni nazionali e quattro tronchi ferroviari nonché numerose strade provinciali di non piccolo interesse; da Nord confluisce la strada Bolognese (S.S. 65), da Nord-Est la ferrovia Faentina, da Est la strada Aretina (S.S. 69) e quindi la Forlivese (S.S. 67) nonché la ferrovia per Arezzo-Roma; da Sud la strada Senese (S.S. 2), da Ovest la strada Pisana (S.S. 67) e la ferrovia Pisana, e infine, da Nord-Ovest l'autostrada Firenze-mare, la via Pistoiese (S.S. 66) e la ferrovia per Prato e Pistoia. Di conseguenza si deve dire che, a causa della particolare posizione geografica della pianura ove è situata Firenze, le regioni che la circondano costituiscono con questa un complesso i cui interessi commerciali, agricoli, economici, sono strettamente legati fra loro; si deve però anche notare che la struttura geografica di questa pianura è così ben conchiusa dalla catena dei monti da costituire come una immensa conca; giacchè l'indagine territoriale si può facilmente limitare, almeno in un primo tempo, a questa regione così determinata.

Scendendo all'esame del territorio in immediato contatto con Firenze si nota subito che essendo la città ubicata all'estremo limite Sud-Est della pianura, si trova come

incuneata tra le colline che la circondano almeno per due terzi del suo perimetro e solo per un terzo è in contatto con la pianura ove sono situati altri importantissimi centri come Prato e Pistoia. E' evidente allora che il territorio che circonda Firenze esercita sulla città influenze sostanzialmente differenti.

I nuclei urbani distribuiti sulle colline intorno alla città non sono generalmente vasti e non costituiscono delle vere e proprie unità auto-sufficienti e con funzioni strettamente definite; anzi si deve dire che soprattutto nella zona collinare questi piccoli nuclei hanno tutto il carattere di centri satelliti la cui struttura fa parte della più vasta struttura cittadina. Non esiste alcuna soluzione di continuità tra città e periferia collinare; città, borgate satelliti, nuclei storici monumentali di interesse artistico e turistico, ville, parchi, campi costituiscono un unico complesso armonico inscindibile. Nonostante l'attrazione più forte della città sia rivolta verso la zona di pianura tuttavia gli interessi di Firenze verso la zona collinare sono vivissimi; è evidente allora che occorre valorizzare nella misura adeguata questo reciproco scambio e che necessita soprattutto impedire che la fabbricazione compatta invada le colline.

Il vasto territorio di pianura situato a Ovest della città ha naturalmente altre caratteristiche ed esercita un'influenza in modo ben più pronunciato. La ragione fondamentale che determina questa reciproca attrazione tra città e territorio è costituita dalle industrie. Il forte sviluppo industriale in alcuni particolari settori della pianura ha originato una situazione assai fluida e delicata. Le prime industrie si sono sviluppate verso Rifredi; con il piano regolatore del 1915-24 si è successivamente formato quel vasto complesso industriale a Sud-Ovest della ferrovia bolognese ed infine col tempo sono sorti sempre marginalmente alla ferrovia nuclei industriali a Castello, a Sesto, a Calenzano e verso Prato, determinando uno sviluppo prevalentemente a «nastro» nella direzione Nord-Ovest Sud-Est.

Per dare un'idea della prevalente distribuzione delle attività industriali in questa direzione riportiamo una tabella che riepiloga il numero, l'ubicazione ed il numero dei dipendenti delle industrie.

N. industrie	Località	N. dipendenti
29	S. M. Novella	1781
48	S. Croce	2717
44	Le Cure	2805
39	Rifredi	9250
21	S. Jacopino	1425
13	Vittoria	737
9	S. Spirito	640
63	Sesto	3024
8	Compiobbi	139
24	Lastra a Signa	62
39	Signa	758
21	Pontassieve	966
45	Calenzano	4000 circa
450	Prato	30.000 »

A fianco delle industrie sono sorte conseguentemente le abitazioni; Rifredi, Castello e Sesto si sono notevolmente ampliate formando oramai una sola zona residenziale che tende a svilupparsi nella direzione verso Prato. Firenze ha dunque una pronunciata tendenza naturale dello sviluppo industriale e residenziale che interessa il territorio comunale ma anche i Comuni di Sesto, Calenzano e Prato.



Fig. 148. - Distribuzione della popolazione (in rosso) e degli addetti all'industria (in nero), in Firenze e nelle località comprese entro i limiti del piano intercomunale. Nella rappresentazione: 1 mmq. = 400 abitanti o addetti.

Fig. 149. - Schema delle intensità di traffico nelle strade statali.

Ma oltre a questa particolare direzione in cui si manifestano sempre più vivi scambi tra città e territorio è chiaramente individuabile nella zona di pianura un'altra direttrice parallela all'Arno; la via pistoiese, l'accesso all'autostrada, l'aeroporto, i borghi di Peretola, Quaracchi, Brozzi e le nuove industrie costituiscono un complesso lineare che lega con i suoi interessi il territorio alla città che ha, a sua volta, in questa direzione una naturale tendenza di sviluppo.

Per tutte queste ragioni i progettisti hanno studiato il piano regolatore non limitatamente al territorio comunale ma entro una più vasta regione di circa 20 km. di raggio comprendente oltre il Comune di Firenze, i Comuni di Bagno e Ripoli, Calenzano, Campi, Fiesole, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Prato, Scandicci, Sesto, Signa e Vaglia.

Alcuni di questi Comuni sono stati conseguentemente invitati a redigere un piano regolatore in concomitanza alle direttive del piano regolatore comunale di Firenze.

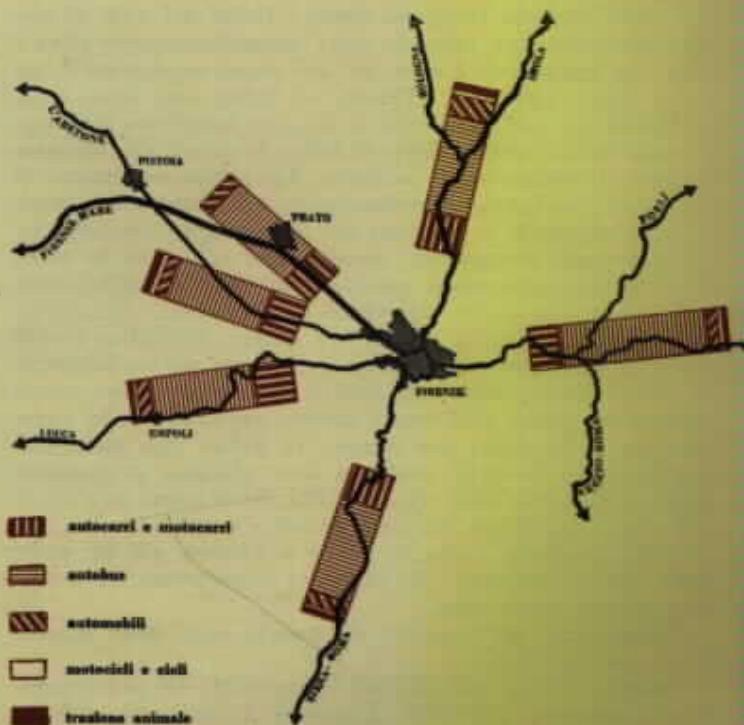




Fig. 150. - La città vista da piazzale Michelangiolo.

Il programma del piano regolatore

La struttura attuale di Firenze può considerarsi nelle sue linee di massima come suddivisa in tre vaste zone: una zona centrale compresa entro i limiti dei viali di circonvallazione; una seconda zona immediatamente oltre i viali che comprende i quartieri del piano regolatore Poggi e del piano regolatore 1915-24, ed infine una terza zona costituita da quel complesso di borgate satelliti e raggruppamenti nastriformi sviluppati lungo le strade che caratterizzano il territorio di periferia. La prima costituisce il « centro » con funzione commerciale, amministrativa, turistica, artigianale e residenziale insieme; la seconda ha carattere prevalentemente residenziale ed infine la terza ha funzione industriale, agricola, turistica e residenziale.

Tutto questo vasto organismo ha struttura concentrica a « macchia d'olio » si chè le due ultime zone oltre i viali di circonvallazione che si sono sviluppate particolarmente in questi ultimi cinquanta anni e che costituiscono ormai quasi i tre quarti dell'intero abitato gravitano sulla parte centrale della città; per quanto le prime due parti che costituiscono la città moderna non abbiano proporzioni gigantesche come altre città d'Italia, dove ormai non esiste più nessun equilibrio tra città nuova e vecchio nucleo, tra centro e periferia, tuttavia anche a Firenze già da molti anni questa tendenza allo sviluppo concentrato ha determinato una grave crisi.

Esaminiamo gli aspetti di questa crisi nelle singole parti ora descritte.

Quando il Poggi nel 1865 ed i progettisti del piano regolatore seguente nel 1924 disposero lo sviluppo urbano

ancora « intorno » al vecchio nucleo storico iniziando quel passivo fenomeno di accrescimento continuo dei nuovi quartieri, si suppose evidentemente che la vecchia città avrebbe potuto corrispondere sempre alla funzione di « centro ». Non vi fu neppure il dubbio se i nuclei monumentali sorti per le esigenze vitali di una volta potevano rispondere sempre alle nuove esigenze di « centro ».

Si suppose anche, disponendo i quartieri senza alcun criterio di azzonamento, che il problema del piano regolatore fosse quello di fare principalmente delle case, di prolungare le strade, di accrescere la città soltanto perché la « Città » era già fatta, era rappresentata dal vecchio centro. Questa rinuncia ad organizzare la nuova città secondo le esigenze proprie e la fiducia illimitata nella funzione sempre vitale del vecchio nucleo urbano, questa non equilibrata impostazione del rapporto fra città vecchia e città nuova, hanno finito col tempo per distruggere l'una e l'altra.

La vecchia città in molte zone non è più capace a sostenere il ruolo importante di « centro » di una così vasta compagnia edilizia; una accelerazione innaturale si manifesta quasi dovunque portando una grave alterazione nella gerarchia e nei valori delle funzioni urbane; il vecchio nucleo è divenuto solo un luogo geometrico, un baricentro più che un « centro » dove convergono forzatamente tutte le attività che non hanno avuto una più congrua organizzazione in periferia. I vecchi nuclei monumentali, di conseguenza, hanno perduto la loro primitiva funzione e si sono trasformati fatalmente in posteggi o in luoghi di smistamento del traffico.



Le attrezzature cittadine esistenti

○ Servizi municipali

▢ Amministraz. giudiziaria,
questura ecc.

■ Facoltà universitarie

▣ Scuole superiori, accademie

■ Scuole medie

▢ Scuole elementari

☒ Musei, gallerie

▣ Biblioteche

▲ Cinematografi

△ Teatri

✚ Centri ospedalieri

⊕ Ospedali

● Banche

○ Alberghi di I^a categoria

● Alberghi di II^a categoria

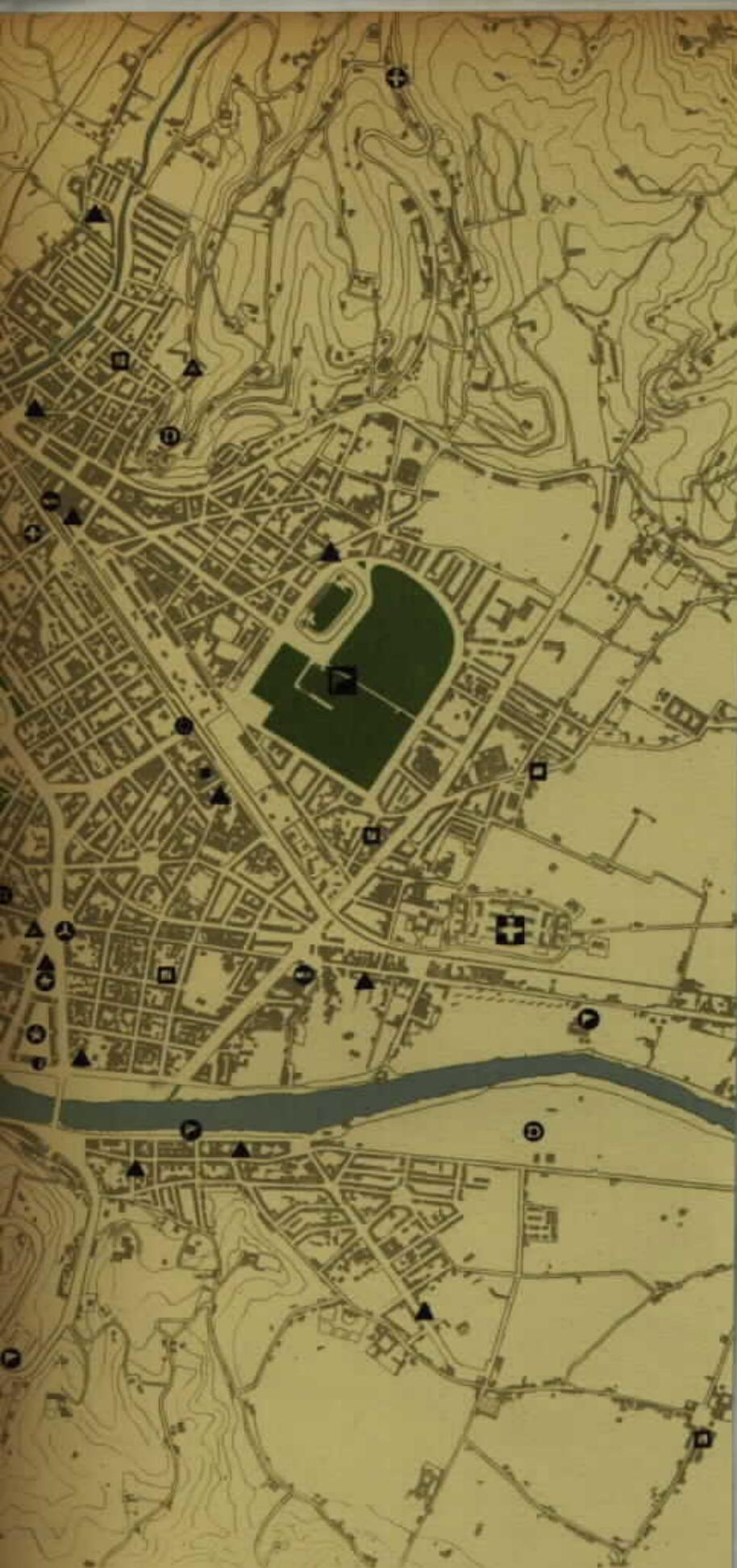
○ Mercati

▣ Mat

▢ Imp

▣ Com

○ Cam



● Stazione centrale

★ Centri militari

di depurazione

● Stazioni secondarie

○ Attrezzature militari

ertivi

● Stazioni autopullman

⊕ Carceri

● Rimanenze per trasporti

Distribuzione delle attrezzature pubbliche nel centro urbano

Rappresentazione nel rapporto 1 : 20.000

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".



Monumenti, ville e parchi in Firenze e nella zona circostante

Rappresentazione nel rapporto 1 : 40.000

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".

Il piano regolatore

Piazza della Signoria, il Piazzale degli Uffizi, la Piazza della repubblica, che era una volta il vecchio centro annuario, assolvono ora la funzione di posteggio pubblico; il centro religioso di Firenze, la Piazza del Duomo e S. Giovanni, hanno oggi funzione di spartitraffico; i Lungarni, sopra tutto quello della riva destra, una volta metà di passeggiate, sono delle piste per il traffico d'attraversamento Est-Ovest che non trova più congrua sede in altre vie; parchi e giardini monumentali pubblici o privati vengono soppressi per far posto a nuove costruzioni. In questa graduale forzata trasformazione i meravigliosi nuclei storici monumentali del vecchio centro appaiono ormai, non al turista o allo storico, ma al cittadino che ne dovrebbe giornalmente fruire, privi di un vivo significato.

Lo sviluppo a «macchia d'olio» ha determinato oltre che il congestionsamento del traffico, anche la saturazione completa di tutte o quasi tutte quelle poche aree libere rimaste nel nucleo centrale. In talune zone la fabbricazione è così intensa e l'indice di affollamento è così elevato che spesso si verificano sfavorevoli condizioni igieniche.

Tutta la città compresa entro i viali di circonvallazione, traversata in lungo e in largo dalle correnti di traffico e sottoposta a un innaturale fenomeno di accelerazione, ha perduto ogni differenziazione di struttura; in sostanza il quartiere, come tale, non esiste più; i nuclei delle piazze di S. Lorenzo, S. Maria Novella, S. Marco, S. Croce, disposti a corona intorno al più centrale nucleo cittadino rappresentato dalla direttrice Duomo-Palazzo Vecchio, non sono più centri differenziati a cui fa capo la vita residenziale del quartiere; piazze, larghi, incroci, strade sono ormai un unico grande centro. I soli quartieri popolari sulla riva sinistra dell'Arno, lambiti più che traversati dal traffico e ben delimitati dal fiume e dalle due colline di Bellosguardo e di Belvedere hanno conservato la struttura e la dimensione del quartiere. Si deve dire anzi che proprio quelle zone dove il moto centripeto ha potuto meno manifestarsi e dove esiste ancora una precisa dimensione ed un rapporto tra città e collina, più che le altre sulla riva destra, conservano ancora le caratteristiche dell'urbanistica di Firenze.

Nell'altra parte oltre i viali di circonvallazione è avvenuto in certo senso il fenomeno inverso: al contrario che nel vecchio centro la vita sembra ritardata semplicemente perché non vi si può inserire. Infatti le nuove zone che sono sorte in base alle direttive del piano Poggi e del piano 1915-24 sono una semplice somma di case ma non hanno alcuna struttura o organizzazione di quartiere autonomo e di conseguenza non hanno vita propria e gravitano sul vecchio centro. Infine nelle parti periferica i borghi satel-

liti ed i nuclei industriali con la loro attrazione determinano un principio di decentramento. Tuttavia tali nuclei che sono sorti casualmente, senza alcun criterio di organizzazione, non hanno alcuna autonomia e come gli altri quartieri più prossimi alla città, finiscono per gravare verso il centro cittadino.

A questa tendenza accentratrice di sviluppo il nuovo piano regolatore ha opposto tutto un programma di decentramento che tende a ristabilire un equilibrio tra le varie parti della città e che può sintetizzarsi nei seguenti punti:

1) Il nucleo della vecchia città non può illimitatamente corrispondere alle esigenze di «centro». Tutto l'aggregato urbano è già così vasto da non poter essere sufficientemente servito da un solo nucleo di «centro». Per questo occorre prevedere un graduale spostamento dei nuclei centrali più vitali a carattere amministrativo e commerciale in più zone della periferia verso la cintura dei viali di circonvallazione; la localizzazione di questi nuclei sarà fatta nei punti di incrocio tra la cintura dei viali e le direttive: radiali delle nuove espansioni sul territorio; una prima fase di questo decentramento potrà essere realizzata con la ubicazione del centro direzionale e amministrativo tra la via del Ponte alle Mosse e le Cascine al posto della vecchia sede delle Officine ferroviarie di Porta al Prato. Lo spostamento del centro verso i viali di circonvallazione migliorerà le condizioni di efficienza sia del centro che della periferia. Il vecchio nucleo potrà corrispondere ad una più modesta funzione di «centro» ed i complessi monumentali non più attraversati dalle correnti di traffico potranno assolvere meglio alla loro funzione; in periferia le zone industriali, prive di vita propria, si troveranno in più diretto contatto con nuclei vitali da cui possono attingere energie.

2) Alcuni quartieri centrali e particolarmente quelli di S. Croce, Uffizi e S. Spirito, raggiungono il limite massimo di addensamento ed una gran parte degli abitanti vive in case malsane. Occorre risanare tali quartieri e prevedere tempestivamente l'insediamento di una parte degli abitanti in nuove zone residenziali; in queste zone dovranno essere disposti tutti quei complessi di organizzazioni sociali che costituiscono un mezzo efficace per una più sostanziale rieducazione. Tutto il criterio di risanamento, che dovrà essere differentemente impostato a seconda delle caratteristiche dei quartieri, più che sulla demolizione e ricostruzione in loco si dovrà basare su un deciso programma di decentramento nella campagna.



Fig. 151. - Schema della viabilità interna e ingombri delle colline.

Fig. 152. - Direttori e intensità del traffico veicolare nell'anno 1949. Da "Criteri informativi sullo sviluppo della rete autostradale in funzione del piano regolatore" di Paolo Tinocelli.



3) Il traffico meccanizzato dovrà essere decisamente decentrato e convogliato alla periferia; nel vecchio centro cittadino saranno predisposte in prossimità dei nuclei monumentali ampie zone a traffico prevalentemente pedonale.

Poiché la vecchia cintura dei viali di circonvallazione non è più capace di corrispondere alle esigenze del traffico di attraversamento e di congiunzione interna è necessario costituire un sistema di più « anelli » ciascuno dei quali deve corrispondere a differenti specifiche funzioni.

Oltre a questo sistema anulare occorre prevedere un sistema anulare sovrapposto al precedente che assicuri l'efficienza delle penetrazioni e congiunzioni tra centro e periferia.

4) Tutto l'agglomerato urbano entro i limiti dell'espansione del piano 1915-24 ha raggiunto una dimensione già molto vasta; le distanze tra vecchio centro e periferia e tra le periferie opposte sono eccessive e perciò i rapporti reciproci tra le varie parti della città sono molto ostacolati o addirittura inesistenti. Occorre dare una « dimensione » definitiva a tutto l'aggregato urbano più strettamente cittadino. Inoltre le più recenti zone di espansione hanno già raggiunto quasi dovunque il piede delle colline.

Anche per questa ragione si rende necessario impedire ulteriori sviluppi della fabbricazione compatta in modo da salvaguardare la fascia collinare che fa corona alla città e che dovrebbe costituire un naturale limite di espansione.

5) Tutto il territorio circostante alla città con i suoi centri industriali, turistici, agricoli e residenziali, esercita una fortissima attrazione. Occorre perciò riorganizzare tali centri e predisporre nuove zone residenziali di espansione a carattere autonomo in mezzo alla campagna.

La struttura di queste zone di espansione dovrà assumere una forma articolata e sottile tale da stabilire un più vivo e continuo rapporto con la natura; la struttura delle zone residenziali dovrà comporsi con il paesaggio in modo da formare un complesso inscindibile. Le colline comprese entro il perimetro delle espansioni, i boschi, i campi, il fiume, dovranno essere altrettanti elementi vivi di questa nuova struttura territoriale.

6) Anche per quanto riguarda la ubicazione di impianti speciali, il piano regolatore prevede una politica di decentramento; in tal modo viene trasportato il mercato ortofrutticolo all'ingrosso dalla località di S. Ambrogio alla zona di Novoli, e così anche vengono decentrate le caserme e gli istituti di pena. Inoltre per quanto riguarda gli impianti ferroviari si prevede il decentramento della stazione merci del Campo di Marte e l'interramento di tutto il tronco ferroviario dalle Cure all'Africo; questa soluzione permette di risolvere in modo definitivo i gravi problemi determinati dalla presenza della ferrovia in mezzo ai popolari quartieri residenziali più che non quella di spostare il binario successivamente più a Nord al piede delle Colline di Fiesole e di Settignano.

Questo è il programma generale nelle sue linee essenziali previsto dal piano regolatore.

Le numerose soluzioni che attuano questo programma potranno essere esaminate nella relazione dei progettisti che segue.

Leonardo Savioli

Il piano regolatore generale di Firenze: relazione della commissione incaricata

INTRODUZIONE

Nella relazione che illustra i criteri seguiti per la definizione dei *Limi del piano territoriale di Firenze* (1) si è accennato ai diversi e complessi fenomeni che caratterizzano la vita moderna e per riflesso al modo di impostarne i problemi dei quali uno dei più importanti è rappresentato dal quesito urbanistico.

L'urbanesimo, la motorizzazione, la navigazione aerea, le comunicazioni ferroviarie ed automobilistiche, i rapporti fra comune e comune, i problemi della difesa, ecc. ecc. pongono il quesito urbanistico su un piano di cui non ci è ancora dato prevedere il possibile sviluppo.

Pertanto noi sentiamo che non ci si può più limitare a studiare i problemi di un comune facendo astrazione da quelli di altri comuni che in funzione di certi fattori vengono a vivere la stessa vita del primo.

Se la preminenza di Firenze, per la sua importanza commerciale turistica e culturale nell'Italia centrale è evidente, nell'economia industriale non v'ha dubbio che lo sviluppo di Prato si impone all'attenzione dello studioso di fenomeni economico-sociali.

D'altra parte agli effetti turistici, se i musei, le gallerie, i monumenti, gli scavi, le chiese della città di Firenze esercitano una grande attrazione, anche Monte Morello, Monte Senario, l'Incontro, i centri medioevali del Mugello, le campagne dei cerchi di colline che fanno corona a Firenze, rappresentano tanti altri motivi di interesse che i mezzi di trasporto collettivi e individuali in aumento giornaliero legano sempre più fra loro in rapporto di stretta interdipendenza. Questi motivi di interesse, questi mezzi di lavoro, in una parola, questi fatti di vita, debbono essere fra loro organizzati in un piano territoriale.

In precedenza si sono illustrati i concetti che hanno consigliato la definizione dei limiti del piano intercomunale generale (da inserire nel piano regionale di cui si è iniziato da parte dello Stato la organizzazione nell'ambito nazionale).

Il piano territoriale tesse ora la trama delle grandi comunicazioni stradali e ferroviarie, la zonizzazione (industriale e residenziale) le comunicazioni turistiche e panoramiche dei diversi comuni, fissa le caratteristiche delle nuove zone di espansione, disciplina le zone esistenti e formula i programmi di sviluppo della città di Firenze.

In questo vasto programma che interessa il territorio che gravita intorno a Firenze, e porta certe premesse che sono considerate basilari, il comune di Firenze presenta il proprio piano regolatore comunale generale in preparazione dei singoli piani particolareggiati.

PARTE I

SITUAZIONE ATTUALE

L'attuale situazione edilizia di Firenze è in gran parte il risultato dell'incremento di popolazione, registrato in questi ultimi cento anni, cui ha fatto riscontro la inadeguatezza dei mezzi e di preparazione degli enti che dovevano provvedere in merito.

Anche il piano regolatore dei Poggi, che ha avuto quegli elementi positivi che conosciamo, è stato più assorbito dal piano d'ampliamento

del 1917 (approvato nel 1924), e che tutt'oggi ha valore di legge.

Questo piano d'ampliamento informato alla assenza assoluta di idee urbanistiche, rappresenta un fattore negativo perché costituisce con la sua realizzazione (in fase ormai avanzata) una limitazione notevole per lo sviluppo della città e impedisce ormai, purtroppo, una superficie di circa 1400 ha, che non sarà facile far dimenticare. Alcuni degli aspetti negativi di questa fase dell'edilizia sono rappresentati dallo sviluppo industriale che è potuto avvenire nelle zone più impensate e meno opportune (Industrie si hanno nella zona del Campo di Marte, nella zona della Colonna, nella zona di Porta alla Croce, nella zona di Bellariva), dagli impianti militari (ottavo centro automobilistico nella piana di Varruolo, sotto Settimiano), dagli impianti ferroviari, ma soprattutto dal dilagare dell'edilizia di civile abitazione in strade e piazze che si succedono con monotonia, senza una sia pure elementare impostazione che tenga conto delle specialissime circostanze in cui si trovano.

L'antica città romana, medievale, rinascimentale, si trova ora soffocata da una fascia di costruzioni sorte per far fronte alle necessità più urgenti, separata irrimediabilmente dalla campagna cui era unita a mezzo delle sue strade principali che facevano capo alle porte Prato, S. Galla, Pinti, alla Croce, ecc., e quindi separata anche dalla sua cornice naturale delle colline.

Insomma Firenze non è andata esente da quelle operazioni che hanno caratterizzato più o meno tutte le città italiane che hanno visto in pochi anni moltiplicare il numero dei propri abitanti senza disporre di un adeguato programma economico urbanistico per fronteggiare una riforma che veniva così approntata «a giornata», cioè cercando di risolvere alla meglio i problemi contingenti e senza porsi quesiti sul domani.

A questa situazione derivante dal fenomeno demografico che ha determinato l'espansione di Firenze secondo la tipica forma «a macchia d'olio», fa riscontro la impostazione del problema ferroviario che, con successive fasi, ha determinato quello sharramento per cui la zona nord della città (Campo di Marte, S. Gervasio, S. Galla, Le Care) sono letteralmente separate dal centro.

Il nucleo centrale della città rappresenta sempre il motivo principale dell'interesse del turista (malgrado l'errore del centro «a vita nuova restituita») e le colline che gli fanno degna corona costituiscono ancora l'appannaggio più ridente nonostante che in qualche parte non si sia potuto impedire alla speculazione privata di compromettere zone come Monte Oliveto.

Le diverse fasi che riassumono la storia dell'espansione di Firenze o della formulazione di alcuni particolari caratteri urbanistici sono le seguenti:

- Epoca romana: Primo nucleo (I cerchia)
- » 1^o medioevo: Secondo » (II »)
- 1290 Terzo » (III »)
- 1840 piani granducali (Pietro Leopoldo) quartiere del Prato, del Maglio, di Barbano
- 1865 piano Giuseppe Poggi
- 1885 sistemazione del centro
- 1917 - 24 piano di ampliamento
- 1919 piano del quartiere industriale
- 1935 sistemazione della Stazione centrale
- 1936 risanamento del Quartiere di S. Croce.

Problema demografico.

Osservando i diagrammi, redatti dall'Ufficio statistico del Comune di Firenze sull'andamento demografico del Comune di Firenze, si osserva come questo andamento segni un numero costante.

Nei cento anni che vanno dal 1830 al 1930 la popolazione passa da 90.000 a 300.000 abitanti. E pur tenendo conto dell'apporto dato dalle aggregazioni al Comune di Firenze di alcuni Comuni (avvenute nel 1865 per complessivi 28.850 abitanti; nel 1911 per complessivi 8679 abitanti; nel 1929 per circa 30.000 abitanti) è considerabile l'aumento di popolazione dovuto ai noti fenomeni della trasformazione del mondo economico-sociale.

Nel 1940 la popolazione ha già raggiunto i 350.000 abitanti ed oggi (1950) siamo già intorno ai 400.000 abitanti residenti.

Per dare un'idea della distribuzione della popolazione nei diversi quartieri di Firenze si riporta la tabella III che rappresenta lo sviluppo della popolazione di Firenze dal 1911 al 1931 per zone statistiche.

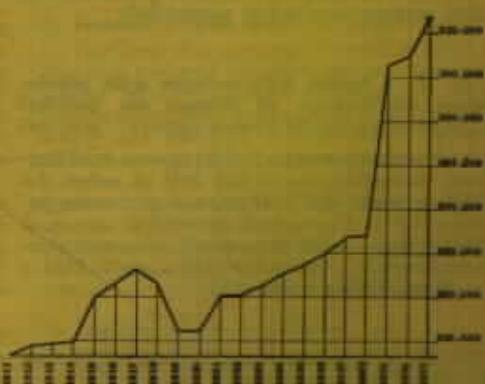
Questa tabella richiama la nostra attenzione sulla situazione dei quartieri degli Uffizi, di S. Croce, di S. Spirito i quali segnano rispettivamente una densità urbana di 370-400-280 e quindi una densità fondiaria piuttosto notevole.

La tabella II riporta tali densità di popolazione per tutti i quartieri e il calcolo della popolazione del Comune di Firenze effettuato nel 1933 dalla Commissione che studiò tale problema.

Mentre alcuni dati che si riportano interessano proprio il problema del piano regolatore intercomunale generale, altri interessano alcuni problemi che saranno messi a fuoco successivamente quando si passerà alla definizione dei diversi piani particolareggiati zone per zone e si dovrà fissare il criterio per il risanamento (per esempio: di S. Croce, degli Uffizi, di S. Spirito), oppure per la «saturatione edilizia» (per esempio: dei quartieri dell'Africino, di S. Niccolò, di S. Salvi, di S. Gervasio, di Rifredi, ecc. ecc.) visti alla luce di particolari altri problemi di traffico e di destinazione di zone.

I

DIAGRAMMA DELL'INCREMENTO
DI POPOLAZIONE DAL 1911 AL 1931



(1) «Studi per il piano regolatore di Firenze». - Parte prima: I limiti del piano intercomunale - a cura della Repartizione per l'urbanistica, lavori e servizi pubblici del Comune di Firenze - 1951.

N. Denominazione delle zone	Popolazione al 1941		Densità della popolazione per ettaro	
	1° metodo	2° metodo	1° metodo	2° metodo
1 Centro	6.551	7.675	183.45	214.92
2 Uffizi	10.870	11.602	335.39	357.97
3 S. Croce	25.432	25.140	409.86	405.15
4 Viali	26.297	27.524	139.15	145.59
5 S. Maria Novella	26.027	32.263	147.45	182.78
6 Affrico	14.429	13.265	236.42	217.35
7 S. Jacopino	12.042	14.274	98.59	103.16
8 S. Spirito	25.775	25.652	275.40	274.08
9 S. Niccolò	5.537	5.529	175.93	175.74
10 S. Salvi	19.154	16.862	91.34	79.17
11 S. Gervasio	29.109	25.766	64.01	56.65
12 Pellegrino	7.807	7.637	42.24	41.32
13 Montughi	21.749	22.172	53.85	54.90
14 Rifredi	16.531	15.701	27.57	26.18
15 Ricorboli	19.261	19.362	20.96	21.12
16 Pignone	32.437	30.958	43.91	40.71
17 Settignano	7.950	7.656	9.87	9.51
18 Trespiano	6.246	5.451	6.19	5.44

Problema igienico.

La tabella citata, relativa alla densità urbana al 1941 (calcolata in due metodi diversi) ci consente di stabilire che la densità massima accettabile di 290 ab/ha è già superata per le zone degli Uffizi (336-358 ab/ha) per quella di S. Croce (410-406 ab/ha) per l'Affrico (236-217 ab/ha) per S. Spirito (275-274 ab/ha) e per alcune di queste è superata notevolmente.

Se si tiene conto poi che nelle indagini condotte non si poté tener conto delle rilevanti aree per edifici pubblici e monumentali ne consegue che tali densità sono da considerarsi inferiori a quelle effettive.

D'altra parte l'esperienza dimostra che queste indagini poco aggiungono a quanto si rileva dalla osservazione diretta e a quanto si può dedurre dal diagramma della mortalità tubercolare in Firenze presentato nei valori medi osservati negli anni 1926-1931.

Questi dati non interessano tanto il piano attuale quanto i futuri piani particolareggiati delle diverse zone. Le zone centrali, infatti, che presentano tali fenomeni di sovrappopolamento che coincidono con elevati indici di mortalità tubercolare dovranno essere oggetto di studi particolari di risanamento, ma anche quei quartieri periferici come il Pellegrino, Settignano, Ricorboli, ecc. che presentano una bassa densità di popolazione dimostrano che le indagini statistiche non sono sufficienti a dare un'idea completa di un fenomeno, ma che all'atto pratico sarà necessario risolvere situazioni di complessi edili in aperto contrasto con le esigenze di una moderna «igiene edilizia».

N. Denominazione delle zone	A			B		
	1911	1921	1931	1911	1921	1931
1 Centro	100	106.13	99.14	100	106.13	93.41
2 Uffizi	"	103.12	100.17	"	103.12	97.14
3 S. Croce	"	99.45	100.80	"	99.45	100.62
4 Viali	"	114.17	123.15	"	114.17	107.87
5 S. Maria Novella	"	112.77	106.45	"	112.77	94.38
6 Affrico	"	104.61	128.53	"	104.61	122.87
7 S. Jacopino	"	112.69	132.42	"	112.69	111.57
8 S. Spirito	"	97.38	95.26	"	97.38	97.82
9 S. Niccolò	"	94.58	89.55	"	94.58	94.68
10 S. Salvi	"	116.30	161.36	"	116.30	138.74
11 S. Gervasio	"	125.81	143.67	"	125.81	114.20
12 Pellegrino	"	102.65	108.12	"	102.65	105.33
13 Montughi	"	130.25	231.79	"	130.25	177.96
14 Rifredi	"	112.25	141.63	"	112.25	126.18
15 Ricorboli	"	120.99	145.66	"	120.99	120.39
16 Pignone	"	105.93	129.69	"	105.93	122.44
17 Settignano	"	105.78	118.02	"	105.78	111.57
18 Trespiano	"	95.39	134.72	"	95.39	141.33

Tav. II. - Calcolo della densità della popolazione per ettaro e per quartiere nel 1941, con due metodi

I primi dati della densità della popolazione sono stati ottenuti dai dati della popolazione al 1911 ottenuti per estrapolazione.

I secondi dati della densità della popolazione sono stati ottenuti dai dati della popolazione al 1941 ottenuti con valori percentuali.

Tav. III. - Analisi dello sviluppo della popolazione del Comune di Firenze per quartieri (dal volume «Per la Firenze futura» - pag. 60)

«A»: i valori percentuali al 1931 sono stati ricavati, riferendo i valori del 1921 ai valori del 1911; e quelli del 1931 ricavati per estrapolazione dai dati precedenti riferendoli ancora al 1911. «B»: i valori percentuali sono stati ricavati riferendo i valori del 1921 a quelli 1911 e quelli del 1931 a quelli 1921.

Tav. IV. - Popolazione del Comune di Firenze in alcune zone statistiche

Zone	31 dicembre 1941	1° gennaio 1950
1 Centro	7.875	8.675
2 Uffizi	12.357	13.142
3 S. Croce	23.110	23.161
4 Viali	27.512	29.018
5 S. Maria Novella	33.469	36.526
6 Affrico	10.643	11.266
7 S. Jacopino	16.801	17.756
8 S. Spirito	26.378	27.230
9 S. Niccolò	5.226	5.562
10 S. Salvi	15.155	15.208
11 S. Gervasio	26.759	28.792
12 Pellegrino	8.723	9.561
13 Montughi	22.113	24.068
14 Rifredi	16.651	17.850
15 Ricorboli	19.893	21.331
16 Pignone	28.331	29.761
17 Settignano	7.439	8.015
18 Trespiano	4.044	4.225

La collina occupa dunque in Provincia un posto preminente; fra colle piano e media collina si giunge infatti al 72% della superficie complessiva.

La ripartizione per colture della superficie agraria e forestale si può considerare con sufficiente approssimazione la seguente:

	Ha	Ha
Pianura	31.710	8,2
Colle piano	120.211	31,0
Alta e media collina	158.789	40,9
Montagna	77.022	19,9
Totali	387.732	100

Il numero complessivo dei poderi (censimento 1930) è risultato per la Provincia di 48.400 così suddivisi secondo il sistema di conduzione:

poderi condotti a mezzadria in	37.700
circa (77%);	
" " in affitto in 2000 circa	(4%);
" " da piccoli proprietari, coltivatori diretti: n. 8700	circa (19%).

Le produzioni agricole sono notevoli e notevoli sono le esportazioni dei generi prodotti anche se è difficile stabilire dei controlli allo scopo di procurare dati statistici. Però la nostra Provincia è maggiormente importatrice che esportatrice.

I generi importati sono:

- Frutta:** a) pere autunnali e invernali; b) mele renette; c) pesche cotogne; d) albicocche; e) coeomeri; f) uve; g) noci; h) mandarini e aranci.
Ortaggi: a) carciofi; b) piselli; c) pomodori; d) patate da seme; e) finocchi.
Bestiame: a) bestiame da lavoro; b) bestiame da latte; c) bestiame da allevamento; d) bestiame da macello; e) carni fresche macellate.
Cereali: a) frumento; b) farina per alimentazione; c) crusca; d) granturco per alimentazione; e) avena; f) fave; g) riso; h) fagioli; i) segale; j) orzo.
Vino: vino bianco, vino rosso (in prevalenza mosti per uso enologico).
Olio: di oliva.

I generi esportati sono:

- Frutta:** a) pere gentili, cosce Williams;
Ortaggi: a) cavolfiori; b) spinaci; c) insalata; d) sedani.
Bestiame: a) da lavoro; b) da allevamento; c) da macello.
Vino.
Olio.

L'intenso movimento di importazione e esportazione non solo con le province d'Italia ma anche con gli Stati stranieri e l'intenso movimento di transito di prodotti provenienti da sud e diretti al nord provoca la progettazione del nuovo mercato orto-frutticolo e della conseguente attrezzatura ferroviaria a Novoli, lungo il raccordo ferroviario Rifredi-Cascine.

Commerci.

Il commercio all'ingrosso e al minuto rappresenta una parte notevole nella economia di Firenze e per la sua posizione geografica, per la sua importanza come centro di affari, per le linee ferroviarie e stradali che in essa convergono.

Le notevoli produzioni agricole cui si è accennato e quelle di tutta la Toscana, non solo vengono trattate a Firenze, ma fanno capo a Firenze per essere inviate alle linee di Bologna, di Arezzo, di Pisa e di Livorno, per le diverse destinazioni.

Il consumo dei vini, degli olii, delle frutta e verdura, dei grani, l'esportazione della paglia, di oggetti artistici e di antichità dell'artigianato in genere, hanno creato a Firenze un commercio regolare e complesso della più grande importanza e tale da richiedere per il futuro mezzi e possibilità di gran lunga superiori agli attuali.

La citata relazione raccomandava quindi:

1) lo studio dei mercati all'ingrosso ben serviti dai collegamenti ferroviari;

2) la intensificazione della rete stradale esterna alla città per facilitare e rendere più veloce il traffico degli autotreni;

3) migliorare le comunicazioni ferroviarie.

Per i mercati all'ingrosso è necessario provvedere allo spostamento dell'orto-frutticolo (col conseguente beneficio di alleggerire la zona di S. Ambrogio che attualmente lo ospita e che una volta era vicino alla stazione della Croce, di un traffico assolutamente incompatibile con la sua trama stradale e di poter impostare su favorevoli basi i problemi del risanamento di quel quartiere).

Analoghi problemi sorgono per i macelli, per il mercato del bestiame e il mercato settimanale, e per i mercati nuovi del pollame, del pesce e delle carni macellate, attualmente sistemati nel-

l'edificio del mercato centrale il quale si dimostra ormai insufficiente ai bisogni di una popolazione così numerosa ed ha una attrezzatura ormai superata.

Occorre sostituirlo con un fabbricato più adatto, più grande e meglio ubicato. Inoltre occorre anche provvedere alla organizzazione dei centri minori, per la vendita al dettaglio, dei quartieri periferici di Rifredi, Colonna, Cure, Ponte all'Asse.

E poi di grande e riconosciuta importanza il peso che nella economia di Firenze sostiene il commercio dei prodotti artistici, dell'artigianato e delle antichità. Ma l'importanza di queste attività che, per ovvie ragioni, si svolgono nel nucleo cittadino più centrale e nei quartieri tradizionali per l'attività artigiana o di antiquariato, sarà meglio messa a fuoco e considerata quando dalla fase del piano regolatore generale comunale si passerà ai piani particolareggiati e si risolveranno i problemi del traffico, di destinazione di zona, di risanamento e di ambientamento dei singoli quartieri.

Industrie.

Nella precedente relazione si sono riportati i dati sulle industrie comprese nei limiti del piano territoriale e si è messo in rilievo l'importanza che assumono ogni giorno di più l'attrazione e l'interesse della striscia di territorio lungo la ferrovia Firenze - Prato nei riguardi delle industrie.

Anche i dati relativi alle frequenze delle corse giornaliere delle aziende di trasporti automobilistici e delle ferrovie nonché le statistiche del traffico stradale dimostrano che il volume di traffico della Firenze-Prato è molto considerevole.

Lo sviluppo industriale di Firenze è in genere sottovalutato perché posto in secondo piano rispetto agli altri motivi di interesse che fanno di Firenze l'Atene d'Italia: bellezze artistiche, panoramiche, intessuti storici-archeologici, interessi culturali-scientifici, ecc. ecc.

A Firenze e provincia, invece, assumono anche notevole importanza le industrie della maiolica e delle porcellane (Doccia, presso Sesto e Montelupo), l'industria dei ferri battuti, quella della paglia (Signa e paesi vicini), quella della lana a Prato e in parte a Firenze, del vetro (Empoli), ecc. ecc.

Industrie particolari e di fama internazionale si trovano a Firenze oppure nel territorio della Toscana ma aventi rapporti con la provincia. Così sono importanti le industrie degli strumenti di precisione e di ottica (Galileo), di produzione di energia elettrica, o di costruzione di macchinario tessile (Galileo e Pignone) a Firenze, e quelle dei soffioni boraciferi di Larderello, le ferriere di Piombino, la Magona d'Italia, gli stabilimenti siderurgici di San Giovanni Valdarno, il Cantiere navale di Livorno e il complesso industriale a nord della città, le cartiere di Lima e di Pescia, le industrie elettriche del Valdarno, del Pistoiese, di Livorno, le industrie del vetro a Pisa e Calle Val d'Elsa, le filande e i cucirini della Lucchesia, le concerie delle pelli di Fucecchio e di S. Croce, i sugherifici di Folonica, i mobilifici di Cascina, la trattazione della magnesite di Castiglioncello, le industrie dei marmi di Carrara, della Versilia, del Senese, degli alabasti di Volterra, l'estrazione dei minerali di ferro nell'isola d'Elba e quella delle ligniti a Castelnuovo dei Sabbioni, gli zuccherifici, le fabbriche di cemento, le cave di sabbie silicee di Viareggio, di sabbie manganeseferre, di caolino ed altre non poche, le miniere di mercurio del Monte Amiata, quelle di pirite di Gavorrano e Scarlino, la costruzione dei mezzi di trasporto (Piaggio) a Pontedera, il montaggio delle macchine Fiat a Firenze e a Pisa, gli stabilimenti metallurgici di Barga e Campotizzore, le industrie del vetro e dell'ottica (Saive e Fivo), l'Istituto Geografico Militare, le industrie alimentari Arrigoni, quelle vinicole, quelle chimico-farmaceutiche, ecc. ecc.

Nel quadro di così varie attività è chiaro che Firenze per la sua posizione e perchè rappresenta un centro di affari di notevole importanza,

si presenta in condizioni favorevoli ad uno sviluppo industriale.

Nella relazione citata, la Commissione che studiò il problema industriale indicò anche le località particolarmente adatte allo sviluppo del quartiere industriale e i criteri più opportuni da seguire per la sua realizzazione.

Turismo.

Sono ovvii i motivi di attrazione turistica di cui beneficiano tutti i centri compresi nel piano che si considera. I tesori artistici di Firenze e di Prato sono notevolmente conosciuti ma a questi vanno aggiunti anche quelli conservati nelle chiese, nelle ville e nei comuni di Impruneta, di Fiesole, di Sesto, di Signa, del Galuzzo, ecc.

A questi oggetti di arte, motivi di interesse per tutti i turisti, si sommano altri motivi rappresentati dalle bellezze panoramiche, dalle bellezze architettoniche e ambientali che si offrono al turista negli innumerevoli complessi paesistici di cui dispone la nostra provincia fiorentina.

Il complesso turistico formato da Fiesole, Monte Morello, Monte Sempre, Bivigliano, Monte Ceceri e Settignano, a nord, e quelle di Galuzzo, Impruneta e Poggio Firenze, a sud, col «golfo» dell'Ugolino (uno dei più importanti campi del genere in Italia), rappresentano notevoli motivi di interesse con evidente peso nel campo dell'industria turistica.

A questi motivi di interesse turistico sono da aggiungere le manifestazioni turistiche, culturali ed artistiche che fanno di Firenze un centro notevole.

Basti ricordare il Maggio Musicale Fiorentino, le mostre d'arte, l'attività sportiva allo Stadio comunale, all'ippodromo, al velodromo, ecc. ecc.

IMPIANTI FERROVIARI

La ubicazione e le caratteristiche degli impianti ferroviari della provincia di Firenze e in particolare della città, hanno notevolmente influito sul suo sviluppo e rappresentano motivi d'interesse di primo piano nello studio del futuro assetto cittadino.

Le linee ferroviarie più importanti sono: la diretissima Firenze-Bologna, che ha nella Porta Tornabuoni e nella Faentina due notevoli snodi (specie nella Faentina che, in assenza di una più razionale linea tirrenio-adriatica, costituisce il più breve accesso della Toscana al litorale adriatico), la linea Firenze-Roma che assorbe un notevole traffico diretto dal nord al sud e viceversa, e la linea Livorno-Firenze, ora elettrificata. A queste è da aggiungersi la linea Firenze-Pistoia-Montecatini-Viareggio che costituisce una secondaria importante per i collegamenti con Genova e Torino.

Gli impianti si riassumono nei seguenti:

a) Stazione di S. Maria Novella.

Impianto modernamente inteso e risolto, rispondente ai bisogni della città e causa determinante di alcuni quesiti urbanistici che saranno impostati in sede di piano particolareggiato.

b) Stazione e scalo merci di Campo di Marte.

Impianto che presenta elementi positivi ed elementi negativi ad una analisi urbanistica. Infatti: come fabbricato viaggiatori è opportunamente ubicato trovandosi nel cuore di una vasta zona cittadina e sotto questo riguardo non si ravvisa l'opportunità di trasferirlo; lo scalo merci può essere agevolmente riunito a quello di Porta al Prato e con questo meglio ubicato come sarà detto dalla seconda parte della relazione; le linee ferroviarie rappresentano un ostacolo alle comunicazioni e agli scambi dei quartieri a monte e a valle della ferrovia.

c) Impianti di Porta al Prato.

Fino dal 1934 (ved. la relazione citata) si considerava l'opportunità di trasferire questi

impianti nella zona di Castello perché l'urgenza dell'ampliamento dei quartieri urbani di quella zona già faceva sentire queste necessità.

d) Stazione di Rifredi.

In considerazione dello sviluppo industriale del centro di Rifredi e il conseguente aumento di popolazione, è da tener presente la necessità di provvedere all'ampliamento del fabbricato e del piazzale interno dello scalo merci.

e) Stazione di smistamento e di manovra.

In previsione dell'incremento che avrebbero assunto gli impianti ferroviari (incremento che in parte si è già verificato) nella citata relazione si propone la costruzione di una stazione di smistamento e di manovra verso Sesto per far fronte alle grandi urgenze di traffico (che si manifestano già) in conseguenza della frequenza dei trasporti Bologna-Roma e di quelli sulla Livorno-Firenze e Firenze-Arezzo.

COMUNICAZIONI STRADALI ESTERNE

La situazione attuale delle vie di traffico è riepilogata di seguito ed è tale che, come verrà meglio chiarito nella seconda parte e nell'apposito capitolo, non potrà essere sostanzialmente modificata per ragioni evidenti. Potrà essere invece migliorata con opportuni provvedimenti e integrata con nuove strade per alleggerire il traffico nella vecchia trama stradale e per servire nuovi centri di cui si prevede la costruzione e lo sviluppo.

Le grandi arterie di comunicazione sono le statali e le provinciali che si elencano, e cioè: Cassia, Aretina, Bolognese, Pratese, Pisana, la Via V. Emanuele, la Faentina, la Comunale di Fiesole, la Via di Rosano (comunale), la provinciale di S. Donato, la provinciale Chiantigiana e la Volterrana.

Il volume di traffico che le statali sopportano fu determinato in base ad osservazioni dirette, condotte in diversi tempi e in diverse circostanze e sono riepilogati nella citata relazione cui si rimanda. Osservazione del 1928-1934.

Di recente sono stati effettuati rilievi non sistematici e quindi poco attendibili se considerati a sé ma importanti se riferiti a quelli precedenti allo scopo di verificare l'incremento. Queste osservazioni hanno portato ai risultati che sono riepilogati nei diagrammi del traffico nell'apposita tavola che fa parte del progetto dei limiti del piano territoriale.

Ma i dati che si sono potuti raccolgere debbono essere incrementati dello sviluppo, che è già in atto, e che si presume rilevante per il futuro a causa del diffondersi dei mezzi motorizzati.

Le strade statali, provinciali e comunali di maggiore importanza che addicono a Firenze e che presentano caratteristiche che saranno meglio messe a fuoco nel secondo capitolo quando si illustrerà il piano, rappresentano le direttrici degli accessi alla città di Firenze assolutamente insufficienti ad assolvere questo compito.

Il traffico pesante di transito è costretto a penetrare la fascia periferica della città per trovare nei viali di circonvallazione la sola arteria di smistamento possibile; così il collegamento fra la Via Cassia e la Via Bolognese o la Faentina avviene a mezzo dell'arco ovest dei Viali, e il collegamento fra la Via Pisana e la Via Aretina a mezzo di tutti i viali di circonvallazione compresi nella riva destra dell'Arno e il collegamento fra la Via Cassia e la Via Aretina avviene a mezzo del Viale dei Colli.

Ma i viali di circonvallazione non rispondono al quesito di un efficace smistamento del traffico perché non collegano i centri (nuclei periferici) attualmente congestionati e non servono a costituire le grandi tangenziali esterne della città.

Infine è da notare la notevole importanza assunta dalla autostrada Firenze-mare, che specialmente nel tratto Firenze-Prato, segna un traffico che raggiunge punte notevolissime.

EDILIZIA CITTADINA E ZONE A VERDE

È evidente, per chi osservi la pianta di Firenze e dei suoi dintorni, che la città non compresa nell'ultima cerchia di mura abbattute col piano Poggi si dilava nella campagna circostante.

La «città murata» si arrestava ad un limite fissato e qui iniziava un'altra città caratterizzata da ville e case immerse nel verde dei campi e dei giardini.

Come è già stato rilevato, fra la prima città e la seconda se ne è inserita un'altra anonima che ha alterato il carattere dell'edilizia fiorentina. Inoltre la speculazione privata ha determinato il progressivo impoverimento o addirittura l'annientamento dei giardini che rappresentano quelle poche isole di verde tanto necessarie all'igiene degli abitati.

Fin dal 1933 le Commissioni di studio per preparare il materiale necessario alla redazione di un organico piano urbanistico raccomandavano (vedi opera citata, pag. 225: «Incremento del valore delle aree urbane», cap. 2). Premessa necessaria a qualsiasi piano regolatore: abolizione o sospensione del piano regolatore 1924.

Inoltre, a proposito dei giardini (vedi opera citata, pag. 231: «Il verde nella città») dichiarava:

«Già troppo ciecamente si sono distrutti nel secolo scorso alla immediata periferia, orti e giardini, senza lasciare adeguate zone di respiro alla città che si espandeva; come sistematicamente si sono soppressi nella parte di città esistente i giardini che aprivano vive zone di verde in mezzo alle case», e proseguiva: «La protezione dei giardini esistenti, anzi la loro intangibilità, dovrebbe essere una delle prime misure da prendersi...».

Parole queste oggi più che mai attuali perché giustificate purtroppo da un aggravarsi della situazione a questo riguardo.

Il carattere dell'edilizia cittadina fiorentina non è definibile facendo astrazione dal verde: basta notare quanto felicemente l'una si avvantaggia dell'altro nel caso favorevole della giusta proporzione fra aree costruite e aree a giardino (quando ancora ne restino); basta notare invece quanto negativamente influisce l'assenza del verde nella composizione dei quartieri. Il carattere dell'edilizia fiorentina è fatto prima che di valori architettonici, di valori distributivi di zone costruite e zone verdi e di valori gerarchici di destinazione.

Corrispondono a questi concetti la via Lamarmora, la via G. Capponi, la via della Colonna, la via Romana, la via Maggio, la via dei Serragli, ecc., con il loro alternarsi di case, ville, palazzi pubblici e privati a parchi, giardini, piazze che corrispondono a determinati valori e interessi e necessità urbanistiche.

Non corrispondono a questi concetti la indiscriminata monotonia delle strade e delle case (trenini) che si allineano nei quartieri di recente costruzione.

Se molte zone risultano ormai compromesse da errori più o meno recenti è utile osservare che restano zone che favoriscono una disciplina urbanistica positiva anche nei confronti del verde, e queste sono:

- a) zona compresa fra S. Gervasio e Santa Maria a Coverciano;
- b) Campo di Marte;
- c) il viale E. de Amicis;
- d) Albereta;
- e) viale dei Colli e Porta Romana;
- f) zona di Bellosuardo;
- g) zona dell'Isolotto;
- h) zona di Careggi;
- i) Tersolle.

PARTE II

CRITERI GENERALI D'IMPOSTAZIONE DEL PIANO

Per la redazione del piano si sono tenute presenti le condizioni di fatto e i presumibili sviluppi avvenire.

E anche da tener conto che degli elementi di fatto si è dato più rilievo, in questa sede, a quelli che evidentemente hanno una maggiore influenza sullo studio del piano territoriale.

Così sono stati sottolineati i concetti economici con particolare riguardo al coefficiente industriale, agricolo e commerciale, turistico e le esigenze del traffico (strade e ferrovie), quelle della zonizzazione e quelle paesistiche.

Le istanze, non meno importanti ma più specifiche, come la viabilità nell'interno del vecchio nucleo cittadino, il risanamento dei centri più bisognevoli di decise operazioni di diradamento, il decentramento di certi servizi (importante per il decommissionamento del traffico) e numerosi altri problemi, sono stati rimandati alla loro sede appropriata.

È risultato sufficiente, agli effetti del presente studio, impostare i problemi relativi ai seguenti argomenti:

1) **Zonizzazione** stabilita al fine di dare una disciplina a tutto il territorio urbano attualmente raggiunto dall'espansione del piano del 1924 e tendente a definire le zone di ampliamento (residenziali e industriali) in base all'incremento demografico e all'aumento di popolazione che comunque potrà verificarsi. La zonizzazione distribuirà anche il verde pubblico nelle diverse zone.

2) **Viabilità**: studio delle necessità circolatorie in funzione delle attuali esigenze e di quelle determinate dal piano di ampliamento e di zonizzazione.

3) **Impianti speciali**. Il piano prende in esame anche la ubicazione di alcuni grandi impianti che per la loro importanza assumono un interesse territoriale più che cittadino, come, per esempio, quelli aeromarittimi, stazione autolinee, zone ferroviarie, mercati e zone ospedaliere, ecc.

ZONIZZAZIONE ED ESPANSIONE EDILIZIA

È difficile prevedere il futuro sviluppo della città di Firenze e del complesso dei comuni che sono compresi nel piano intercomunale. Di fronte alla complessità dei problemi di natura politico-sociale che agitano i popoli e di fronte anche ai riflessi che si potranno verificare, qualsiasi extrapolazione sul futuro di una città può sembrare arbitraria se condotta con metodi rigorosamente scientifici e che non possono, naturalmente, tener conto delle possibili ma imprevedibili evenienze.

Pertanto il piano è stato impostato sulla constatazione di alcuni elementi di fatto, sulla identificazione di quelli che ci sembrano gli elementi positivi e negativi agli effetti di una sua determinazione e sulla formulazione di alcuni concetti che volta per volta esporremo.

Composto del piano regolatore generale è anche quello di stabilire un criterio preciso di assegnamento che costituisca la norma fondamentale da cui dipenderà il carattere urbanistico di Firenze con particolare riguardo alla funzione sociale.

Tuttavia l'attività edilizia dell'800 e specialmente il piano di ampliamento del 1924, anche nei riguardi dell'espansione, ha portato al fenomeno dell'ingrandimento di Firenze senza differenziazione di zone e di traffici e senza una sua definizione conforme alle condizioni topografiche e funzionali.

Così si sono visti nuovi rioni nascere con una rete stradale monotona e senza carattere e, soprattutto, in assenza di un preciso programma che ne costituisse la necessaria giustificazione.

Il piano che si illustra cerca di limitare, per quanto possibile, tale tendenza accettando

quanto finora fatto come è fatto compiuto» ma proponendo di far partecipare, quanto ancora deve essere realizzato, dei nuovi concetti che di seguito si espongono.

La città è considerata nei suoi quartieri e per ciascuno di questi è prevista una definizione urbanistica che ne fissi il carattere.

Il centro cittadino compreso entro l'anello dei viali di circonvallazione sarà soggetto a particolari vincoli che saranno dettagliati in sede di piano particolareggiato ma di cui possiamo fin d'ora accennare alle grandi linee:

a) Risanamento dei quartieri di S. Croce, di S. Spirito, di S. Frediano, impostato sullo sfollamento e sul miglioramento delle condizioni igieniche dei singoli isolati; risanamento da effettuarsi in base a precise indagini da condursi in tutte le abitazioni isolate per isolato e con criteri di restauro e diradamento edilizio. La densità di popolazione (urbana) che attualmente raggiunge e supera in alcuni casi i 400 abitanti per ettaro, dovrà essere ridotta a 200 abitanti per ettaro. (Queste cifre vanno interpretate tenendo conto delle condizioni specifiche delle zone, come già si è fatto rilevare nella prima parte della relazione, in quanto non danno una idea esatta del vero affollamento che in effetti si verifica in molte case).

b) Definizione delle zone rimanenti (entro l'anello dei viali) e precisamente delle loro funzioni. In particolare: limitazione della densità fondiaria e vincolo a non costruzione del verde privato sia questo notificato o non.

c) Saturnzione di alcune zone già impegnate dal piano regolatore d'ampliamento del 1924 e riduzione delle altre, dove necessario, fissando i criteri distributivi, la densità urbana e fondiaria ed i tipi edili.

Lo studio di queste zone di recente formazione dovrebbe poter consentire una utilizzazione per attrezzature collettive nelle parti rimaste ancor libere. Questa previsione (in dipendenza anche di una intensificazione edilizia per sostituzionefenomeno già in atto — può consentire una più organica divisione a quartieri della amorfa massa periferia e consentire una opportuna articolazione fra i margini dell'ultima espansione (frammentata da piccole zone verdi collegate a scuole ed impianti sportivi di quartiere) e la campagna molto abitata e non ancora invasa da espansioni edilizie.

Questa revisione generale della fascia esterna ai viali potrà permettere anche il graduale spostamento di uffici pubblici attualmente ubicati nel centro verso le zone della Fortezza e San Jacopino; anse che, in conseguenza dello sviluppo della città verso Prato e per la vicinanza alla stazione ferroviaria ed alle teste delle principali comunicazioni esterne, verranno a trovarsi in posizione baricentrica fra la città attuale e i suoi sviluppi principali.

d) Vincolo delle zone pianeggianti a monte e a valle della città, caratterizzate da colture intensive orticole e frutticole; vincolo delle zone collinari, immediatamente adiacenti all'attuale perimetro urbano, da considerarsi, per il loro alto valore paesistico, escluse da qualsiasi penetrazione edilizia inerente lo sviluppo della città.

e) Riorganizzazione e sviluppo dei piccoli centri abitati distribuiti intorno alla città, quali Scandicci, Galluzzo, Ponte a Ema, Grassina, Antella, Bagno a Ripoli, Roverezzo. Questi sviluppi dovrebbero permettere l'assoluta conservazione dei dintorni fuori del perimetro fissato dal P. R. e la formazione di unità satelliti organiche.

f) Espansione, secondo gli andamenti previsti nel presente piano, delle zone residenziali suddivise in zone estensive (con non più di 100 abitanti per ettaro di densità territoriale) e semientensive (con non più di 250 abitanti per ettaro).

Questa espansione è orientata in funzione delle direttive di interesse di vita già manifestate o comunque favorite dal piano.

g) Espansione industriale che è, in fondo, la premessa su cui si basa il piano territoriale. Seguendo la linea Prato-Rifredi si individua

l'andamento degli interessi vitali di tutta la zona presa in esame per il piano.

Lo sviluppo della zona industriale è pensato lungo il nastro compresso fra la ferrovia Firenze-Prato e l'arteria progettata a questa parallela. La larghezza del nastro (in media 700 metri) e la sua lunghezza (più di dieci chilometri) consentono un'espansione della zona industriale per un larghissimo spazio di tempo.

Questo svolgimento industriale ed il suo dimensionamento intendono in sostanza di ordinare nel tempo e nella struttura principale la tendenza chiaramente manifesta e praticamente in atto del recente sviluppo industriale della regione. Essi inoltre danno modo di rispondere ad un futuro azionamento particolare per tipi di industria, offrendo la possibilità di una crescita spontanea (perché ovviamente allo stato attuale delle cose sarebbe assurdo identificare la massa dello sviluppo futuro) organizzata sull'asse maggiore delle comunicazioni fra Firenze e Prato, assolutamente al di fuori della città.

Particolare attenzione meritano le zone residenziali, per la loro conformazione e per la loro ubicazione, orientate secondo le direttive principali dello sviluppo futuro.

La scelta di esse è stata deliberatamente indirizzata verso la parte più aperta della regione conformemente all'orientamento dello sviluppo industriale e con il preciso e fondamentale intento di provocare il graduale spostamento del baricentro urbano dal centro antico della città.

1) La direttrice che presumibilmente avrà un notevole sviluppo è quella della zona di espansione industriale che comprende gli abitati di Castello, Sesto e Calenzano.

Questo sviluppo prevede una distribuzione residenziale a nuclei sull'asse ferroviario e di lavoro Firenze-Prato, in parte, con carattere di maggiore intensità, innestata sulle parti pianeggianti limitrofe ai centri anzidetti, ed in parte, con carattere più estensivo, distribuita sul versante ottimamente esposto delle colline adiacenti.

Il disegno strutturale di questo sviluppo prevede la formazione di unità quartiere con tipi edili diversi, graduali e proporzionali allo sviluppo delle industrie e dislocati nelle zone più libere con intervalli di zone a carattere agricolo e di gruppi comuni di impianti collettivi.

2) Una seconda direttrice è prevista lungo la via Pistoiese e comprende gli abitati di Peretola, Brozzi e San Domino. Questa se pur collegata con il nastro delle industrie e con la città, costituisce un'articolazione indipendente inserita sulla catena dei predetti centri abitati esistenti e si sviluppa (è previsto l'arrestamento interno della ferrovia Firenze-Livorno) sulla riva destra dell'Arno con tipi edili estensivi collegati con piccole aziende ortive ed agricole, opportunamente dimensionate.

3) La terza direttrice è prevista di fronte alle Cascine, sulla riva sinistra dell'Arno, nella zona dell'Albereta (già in parte impegnata con la realizzazione del programma INA-CASA). Sistemata su una striscia che gode delle immediate vicinanze del fiume e del parco delle Cascine, copre i terreni meno produttivi e presso che disabitati della pianura ricchissima di colture ortive che si estende sino a Scandicci. Essa rappresenta il vero e proprio sviluppo urbano della città. Meno autonoma delle altre, se pure sufficientemente decentrata, rimane legata all'attuale struttura della città e provvede alla prima espansione. Il suo sviluppo, più intenso delle altre, va previsto in sei unità quartiere con proprie attrezzature dotate nell'insieme di tutti quegli impianti che possono assicurare una notevole autonomia di funzionamento al complesso ed impedire nel contempo una eccessiva gravitazione sul centro cittadino.

Le unità quartiere, quanto più è possibile suddivise fra loro, sono previste con tipi edili promiscui ma a maggioranza pluriplana. Va osservato anzi che, dati i caratteri plasticci della città antica e la costante vicinanza delle

colline, questa zona è l'unica dove è liberamente possibile una formazione edilizia in altezza. Prerogativa che impone di conseguenza una preparazione esatta del piano urbanistico particolareggiato ed una realizzazione accurata e controllata.

Altre espansioni minori sono previste a monte della città in località Bellariva e Anconella.

Nello specchio che segue sono riportate le zone di espansione (divise in semientensive ed estensive) con le rispettive superfici e numero di abitanti.

Zone di espansione residenziale

a) semientensive

Zone	Area in ha	n° abitanti
Isolotto	182	35.000
Porta al Prato	21	4.900
Anconella	52	10.000
Castello	23	4.000
Sesto	20	4.000
Calenzano	17	3.000

b) zone extensive

Zone	Area in ha	n° abitanti
Cascine-S. Donnino ..	129	12.900
Castello	28	2.800
Sesto	34	3.400
Calenzano	26	2.600
Varijungo (Bellariva) ..	30	3.000

VIABILITÀ

Il progetto di riordinamento della grande viabilità che gravita sul centro di Firenze è stato determinato dai seguenti punti:

1) Organizzazione del nuovo assetto per la creazione di una importantissima arteria Firenze-Prato.

2) Riordinamento e trasferimento delle diverse penetrazioni statali, provinciali e minori.

3) creazione di una cerchia esterna di circonvallazione che sniosti il grande traffico di attraversamento.

4) Riorganizzazione del nuovo schema della grande viabilità interna.

5) Riorganizzazione e miglioramento della viabilità periferica a carattere turistico e panoramico.

L'esame dell'attuale viabilità, del volume di traffico attualmente servito, e soprattutto, il rapporto fra questo volume e quello rilevato per l'addiaccio in tempi successivi, ci servono a stabilire un criterio determinante del piano: quella della viabilità.

L'autostrada e le cinque statali (Cassia - Arezzo - Bolognese - Pistoiese - Pisana) hanno caratteristiche tali (sezione stradale, fabbricati prospicienti, attraversamenti, pendenze, curve) da non poter essere ulteriormente, in generale, considerate le grandi strade di comunicazione esterna nella zona immediatamente a ridosso della città, nei tronchi che devono considerarsi come traverse interne, d'altra parte i collegamenti fra i centri maggiori (Bologna - Arezzo - Siena - Pisa - Pistoia e Prato) e con i centri minori disposti lungo le arterie, sono tali da far considerare come difficile lo spostamento o il mutamento di numero delle strade statali considerate, nel tracciato dell'ambito regionale. Invece si ravvisa l'opportunità di cambiare la loro sede nell'ambito del piano comunale per facilitare la risoluzione di particolari problemi. Così, per esempio, della via Pisana che inmette

nell'abitato di Firenze a mezzo dell'attuale raddoppio (via Bronzino), realizzato con tutti quei difetti conseguenti alla limitata sezione stradale, di numerosi attraversamenti, di popolosi fabbricati prospicienti, è prevista una ulteriore variante stradale che parte dal ponte della Vittoria e si ricongiuga alla via Pisana in località «Monticelli»; della via Pistoiese è previsto lo spostamento con una nuova strada di penetrazione che sfrutta l'attuale sede ferroviaria dalla stazione merci di Porta al Prato e che libera la via del Ponte alle Mosse che presenta tutti gli aspetti negativi elementi per la via Bronzino. Della via Bolognese è prevista una variante stradale che dalla località «La Lastra» raggiunge Firenze riunendosi alla analoga variante della via provinciale Faentina nel quartiere delle Cure eliminando il primo tratto della via Bolognese che presenta oltre le deficienze dette, anche una pendenza assolutamente incompatibile con le esigenze di un traffico moderno; per questa strada è previsto anche un raddoppio che dal Massoni entra nella valle del Tresolle e raggiunge la città attraverso Careggi e Rifredi. Della via Aretina è previsto il collegamento con la città a mezzo di un nuovo tronco che si innesta alla strada esistente all'altezza del «Girone» e porta (attraversando l'Arno) al ponte previsto dinanzi a Bellariva al ponte S. Niccolò; della via Cassia è prevista una nuova penetrazione con una variante che parte dalle «Due strade» e porta a piazza Torquato Tasso sfruttando l'attuale via Villani.

Le caratteristiche negative di queste strade si notano soprattutto in prossimità dell'abitato e cioè proprio nei tratti in cui più intenso è anche il traffico di penetrazione e di attraversamento.

La soluzione di così importante problema ha imposto la eliminazione del traffico di attraversamento mediante la creazione di un anello esterno destinato a ricevere tutto il traffico pesante non diretto a Firenze; e il raddoppio, laddove era possibile, delle arterie di penetrazione.

Penetrazioni e tangenziali minori.

Rappresentano i collegamenti interni fra centro e centro e sfruttano, per la maggior parte, i tronchi stradali esistenti.

1) Collegamento dei centri residenziali Rificidi-Calenzano. — È realizzato con via dello Statuto, via Guasti, via Tavanti, via Taddeo Alderotti (tratti esistenti), e poi, a partire da Careggi (parallela alla vecchiaia Pratese), nuova sede per Sesto (esterna all'abitato), e per Calenzano (in sede esistente).

2) Arteria di collegamento per il nuovo centro: Cascine-San Donnino. — È realizzata a mezzo dell'attuale Pistoiese fino a San Donnino completata col tratto nuovo esterno all'abitato del centro esistente per collegarsi alla panoramica per Badia a Settimo.

3) Arteria per il collegamento del nuovo quartiere dell'«Isolotto». — Delimita la zona dell'«Isolotto» a sud e collega l'anello in prossimità dell'«Indiano» (ma sulla sinistra dell'Arno) con il nuovo impegno, nella città, della via Pisana.

4) Strada di Rovezzano. — Si considera l'attuale via Aretina come penetrazione minore raddoppiata (a partire da Rovezzano e venendo verso Firenze) con una nuova tangenziale che serve la prevista zona residenziale di Varlungo e che si innesta nei viali dell'Affrico, a nord della ferrovia.

5) Penetrazione dell'Anconella. — È un tronco compreso fra C. Vecchia (sul torrente Rimaggio) e il nuovo ponte di Bellariva lungo l'Anconella e esterno (per un nuovo tratto) alla «Nave di Rovezzano».

Anello esterno.

Consiste in un nastro stradale dello sviluppo di circa 38 km. e diviso in quattro grandi tronchi (l'arco nord ha uno sviluppo di circa 20 km. e l'arco sud ha uno sviluppo di circa 18 km.).



Fig. 133. - Schema della viabilità esterna proposta dal piano regolatore.

Mentre quelli compresi nella zona sulla sinistra dell'Arno si svolgono quasi interamente in zona pianeggiante e collegano i centri di Bagno a Ripoli, Ponte a Ema, Galluzzo, Ponte a Greve, quelli compresi sulla riva destra dell'Arno e specialmente il tronco che collega la via Bolognese con la vecchiaia statale Aretina e alla nuova variante sulla sinistra dell'Arno, si svolgono (per un tratto di circa 10 km.) su terreno collinoso e raggiungono delle pendenze massime del 5% collegando la stazione di S. Dominico, Quarto, Trespiano, e attraversando il Mugnone fra Fiesole e il Piano di Mugnone, si richiedono con l'anello sul «Girone» passando dietro Castel di Poggio e Castel di Vincigliata.

Fra la stazione di S. Dominico e Quarto il tronco dell'anello è raggiunto oltre che dalla via Pistoiese e dall'autostrada Firenze-mare, che in quella si innesta, anche dalla nuova arteria Firenze-Prato, di delimitazione della zona industriale la quale raggiunge l'anello in due punti come sarà detto in seguito.

La natura del terreno (collinoso) a nord della città e le esigenze particolari del piano, impongono, per l'anello, la costruzione di alcune opere d'arte importanti come il viadotto per superare la ferrovia e i parchi ferroviari della nuova zona di smistamento di Castello; il viadotto per superare la valle del Mugnone e la via Faentina nel pian di Mugnone sotto Fiesole e la galleria che sottopassa la strada di Borgonuovo.

Schema della circolazione interna.

Arco nord di alleggerimento. — L'abbassamento del piano del ferro (di cui si tratta nell'apposita sede) fra il torrente Mensola e via dello Statuto, e la riduzione dei binari alla stazione del Campo di Marte (per l'abolizione della funzione commerciale di quest'ultima) consentono di tenere a quota strada un'arteria di traffico (tangenziale esterna est-ovest) di alleggerimento dei viali e di smistamento del traffico proveniente dalla strada di Pontassieve, dalla Faentina e dalla Bolognese.

Questa arteria proseguirebbe, senza mutare la sua funzione, fino a riunirsi all'anello interno in corrispondenza di porta al Prato.

Anello di circonvalazione. — È costituito dai viali dei Poggi, per la parte sulla destra del-

Arno; integrati dalla nuova arteria in parte lungo la riva sinistra dell'Arno, in parte lungo le mura di porta S. Niccolò, in parte in galleria sotto S. Leonardo, e in parte (trasmettendo il viale dei Colli) riunendosi al viale Petrarca e R. Sanzio fino al ponte della Vittoria.

Anello interno. — Ha una parte a comune con il precedente (sulla sinistra dell'Arno) salvo un tratto che attraversa il quartiere di San Frediano.

Sulla destra è indicato uno schema di massima che rappresenta più una esigenza urbanistica ormai dichiarata che una soluzione.

L'anello dovrebbe essere definito in un piano particolareggiato che impostasse con i problemi del traffico anche quello del risanamento di quei quartieri (S. Croce e Centro) che interessano il suo percorso.

Strade panoramiche.

Già allo stato attuale le colline che formano la prima cintura intorno a Firenze ed anche la seconda, sono dotate di una rete stradale abbastanza fitta che consente al turista di conoscere in ogni più riposo angolo il paesaggio che fa corona alla città e di poter raggiungere tutti quei punti dai quali è possibile godere panorami sempre nuovi.

Fiesole, Settimano, Monte Senario, l'Impruneta, il Galluzzo, rappresentano metà di passeggiate possibili da diversi punti della zona e con diversi mezzi di locomozione. Intramezzata alla rete principale che collega i centri più importanti vi è una secondaria rete di strade che segue i crinali dei sistemi di colline, segue a mezza costa percorsi tracciati da secoli per i collegamenti di Castel di Poggio, Castel di Vincigliata, Miano, Sesto, Calenzano, Bagno a Ripoli, Ponte a Ema, le Cascine del Riccio, ecc., formando un sistema di collegamenti vario e caratteristico.

Sfruttando in notevolissima parte questo sistema già esistente non è difficile determinare un sistema stradale panoramico che risolva il problema di offrire al turista un percorso chiaro e la visione completa e organica delle bellezze naturali che fanno da scrigno alla città.

I principali tronchi di questo sistema sarebbero i seguenti:

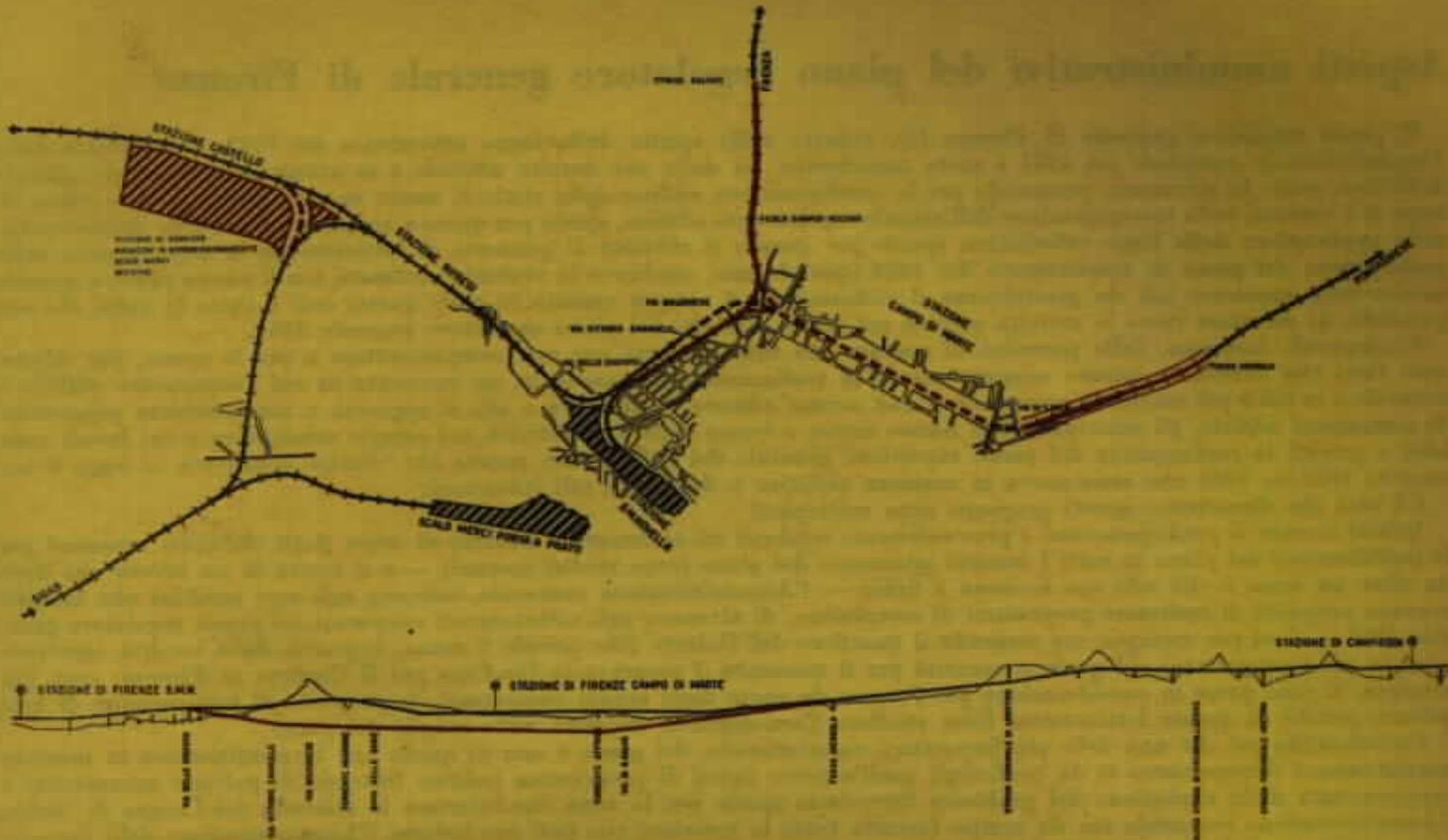


Fig. 154. - Sistemazione foresteria in zone 2 tronchi e 1 pezzi foresteri esistenti; in rosso 2 tronchi e 1 pezzi foresteri in progetto; è evidente l'allargamento del piano del fondo.

1 - C. Vecchia (Rimaggio) - Villamagna (tratto esistente) - Monte Pilli - Incontro (Apparita) - Antella - Grassina - S. Gerosola - Impruneta - Montebuoni - S. Andrea in Percussina - Poggio delle Monache (sotto la Poggiana) - Moretta - S. Martino alla Palma - Badia a Settimo - e nuovo Ponte sull'Arno per l'innesto delle nuove arterie del quartiere Cascine-San Donnino.

2 - Affrico - Viale A. Volta - S. Domenico - Fiesole (esistente).

3 - Bivio di Fonte Secca (Bolognese) - Colonnata per le pendici di Monte Morello toccando Monte Acuto (strada in parte esistente), pendenza massima 7,5%, lunghezza del tronco km. 17.

4 - Le Pancha - Colonnata - Settimello - Sesto - Calenzano e nuovi centri residenziali di collina.

5 - Strada settignanese per Settignano - Poggio al Sole - Borgonuovo - Fiesole e sua diramazione per ponte a Mensola Varlungo.

6 - Viale dei Colli fino al viale Poggio Imperiale (esistente) e prosecuzione del nuovo viale panoramico dietro Bellosguardo fino a S. Quirico e innesto con la via Pisana per l'Isolotto.

IMPIANTI FERROVIARI

I precedenti studi condotti dall'Amministrazione del comune di Firenze in accordo con le Ferrovie dello Stato ed il piano 1924 approvato con D. L. 13 gennaio 1924, n. 179, tendevano ad allungare i servizi (scalo merci, officina, smistamento) dall'abitato. Inoltre quegli stessi studi cercavano di migliorare la rete ferroviaria per ovviare all'inconveniente di tenere, come accade presentemente la zona nord della città divisa dal centro urbano. A tale scopo si prevedeva lo spostamento della linea Firenze-Arezzo nel tratto corrispondente al Campo di Marte con una deviazione sotto Fiesole in parte al piano di campagna e in parte in galleria.

Il fabbricato viaggiatori sarebbe stato spostato in località S. Maria a Coverciano.

Poiché tale soluzione non sembra risolvere i problemi urbanistici collegati a quelli ferroviari in quanto il passaggio sotto Fiesole ne resulterebbe compromesso e d'altra parte la stazione di S. Maria a Coverciano non sarebbe giustificata dalla entità e dalla conformazione di quella parte di periferia di città né dalla popolazione che vi grava, si è pensato che sarebbe stata opportuna una soluzione che mantenesse l'attuale posizione della stazione che serve effettivamente una vasta zona cittadina e che non partecipasse degli attuali caratteri negativi della linea ferroviaria che interrompe i collegamenti fra il centro e il nord.

CONCLUSIONE

Le caratteristiche del piano che la presente relazione ha illustrata, sono fondamentalmente due.

La prima è quella di avere gettate le basi del piano territoriale, il quale, nelle linee principali della struttura generale del traffico e dell'assonamento, è legato ai problemi di sviluppo e della sistemazione della città di Firenze, ma che può essere particolarmente studiato ed iniziato solo con la collaborazione dei Comuni investiti del piano stesso.

In particolare la città di Prato che, in ragione del suo sviluppo industriale si trova ad essere la più interessata alla formazione del piano territoriale.

La seconda caratteristica è quella di avere fermato nelle linee principali i problemi strettamente interessanti. Ecco.

In questo senso esso rappresenta il programma secondo il quale dovranno essere iniziati, con la maggiore sollecitudine possibile, gli studi per i piani particolareggiati.

E, a questo proposito, necessario osservare che gli sviluppi e le trasformazioni operati in seno ed ai margini della città in questo ultimo dopo guerra, e tuttora in atto con ritmo occasionalmente febbrale, stanno portando un grave pregiudizio ad una sistemazione definitiva della struttura cittadina ed operano una gravissima lesione ai caratteri urbanistici, architettonici e paesistici.

Viene di conseguenza che la approvazione del presente piano generale oltre che valorizzare e stimolare la iniziativa per lo studio dei piani particolareggiati, costituisce nel frattempo una sufficiente base programmatica a carattere vincolativo, soprattutto nei riguardi del centro compreso entro la cerchia dei viali di circonvallazione e nei riguardi delle colline sulle quali l'infiltrazione edilizia opera continue e dannose alterazioni.

Aspetti amministrativi del piano regolatore generale di Firenze

Il piano regolatore generale di Firenze (1), redatto nello spirito della legge urbanistica del 1942, e approvato dalla Amministrazione comunale nel 1951 è stato considerato, fin dalla sua nascita ufficiale e in attesa della sanzione ufficiale definitiva, come lo strumento potenziale per la trasformazione edilizia della città. E anche se non aveva ancora valore di legge si è cercato, nella interpretazione dell'attuale regolamento edilizio, specie per quanto riguarda la materia discrezionale, nella applicazione della legge urbanistica, specie per quanto si riferisce ai permessi di lottizzazione di aree private, nella realizzazione del piano di ampliamento del 1924 (quando non sembrava in evidente contrasto con il nuovo piano o quando sussistevano premesse tali da giustificare il richiamo) si è sempre cercato in tutti questi casi e tutte le volte che era possibile, di orientare tutte le attività edilizie nel senso indicato dal piano regolatore generale 1951.

Consapevoli, insomma, della necessità di operare con tutte le forze per non compromettere o per lo meno, per ridurre quei fatti che avrebbero potuto compromettere la realizzazione del piano in un momento in cui l'incremento edilizio è notevole e in cui è più sentita la mancanza di una norma efficace da indicare a chi si appresta a intraprendere programmi di costruzioni edilizie, gli amministratori hanno messo a scopo della loro attività nel campo urbanistico e dei lavori pubblici e privati la realizzazione del piano regolatore generale del 1951 prima ancora che venisse approvata la legge 3 novembre 1952 n. 1902 che sanzionava in maniera esplicita e definitiva tali intenzioni.

Gli atti che dimostrano questi propositi sono molteplici.

Infatti mentre si predispongono i provvedimenti tendenti ad assicurare il numero di copie degli elaborati necessari per le pubblicazioni del piano in tutti i comuni interessati dal piano (sono tredici comuni) — e si tratta di un lavoro che dura da oltre un anno e che solo ora accenna a finire — l'Amministrazione comunale indicava agli enti pubblici che manifestavano propositi di realizzare programmi di costruzione, di attenersi agli orientamenti contenuti nel piano regolatore generale 1951 — Così per esempio, sta sorgendo il quartiere dell'Isoleto (che prende il nome, appunto, dalla località caratteristica in cui è progettato) nel quale si esaurirà per il momento il programma Ina-Casa per il Comune di Firenze; così, per esempio, si sono prese in considerazione per l'esame da parte degli organi competenti, le proposte di lottizzazione di aree private purché di queste lottizzazioni fosse studiata l'articolazione organica nelle maglie del piano.

Considerando poi che una delle più importanti caratteristiche del piano e una di quelle che lo condizionano in maniera assolutamente determinante si da conferirgli quell'aspetto tipico di programma politico (intendo di politica urbanistica) è rappresentata dalla risoluzione del problema ferroviario specie per la zona che interessa la stazione del Campo di Marte, l'Amministrazione comunale sta da tempo facendo tutte le pressioni che può per indurre l'Amministrazione delle ferrovie a impostare questo importante problema dal quale dipendono numerosi problemi urbanistici per Firenze.

Ed un altro problema tipico per l'attuazione della « politica urbanistica » essendo quello offerto dai trasporti pubblici, l'Amministrazione ha nominato una Commissione di esperti per risolvere con mezzi e proposte adeguate, questo problema indicando a questa commissione che lo scopo da raggiungere è appunto il piano regolatore generale 1951.

Essendosi, inoltre, dimostrato insufficiente e superato l'attuale regolamento edilizio il cui ultimo aggiornamento risale al 1943 e poichè la legge urbanistica del 1942 dà la facoltà di impostare il regolamento edilizio delle città prive di piano regolatore secondo un programma di fabbricazione predisposto secondo uno schema di zone distinte, una speciale commissione appositamente nominata studia la riforma del regolamento edilizio su precise direttive programmatiche basate sullo scopo di interpretare il piano regolatore generale. (Il nuovo regolamento edilizio prevede, in applicazione dell'art. 34 della legge urbanistica 1942, la suddivisione del territorio comunale in zone e la formulazione di norme speciali zona per zona informate al principio della interpretazione del piano regolatore generale).

Infine la commissione edilizia, cui è demandato il compito di orientare con i suoi lavori, con i suoi pareri, con tutta la sua attività, le iniziative private verso gli obiettivi fissati dall'Amministrazione comunale, è stata confortata e aiutata nei suoi lavori, dalla nomina di una speciale commissione urbanistica cui vengono sottoposti tutti quei problemi che per la loro importanza possono influire sulle linee del piano regolatore e che ha, fra l'altro, il compito di indicare all'Amministrazione comunale il metodo da seguire per la realizzazione dei suoi programmi di lavori pubblici nello spirito del piano regolatore e, soprattutto, per la preparazione di tutti quegli atti necessari a dare forza di legge al piano stesso e a predisporre tutti quegli altri atti attraverso i quali il piano si perfeziona e si realizza, (piani particolareggiati di attuazione).

Sarà di prossima emanazione un bando di concorso, per gli urbanisti italiani, per lo studio del piano di risanamento del quartiere di S. Frediano ed è in corso di pubblicazione il bando di concorso per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno (in sostituzione di quello metallico installato provvisoriamente) e che del piano di risanamento costituirà la più efficace promessa.

Una serie di atti, come si vede, di natura amministrativa alcuni e di natura effettuale e pratica altri che tutti insieme dimostrano le intenzioni di superare nel più breve tempo possibile le difficoltà non lievi e numerose che si riscontrano in questo intervallo di tempo nel quale si tratta di colmare le diverse e gravi lacune che si lamentano in materia di orientamenti chiari e precisi nel campo urbanistico per la città di Firenze.

Lando Bartoli

(1) Il piano regolatore generale è stato impostato sulle istruzioni di una commissione appositamente nominata dall'Amministrazione comunale così composta:

- 1) Il Sindaco di Firenze, Mario Fabiani;
- 2) L'Assessore ai LL.PP., Dott. Gianfranco Musco;
- 3) L'Assessore ai SS.PP., Arch. Paolo Tinoclini;
- 4) L'Assessore all'Igiene, Prof. Alberto Furo;
- 5) L'Assessore alle Belle Arti, Ing. Menotti Riccioli;
- 6) L'Assessore all'Anagrafa, Dott. Bruno Pucci;
- 7) L'Ing. Capo del Comune, Ing. Alessandro Giuntoli;
- 8) Il Sovrintendente ai Monumenti, Prof. Armando Venè;
- 9) Il Sovrintendente alle Gallerie, Prof. Giovanni Poggi;
- 10) Il Provveditore alle OO.PP., Ing. Giovanni Girometti;
- 11) Prof. Arch. Giovanni Michelucci;
- 12) Dott. Arch. Giuseppe Gori;
- 13) Il Vice Capo Repartizione VIII - Urbanistica LL.SS.PP. (Ingegnere Bigazzi);
- 14) Dott. Ing. Giovanni Bellincioni;
- 15) Dott. ing. Enrico Mariani;
- 16) Dott. Prof. Giuseppe Mazzetti;
- 17) Prof. Avv. Enrico Finzi;
- 18) Sig. Fosco Lombardi;
- 19) Per il Comando Militare Territoriale, Ten. Col. Giampaolo Baciali;
- 20) Capo della Div. Urbanistica, con funzione di Segretario Tecnico, Ing. Marco Marchi;
- 21) Segretario della Commissione, dott. Ottavio Salis.

La redazione del piano fu affidata ad una commissione esecutiva composta dai sigg.:

Arch. Lando Bartoli;
Arch. Edoardo Detti;

Ing. Alessandro Giuntoli;
Arch. Siro Pastorini;

Arch. Giuseppe Sagrestani;
Arch. Leonardo Savioli.





Fotopiano della città di Firenze

Rappresentazione nel rapporto 1:12.500 ~

Allegato al n. 12 di "Urbanistica".

L'attuazione del piano generale

Indicazioni e proposte per lo sviluppo della città

di Leonardo Savioli

Il nuovo piano regolatore non stabilisce nessuna soluzione particolare definitiva ma determina soltanto alcune chiare direttive generali sullo sviluppo futuro della città.

Il piano, più che un disegno è un programma, si è detto, che deve costantemente essere aggiornato nel momento in cui, attraverso i piani particolareggiati, vi si inserisce la vita.

Il piano regolatore è dunque uno strumento vivo, ma, appunto per questo, assai delicato. Il passaggio dalla formulazione del programma alla sua realizzazione è la fase più grave che può facilmente distruggere il primo o rendere arida la seconda, anche gravemente. Lo studio del piano evidentemente non finisce con la stesura, nè, d'altra parte, può iniziare subito il disegno dei piani particolareggiati poiché rimarrebbe appunto «un disegno». Per rendere ancora viva l'attuazione del programma, perchè i piani particolareggiati non distruggano il piano o il piano non distrugga questi occorre che lo studio, l'indagine delle esigenze della città continuino ininterrottamente; occorre che la cooperazione tra i vari enti interessati alla vita cittadina, tra gli igienisti, sociologi, storici, critici, architetti e tecnici in base alla quale è stato studiato il programma generale continui sempre in modo da poter formulare programmi minori: occorre cioè che tra il piano regolatore generale ed i piani particolareggiati esista sempre una fase di studio attivo, vivo ed intelligente su tutti i fenomeni urbani.

A questo proposito ci fa piacere constatare che il Comune, desiderando attuare il risanamento del quartiere sulla riva sinistra dell'Arno, sta preparando da varii mesi uno studio accurato ed intelligente sui quartieri ed un «programma» sui criteri da adottare che potranno costituire una guida essenziale per la risoluzione di questo complesso problema.

E' però necessario aggiungere fin da ora, anche se questo argomento potrà essere trattato con ampia documentazione in un secondo tempo, che il piano particolareggiato esecutivo per il quartiere dell'Isolotto di fronte al parco delle Cascine non è stato preceduto da nessun serio studio che ne formulasse i criteri vivi di organizzazione e che conseguentemente è risultato, almeno nel progetto, una somma di case uniformi senza nessuna struttura organica; ciò naturalmente in grave contrasto con le direttive del piano regolatore che aveva fissato una più viva articolazione del vasto quartiere in cinque nuclei differenziati e autonomi.

Ma oltre a questa continua cooperazione tra i tecnici occorre anche una più attiva e sensibile cooperazione con il pubblico che è il principale attore di questo programma. Il piano regolatore, come si è visto, modifica abbastanza sostanzialmente la struttura attuale della città; questo mutamento di struttura presuppone anche un mutamento sostanziale nei modi di vita. Il divieto della costruzione compatta alla periferia, che pone un fine de-



finitivo allo sviluppo a macchia d'olio e la conseguente disposizione dei nuovi quartieri in mezzo alla campagna, non è stato determinato soltanto dalla necessità di salvaguardare le bellezze panoramiche delle colline intorno alla città o di « proteggere» la delicata struttura del vecchio centro, ma soprattutto per salvaguardare la vita della popolazione; per offrire a questa la possibilità di un rinnovato piano di vita e di far godere agli abitanti dei nuovi centri residenziali organizzati di tutti quei vantaggi che la tecnica moderna dell'urbanistica può dare; vantaggi che oggi, purtroppo, in un paese come il nostro, che ha alle spalle una così meravigliosa tradizione urbanistica, conoscono solo i tecnici specializzati.

Affinchè i piani esecutivi non debbano rischiare di divenire piatti e banali, dovendo corrispondere alle esigenze di un pubblico che generalmente è all'oscuro dei nuovi problemi urbanistici, o invece non divengano piani accademici che rappresentano solo l'espressione dei progettisti, occorre che abbia inizio proprio a Firenze, contemporaneamente alla stesura dei piani esecutivi, un lento processo di «educazione» dei cittadini ai nuovi problemi urbanistici. È evidente che i nuovi centri saranno organizzati con criteri ben differenti da quelli dei quartieri della periferia attuale che tuttavia rappresentano ciò che oggi il pubblico fiorentino richiede; tali quartieri dovranno avere una nuova struttura, stabiliranno nuovi rapporti con la natura, determineranno una nuova « misura»; ma è chiaro che nuova struttura, nuovi rapporti con la natura e nuova misura devono divenire anche l'esigenza viva ed insopprimibile del pubblico e non solo dei tecnici specializzati. Il programma del piano

NUOVI TRACCIATI STRADALI PREVISTI NEL PIANO REGOLATORE

1 (Fig. 155). - Il nuovo tracciato di penetrazione della via bolognese.

2 (Fig. 156). - La nuova strada panoramica di collegamento tra i vari centri residenziali collinari; in colore il centro residenziale in località Querceto-Cappelle.

3 (Fig. 157). - In primo piano, la nuova strada Firenze-Prato nel tratto da Castello a Sesto; più in alto la nuova panoramica di collegamento dei quartieri collinari. In colore il quartiere residenziale in località Castello.

4 (Fig. 158). - L'anello esterno nel tratto dal Giense a Bagno a Ripoli.

5 (Fig. 159). - L'anello esterno nel tratto da S. Felice a Zona alle coste del Biscio.

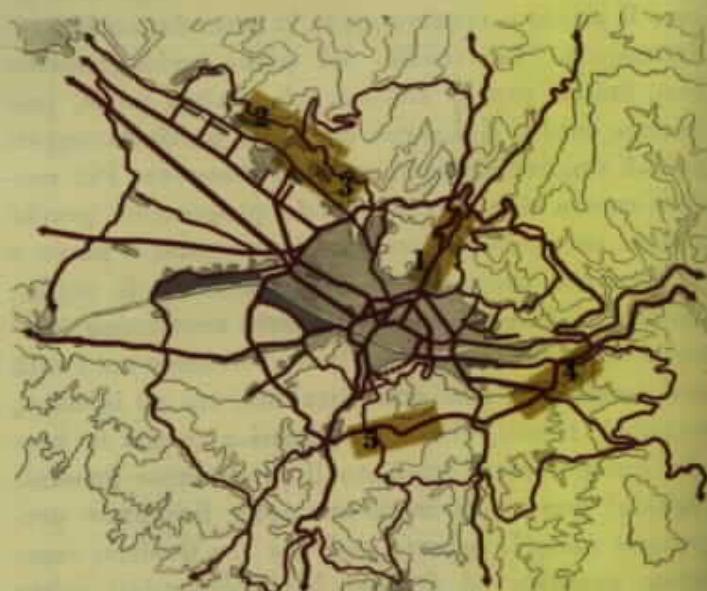
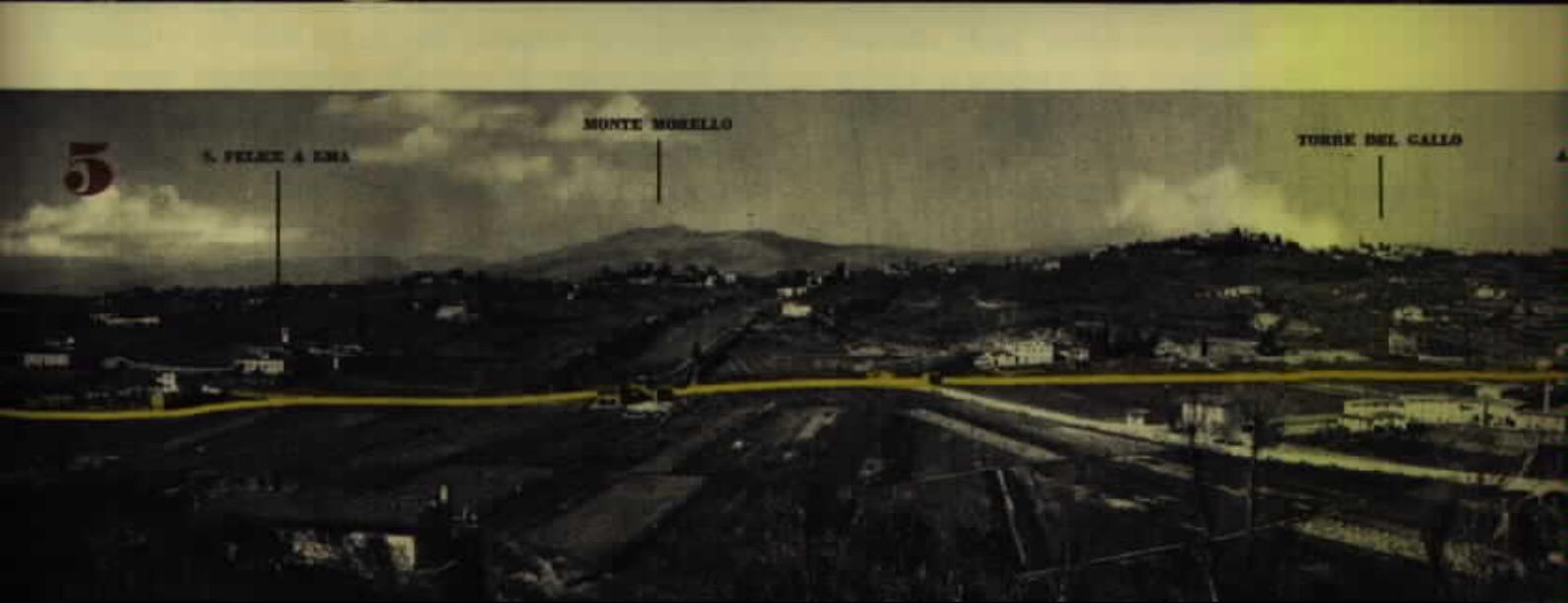
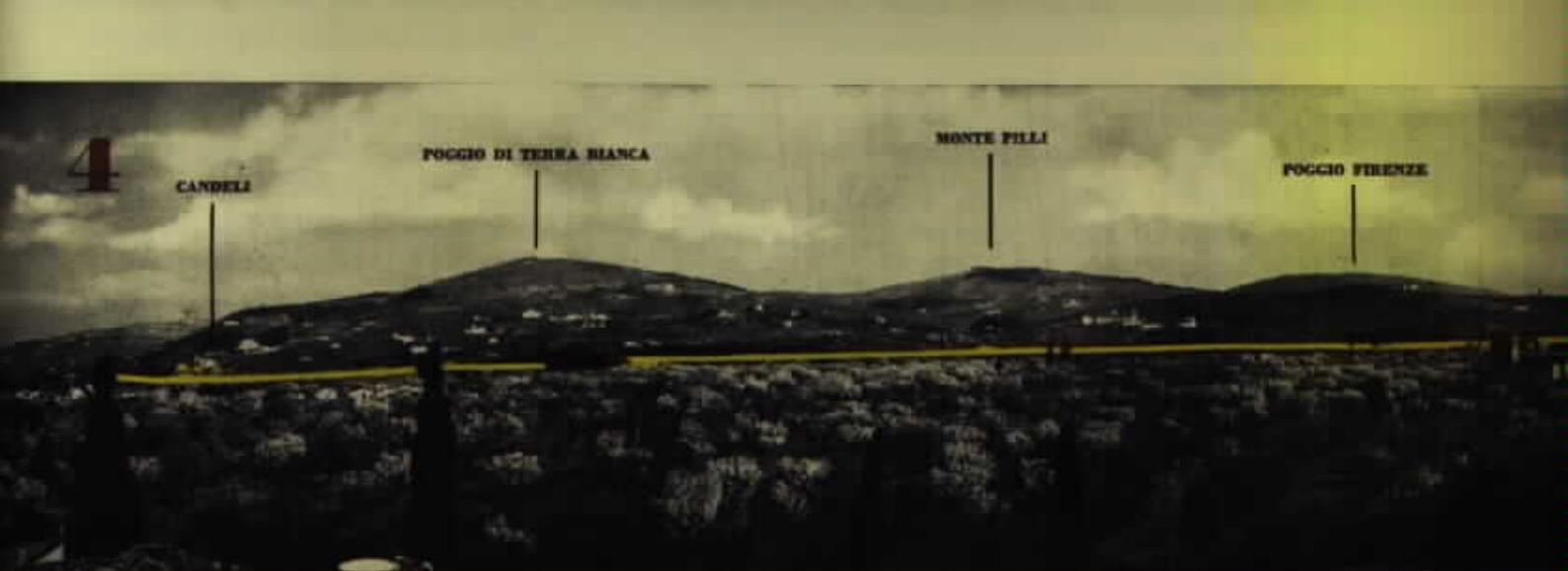
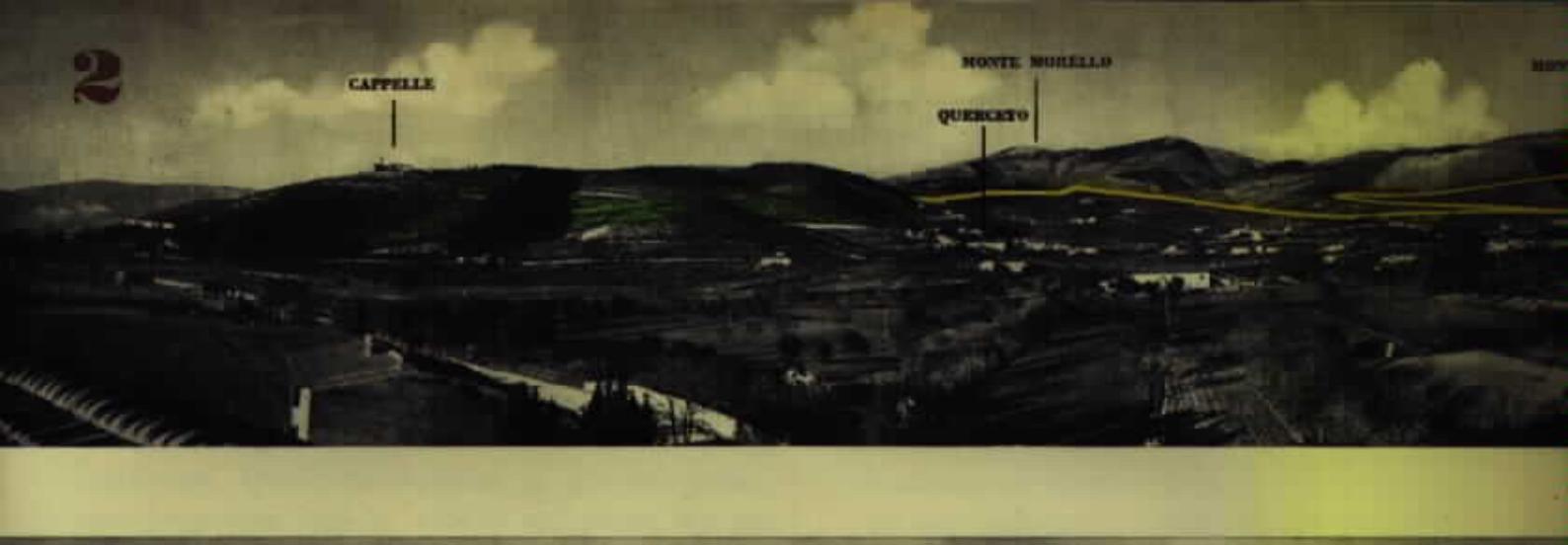
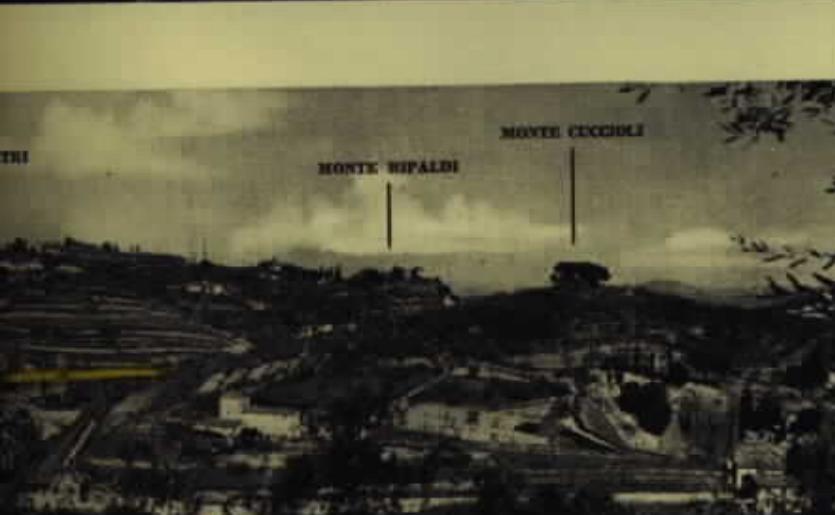


Fig. 160. - Schema dei nuovi tracciati stradali previsti nel Piano regolatore (in rosso) con la distribuzione dei nuovi quartieri residenziali (in grigio). Le zone cennate in giallo individuano pianograficamente le panoramiche corrispondenti.





regolatore dovrà essere diffuso opportunamente in modo da divenire oggetto di studio e di attenzione presso tutte le categorie.

Altro compito fondamentale è quello di provvedere alla redazione di un piano regionale. Il piano regolatore, non potendo essere inquadrato in un ampio studio di pianificazione della regione Toscana, è stato visto solo in rapporto al territorio dei comuni confinanti. Questa limitazione, si è visto prima, non pregiudica oggi la validità del piano, ma potrebbe in seguito costituire una grave mancanza.

Il piano prevede deliberatamente zone di espansione non molto vaste che, se si verificano sempre gli stessi incrementi della popolazione, potranno essere saturate in una decina di anni.

E' vero che lo sviluppo prevalentemente nastri-forme delle zone residenziali può consentire ulteriori ampliamenti senza recare danno alla struttura della città, ma è anche vero che abbastanza presto, in base ad un esame della regione, si potrà imporre il problema del limite definitivo della dimensione di Firenze; è probabile in sostanza che una volta esaurite le previsioni del piano regolatore, si debbano studiare soluzioni più definitive e facenti parte di una più ampia struttura regionale.

Anche per quanto riguarda le industrie sarebbe opportuno che ancora prima che vengano saturate le zone a nastro previste dal piano, uno studio regionale potesse individuare la localizzazione di ulteriori sviluppi in zone più lontane e ponesse un termine alla città anche per questa attività.

Se è vero dunque che la risoluzione dei problemi urbanistici di Firenze per un periodo di circa dieci anni è affidata all'attuale piano regolatore che qui presentiamo, è anche vero che gli ulteriori sviluppi, non molto lontani del resto, saranno affidati questa volta al piano regionale.

Infine dobbiamo dire di un altro compito fondamentale degli architetti, dei tecnici, dei critici, degli storici e di tutti coloro che saranno impegnati più o meno direttamente alla fase di realizzazione del piano regolatore. Nelle pagine precedenti sono state illustrate le costruzioni sorte in via Por Santa Maria, in via Guicciardini e sul Lungarno, cioè nella zona del piano di ricostruzione in immediato contatto con gli edifici storici monumentali intorno al Ponte Vecchio. Oggi si costruisce così a Firenze; e non è da dire che sia mancato l'impegno agli architetti, ai tecnici, e ai critici perché a proposito della «ricostruzione» è stato scritto sui giornali molto a lungo, perchè numerose commissioni hanno vagliato

i progetti architettonici; non sono mancate neppure le possibilità economiche perchè la particolare ubicazione della zona di così alto interesse commerciale ha permesso ai costruttori di fare largo uso di soluzioni costose; non è mancato neppure il tempo perchè sono circa sei anni che è stato studiato il piano di ricostruzione e nove anni che il problema della ricostruzione, non solo su un piano urbanistico ma anche architettonico, è ormai aperto.

E' che, piuttosto, a Firenze dove pure vi sono molti architetti validi ed una scuola di architettura, si è andata formando una mediocre mentalità di compromesso per cui nel fabbricare non si pensa a costruire ma prima di tutto ad intonarsi, a sottomettersi ad un ambiente preesistente, a mimetizzarsi; cioè si pensa prima a rinunciare che ad affermare, a quello che non si deve dire o fare prima che a quello che invece si deve dire o fare.

Insomma in questa città dove esistono la fabbrica rinascimentale degli Uffizi a fianco del Palazzo Vecchio medioevale, il ponte S. Trinita di fronte al Ponte Vecchio, San Salvatore al Monte accanto a San Miniato, la Stazione di fronte alla chiesa di S. Maria Novella, dove esistono cioè coraggiosi accostamenti di edifici che esprimono liberamente esigenze di periodi storici differenti, a Firenze dicevamo, è impossibile fabbricare modernamente, cioè semplicemente costruire. A Firenze si ritiene in sostanza, anche negli ambienti più «competenti», esattamente come per l'urbanistica del Piano Poggi e del piano 1915-24, che l'architettura sia ormai cosa già fatta, sia una questione già risolta nelle chiese e nei palazzi del vecchio centro.

Ora il nuovo piano regolatore che porta un sostanziale rinnovamento nella struttura della città esistente per corrispondere alle vive e complesse esigenze attuali della popolazione e che prevede quartieri autonomi, presuppone una altrettanto libera concezione nel campo della architettura. E' ora compito degli architetti validi, dei critici e dei tecnici in genere di far superare questo punto morto dell'architettura fiorentina che potrebbe distruggere il programma del piano regolatore; anzi è certo che se si dovesse costruire nei nuovi centri satelliti periferici come nella zona del piano di ricostruzione o nelle periferie attuali, allora è meglio davvero che la città continui lo sviluppo a macchia d'olio, continui a mimetizzarsi, a nascondersi e non si apra liberamente in mezzo alla campagna ed alla luce del sole.

Leonardo Savioli



Fig. 161. - Veduta di Firenze dall'alto del Campanile di Giotto. A destra le via Calzaiuoli, al centro Palazzo Vecchio e gli Uffizi.

Gli sviluppi storici e l'esperienza attuale: la periferia e gli spazi sociali

di Giovanni Michelucci

Possiamo affermare senza alcun dubbio che la periferia, che ha determinato l'accrescere della città di Firenze nel modo cosiddetto della «macchia d'olio», è un errore urbanistico. La periferia oggi gravita sul centro antico e ne provoca il soffocamento e l'intasamento.

Pure, pensando alla storia, vediamo che in ogni tempo si è venuta formando una periferia: attorno alla prima cerchia di questa città si è determinata una

fascia edilizia che avrebbe dovuto soffocare il centro esistente, e non l'ha soffocato; realizzata la seconda cerchia le costruzioni sono subito sconfinate da questa e hanno posto i primi elementi per un nuovo avvolgimento della città e quindi per una nuova periferia.

Eppure nessun soffocamento è avvenuto e la città era, entro la terza cerchia, organica, unitaria, in gran parte armoniosa.

La ragione va ricercata in alcuni fatti che si sono verificati e che hanno portato ad una soluzione urbanistica che può dirsi esemplare. La città murata era infatti ricca di spazi verdi, di orti, di giardini specialmente verso la cinta, ed era ricca di spazi pubblici — o spazi sociali — piazze grandi e piccole.

Si deve a questi spazi se il centro non è stato soffocato dalla periferia. Non in quanto spazi geometrici, ma in quanto essi erano centri attorno a cui si delineava il nucleo edilizio, subordinati al centro maggiore, proporzionati a questo in modo da stabilire con esso un rapporto d'integrazione.

Ne derivava un proporzionamento spontaneo e non teorico e una composizione della città in un centro circondato da tanti altri centri-quartieri aventi una loro autonomia pur essendo sempre in relazione coi centri principali. E poiché ogni centro-quartiere aveva una sua fisionomia conseguente alla particolare vita commerciale che vi si svolgeva e alle condizioni economiche e politiche talora sensibilmente differenti, così la città intiera era fatta viva da queste personalità che la componevano e il centro principale fungeva da elemento equilibratore e di interesse generale e nel quale gli spazi sociali — le piazze e le strade — erano gerarchicamente più importanti delle altre.

Così la città poteva estendersi all'infinito senza provocare soffocamenti: spontaneamente si delineava quello che teoricamente appare oggi valido.

La risposta alla domanda perché la periferia rappresenti un errore deriva quindi da questa constatazione: che è un errore o diviene tale quando divenga tributaria del centro e non organo integrativo, quando non abbia più — come non l'ha avuta nel XIX secolo — una relazione vitale con esso ma fruisca del centro in modo parassitario, quando infine non si organizzi su dei centri relativamente autonomi che siano elementi di arricchimento della città che si espande.

L'errore non è dunque nell'avvolgimento, non nella «macchia d'olio», bensì nei quartieri non autoctoni, non organizzati per virtù propria, chè, solo in questo caso, essi divengono elementi d'integrazione.

Ora all'esame delle città medioevali nate sul tracciato romano si può notare come alcune l'abbiano subito, gravitando su di esso e mantenendone fondamentalmente il centro e le piazze. Pure arricchendosi di piazze e di centri minori hanno cioè derivata la loro struttura generale dal nucleo centrale che è divenuto il perno intorno a cui si è sviluppata la città.

Altre invece, ed è il caso di Firenze, pur usufruendo del piano esistente hanno creato le premesse per una città nuova di vasto respiro costituendo un sistema di centri (quello religioso, quello politico e quello commerciale) e non un semplice sistema di piazze: centri nati o prima che si definissero le zone edilizie o contemporaneamente o posteriormente e collegati ai centri minori formatisi intorno alle chiese che erano venute sorgendo fuori della seconda cerchia delle mura.

Questi centri (la piazza del Duomo, e quella della Signoria, cioè il centro religioso e quello civile), furono de-

lineati agli estremi della prima cinta mentre l'esistente Foro della città romana divenne il centro commerciale. Si venne a formare così un sistema di tre centri complementari che s'inserivano dagli estremi confini nel cuore della prima città e attribuivano a questa il valore di centro della nuova città, che in parte era nata e in parte stava sviluppandosi entro l'ultimo perimetro.

Da questo derivava una gerarchia anche geometrica o quantitativa rispetto ai centri minori; ma poiché la periferia non gravitava su questo centro, ma era organizzata in tanti centri quartieri, ne risultava un potenziamento e una valorizzazione del centro principale.

Possiamo quindi concludere che lo sviluppo a «macchia d'olio» non rappresenta in sè né un pericolo né un errore. Gli errori vengono dopo, nel XIX secolo con l'«ampliamento» e con gli sviluppi successivi, fino ad oggi quando aumenta il numero delle costruzioni, aumentano i servizi, i mezzi di trasporto, aumenta la popolazione e tutto fa capo al centro principale. Le conseguenze sono note e controllabili.

Ma se si stabilisce che non la «macchia d'olio» è l'errore, ma la mancanza di relazione, di complementarietà fra il centro principale e le zone che via via sorgono, come imposterà il problema l'urbanista moderno?

Si esamini Rifredi, il cosiddetto «centro industriale» caotico fino all'assurdo. Esso è collegato a Firenze in quanto appendice della città. Ma è ancora Firenze o non lo è? Difficile risposta, perché mai è nato il pensiero di collegare urbanisticamente Rifredi alla città o di distaccarlo: si cerca di lasciare questo «centro» a sé correggendo qualche strada e qualche spazio. Così com'è, esso è l'espressione di un mondo morale che caratterizza questo secolo, di una ignava ratio, ignava per difetto di un orientamento che valga a precisare dei valori.

Intanto si può constatare che spontaneamente esso va organizzandosi per raggiungere una sua autonomia. Nascono negozi e cinema, campi sportivi, teatro e piscina, luoghi di ritrovo e di svago con carattere non rionale. Se per spontaneo impulso Rifredi riuscirà a organizzare un suo centro, sarà allora non più una appendice parassitaria ma un organo integrativo di Firenze caratterizzato dalle industrie e dall'operosità di una classe sociale ben definita.

In questo caso il compito dell'urbanista potrebbe essere quello di precisare tecnicamente ciò che spontaneamente si delinea: così come avveniva nel Medio Evo.

Rifredi confermerebbe così il principio che l'ampliamento non nuoce alla città quando i nuclei nuovi si organizzano per acquistare una loro autonomia e un loro carattere.

Ma qui si pone una domanda che vuole riferirsi al nuovo piano generale del '52 in cui è indicato uno sviluppo lineare della città verso Prato e la costituzione di centri e la ubicazione delle industrie.

Lo sviluppo in tale direzione sembra logico perché

già spontaneamente denunciato: ogni giorno infatti aumenta il numero delle case lungo le strade che collegano Firenze a Prato e Pistoia. Ma non si delineano spontaneamente i centri. Esistono Castello e Sesto i quali non trovano ancora un sufficiente impulso economico per organizzarsi in vere e proprie città autonome, perché ancora forse troppo vicine a Firenze in modo da subirne tutte le attrazioni.

Il proposto ampliamento di nuclei esistenti e la costituzione di nuovi lungo la direttrice Firenze-Prato può essere teoricamente difeso. Si tratta di vedere se questi nuclei di cui si propone l'ampliamento, e alcuni dei quali hanno oggi minima importanza, avranno la possibilità di costituirsi in nuclei autosufficienti e ciò per evitare che Firenze debba ancora essere, come è per Sesto e per Castello, centro di attrazione giornaliera.

Non è cioè da escludere a priori lo sviluppo lineare proposto, ma vien fatto di pensare anche alla opportunità di attrezzare i nuclei più vicini a Firenze, quali Rifredi, Castello e Sesto, come veri e propri centri dotati di un loro carattere.

Dal nuovo piano risultano altri sviluppi, come quello verso Badia a Settimo, quello lungo la strada di Lastra a Signa, quello verso Rovezzano sulla destra dell'Arno e quello sulla sinistra che lo fronteggia, i quali unitamente al principale Firenze-Prato segnano una raggera il cui limite di estensione è tanto considerevole da destare qualche preoccupazione. Sono chilometri e chilometri di nuove costruzioni previste collegate alla periferia di Firenze senza che si delinei qualche nuovo centro importante. Sono ancora «borghi», appendici della città; e le appendici hanno il difetto di essere parassitarie della città antica.

Dice giustamente il Detti nella sua premessa alla storia della ricostruzione del centro di Firenze che il problema di quella ricostruzione è di interpretazione storica ed estetica che, prima di essere formale ed espansivo, è di cultura.

Questo vale in ogni caso e non solo per il centro antico: inteso però che la cultura storica urbanistica è soprattutto conoscenza di rapporti. La struttura della città antica è eloquente quando la si metta in relazione coi fatti umani che l'hanno generata; non è più eloquente quando come nelle periferie i fatti umani non giustificano la forma.

La cultura storica pone nella condizione di non fare salti nel buio e di non ripetere gli errori del disambientamento o delle intonazioni ambientali, dà una tale maturazione da permettere l'affermazione di concetti nella vita evolutiva della città, dà la possibilità di definire un punto fermo nella città variabile.

Riferendosi al piano generale e al suo sviluppo lineare vien fatto di dubitare che questa cultura storica si sia realizzata nel favorire un processo spontaneo simile a quello della costituzione dei borghi che sono fatti constabili ma non ancora fatti urbanistici: i quali si stabiliscono solo quando sia precisato il rapporto che lega il quartiere-centro con i centri relativamente autonomi.

Alcune delle osservazioni che abbiamo fatte qui sopra avrebbero valore se il piano dovesse essere considerato definitivo, avente la capacità di determinare rigorosamente lo sviluppo della città per un lungo periodo di tempo; ma ci pare più aderente alla realtà il considerarlo come una valida soluzione di un problema urgente che deve essere però considerato limitato nel tempo e nello spazio. E in questi limiti la soluzione ci pare bene avviata.

Il piano che si definisce generale dovrà dunque considerarsi parziale, parte cioè di un futuro piano regionale in cui sia presa in esame, con tanta maggiore possibilità di giungere ad un risultato soddisfacente, l'organizzazione dei centri di vita su cui graviteranno i nuclei ora delineati — e che per ora restano soluzioni episodiche — che potranno divenire organi di un futuro organismo.

La storia, cui ci rifacciamo ancora una volta a modo di conclusione, ci insegna che quando attorno ad un organo collettivo (religioso o commerciale) si sono aggregati i nuclei urbani ne è risultato un organismo piccolo o grande, ma sempre armonioso, giacchè per necessità funzionali i rapporti fra le nuove costruzioni e la loro gerarchia si sono venuti via via precisando; sostituendosi così la razionalità della storia (che non è mai a posteriori ma sempre inopinatamente contemporanea) alla razionalità pianificatrice degli uomini. Quando inversamente si sono sviluppate le borgate, ed è stato necessario delineare nuovi centri per giustificare e servire i quartieri disordinati e tumultuosi che, a causa del loro rapido accrescere non avevano beneficiato del filtro del tempo, l'armonizzazione è sempre risultata problematica e spesso le borgate sono restate prive di una propria polarità, viventi di vita riflessa.

Ci sia concesso dunque di rivolgere qui un caldo appello al Comune perchè non sia considerato conclusivo il già fatto e perchè si promuova quel piano regionale di cui abbiamo parlato; solo infatti allargando il quadro d'indagini si potrà far sì che gli organi non divengano ipertrofici, sproporzionati nei confronti del sistema di cui faranno parte: nell'ampliamento della prospettiva apparirà evidente quella razionalità della storia, quella effettuale realtà che allontana, per la molteplicità delle sollecitazioni di cui si deve tener conto, il pericolo delle soluzioni unilaterali o forzatamente limitate.

Non deve sorprendere che sia voluto concludere l'esame di un lavoro largamente positivo e di cui qui è stata data una esauriente documentazione (con quanto profitto delle future realizzazioni e della stessa teorica urbanistica non stiamo a dire) con un invito a fare e a pensare; che alcune soluzioni che potevano apparire pacifiche siano state di nuovo poste in questione: ma è questo indizio sicuro della vitalità di questi argomenti, che è poi la vitalità della storia, per cui nessun problema può dirsi risolto che non ne apra immediatamente un altro.

Giovanni Michelucci

BIBLIOGRAFIA

Giovanni Michelucci ed Ermanno Migliorini
Leonardo Savioli

Storia dello sviluppo urbanistico

- ANZILOTTI A., *L'economia toscana*. « Archivio stor. ital. », 1915, II, p. 308 s.
- BACCIOTTI E., *Firenze antica e moderna illustrata nella sua storia, famiglie, monumenti, arti e scienze*. Firenze, 1879-87.
- BATTARA P., *La popolazione di Firenze alla metà del 500*. Firenze, 1935.
- , *Le indagini congetturali sulla popolazione di Firenze fino al Trecento*. « Archivio stor. ital. », 1935, 2.
- BELLINCIONI G., *Il mistero della scomparsa di Firenze romana*. « Atti della Soc. Colombaria », 1941.
- BELOCH J., *La popolazione d'Italia nei secoli XVI, XVII e XVIII*. « Bull. de l'Inst. Int. de Statistique », T. III, 1.
- BENELLI G., *Firenze nei monumenti domenicani*. Firenze, 1913.
- BIADI L., *Notizie storiche sulle antiche fabbriche di Firenze*. Firenze, 1824.
- BIGAZZI P. A., *Firenze e contorni*. Firenze, 1893.
- BOCCHI F. e G. CINELLI, *Le bellezze della città di Firenze*. Firenze 1677.
- BOCCHI G., *Scelta di XXIV vedute*. Firenze, 1744.
- BOFFITO G., *Due vedute di Firenze nel Cinquecento*. « L'Universo », 1926, 4.
- Bullettino dell'Associazione per la difesa di Firenze antica. Firenze, 1900.
- BOURGEOIS V. H., *Impressions artistiques et archéologiques à Florence*. Firenze, 1909.
- BRUSCOLI G., *Lo Spedale di Santa Maria degl'Innocenti di Firenze*. Firenze, 1900.
- CAMBIAGI G., *Guida per osservare con metodo le rarità e bellezze della città di Firenze*. Firenze, 1804.
- , *Descrizione dell'Imper. Giardino di Boboli*. Firenze, 1757.
- CANTINI L., *Legislazione toscana*. Firenze, 1800-1808.
- CAPPELLETTI G., *Le chiese d'Italia dalla loro origine sino ai nostri giorni*. Venezia, 1844-1877.
- CAROCCI G., *Firenze scomparsa*. Firenze, 1898.
- , *Il Ghetto di Firenze e i suoi ricordi*. Firenze, 1886.
- , *Il viale dei colli. Descrizione storico-artistica*. Firenze, 1872.
- , *Il Mercato vecchio di Firenze*. Firenze, 1884.
- , *L'illustratore fiorentino*. Firenze, 1880-1909.
- , *Palazzo Dovansati*. Firenze, 1900.
- , *I dintorni di Firenze*. Firenze, 1906-1907.
- CASAMORATA C., *Firenze vista con Dante. Contributo alla topografia storica fiorentina*. « L'Universo », 1941, 5.
- , *L'ultimo cerchio di mura fiorentine*. « L'Universo », 1946, I.
- CASTAGNOLI F., *La centuriazione di Florentia*. « L'Universo », 1948, 4. Centro (II) di Firenze. Firenze, 1900.
- CETICA A., *Lo sviluppo urbanistico di Firenze dal 1865 ad oggi*. Firenze, « Rassegna mensile del Comune », 1937, VI.
- CHIAPPPELLI A., *Pagine d'antica arte fiorentina*. Firenze, 1905.
- GIULLINI R., *Di una raccolta di antiche carte e vedute della città di Firenze*. « L'Universo », 1924, 8.
- COCCHE A., *Le Chiese di Firenze*. Firenze, 1903.
- CONTI G., *Firenze vecchia*. Firenze, 1928.
- , *Il Palazzo Pitti. La sua primitiva costruzione e successivi ingrandimenti*. Firenze, 1887.
- , *Il Palazzo di Orsanmichele*. Firenze, 1883.
- , *Firenze dopo i Medici*. Firenze, 1921.
- DAINELLI G., *L'aumento della popolazione toscana nel secolo XIX*. Firenze, 1912 (Mem. geogr., 6).

- CORINTI C., *Degli avanzi del teatro di Firenze romana*. « Atti Soc. Colombaria », 1925.
- , *La distribuzione della popolazione in Toscana*. Firenze, 1917.
- DAMI L. - B. BARBADORO, *Firenze ai tempi di Dante*. Firenze, 1921.
- DAVIDSOHN R., *Florenz zur Zeit Dantes*. Berlin, 1912 (Firenze ai tempi di Dante, trad. di Eugenio Duprè Theseider. Firenze 1929).
- , *Forschungen sur älteren Geschichte von Florenz*. Berlin, 1896-1908.
- , *Geschichte von Florenz*. Berlin, 1896-1912 (trad. ital. dei primi due volumi: *Storia di Firenze, le origini*. Firenze, 1902).
- DEL MAGLIORE, *Firenze città nobilissima illustrata*. Firenze, 1654.
- DORINI U., *Come sorse la fabbrica degli Uffizi*. « Riv. stor. degli Archivi toscani », 1933, 1, 2.
- FANFANI A., *Contributi alla storia demografica della Toscana*. Milano, 1934.
- FANTOZZI F., *Nuova guida di Firenze*. Firenze, 1842.
- FOLLINI V. e M. RASTRELLI, *Firenze antica e moderna*. Firenze, 1789-1802.
- GARGIOLI L., *Description de la ville de Florence et de ses environs*. Firenze, 1819.
- GARNERI A., *Firenze e dintorni*. Torino, 1924.
- GOTTI A., *Storia del Palazzo Vecchio*. Firenze, 1889.
- GUCCERELLI D., *Stradario storico biografico della città di Firenze*. Firenze, 1929.
- IMBERT G., *Seicento fiorentino*. Milano, 1930.
- , *La vita fiorentina nel Seicento secondo memorie sincrone (1644-1670)*. Firenze, 1906.
- LAMI G., *Lessoni di antichità toscane e specialmente della città di Firenze*. Firenze, 1766.
- LASTRI M., *L'osservatore fiorentino sugli edifici della sua patria*. Tersa ediz. coll'aggiunta di varie annotazioni del prof. Giuseppe Del Rosso. Firenze, 1821.
- , *Ricerche sull'antica e moderna popolazione della città di Firenze per mezzo dei registri del battesimo di S. Giovanni dal 1451 al 1774*. Firenze, 1775.
- LENZI A., *Palazzo Vecchio*. Milano, 1929.
- , *Firenze medievale. Quello che fu distrutto e quello che resta*. Atti della Soc. Colombaria, 1928-1930. Firenze, 1930.
- LIMBURGER W., *Die Gebäude von Florenz*. Leipzig, 1910.
- LOPES PEGNA M., *Firenze antica*. « Il nuovo corriere », 17, 20, 21 marzo 1951.
- LUMACHI F., *Firenze e dintorni*. Firenze, 1928.
- LUPI C., DEL BADIA J., *Le strade di Firenze. Storia delle loro denominazioni e delle loro vicende*. Firenze, 1876.
- MAETZKE G., *Florentia*. Roma, 1941.
- , *Firenze antica*. « Il nuovo corriere », 31 gennaio 1951.
- , *Firenze. Scavi nella zona di Via Por S. Maria*. « Notizie degli scavi di antichità », 1948, vol. II, p. 60.
- MARANCONI M., *Firenze e i suoi dintorni*. Novara, 1930.
- MARCOTTI G., *Guide-souvenir de Florence*. Firenze, 1892.
- MARINELLI O., *La carta topografica e lo sviluppo di Firenze*. « Riv. geogr. ital. », 1921, XXVIII, p. 18 s.
- MASINI O., *Firenze attraverso i secoli*. Bologna, 1929.
- MAZZANTI E., *Raccolta delle migliori fabbriche di Firenze*. Firenze, 1824.
- MILANI L. A., *Reliquie di Firenze antica. Monumenti antichi del Linco*, 1896.

- MOUNERET DE VILLARD U., *Il Battistero e le chiese romane di Firenze*. Milano, 1910.
- MORI A., *L'aumento della popolazione in Toscana negli ultimi secoli*. «Riv. geogr. ital.», 1898, V.
- , *Firenze nelle vedute e nelle piante*. Atti della Soc. Colombaria, Firenze, 1912.
- , e G. BOFFITO, *Firenze nelle vedute e nelle piante. Studio storico, topografico, cartografico*. Firenze, 1926.
- MUNTZ E., *Florence et la Toscane*. Paris, 1897.
- OTTOKAR N., *Criteri di ordine, di regolarità e di organizzazione nell'urbanistica ed in genere nella vita fiorentina dei secoli XIII-XIV*. «Archivio stor. ital.», 1940, v. I, p. 101 s.
- PAATZ W., *Die Kirchen von Florenz*. Frankfurt a. M., 1940.
- PARDI G., *Disegno della storia demografica di Firenze*. «Archivio stor. ital.», 1916, p. 245.
- , *L'Italia del XII sec. descritta da un geografo arabo*. Firenze, 1919.
- PARENTI G., *La popolazione della Toscana sotto la reggenza lorenese*. Firenze, 1937.
- PASSERINI L., *Curiosità storico artistiche fiorentine*. Firenze, 1875
- , *Storia degli stabilimenti di beneficenza*. Firenze, 1853.
- PERRENS F. T., *La civilisation florentine du XIII^e au XVI^e siècle*. Paris, 1893.
- PESCI U., *Firenze capitale (1865-1870)*. Firenze, 1904.
- PIERACCINI P., *Note di demografia fiorentina*. «Archivio stor. ital.», 1925, vol. II, p. 39.
- PIERI S., *Toponomastica della Valle dell'Arno*. «Rendiconti dell'Accademia dei Lincei», 1918.
- PIRANESI G., *Per la topografia di Firenze antica*. Firenze, 1926.
- , *Firenze dentro dalla cerchia antica*. Firenze, 1909.
- , *Dintorni di Firenze*. Firenze, 1927.
- PLESNER J., *L'emigration de la campagne à la ville libre de Florence au XII^e siècle*. Copenaghen, 1934.
- POGGI G., *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze. Relazione*. Firenze, 1882.
- , *Ricordi della vita e documenti d'arte*. Firenze, 1909.
- RENARD G., *Histoire du travail à Florence*. Paris, 1914.
- REPETTI E., *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*. Firenze, 1833-1846.
- RICCI C., *Cento vedute di Firenze antica*. Firenze, 1906.
- RICHA G., *Notizie istoriche delle chiese fiorentine*. Firenze, 1754-62.
- RIGOBON M., *Per la storia delle sedi umane nel Valdarno inferiore*. «Atti del R. Ist. veneto di scienze, lett. e arti», Tomo LXXX, Venezia, 1920-21.
- RODOLICO N., *Note statistiche sulla popolazione fiorentina nel XIV secolo*. «Archivio stor. ital.», 1902, IV.
- ROSS L., *Florentine palaces*. London, 1905.
- SALMI M., *L'architettura*. In «Firenze», a cura di J. De Blasi. Firenze, 1944.
- SCHIAPARELLI, *La casa fiorentina e i suoi arredi nei secoli XIV e XV*. Firenze, 1908.
- SOLARI A., *Topografia storica dell'Erruria*. Pisa, 1920.
- STEGMANN (VON) C., u. H. V. GEYMULLER, *Die architektur der Renaissance in Toscana*. München, 1885-96.
- Stradario storico e amministrativo della città e del Comune di Firenze. Firenze, 1929.
- Studi storici sul centro di Firenze. Firenze, 1889.
- SUPINO L.B., *Gli albori dell'architettura fiorentina*. Firenze, 1906.
- TARCHIANI N., *Firenze*. Bergamo, s.d.
- UCCELLI R., *Contributo alla bibliografia sulla Toscana*. Firenze, 1922.
- WILLICH H., *Die Baukunst der Renaissance in Italien*. I. Berlin, 1914.
- ZOBI A., *Manuale storico di economia toscana*. Firenze, 1847.
- , *Storia civile della Toscana*. Firenze, 1850.
- ZUCCAGNI ORLANDINI A., *Atlante geogr. fisico e storico del Granducato di Toscana*. Firenze, 1832.
- , *Popolazione della Toscana desunta dal censimento di aprile del 1859, e ripartita nelle principali divisioni topografico-politiche*. Firenze, 1859.
- , *Ricerche statistiche sul Granducato di Toscana*. Firenze, 1850.

Dal 1900 al 1950

- «Bollettino per l'Associazione per le difese di Firenze antica». Firenze, anni 1900-1905.
- «Bollettino dell'Ufficio di Statistica» del Comune di Firenze. Annuario statistico dal 1903 al 1942.
- Inchieste sulle abitazioni. Monografia e studi della Sezione di Statistica*, ottobre 1907.
- G. BELLINCIONI, *L'ampliamento di Firenze secondo il piano regolatore 1915-24. «Firenze»*, rassegna mensile del Comune, n. 10, pagine 303-313, (1911).
- Il costo della vita a Firenze dal 1911 al 1917*. Bollettino del Comune di Firenze, ann. 1917.
- G. BELLINCIONI, *Il problema del risanamento del quartiere di San Frediano*, 1915.
- Le abitazioni e i redditi nelle classificazioni fiorentine nel 1914*. Comune di Firenze, 1915.
- Piano regolatore di ampliamento della Città di Firenze. Relazione Ufficio Tecnico del Comune*, 1917.
- Piano regolatore di ampliamento della città di Firenze. Relazione della Commissione Tecnico-artistica-igienica*. Comune di Firenze, 1917.
- Piano regolatore di ampliamento della città di Firenze. Relazione della Sottocommissione legale*. Comune di Firenze, 1917.
- Il quartiere industriale per la città di Firenze*. «Bollettino del Comune di Firenze», pp. 137-146, nn. 10-12, 1917.
- G. PARDI, *La popolazione di Firenze dalle origini ad oggi*. «Bollettino del Comune di Firenze», pp. 146-150, nn. 10-12, 1917.
- COLLEGIO TOSCANO DEGLI INGEGNERI E ARCHITETTI, *Relazione della Commissione per lo studio problemi cittadini di Firenze*. Firenze, 1920: *Scenari e risanamenti*, pp. 55-56.
- G. GUICCIARDINI-U. GIUSTI, *Per il quartiere di S. Croce in Firenze. Contributo allo studio per il suo risanamento*. Firenze, 1921.
- PROBLEMI CITTADINI, *Il ponte e la sistemazione dell'Oltarno e la nuova Stazione* (intervista col Segretario del Sindacato Architetti). «La Nazione», 16 novembre 1927.
- M. MALAN, *I grandi problemi cittadini. Come verrà effettuato il risanamento di S. Croce. Le caratteristiche del progetto*. «Giornale d'Italia», 2 dicembre 1928.
- E. MARZI, *Il nuovo piano regolatore del quartiere di S. Croce*. «Il Nuovo Giornale», 7 agosto 1930.
- CONFEDERAZIONE NAZ. PROFESSIONISTI E ARTISTI, *Per la Firenze futura*. Firenze, 1934.
- G. MARCHI, *Il piano regolatore delle adiacenze della nuova Stazione di S. Maria Novella. «Firenze»*, rassegna del Comune, n. 7, 1933.
- GIUSTI, *Le grandi città italiane nel I^o quarto del XX secolo*. Firenze, 1929.
- FAGNONI, *La sistemazione edilizia a scopo di risanamento della zona di S. Croce a Firenze*. «Urbanistica», n. 3, 1936, pp. 101-107.
- GIUNTOLI A., *Il piano di risanamento per il quartiere di S. Croce. «Firenze»*, rassegna del Comune, n. 4, 1936.
- CETICA A., *Lo sviluppo urbanistico di Firenze dal 1865 ad oggi*. «Firenze», rassegna mensile del Comune, n. 6 (1937).
- ## Il nuovo piano regolatore
- D. MOGGI, *Inchiesta sulla natalità a Firenze*. «Firenze», rassegna del Comune, n. 1, 1939.
- A. FANELLI, *La conseguenza della guerra nelle caratteristiche topografiche ed economiche della città di Firenze*. «Annali di Ric. e St. di Geografia», n. 3, pp. 11-16, (1946-47).
- E. SCARIN, *Distribuzione degli esercizi commerciali in Firenze*. «L'Universo», n. 27, pp. 359-65, (1947).
- G. MUSCO, «Firenze», rassegna del Comune, numero unico, maggio 1951, pp. 1915, pp. 40-43, con 2 carte topografiche f. t.
- T. TINCOLINI, *Il nuovo piano regolatore ed i servizi auto-filo-tranvieri*. Firenze, 1951.
- B. NICE, *Il moderno sviluppo topografico di Firenze*. Acc. la Colombaria, 1922.



Sopra: «Le finestre nella notte».
P. Gavazza, anni 13, classe II, Scuola
Avviamento Professionale «G. F. Ren».
Insegnante Prof. Vally Grassi -
Condove (Torino).

A destra: «San Vito».
Firmino Chiodi, anni 12, classe IV,
Scuola Elementare. Insegnante Carlo
Piantoni - Grottamurella (Terni).

Sotto: «La mia casa».
Iga Giannelli, anni 10, Classe III,
Scuola Elementare. Insegnante Carlo
Piantoni - Grottamurella (Terni).

