

Università degli Studi di Firenze
Facoltà di Architettura
Corso di laurea in Urbanistica e Pianificazione
Territoriale e Ambientale
Anno Accademico 2003/2004

*Tesi: " Caratteri morfologici e tipologici della città
antica di Carrara e delle sue relazioni con il territorio"*

Laureanda:
Albertosi Claudia

Relatore:
Prof. Gianfranco Censini

INDICE

1. Introduzione
2. La città di Carrara
 - 2.1 Inquadramento geografico
 - 2.2 La storia
 - 2.3 Viabilità medioevale
 - 2.4 Il Borgo di Avenza
 - 2.5 La riforma urbanistica di Alberico I Malaspina
 - 2.6 L'età moderna
3. Elaborati di studio
 - 3.1 Obbiettivi dello studio
 - 3.2 Descrizione del lavoro
 - 3.3 Ipotesi di progetto

1. Introduzione

Lo studio qui proposto cerca di cogliere, attraverso tracce fisiche e prove documentarie, le modalità che hanno dato origine alla formazione dello spazio urbano della città di Carrara.

In questo lavoro si è cercato di evidenziare le relazioni che si sono instaurate, nel corso del tempo, tra insediamento urbano e ambiente circostante e che hanno contribuito a determinare l'attuale disegno della città.

Infatti, il territorio non deve essere interpretato come mera piattaforma fisica poiché rappresenta il risultato di stratificazioni successive; esso deve, invece e più propriamente, essere interpretato come soggetto vivente e complesso e la sua indagine si deve fondare sulla conoscenza del processo della costruzione storica.

Quando si analizza un territorio occorre cercare di descrivere il sistema di relazioni profonde che si sono avvicinate nel tempo fra ambiente fisico, ambiente costruito e ambiente antropico; di conseguenza la ricerca deve tendere all'individuazione degli aspetti formali primari e alla restituzione di un'interpretazione globale, inclusiva del preesistente e del nuovo.

Lo studio del paesaggio rende esplicito che esso rappresenta l'effetto visibile delle utilizzazioni delle civiltà o dei gruppi sociali che esplicano storicamente la loro azione in un dato luogo.

La lettura interpretativa degli aspetti morfologici dell'ambiente fisico aiuterà ad individuare un reticolo che evidenzia le gerarchie esistenti

nel contesto ambientale attraverso le quali essere in grado di capire l'identità propria del luogo studiato e questo rappresenterà certamente un aiuto nella fase progettuale.

Questa metodologia di lavoro si pone l'obiettivo di evitare il fenomeno di dissoluzione dell'eredità urbana e dell'occupazione indifferenziata del suolo che ha contrassegnato e spesso continua a caratterizzare le nostre città e che ha prodotto territori i cui insediamenti sono concepiti in modo disorganico, con edificazione dilatata e svincolata da ciò che il luogo suggerisce.

Questo lavoro, quindi, dopo una lunga ricerca ha tentato di ritrovare i caratteri della formazione della città di Carrara partendo dal ruolo che essa nel tempo ha svolto nei confronti dell'ambiente circostante.

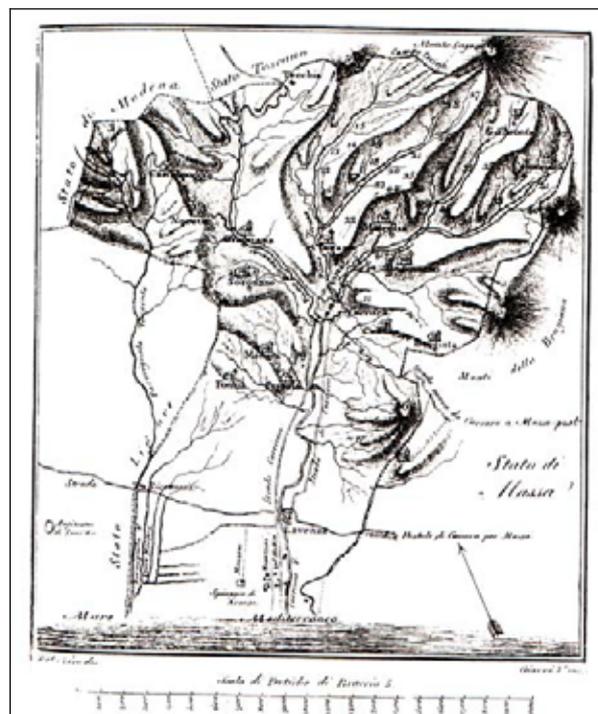


Fig. 1. Territorio di Carrara 1832

Tratto da: Dizionario geografico di Emanuele Repetti

2. La città di Carrara

2.1. Inquadramento geografico

La città di Carrara rappresenta l'ultimo grande centro all'estremo Nord Ovest della Toscana. Il suo territorio comunale si estende per 71 chilometri quadrati e segue l'andamento della valle intorno al torrente Carrione, stretta tra le alture delle Alpi Apuane¹.

Il sistema idrografico è rappresentato da corsi d'acqua brevi a causa della vicinanza al mare delle alture da cui scendono. Il torrente Carrione risulta essere il corso d'acqua più importante sia dal punto di vista ambientale che per quanto riguarda la vita dei cittadini.

Carrara giace a circa 100 metri sul livello del mare, alla confluenza delle tre vallate di Gragnana, di Torano e di Bedizzano, alle pendici della montagna, quasi sul fondo di un imbuto.

Le Alpi Apuane contengono enormi quantità di marmo; conosciute e sfruttate fin dal I secolo avanti Cristo, le cave di marmo delle Apuane hanno costituito e costituiscono la più rilevante attività economica ed industriale e la fonte principale di sostentamento della popolazione.

Tra i paesi a monte Torano risulta essere quello più significativo sia per la migliore qualità dei marmi sia perché sul suo territorio, fin dal I secolo avanti Cristo, i romani aprirono le cave che furono chiamate di

¹ Queste montagne furono ufficialmente chiamate Alpi Apuane nel XVIII secolo e tale denominazione fu diffusa dalle opere di Emanuele Repetti.

Luni dato che Carrara non esisteva ancora: sorgeva soltanto un piccolo villaggio chiamato Vezzala.

Un tempo il mare, molto più vicino alle colline pedemontane, ricopriva gran parte della attuale pianura. Il fiume Magra, in epoca più antica, aveva la sua foce verso est più vicina ad Avenza.

2.2. La storia

La storia di Carrara si identifica con quella dell'escavazione del marmo e della commercializzazione dei materiali lapidei.

Il suo primo insediamento, come si è detto, è individuato in località Vezzala dove risiedevano i funzionari addetti al controllo, all'escavazione e al trasporto dei marmi verso il porto di Luni.

Il nucleo originale dell'abitato di Carrara sorgeva, quindi, nell'ambito della conca dove confluiscono i due torrenti che scendono attraverso le vallate di Torano e di Bedizzano, per poi estendersi rapidamente fino alla successiva confluenza del torrente proveniente dalla vallata di Gagnana.

Tra il X e il XIII secolo gli insediamenti nella conca di Carrara erano, perciò, formati da Vezzala, luogo più elevato della conca dove si trovava un gruppo di case in legno e pietra abitate prevalentemente dai dipendenti della curia e da pochi artigiani addetti alla lavorazione del marmo; Grazzano, poco più in basso, costituito da altri gruppi di case; nei suoi pressi si estendeva il Brolio, piccolo prato che

probabilmente fungeva anche da luogo di riunione; Cafaggio, sede della primitiva autorità civile. Tra Cafaggio e la chiesa di Sant'Andrea, posta sull'altra riva del torrente, si estendeva un limitato complesso di edifici, il *Claustrum*, oggi difficilmente identificabile. Questo complesso abitativo sorgeva sulla riva destra del torrente che scende da Torano e che si unisce poco più in basso al torrente proveniente da Gragnana per formare il fiume che fu detto prima Lavenza e poi Carrione.

La primitiva chiesa della *curtis* era stata eretta nella limitata parte pianeggiante della valle, sulla riva di sinistra del torrente, tra il *claustrum* del Cafaggio e la via dei marmi che da Vezzala scendeva verso la pianura ed il mare.

La struttura del territorio e del centro urbano di Carrara comincia a configurarsi in maniera sempre più chiara parallelamente all'incremento della ricchezza patrimoniale della Pieve di Sant'Andrea e allo sviluppo delle attività imprenditoriali dell'industria lapidea.

Nel 1151 compare anche il progetto di costruzione di Avenza, vicino alla quale sorgeva un piccolo porto per il carico dei marmi diretti principalmente a Roma, cosicché si può affermare che, all'alba del XIII secolo, il nucleo della struttura territoriale del carrarese, articolata in abitati montani presso le cave, un centro direzionale cittadino, una zona collinare ed una di campagna per le attività agricole necessarie al sostentamento dei centri abitati, un centro di arrivo e partenza delle merci e del marmo, è già formato.

Le prime notizie certe sull'insediamento urbano di Carrara di cui si ha menzione si riferiscono alla costruzione della prima cerchia muraria, agli inizi del 1200, che racchiudeva una piccola parte dell'attuale centro cittadino.

Partendo da Porta del Bozzo, l'unica conservatasi fino ad oggi, le mura scendevano lungo l'argine sinistro del Carrione fino allo sbocco dell'attuale Via Ghibellina sulla Piazza Alberica. In questo punto, ad una quota più bassa del livello stradale attuale, le mura mantenevano una linea pressoché retta procedendo lungo un asse che corrispondeva al muro interno del loggiato del Palazzo Diana fino all'angolo est del Palazzo Giromella sulla Piazza Alberica.

All'esterno della cinta muraria, tuttavia, si erano sviluppati altri nuclei, particolarmente lungo l'asse della Via Carriona intorno al quale, dall'attuale rione di Caina fino a Ponte Baroncino, si erano sviluppate molte attività artigianali collegate al marmo.

All'interno delle mura, la piccola Chiesa di Sant'Andrea aveva di fronte una piazza detta "piazza dentro" che fu presto circondata da modeste abitazioni. Questa piazza era eccentrica rispetto al nucleo centrale dell'abitato e ciò rendeva indipendenti i due ambienti fondamentali di Carrara, quello religioso e quello commerciale. Il mercato, infatti, si apriva dalla parte opposta del gruppo di case sorte davanti alla chiesa lungo la strada nuova; era uno spazio vuoto senza alcuna caratterizzazione architettonica ma con un sicuro legame con il resto del borgo perché la sua funzione istituzionale tendeva a confondersi e attenuarsi gradatamente nelle strade che vi

confluivano, a differenza quindi della piazza della chiesa nettamente divisa dal contesto abitativo come vuole la sacralità del luogo.

Il nucleo del borgo al di qua del torrente si strutturò tra il corso d'acqua ad occidente e la via dei marmi che scendeva da nord a sud per le vie odierne di Porta del Bozzo e Via Santa Maria.

All'interno delle mura le case di piccole dimensioni si allineavano preferibilmente lungo i percorsi principali e sta forse qui la ragione della configurazione curvilinea delle strade: infatti le capanne e le case venivano erette in punti scelti in modo occasionale secondo opportunità contingenti ed i percorsi naturali tra le diverse costruzioni non potevano quindi essere rettilinei.

Il territorio circostante il centro storico si arricchiva di una serie di nuclei abitativi autonomi corrispondenti ai paesi a monte popolati quasi esclusivamente da famiglie legate alle attività estrattive del marmo.

L'esistenza del Castello di Moneta, posto in posizione strategica nei pressi di Carrara proprio sopra il percorso dell'antica Via Carriona, nel punto in cui la valle si restringe, autorizza a pensare che il borgo e la sua chiesa si collocassero in un contesto territoriale piuttosto dinamico e già articolato dal punto di vista delle strutture. A rafforzare tale tesi sono conservati documenti che testimoniano anche l'esistenza, sulla collina di fronte a Moneta, del Castello di Ficola, oggi scomparso.

Le origini di Moneta sembrano riconducibili all'insediamento di un "castellaro" ligure - apuano in posizione favorevole per la difesa da

tre lati e la potenziale fuga verso la montagna retrostante. Probabilmente fu abbandonato in epoca romana e riprese vita nel medioevo come luogo a difesa della valle e come borgo murato al quale si aggiunse successivamente il castello. Assunse una funzione militare rilevante nel XIV secolo. Venne abbandonata intorno alla metà del settecento perché vennero meno le esigenze difensive ma anche per le nuove necessità degli abitanti interessati ad una residenza più vicina alla viabilità di pianura che permettesse rapidi trasferimenti verso Carrara.

La Rocca di Avenza, da dove passava la Via Romea o Francigena e dove probabilmente arrivava il mare, sia pure non direttamente ma attraverso una palude costiera, garantiva la sicurezza del trasporto e del deposito dei blocchi di marmo sulla costa e poteva dare ricetto a gente di passaggio.

Alcuni documenti ritrovati permettono di sostenere che intorno al 1200 il mare arrivasse in località Doganella. In seguito, il progressivo interrimento e l'allargarsi della fascia costiera posero agli abitanti numerosi problemi derivanti dalla modificazione dell'ambiente e del territorio soprattutto per quanto riguarda il trasporto dei marmi dal monte al mare e per la necessità di ampliare le coltivazioni prosciugando le paludi.

Carrara ed Avenza dovevano essere collegate solo da uno dei due bracci di Via Carriona, forse quello che scendeva alla sinistra del torrente Carrione.

Da Carrara passava l'arteria che collegava la pianura padana con l'alta costa tirrenica e che per un tratto si avvicinava ma non si identificava con il segmento costiero della Via Francigena o Romea; quest'arteria scendeva da Castelpoggio verso Gragnana e Carrara e attraversava la zona immediatamente a sud delle mura duecentesche della città per proseguire poi sul percorso che successivamente sarà chiamato "stradone di San Francesco".

Essa giungeva a Massa attraverso il Passo della Foce dal quale procedeva con un tracciato diverso da quello attuale e che scorreva, a mezza costa, sul lato opposto della valle. Nel 1335 è documentata la presenza, nel quartiere di Grazzano dove ora sorge la chiesa, dell'Ospedale dei Santi Giacomo e Cristoforo, antica stazione dei viandanti e dei pellegrini di passaggio verso la pianura padana.

Osservando il cosiddetto "centro storico" della Carrara odierna si può notare che la città antica sembra essersi formata unendo o sovrapponendo una struttura per così dire spontanea con i "luoghi" deputati a funzioni collettive, civili e religiose.

Il milleduecento è il secolo nel quale Carrara, sul piano politico economico ed urbanistico, ha assunto definitivamente un assetto cittadino che le rimarrà proprio fino ai giorni nostri. I successivi ampliamenti urbani, che non porteranno modifiche al nucleo duecentesco, esalteranno ulteriormente il ruolo soprattutto di centro direzionale, rappresentativo e artigianale della zona marmifera che Carrara iniziò ad assumere, appunto, nel XIII secolo e con la piena affermazione dell'ordinamento comunale.

Lo sviluppo sempre crescente dell'economia del marmo richiamava molti forestieri a Carrara e favoriva un continuo aumento delle abitazioni all'interno della città murata e nelle immediate vicinanze, soprattutto lungo la strada per la Lunigiana dove si sviluppava il quartiere di Grazzano, e sulla dorsale del Cafaggio.

Si tratta di due forme di sviluppo molto differenti: mentre all'interno delle mura erano edificate soprattutto le abitazioni signorili dei gruppi dirigenti imprenditoriali, nei due quartieri del Cafaggio e di Grazzano presero dimora ceti sociali meno abbienti.

Atti documentali dimostrano che la lottizzazione della zona del Cafaggio, avvenuta nei primi anni del 1200, è stata compiuta per iniziativa della Chiesa di Sant'Andrea su terreni di sua proprietà. Le case erano spesso dotate di portico e costruite secondo normative abbastanza precise riguardo alle misure e alle aperture; le larghezze variavano tra le 13 e le 14 braccia mentre la loro lunghezza poteva raggiungere le 23 braccia.

Le attività artigianali, al contrario, avevano una distribuzione uniforme sia all'interno sia all'esterno delle mura.

La chiesa era l'edificio più importante della città e dell'intero territorio; dal punto di vista urbanistico si collocava nel luogo più centrale della città murata, nell'unico spazio ampio disponibile, la piazza, che era il cuore della vita sociale e politica della comunità.

Da altri documenti risalenti alla fine del XIV secolo si ricava la conferma che fino allora in Carrara esisteva un'unica piazza sulla quale si affacciavano i due edifici più rappresentativi della società

comunale: il Duomo e il Palazzo pubblico. Vi è chi sostiene che si tratti del Palazzo comunale edificato sul lato lungo della Piazza del Duomo nel sito in cui oggi si trova l'edificio che, dal XVI secolo, assolverà appunto tale funzione.

Risale, invece, alla prima metà del '400 la torre costruita nei pressi di Porta Bozzo, verso il Carrione, che oggi è parzialmente inglobata dall'edilizia civile. Questa torre dominava non solo l'accesso a Carrara per chi proveniva dalle cave ma anche la vicina Via Carriona, di là dal torrente ed è quindi evidente la sua motivazione strategica.

In quest'epoca il tessuto urbano all'interno delle mura appare ormai vicino alla saturazione; si sviluppano pertanto sempre di più i quartieri nelle immediate vicinanze delle mura e delle porte. Anche i quartieri di là dal Carrione (Grazzano, Cafaggio e Baluardo) sono in fase d'espansione verso la fine del '400 e nella prima metà del '500, sulla spinta delle attività artigianali della corporazione dell'arte del marmo.

Alla fine del XV secolo il territorio di Carrara migliorava le sue infrastrutture ed il borgo della pieve era facilmente servito da una viabilità costituita dalle strade maestre: Carrara Avenza - Parmignola; Carrara - Castelpoggio, Foce.

2.3. Viabilità medioevale

Come già accennato in precedenza, il territorio della provincia di Massa Carrara era interessato da almeno due percorsi a carattere di transito non locale, il più rilevante dei quali rappresentato dalla Via Francigena che nel territorio di Carrara transitava dal borgo di Avenza.

L'altro percorso si separava dalla Francigena nei pressi del comune di Montignoso percorrendo un tracciato pedemontano; giunta a Massa procedeva per Carrara attraverso il Valico della Foce per poi arrivare in Lunigiana attraversando i paesi di Gragnana e di Castelpoggio.

La viabilità medioevale era dotata di una fitta rete di istituti destinati ad assistere i viandanti. Nell'alto medioevo essi avevano un carattere essenzialmente religioso che fu poi affiancato, durante il basso medioevo, da attività commerciali nonché da locande e osterie gestite da privati.

Nel tratto costiero della Via Francigena esisteva una diversificazione di strutture, non soli ospedali. (Tav. 3)

Nel territorio carrarese l'unico luogo di sosta lungo il percorso della Via Francigena dotato di un ospedale, dedicato a Sant'Antonio, era il borgo d'Avenza.

Chi percorreva l'altra strada, giunto a Carrara attraverso il Valico della Foce, trovava due ospedali: quello di S. Antonio e quello intitolato ai Santi Giacomo e Cristoforo. Gli edifici assistenziali lungo

questa strada terminavano nel territorio carrarese con l'ospedale di Monte Forca, nei pressi di Castelpoggio.

Nel XV secolo la velocizzazione dei trasporti portò all'abbandono di un elevato numero d'ospedali sorti nel medioevo; questo fatto favorì l'accrescimento degli insediamenti situati nei pressi dei nodi strategici.

Lungo la Via Francigena, in prossimità di quelli che erano stati gli ospedali medioevali, rimasero alcuni punti privati di vendita di beni d'immediato consumo.

L'elevata distanza esistente tra il nucleo di Carrara ed il tracciato principale della Francigena non consentì un diretto coinvolgimento della città nei traffici commerciali internazionali e favorì la crescita di Avenza.



Fig. 2. Ricostruzione della viabilità medioevale nei pressi del borgo di Avenza



Fig. 3. Rilievi dell'architetto Pasio per lo studio della bonifica del territorio di Avenza nel secolo XVI
Tratto da: A. Bernieri "Carrara"

2.4. Il Borgo di Avenza

Avenza, antico borgo di case e capanne, era già prima del 1180 passaggio obbligato, posto di gabelle e di controllo sui forestieri e su tutto il traffico che proveniva sia da sud che da nord. Da Avenza, poco oltre il mulino, partiva la Via Vicinalis che portava a Vezzala e proseguiva, probabilmente già in tempi remoti, addentrandosi nei territori di Gragnana e Castelpoggio. In questo modo un traffico dalla Lunigiana più remota, allacciata più a nord con la Via Romea, si distribuiva per mezzo della romana Via Carriona verso sud o verso Luni.

La posizione periferica di Carrara rispetto alle strade di percorrenza internazionale ha favorito nei secoli XV e XVI lo sviluppo del borgo di Avenza. Nel XIV secolo venne, perciò, potenziato il borgo murato con la costruzione di una fortezza, della quale sopravvive oggi solo uno dei tre torrioni circolari che la componevano. Questa fortezza rappresentava il primo presidio militare lungo la strada.

Le tre grandi torri costituivano il blocco del forte ed erano collegate con il complesso della casa castellana che, da una parte perimetrava il circuito murario del borgo chiudendo l'angolo con una torre rotonda, e dall'altra si affacciava sulla piazza della chiesa di san Pietro.

Oltre alla posizione dominante sulla viabilità dei transiti più importanti, il sito controlla anche l'accesso al mare della valle del Carrione e tende a configurarsi come luogo delle infrastrutture sul litorale. Da una parte la posizione di pianura conferisce al castello un

fondamentale ruolo di avvistamento contro le incursioni piratesche, dall'altra la vicinanza con il mare favorisce lo sviluppo delle attività portuali protette dalla fortezza e dal perimetro murato del borgo. Il porto di Avenza è in posizione centrale nel sistema di approdi del litorale toscano e con l'abbandono, dal XIII secolo, di porto San Maurizio sul fiume Magra, assume ruolo di approdo principale del contado lunense raggiungendo eccezionali punte di attività tra il XIV e il XV secolo.

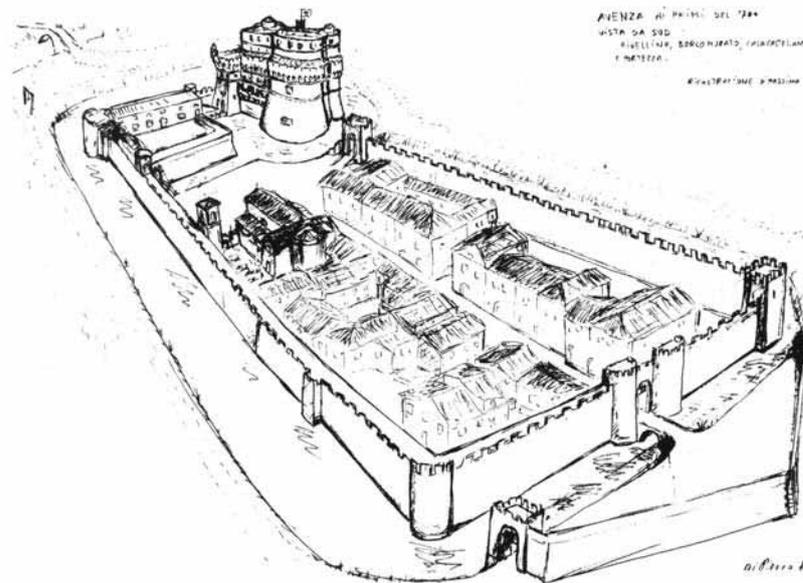


Foto 5. Ricostruzione del borgo murato e della fortezza di Avenza nel sec.XVIII, veduta da sud.

Tratto da P. Di Piero "Il Castello di Avenza sulla Via Francigena".

2.5. La riforma urbanistica di Alberico I Malaspina

Alberico I rimase nel 1548 erede del ramo Cybo Malaspina; era un autentico principe del Rinascimento, colto ed appassionato di ogni branca degli studi umanistici; fu colui che fondò la moderna Massa e dette volto nuovo e moderno a Carrara svolgendo un disegno urbanistico che mutò profondamente l'aspetto del territorio ed ampliò e abbellì la città.

L'opera più importante di Alberico fu senza dubbio il rifacimento e l'ampliamento della cerchia muraria, a forma esagonale, che interessava un'area territoriale tre volte superiore alla precedente ricomprendendo gli attuali quartieri sul lato destro del torrente Carrione, Grazzano, Cafaggio, Lugnola e inglobava un tratto dell'attuale via di Potrignano, importante direttrice diagonale di antico tracciato che da Carrara, passando per Castelpoggio, risaliva verso la Lunigiana.

La posa della prima pietra fu fatta presso il Ponte della Lugnola, vale a dire in una zona abbastanza libera da abitazioni e che rappresentò il perno della riforma urbanistica attuata a Carrara da Alberico. Egli attuò una rotazione di 180° rispetto alla situazione instauratasi nel medioevo inglobando nella città l'importante direttrice trasversale Castelpoggio - Carrara - Foce e restaurando l'antico assetto romano Alpi - Mare centrato sulle due Carrione.

Le mura avevano bastioni sporgenti per consentire ai cannoni un completo controllo del perimetro murario che correva dalla Porta del Bozzo fino al torrente, quindi risalivano verso la collina di Grazzano fino alla strada di Potrignano da dove ritornavano al Carrione nei pressi del Ponte della Lugnola includendo tutti i fabbricati compresi tra la contrada di Grazzano e la via del Cappelletto. Dalla Porta della Lugnola, da dove uscivano i carri dei marmi, le mura scendevano lungo l'odierna Via Apuana, sul retro delle case fiancheggianti Piazza Alberica, fino alla Porta del Piano situata all'uscita della piazza stessa. Da qui le mura andavano in linea retta al Castello che Alberico fece iniziare nel 1557 adiacente alla rocca. Il Palazzo del Principe doveva rappresentare il potere civile di Carrara: fino allora la Rocca aveva avuto una funzione puramente difensiva anche se comprendeva alcune stanze per alloggiare le personalità o per redigere gli atti importanti.

L'effetto estetico dell'insieme delle mura doveva essere di grande rilievo accentuato dalla presenza di tre grandi porte monumentali situate all'ingresso in città delle vie più importanti: Porta Liguria o Lugnola, ubicata nel lato verso il mare della Via Carriona; Porta di Grazzano o Lunigiana sulla strada che passava per Castelpoggio e Fivizzano; Porta Maestra, situata nei pressi del Castello e del Palazzo del Principe, che immetteva nella via che conduceva verso Massa e Avenza. Vennero realizzate altre due porte: Porta del Lazzotto o del Cavallo che dava accesso alla Via Carriona verso i monti e Porta del Piano che si apriva nei pressi di Piazza Alberica.

La riforma urbanistica albericiana relativa a Carrara intervenne sia nell'assetto dell'impianto cittadino sia in quello del rapporto tra città e territorio. Il nuovo assetto della città fortezza poneva sotto il totale controllo militare tutte le più importanti strade di scorrimento della valle.

Per quanto riguarda l'impianto urbano, l'intervento del principe si concentrò nella zona sud e sud-ovest della città compresa tra il Castello ed il torrente Carrione, laddove si trovava una larga fascia di terreno in leggero declivio verso il torrente fino al lato sud delle mura medioevali. Alberico creò un sistema di due piazze quasi parallele e collegate da una strada: la Piazza del Castello, poi divenuta Piazza dell'Accademia, Via Alberica (attuale via Loris Giorgi) e la grande piazza con lo stesso nome destinata a divenire in poco tempo il nuovo centro della città, molto più spaziosa dell'antica piazza del comune e più centrale rispetto all'espansione del nucleo abitato. La nuova strada, Via Alberica, con il suo andamento rettilineo e con l'ampia sezione costante, rappresentò una vera e propria novità rispetto al dedalo di viuzze interne che collegavano il nucleo medioevale.

Infatti, a partire dalla seconda metà del XVI secolo le strade diventavano dritte e larghe e, dalla sovrapposizione delle esigenze militari, estetiche e rappresentative, si determinava una nuova sistemazione razionale dell'intero spazio della città.

Si trattava di una sistemazione che rientrava nella logica della pianificazione urbanistica cinquecentesca volta a creare ampi spazi

funzionali, prospetticamente eleganti che capovolgevano totalmente le dimensioni della città medioevale.

Simbolo della nuova struttura urbanistica divenne in quel periodo Piazza Alberica, nata come luogo di mercato e commercio e caratterizzata da una sostanziale uniformità e continuità delle quinte murarie e dal perimetro regolare.

La maglia edilizia si arricchiva di una nuova tipologia: il Palazzo con la cui diffusione si assiste alla prima costituzione di due "zone" diversificate, una per i ceti più abbienti, l'altra per i ceti più poveri poste nell'area di là dal Carrione.

Tra la metà del XVI secolo e la fine del XVII Piazza Alberica assunse la definitiva conformazione con la costruzione di Palazzo Diana e di Palazzo Del Medico, idealmente ubicato in diretta continuità visiva con il Palazzo del Principe. Palazzo Diana, con il portico e colonnato, con le cornici marcapiano e le ampie finestre dagli stipiti marmorei decorati, rappresenta tutt'oggi il più grande e scenografico palazzo della piazza. La sua realizzazione propone a Carrara il loggiato ed è costruito a cavallo della vecchia cinta muraria, con una parte su un antico tessuto di case a schiera.

Alberico aveva impostato la politica economica del principato prevalentemente sull'attività del marmo, separando nettamente questa attività industriale da quella agricola fino ad allora fondamentale.

L'aumento della popolazione, indispensabile per lo sviluppo dell'attività marmifera, rendeva tuttavia necessaria una produzione

di cereali che facesse fronte alle necessità. Il territorio da bonificare non era dei migliori, si trattava di terre nuove, quelle che i fiumi e particolarmente la Magra strappavano al mare allontanando la spiaggia da Avenza e creando zone paludose ad est ed a ovest del nuovo borgo. Bisognava quindi prosciugare le paludi che circondavano Avenza e rendevano difficoltoso l'insediamento della popolazione.

Avenza con la sua Rocca rafforzata nel 1562, richiedeva la costante presenza di un castellano; perciò vi fu costruito un "casino di caccia" adiacente e collegato alla fortezza in corrispondenza dell'attuale Canonica parrocchiale.

Il Castello, ricostruito nel 1321 da Castruccio Castracani, aveva la funzione di proteggere le popolazioni e le attività economiche del litorale contro le invasioni nemiche per mare e per terra. Inoltre, qui era in attività la dogana dei marmi ed il pedaggio per ogni altra merce in entrata e in uscita dal territorio carrarese.

La politica d'incremento dell'esportazione del marmo richiedeva intorno ad Avenza, punto d'imbarco delle merci e crocevia della strada romana, un territorio salubre che consentisse alla gente di coltivare i prodotti di prima necessità ed alleggerisse il passivo del bilancio dello Stato e della Casa del commercio riguardo all'importazione dei cereali.

Alberico morì vecchissimo, a 93 anni, e l'opera di ingrandimento e abbellimento di Carrara fu portata a termine dal nipote Carlo I che fece erigere, fuori delle mura, ai piedi della collina che divide Carrara

da Massa, la chiesa e il convento di San Francesco. La duplice fabbrica religiosa venne a costituire un naturale asse di sviluppo futuro dell'abitato, dalla parte opposta alla città antica.

Verso la fine del 1600, Alberico II, si fece promotore di un importante intervento urbanistico che completò la logica improntata sulla centralità del Palazzo del Principe, iniziata da Alberico I. Si trattava della costruzione di Via del Suffragio (attuale Via del Plebiscito) che dalla piazza antistante il palazzo raggiungeva in linea retta l'estremo angolo nord est della città correndo parallela alle mura cinquecentesche. E' degli stessi anni anche la Chiesa del Suffragio.

L'impostazione urbanistica che si andava delineando facilitò l'inserimento, nel tessuto urbano, delle nuove dimore dei ceti emergenti che si localizzarono principalmente nelle aree comprese tra Piazza Alberica, Via Alberica e Via del Plebiscito.

Tuttavia, all'inizio del settecento Carrara non aveva ancora occupato interamente lo spazio all'interno delle mura cinquecentesche.

Fino all'ultimo quarto del XVIII secolo il centro urbano non mostrava significativi cambiamenti; l'unico fatto importante è stata la realizzazione del ponte sul Carrione alla Lugnola, che rese possibile l'apertura di Via Apuana che costituiva il nuovo raccordo cittadino della strada che da Castelpoggio scendeva a Carrara e risaliva verso la Foce.

Alla fine del '700 fu fondata l'Accademia di Belle Arti per la quale venne eretto un apposito edificio situato all'inizio di Via del Suffragio

proprio di fronte al Palazzo del Principe. L'intervento si inseriva nella prospettiva albericiana dei due assi stradali divergenti e convergenti nel Palazzo del Principe.

La realizzazione di questo edificio segnava la fine dello sviluppo del nucleo storico della città all'interno delle mura cinquecentesche; infatti, con i primi anni del XIX secolo si assisterà ad una progressiva estensione della città sulle direttrici di accesso al mare e a Massa.

Il traffico del marmo si svolgeva esclusivamente sulla Via Carriona e sulla calessabile di Lavenza che portavano alla marina dove erano imbarcati i marmi. La manutenzione della Via Carriona era molto costosa poiché i blocchi causavano danni considerevoli.

Tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo si era verificata una forte contrazione del mercato del marmo che indusse le famiglie del settore a diversificare i loro interessi economici e a fare investimenti fondiari nella zona costiera.

Tutto si accentuò nel XVIII secolo quando Carrara fu investita dalla carestia che colpì tutta l'Italia: la mancanza di derrate alimentari e il conseguente aumento dei prezzi dei prodotti agricoli costituì un incentivo per numerosi rappresentanti della ricca borghesia marmifera a spostare le loro capacità imprenditoriali verso l'agricoltura. Prese così avvio l'opera di bonifica dei terreni sulla costa. Nelle zone bonificate della pianura alcuni importanti esponenti del ceto mercantile avviarono la costruzione delle loro ville.

Ad Avenza, grazie alle bonifiche, fu ridotta la mortalità e aumentarono le possibilità di lavoro collegate alla coltivazione dei

terreni prosciugati. L'aumento dell'estensione delle aree coltivate rese necessaria un'attenta regimentazione idraulica della pianura e in particolare del torrente Carrione. Risale a quegli anni l'elaborazione della prima indagine sistematica sulle condizioni idrauliche del Carrione, contenente un rilevamento minuzioso del tratto di torrente compreso tra Ponte Cimato e il mare (Tav. 4).

Si possono quindi riassumere le principali fasi di sviluppo edilizio della città in questo modo:

- ❖ La prima fase localizzabile al centro del nucleo medioevale di probabile matrice romana;
- ❖ La seconda fase d'origine medioevale, il cui elemento più caratteristico è rappresentato dal tessuto a fuso racchiuso tra Via S. Maria e Via dell'Arancio. Questa strada nel medioevo ha rappresentato un importante percorso territoriale che dalle cave conduceva alla grande viabilità, quindi era molto trafficata dai carri carichi di blocchi di marmi che venivano trasportati alla marina. Le dimensioni dell'espansione urbana di questa seconda fase sono definite dalla cinta muraria medioevale che è poi stata riutilizzata come muro d'appoggio per le successive edificazioni del borgo;
- ❖ L'ultima fase, corrispondente alla zona di Piazza Alberica, Via Loris Giorgi e Via del Plebiscito, databile tra la fine del '500 e l'inizio dell'800, è caratterizzata dalla maggiore dimensione delle unità edilizie e dalla regolarità del tracciato. La parte di città formatasi oltre il Carrione nella sua generalità è attinente a questa espansione caratterizzata da case a schiera.



Foto 6. Mappa catastale di Carrara del 1836. Archivio di Stato di Massa

2.6. Età moderna

A partire dai primi anni del XIX secolo si avviava una fase di cambiamenti che nel giro di qualche decennio trasformeranno completamente l'assetto planimetrico della città, il suo rapporto con il territorio circostante e anche il ruolo e l'immagine del nucleo storico che inizierà una lenta ma incessante decadenza i cui effetti permangono tutt'oggi.

Il primo sentore di una nuova concezione di città e di spazio urbano era dato dalla demolizione delle porte della cerchia muraria duecentesca della quale fu salvata solo Porta del Bozzo perché inglobata in un altro edificio.

Nel 1824 fu abbattuta la Porta del Piano da dove partiva una nuova strada per Avenza; tale atto sanciva il superamento dei confini amministrativi aprendo il tessuto urbano verso la campagna circostante.

In questi anni, il nucleo medioevale presentava ancora la struttura originaria con le due strade principali (Via dell'Olivio e Via Nuova) che correvano parallele tra loro e senza comunicazione diretta che sarà realizzata nella seconda metà dell'ottocento con lo sventramento che darà origine alla Piazza delle Erbe.

Solo con l'introduzione del telaio da segagione a quattro lame ha inizio l'epoca industriale vera e propria contraddistinta da una produzione di marmo molto più vasta. D'ora in poi la segheria, con i suoi larghi spazi circostanti adibiti a depositi di blocchi e lastre,

diventerà un elemento caratteristico del paesaggio carrarese unitamente allo "studio", cioè al grande laboratorio artigiano organizzato su scala semi industriale. Entrambi questi generi di struttura produttiva modificheranno sensibilmente l'assetto generale della valle del Carrione ed avranno un peso importante nello sviluppo della Carrara del XIX secolo.

Nel 1839 veniva costruito il Teatro degli Animosi lungo il tracciato della Via Postale di Avenza che sarà l'asse di espansione ottocentesco. Intorno a questo edificio si sviluppò abbastanza presto un tessuto edilizio composto dai laboratori di ornato e scultura e dalle residenze della nuova classe emergente. Nel 1847 fu costruito, subito dopo il Teatro, a formare l'attuale Piazza Garibaldi, il Palazzo di B. Fabbricotti, componente di una delle famiglie che più segnarono la storia economica e urbana della Carrara moderna.

La seconda metà dell'ottocento ha rappresentato un periodo di grande sviluppo edilizio ed urbanistico strettamente legato alle vicende del settore marmifero che segneranno fortemente la storia della città; chiave di volta del grande sviluppo economico e sociale ottocentesco fu l'abolizione delle "Vicinanze" nel 1812 e l'affermazione di un nuovo sistema sociale basato sulla libera impresa.

L'abolizione delle Vicinanze riportò la proprietà degli agri marmiferi nel patrimonio inalienabile del comune e ebbe conseguenze sia sociali sia di modificazione strutturale dell'assetto del territorio della città. Le ville, sedi delle Vicinanze, da piccoli centri di autonomia amministrativa si ridussero a frazioni del Comune che ne assorbì

tutte le funzioni compresa, nel 1846, la concessione degli agri marmiferi a chiunque ne facesse richiesta.

E' interessante notare che le prime grandi innovazioni si verificarono nel settore del trasporto e della lavorazione del marmo mentre per quanto riguarda la sua escavazione si dovettero attendere ancora diversi anni.

Nel 1851 avvenne la prima importante modificazione infrastrutturale della Carrara moderna: a Marina di Avenza fu realizzato il Pontile Walton lungo 210 metri e organizzato con tre rudimentali gru per il carico dei marmi.

La necessità della formazione di una nuova rete infrastrutturale era diventata l'esigenza primaria della nascente classe imprenditoriale; nel 1860 veniva realizzata la stazione ferroviaria ad Avenza sulla linea Pisa-Genova, lontana quasi tre Km dalla città di Carrara.

A seguito di notevoli pressioni Carrara otteneva nel 1866 la costruzione di una diramazione con relativa stazione di testa in località San Martino. Questo fatto facilitò la realizzazione della ferrovia marmifera che utilizzerà tale diramazione per il passaggio dei suoi vagoni.

Il 19 Agosto del 1876 venivano inaugurati i primi due tronchi della ferrovia comprendenti quello di Avenza - Marina e quello di Carrara San Martino - Carrara Monterosso - Miseglia, con diramazione verso Canale, Torano - Piastra per uno sviluppo complessivo di dieci chilometri. Mancava, tuttavia, l'allacciamento dei centri di produzione di maggiore importanza quali Colonnata, Fantiscritti,

Canalgrande e Ravaccione cosicché nel 1887 presero inizio i nuovi lavori che sarebbero terminati nel 1890. L'opera finita ebbe uno sviluppo di 22 chilometri di percorso a scartamento ordinario e altri 10 di raccordi con le segherie ed i depositi di marmo più importanti del territorio.

La ferrovia marmifera sostituiva, anche se non totalmente, il trasporto del marmo dalle cave al mare su carri a quattro e a due ruote, trainati da buoi o cavalli.



Tracciato della Ferrovia Marmifera
Da "Rivista "Carrara Marmi" n. 18, 1960



Stazione della ferrovia Marmifera di Ravaccione Caricamento marmi 1896

Da Archivi Alinari - Firenze

In quegli anni la città cominciava ad espandersi fuori delle mura seguendo le direzioni dell'attuale Via F.lli Rosselli, verso il mare e del Valico della Foce, verso il comune di Massa.

Il fenomeno espansivo fu seguito da un processo di lento ma incessante esodo dei ceti più abbienti dal centro storico verso i nuovi quartieri residenziali; ad esso si collegò una sempre maggiore proletarizzazione dei quartieri di Grazzano, di Cafaggio e del nucleo medioevale determinando un progressivo degrado delle strutture abitative e delle condizioni igieniche.

La prima espansione edilizia si protrasse fino agli ultimi anni dell'800 e la tipologia prevalente fu rappresentata dalla casa-laboratorio. I nuovi edifici avevano sempre annesso un piazzale di servizio sul

retro del quale si accedeva o da una strada laterale o dalle grandi aperture dei piani terra che rendevano possibile l'entrata dei blocchi di marmo e che costituivano una caratteristica peculiare dei fronti stradali di Carrara.

L'aumento dell'attività lavorativa, rendendo insufficiente lo spazio a piano terra, generava in molti casi la formazione di un nuovo edificio ad un solo piano, addossato al precedente adibito esclusivamente a laboratorio.

Nel 1875 veniva approvato il Piano di regolamento e ampliamento della città che prevedeva un reticolo geometrico di strade e di isolati "generato" da situazioni preesistenti e adattato alla conformazione orografica. Con il nuovo Piano il polo di sviluppo della città veniva orientato verso la sua zona est posta fuori delle mura in direzione della Chiesa di San Francesco (attuale Via Verdi), che dalla Rocca e dal Palazzo del Principe si estendeva verso il Valico della Foce che porta a Massa.

I nuovi quartieri si svilupparono fra tre rettifili convergenti verso la piazza che avrebbe dovuto sorgere ai piedi della Chiesa e del Convento di San Francesco. Quello di mezzo esisteva già e collegava la Piazza dell'Accademia di Belle Arti con la gradinata di San Francesco costituendo l'asse principale di sviluppo.



Piano Regolatore di Carrara, 1874

Da "Carrara e le sue ville" C. Lazzoni

Le diverse strade trasversali, tagliando perpendicolarmente le tre principali, costituivano la rete dei nuovi quartieri fabbricabili. Il Piano prevedeva la costruzione di circa quattrocento case bi o quadrifamiliari, capaci di ospitare circa settemila persone.

In questo contesto la ferrovia marmifera assumeva sia la funzione di elemento terminale e di raccordo della maglia viaria carrabile sia quella di cerniera di interi isolati situati lungo il suo percorso.

Il Piano del 1875 conteneva in sé, accanto ad elementi vantaggiosi, alcune lacune che nel giro di qualche decennio avrebbero portato a serie conseguenze. Il primo errore fu di concepire la città come appartenente ad una sola classe sociale, la borghesia del marmo; conseguentemente la classe lavoratrice, che stava aumentando, restava esclusa dalle nuove aree e doveva ricercare le proprie

abitazioni al margine della parte nuova della città o affollarsi nei tuguri della città vecchia, con gravi le conseguenze di carattere igienico, sociale e culturale.

Il secondo errore fu di considerare la città nuova come staccata e avulsa dal suo territorio e di non valutare, quindi, l'opportunità di trasferire fuori del centro cittadino alcuni poli di sviluppo.

La svolta che determinerà il definitivo spostamento dell'asse della vita sociale e commerciale fu la creazione di Piazza L. C. Farini, nel 1880, nel luogo occupato dal cimitero "napoleonico" extraurbano, che venne spostato in località Potrignano e corredato di relativo viale d'accesso alberato che determinò la demolizione delle mura occidentali della città.

Questa piazza di impianto regolare è due volte più grande di Piazza Alberica ed è dominata dal Politeama Verdi (1892/1894) il quale, oltre al teatro di 1500 posti, contiene anche due blocchi residenziali di 400 vani destinati ad alloggi da affittare.

In tal modo si era risolto il problema di creare un centro di aggregazione sociale ed in particolare un punto di ritrovo per la grande borghesia della città. La Piazza Farini divenne un polo importante nello sviluppo della città stessa segnando la progressiva estraneità e indipendenza della Carrara moderna dal vecchio centro storico: infatti, l'edificio del teatro guarda a sud verso il "futuro" viale della marina.

Carrara appare nettamente separata in due, divisa tra la parte più antica ad occidente e quella nuova ad oriente, formatasi a poco a poco

e specialmente durante l'ottocento, quando la città si sviluppò demograficamente in conseguenza dello sviluppo industriale. La strada che separa le due parti della città è da tempo anche la via principale, Via Roma, che unisce Piazza Gramsci (già Piazza d'Armi) con Piazza Matteotti (già Piazza Farini).

Piazza Farini, Via Roma e Piazza d'Armi formarono, quindi, un nuovo sistema di grandi spazi pubblici completamente al di fuori del centro storico e con una prospettiva di grande respiro che favorì lo spostamento, su questo nuovo asse, delle principali attività cittadine legate al commercio e alla finanza.

Dopo il 1880 iniziava la seconda fase di sviluppo della città di Carrara, segnata dall'addensamento del tessuto e dalla diffusione della tipologia edilizia delle palazzine residenziali che spesso non avevano più il laboratorio al piano terreno. La nuova tipologia era generalmente a corpo doppio strutturale e triplo distributivo con tre cellule sul fronte, scala a doppia rampa ubicata nella cellula mediana. Il prospetto simmetrico a tre finestre era arricchito da un "poggiolo" in marmo al primo piano.

Nel 1887 fu redatto un nuovo Piano Regolatore che risultava all'altezza delle più indicative esperienze urbanistiche italiane del periodo. Esso partiva dalla supposizione che, in seguito al prevedibile aumento della popolazione e allo sviluppo dell'industria marmifera, l'ampliamento della città dovesse essere subordinato al miglioramento della viabilità generale, con particolare riguardo allo

studio di una strada di circonvallazione che si rendeva indispensabile per il trasporto dei blocchi di marmo.

La località di San Ceccardo, situata più a valle, veniva così ad assumere una notevole importanza nella distribuzione della rete viaria interna ed esterna di Carrara; diventava perciò indispensabile realizzare alcune opere che le consentissero di svolgere senza difficoltà tale funzione. Il Piano, in effetti, prevedeva la realizzazione di un piazzale di fronte alla Chiesa di San Ceccardo sul quale confluivano tutte le strade situate alla sinistra del Carrione e che si collegavano mediante due strade trasversali con quelle della riva destra del fiume, superandolo con un ponte della luce di 12 metri. L'opera permetteva la formazione di zone fabbricabili che, insieme alla stazione ferroviaria di San Martino, sarebbero state collegate attraverso un altro ponte sul Carrione con le località a destra del corso d'acqua.

Dal Piazzale di San Ceccardo partiva la Via Postale, poi Via Provinciale. Era evidente però la necessità di una nuova strada che congiungesse direttamente Carrara con Marina e sostituisse la Postale d'Avenza inoltrandosi verso la pianura, per raggiungere con circa 5100 metri la chiesa di Marina. Questa strada fu costruita più tardi, con un percorso non del tutto uguale a quello disegnato dal Piano del 1887 e la sua realizzazione darà sfogo alla città ormai sovraffollata permettendo l'individuazione di nuove zone abitative.

Il Piano prevedeva anche la realizzazione di alcune opere pubbliche intorno a Piazza D'Armi come l'edificio delle scuole femminili gestite

dalle suore, la caserma dei carabinieri e, al suo fianco, la scuola elementare Aurelio Saffi.

In prossimità della stazione della ferrovia marmifera di Monterosso era previsto il nuovo Ospedale Civico che avrebbe sostituito quello antico di origine medioevale, dei Santi Cristoforo e Giacomo situato in località Grazzano.

Il Piano del 1887 inseguì un assetto rappresentativo della città intesa come luogo di residenza dei cittadini importanti. Pertanto, se da un lato lo spazio urbano si dilatò enormemente, dall'altro si accentuò ulteriormente la separazione tra città dei ricchi e quella dei poveri ai quali rimase il centro storico, sempre più cadente e trascurato.

Per tutto il corso dell'ottocento si era avuto uno slittamento del centro verso sud, con l'allargamento del perimetro nella zona del Teatro degli Animosi, ma la Piazza Alberica e la Piazza dell'Accademia continuavano a funzionare come fondamentali poli di aggregazione sociale e culturale.

Il centro della città era divenuto la zona di margine fra il vecchio centro storico e la nuova città in costruzione. La stessa zona intorno al Teatro degli Animosi si ritrovava a ridosso della vecchia porta e in stretto legame morfologico e funzionale con Piazza Alberica, rispetto alla quale si configurava come una gemmazione morfologicamente e dimensionalmente incerta, con il teatro orientato verso la città vecchia.

Nel primo ventennio del Novecento la città appariva, quindi, ormai proiettata in una dimensione territoriale che ne ampliava il raggio

d'azione verso la pianura di Avenza ed il mare dove Marina di Carrara, fino a qualche decennio prima residenza estiva di alcune ricche famiglie carraresi, andava assumendo i connotati di un vero centro abitato, reso sempre più importante dal continuo incremento delle attività di carico e scarico dei marmi e dall'inizio della moda delle bagnature estive.

Le esigenze dell'industria marmifera risultarono ancora una volta in primo piano nel determinare scelte urbanistiche di fondamentale importanza per l'assetto generale del territorio pianeggiante della Valle del Carrione mentre restavano in secondo piano le esigenze dei paesi a monte.

Alla grande funzionalità del traffico del marmo non corrispondeva altrettanta funzionalità per gli spostamenti civili e delle merci ordinarie tra Carrara, Avenza e Marina.

L'amministrazione comunale di quel periodo decise perciò di creare un'opera viaria che si sostituisse alla vecchia e stretta via postale Carrara Avenza e si affiancasse alla Via Carriona ideando e realizzando in breve tempo l'ultima grande opera viaria realizzata sul territorio comunale.

Il Viale XX Settembre iniziato nel 1911 e terminato in quattro anni fu, per le sue caratteristiche tecniche ed estetiche, un'opera eccezionale ma decretò, nel bene e nel male, il futuro urbanistico dell'intero territorio comunale. Questo viale, lungo 7 chilometri e largo 30 metri, dieci dei quali riservati ai marciapiedi, aveva al centro un settore occupato da due binari a scartamento ordinario sui quali scorreva la

tramvia elettrica mentre ai lati si trovavano due corsie per il traffico dei veicoli. L'intero percorso fu piantumato da alberi ad alto fusto.

Proprio in ragione della sua dimensione e delle sue connotazioni urbane, il nuovo viale rappresentò un punto di richiamo per l'edilizia privata e di riferimento obbligato per molti interventi di edilizia pubblica ma, allo stesso tempo, alterò definitivamente l'equilibrio, storicamente determinatosi, nella Valle tra centri abitati e campagna circostante. Lungo il suo percorso si andarono a localizzare i villini tipici dell'inizio del secolo. La sua realizzazione valorizzò i terreni lungo il percorso e tolse dall'isolamento alcune frazioni collocate tra la città e il mare.

Fra la strada e l'edificio, il giardino si pose come elemento di filtro e decoro borghese.

Il viale mutò il paesaggio carrarese molto più di quanto aveva fatto la ferrovia marmifera e fu, di fatto, la prima grande infrastruttura della Carrara moderna non finalizzata direttamente alla produzione o al trasporto del marmo.

Il transito tra Carrara e la sua marina era assicurato inizialmente da un servizio privato di carrozze a cavalli; solo successivamente venne inaugurato il tram elettrico che funzionò fino al secondo dopoguerra allorché fu sostituito da un più moderno servizio di filobus.

Nello stesso periodo si tentò di dare risposta al problema crescente delle abitazioni per le categorie sociali meno abbienti che affollavano, come già accennato, i quartieri più antichi della città e dei paesi a monte. Nel 1910 fu istituito l'Ente Autonomo Case Popolari che tre

anni dopo inaugurava il primo quartiere di edilizia popolare in località Peticata.

La costruzione di Marina di Carrara e la marginalizzazione di Avenza sono tra le più significative trasformazioni che caratterizzano lo sviluppo del 900.

Marina di Carrara è di recente formazione; nel catasto estense del 1822 il nucleo non esisteva ancora e un insediamento stabile si costituì solo con la formazione delle prime strutture portuali intorno al 1851. Tale insediamento fu caratterizzato dalla grande piazza centrale, sulla quale era ubicata la nuova chiesa (1857/1880); dalla Via del Porto e Via Cavour, l'odierna Ruga Alfio Maggiani; dalla Via della Spiaggia oggi Corso Garibaldi, e dalle relative vie trasversali di raccordo che formarono una maglia viaria regolare che delimitava i lotti di terreno di forma rettangolare con il lato parallelo al mare fortemente allungato.

Verso la fine dell'ottocento, l'insediamento era già notevolmente accresciuto ma continuava ad essere individuato come Marina d'Avenza. Le strade assunsero la denominazione di Corso evidenziando la volontà di trasformare l'agglomerato, sorto intorno all'attività portuale, in centro autonomo.

Solo con l'apertura del Viale XX Settembre, il nascente nucleo urbano assumerà la caratteristica di centro residenziale ed il viale, appena realizzato, diventerà occasione e sede per la nuova espansione edilizia.

Nel 1927 si ebbero interventi di ammodernamento e ampliamento della viabilità tra i quali la realizzazione del "Lungomare Littorio" lungo 4 Km, largo 30 metri di cui 15 destinati ai marciapiedi, per unire Marina di Carrara con Marina di Massa. Con il completamento della strada più interna parallela si realizzava la vecchia idea ottocentesca dei viali panoramici lungo il litorale e l'integrazione di tutto il territorio costiero.

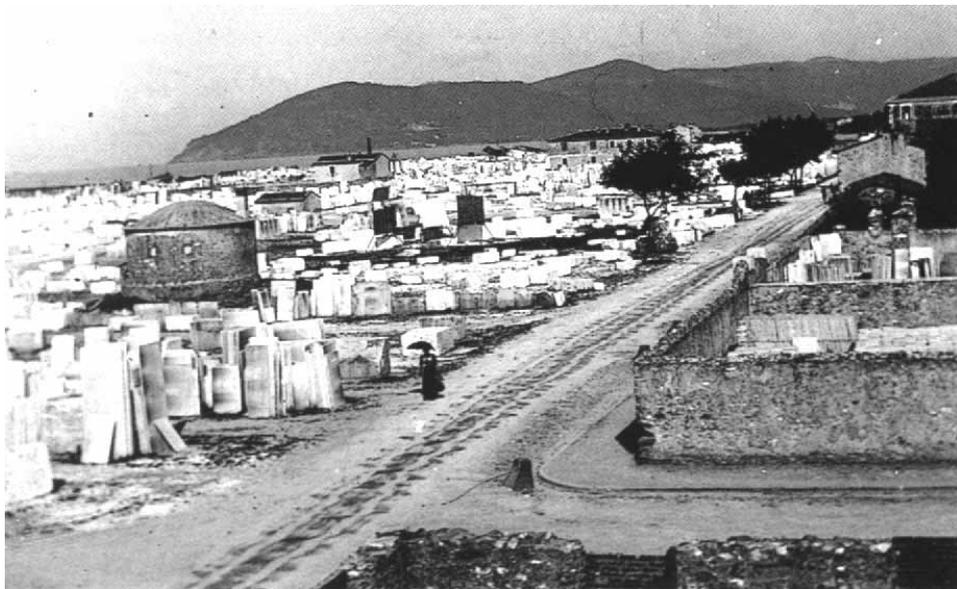


Foto d'epoca. Deposito di Marmi a Marina di Carrara

Da Archivio Bessi

Tra il 1926 e il 1929 l'attività dell'Ente Comunale per le Case Operaie s'intensificava e venivano realizzate in poco tempo diversi complessi: prima a Bedizzano, poi a Gragnana, Miseglia, Torano.

Nel 1938 l'istituzione della Zona Industriale Apuana, generò, soprattutto nel territorio del comune di Carrara, un contraccolpo

urbanistico come non si era mai registrato prima. All'imponente struttura industriale che si andò a costruire tra Massa e Carrara non corrispose un altrettanto imponente adeguamento, a livello di pianificazione del territorio, delle strutture urbanistiche dei due territori comunali ed in particolare di quelle abitative con solo alcune limitate eccezioni a Carrara (villaggi operai di Perticata, Melara e Nazzano) che costituirono i primi casi di squilibrio demografico - territoriale. Vi fu soltanto un adeguamento di determinate infrastrutture che avevano lo scopo di servire direttamente la Zona Industriale, il potenziamento delle strutture portuali di Marina di Carrara e la creazione di strutture cantieristiche.

Risale al 1938 la redazione del Piano Regolatore che copriva l'intero territorio comunale e prevedeva all'interno delle aree fabbricabili una suddivisione in zone (intensiva, semintensiva, estensiva, artigianale e industriale, ferroviaria, verde, etc.) cui corrispondeva una diversa utilizzazione del territorio e delle tipologie edilizie (palazzine, villini, case popolari). La distribuzione territoriale delle diverse zone e tipologie insediative esprimeva, insieme con una visione moderna dell'assetto territoriale, anche un'idea dei rapporti sociali fortemente gerarchizzata con le case economiche e popolari vicine alle attività produttive e le palazzine lungo gli assi viari principali.

Un consistente sviluppo edilizio era previsto lungo il Viale XX Settembre attorno al nucleo di Avenza e a Marina dove s'ipotizzava una suddivisione in tre zone: quella centrale con funzione di centro

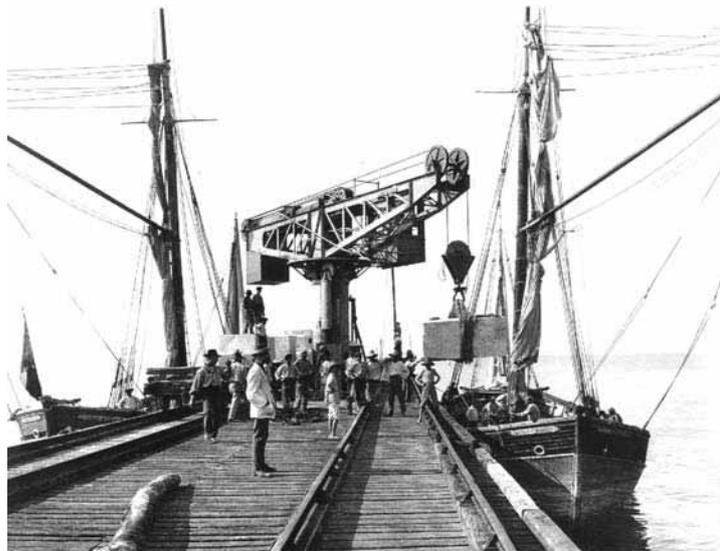
commerciale, quella a ponente come quartiere balneare e a levante per le attività di servizio al porto.

Nel passaggio dal Piano Regolatore di Carrara a quello che poi sarà adottato per Apuania nel 1941 si produssero diverse trasformazioni. La zona industriale apuana, con i relativi satelliti residenziali, e le probabili pressioni speculative, aveva comportato una dilatazione delle aree fabbricabili ed un innalzamento delle possibilità edificatorie. Il Piano comportava anche per Carrara una notevole intensificazione del processo di disarticolazione degli insediamenti. Tuttavia, solo nel secondo dopoguerra la città perse completamente la sua identità a causa del notevole sviluppo edilizio.

Per la redazione del primo Piano del dopoguerra fu prescelto l'architetto Piccinato che sosteneva che i problemi di Carrara e del suo territorio fossero determinati dall'insufficienza di spazio per il capoluogo, affondato nella valle e dal dilagare continuo di abitazioni lungo tutto il Viale XX Settembre caratterizzato da inorganicità strutturale e privo di centri di vita sociale indispensabili alla vita cittadina.

Lo sviluppo dell'attività portuale portò ad un aumento della popolazione di Marina di Carrara attirando non solo operatori del settore commerciale ma anche molti abitanti della vecchia città che avevano trovato case più accoglienti di quelle ormai inabitabili del centro di Carrara. Il piano Piccinato prevedeva la formazione di una "città giardino" nella zona delle macchie e dei "renoni".

Anche a Carrara città avvennero trasformazioni notevoli come l'abolizione della ferrovia Marmifera che rese possibile la creazione di un'arteria di penetrazione che, costeggiando Piazza Farini, univa il Viale XX Settembre con l'inizio della strada della Foce. Una diramazione di questa arteria, denominata Via Don Minzoni, attraversava da sud a nord la città e recava direttamente all'Ospedale Civico.



Marina di Carrara: caricamento dei marmi con la gru idraulica 1920

Archivi Alinari- Firenze

3.Elaborati di studio

3.1 Obiettivi dello studio

Questo studio si è posto l'obiettivo di ripercorrere le tappe più significative dello sviluppo urbanistico del territorio carrarese attraverso il duplice percorso della ricerca documentale e della indagine sui luoghi che ancora consentono di osservare le tracce delle progressive fasi della sua organizzazione urbanistica e del suo sviluppo produttivo.

L'elaborazione di ipotesi di valorizzazione del territorio della città, anche attraverso proposte di recupero di situazioni urbanistiche che sembrano non avere un legame coerente con l'ambiente circostante, non può prescindere dalla conoscenza della sua evoluzione nel tempo.

3.2 Descrizione del lavoro svolto

Lo studio parte, perciò, dal territorio, dal suo valore paesaggistico, dalla sua storia politica, economica e industriale, dalla sua collocazione rispetto alle principali vie di comunicazione terrestre e marittima, dalle modificazioni che l'agire umano nel corso dei secoli ha prodotto. Esso cerca, inoltre, di cogliere, capire, interpretare e classificare i rapporti che nel tempo hanno caratterizzato il legame tra

la città e il suo territorio e che hanno contribuito a darle l'immagine odierna.

Analizzando l'inquadramento in scala 1:25.000 (Tav.1) si evince che il nucleo antico di Carrara si è andato formando all'interno della valle del torrente Carrione, laddove fin dall'antichità si trovava un piccolo villaggio di cavaatori.

Confrontando i due inquadramenti si potrà notare che lo sviluppo del centro è determinato da assi stradali tra loro perpendicolari d'origine ottocentesca che riprendono l'inclinazione dell'antica via di comunicazione che attraversava Carrara e che costeggiava il perimetro delle mura duecentesche collegandola a Massa da un lato e alla Lunigiana interna dall'altro.

Questa strada rappresentava una diramazione della Via Francigena.

Lungo il suo percorso erano stati costruiti diversi ospedali che offrivano assistenza ai pellegrini (Tav.3).

Uno di questi luoghi di ricovero si trovava nelle adiacenze del nucleo antico di Carrara (Ospedale di SS. Giacomo e Cristoforo) mentre un secondo si trovava all'inizio del Passo della Foce verso Massa.

Il percorso principale dalla Via Francigena si snodava più a sud attraversando il borgo di Avenza che, per questo motivo e per alcuni secoli, ha avuto una rilevanza strategica.

All'interno di Avenza, nel luogo dove ora sorge la Chiesa di San Pietro, vi era l'Ospedale di Sant'Antonio.

Alcuni documenti sostengono che, durante il medioevo, nei pressi di Avenza sorgesse un luogo di imbarco del marmo diretto principalmente a Roma.

Il progressivo insabbiamento e le opere di bonifica hanno, nel corso dei secoli, allontanato il mare da Avenza che iniziò a perdere il suo carattere di luogo strategico.

L'apertura, alla fine del XIX secolo, del porto di Marina di Carrara, resosi indispensabile per dare ulteriore e più solido sviluppo all'industria del marmo, ha dato origine all'urbanizzazione delle zone limitrofe relegando definitivamente Avenza ad un ruolo marginale.

Il ventesimo secolo è stato caratterizzato anche dalla costruzione dell'ultima grande arteria all'interno del comune, il Viale XX Settembre, che unisce la città di Carrara con la sua marina e rappresenta un'ulteriore linea territoriale che ha facilitato la formazione dell'urbanizzazione diffusa che caratterizza anche il comune di Carrara.

L'inquadratura in scala 1:10.000 (Tav. 2) mette in evidenza tutte le strade di arroccamento alle cave che aiutano a capire le regole sulle quali si basano alcune localizzazioni dei paesi a monte.



Foto di una strada di arroccamento alla cava

I paesi montani sono la risultante urbanistica di una serie di complesse vicende socio economiche che traggono origine dal periodo dell'espansione romana iniziata nel II secolo a.c.

Gli undici paesi a monte sono classificabili in due categorie, la prima comprende i "paesi del marmo", l'altra "i paesi agricoli" che, peraltro, non sono totalmente esclusi dall'economia marmifera.

Alla prima categoria appartengono Torano, Miseglia, Colonnata, Bedizzano, Gragnana.

Analizzando le vicissitudini storiche dei paesi a monte di Carrara emerge come l'elemento caratterizzante di questi fosse, in origine,

rappresentato dalla dimensione abitativa privata con la tendenza all'autosufficienza nei confronti del centro a valle. Tale fenomeno si è andato esaurendo solo con la realizzazione della Zona Industriale Apuana la quale, alterando gli equilibri socioeconomici di tutto il comprensorio, ha prodotto, sui paesi a monte, un progressivo calo demografico ed un conseguente degrado ambientale.

Lo studio prosegue analizzando il centro storico e le immediate vicinanze, a scala 1:2000 evidenziando le linee territoriali che hanno strutturato Carrara nel corso del tempo.

Per comprendere meglio le dinamiche evolutive dell'insediamento antico il lavoro è proseguito esaminando i rilievi, forniti dal Comune di Carrara, dei piani terra di alcuni edifici sorti all'interno del perimetro delle mura cinquecentesche (Tav.6).

Studiando le disposizioni degli edifici, gli allineamenti murari ed alcuni documenti scritti, questo studio propone alcune ipotesi riguardo l'impianto urbano duecentesco (Tav.7).

3.3 Ipotesi di progetto

Lo studio sopra illustrato ha portato alla definizione di un'ipotesi di progetto basata sulla riqualificazione di alcune aree del territorio comunale attraverso un disegno unificatore delle diverse realtà che lo compongono.

Come già illustrato in precedenza, in passato il collegamento tra le cave e la zona di imbarco dei marmi era garantito dalla ferrovia marmifera che aveva una stazione nella zona sud del centro cittadino, dove si trovava anche la stazione passeggeri della linea ferroviaria Avenza - Carrara. Della stazione, come dei tracciati ferroviari, restano solo alcune parti ormai inutilizzate, in particolare alcuni segmenti della sede ferroviaria sono stati convertiti in strade urbane.

L'ipotesi di progetto elaborata si basa sul ripristino di questi vecchi tracciati destinandoli a tranvia veloce ottenendo così sia un collegamento rapido tra i paesi a monte, il centro cittadino e il mare, sia un percorso a carattere turistico che renda facilmente raggiungibili le cave da parte dei visitatori.

L'intervento porterebbe vantaggi anche al traffico urbano evitando il congestionamento delle strade e migliorerebbe l'immagine stessa della città rendendola più vivibile.

Del tronco della ferrovia marmifera che collegava la stazione di Avenza con il porto di Marina di Carrara non ne è rimasto traccia, tale collegamento però, potrebbe essere ricavato riadattando a tranvia

veloce il tracciato ferroviario, attualmente in disuso, che in passato collegava le fabbriche della zona industriale con il porto.

L'area che ospitava un tempo la stazione urbana viene concepita come una "fermata polifunzionale" ovvero uno spazio in grado di poter soddisfare le più svariate esigenze. Oltre a luogo di passaggio potrebbe essere utilizzato come sede di mostre temporanee di scultura creando una sorta di piccolo museo in continua evoluzione.

A questa ipotesi è poi collegato il progetto di riqualificazione del corso del fiume Carrione ponendo un'attenzione particolare per il tratto che attraversa il centro cittadino e per le aree occupate dalle segherie - laboratori. Da osservazioni fatte sul territorio è evidente che i vecchi laboratori di scultura sono stati quasi totalmente sostituiti dalle più remunerative segherie.

Partendo da queste considerazioni il progetto proposto ha la volontà di creare spazi da destinare sia agli studenti della scuola del marmo sia agli scultori. Per questo motivo, oltre a riconvertire alcune segherie dismesse in laboratori di scultura, si ipotizza di destinare le abitazioni del centro cittadino, localizzate lungo gli argini del Carrione, a luoghi d'arte, di esposizione, di lavorazione del marmo.

Bibliografia:

S. Andrea apostolo Duomo a Carrara, Franco Buselli, sagep Editrice, Genova 1972

Itinerari apuani di architettura moderna, di Pietro Giorgieri, alinea editrice srl, Firenze 1989

Carrara, Pietro Giorgieri, Laterza

Carrara, A. Bernieri, Sagep 1970

Carrara e la sua Gente, Borgioli, Gemignani, Società Editrice Apuana, 2004

Paesaggi del Marmo a cura di P Jervis, Giunta regionale toscana, Marsilio 1994

Rappresentare i luoghi, metodi e tecniche, a cura di Alberto Magnaghi, Alinea Editrice, 2001

Come leggere il territorio, Massimo Olivieri, La nuova Italia Firenze, 1978

L'immagine della città, Kevin Lynch, Marsilio editori, 1964

Alcune vedute dei resti di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.



Disegno ricostruttivo di Anselmo, Architetto di Stato di Marna



Ricostruzione del borgo murato e della Rocca di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.



Foto aerea del castello di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.



Foto aerea del castello di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.



Foto aerea del castello di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.



Mappe topografiche degli Stati di Marna e Cuneo, 1810. Archivi di Stato di Milano. Fondo "Cuneo".

Illustrazione in scala 1:10.000 della Rocca di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.

Ritiro dell'architetto Piretti per la scala della Rocca di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.

Ricostruzione del borgo murato e della Rocca di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero.

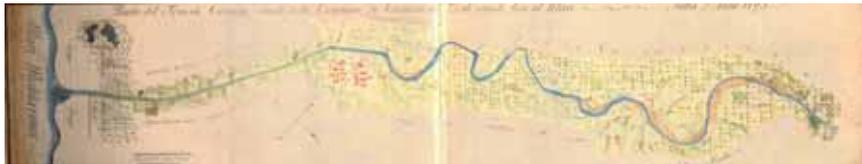
Università degli Studi di Firenze
 Dipartimento di Architettura e Pianificazione Urbana
 Corso di Laurea in Urbanistica e Pianificazione Urbana e Ambientale
 Tesi:
 "Castelli topologici e morfologici della Rocca di Marna, Cuneo, in un'immagine aerea. La foto è stata scattata nel 1930 da un aereo della Marina. L'immagine è stata pubblicata nel libro "Marna, Cuneo, 1917" di G. B. Piretti, edito da Einaudi. L'immagine mostra la città di Marna, Cuneo, e il fiume Tanaro. La città è circondata da mura e torrioni. Il fiume Tanaro è visibile in basso a sinistra. L'immagine è in bianco e nero."
 Anno Accademico 2002 - 2004
 Relatore: Prof. Gianfranco Corbelli



Disegno seicentesco di anonimo, Archivio di Stato di Massa



Piano Regolatore di Carrara ideato nel 1869 dagli Ing. Luchini e Lazzoni, modificato in parte nel 1874 dagli Ing. Turchi e Simonetti. Da C. Lazzoni "Carrara e le sue ville"



Pianta del Torrente Carrione eseguita nel 1795. Archivio di Stato di Modena. Da A. Bemizi "Carrara"



Ricostruzione in scala 1:2000 del tracciato delle mura.



Panorama della città di Monte d'Arma



Porta del Bozzo vista dall'esterno delle mura

Questa è l'unica porta rimasta in quanto inglobata in un altro edificio. Tutte le altre sono state demolite.



Porta del Bozzo vista dall'interno delle mura



Case lungo il Torrente Carrione nei pressi di Porta del Bozzo



Foto d'epoca delle case lungo il Torrente Carrione



Foto attuale delle case lungo il Torrente Carrione



Case lungo il Torrente Carrione nei pressi del ponte della Lugnola

Case lungo il Torrente Carrione nei pressi del ponte delle Lacrime



Resti di mura lungo il Torrente Carrione



Via Carriona e case lungo il Torrente Carrione



Via Carriona



Panorama di Piazza Alberica

Università degli Studi di Firenze
 Facoltà di Architettura
 Corso di Laurea in Urbanistica e pianificazione Territoriale e Ambientale
 Tesi:
 "Caratteri tipologici e morfologici della città antica di Carrara e delle sue relazioni con il territorio"
 Anno Accademico 2003 - 2004
 Laureanda : Claudia Albertosi
 Relatore: Prof. Gianfranco Censini

Tav. 3
 Tavola fotografica
 Borgo di Carrara



	Ricostruzione delle mura medioevali		Ricostruzione delle mura cinquecentesche
a	Porta del Bozzo	A	Porta del Bozzo
b	Porta a Mare	B	Porta Maestra
c	Porta Ghibellina	C	Porta del Piano
		D	Porta della Lugnola
		E	Porta di Grazzano o Lunigiana
		F	Porta del Lazzarotto o del Cavallo

I rilievi degli edifici sono stati effettuati dal Comune di Carrara

Università degli Studi di Firenze
 Facoltà di Architettura
 Corso di Laurea in Urbanistica e pianificazione Territoriale e Ambientale
 Tesi:
 "Caratteri tipologici e morfologici della città antica di Carrara e delle sue relazioni con il territorio"
 Anno Accademico 2003 - 2004
 Laureanda : Claudia Albertosi
 Relatore: Prof. Gianfranco Censini

Tav. 6
 Rilievo dei piani terra
 Scala 1:500

