

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PISA

FACOLTA' DI LETTERE E FILOSOFIA

Corso di Laurea in Lettere

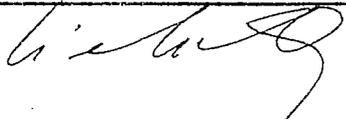
TESI DI LAUREA:

CARRARA: PROGETTI E TRASFORMAZIONI URBANISTICHE

DALL'UNITA' AL PIANO PICCINATO

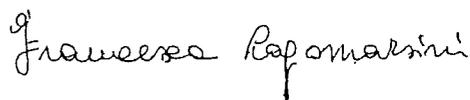
RELATORE: CH. MO. PROF.

PIERO PIEROTTI



CANDIDATA:

FRANCESCA LAGOMARSINI



Anno Accademico 1991-1992

I N D I C E

INTRODUZIONE	p.	1
ORIGINI E STORIA DELLA CITTA'	"	14
Ipotesi di impianto romano		
Centro urbano medievale	"	15
Ampliamento rinascimentale	"	38
Sviluppo urbano fino alla metà del XIX secolo	"	58
TRASFORMAZIONI ECONOMICHE, SOCIALI, POLITICHE E URBANISTICHE DELLA CITTA' DALL'UNITA' D'ITALIA ALLA FINE DEL XIX SECOLO	"	101
Casa laboratorio	"	160
IL PRIMO NOVECENTO	"	179
IL VENTENNIO	"	212
GLI SVILUPPI ECONOMICI E URBANISTICI DAL DOPOGUERRA ALL'EPOCA ATTUALE	"	271

IL PIANO PONTUALE	p.	339
SCHEMA RIASSUNTIVO DEI PIANI URBANISTICI E TERRITORIALI DI CARRARA	"	356
BIBLIOGRAFIA	"	371

IN FINE DI ZICHY

I N T R O D U Z I O N E

Non tutte le città hanno potuto nascere, svilupparsi, plasmare il loro ambiente e la loro cultura in funzione di una stessa causa originaria.

Tale causa è stata per Carrara la sua realtà naturale - geologica e geografica -, le Alpi Apuane, con i ricchissimi bacini marmiferi, non distanti dalla costa nord-occidentale del Tirreno, che hanno determinato nei secoli il carattere di una gente dura e concreta, da sempre cresciuta in drammatico rapporto con la montagna, e quindi l'espansione socio-economico-politico-territoriale di una vasta comunità.

Mantenendo quindi in costante collegamento la cultura del marmo con le vicende interne ed esterne della città, la presente ricerca, dopo una necessaria puntualizzazione riguardante le trasformazioni territoriali, urbanistiche e politiche della città dai suoi primi documentati sviluppi nell'Alto Medioevo attraverso le successive vicende comunali, malaspiniane, cybee ed estensi, sarà concentrata sull'espansione urbanistica di Carrara

nel periodo postunitario, a partire dal "Piano di Regolamento e Ampliamento" degli ingegneri Giuseppe Turchi e Telesforo Simonetti del 1874 fino ai tempi odierni.

Allo scopo sono stati consultati documenti e opere depositati presso gli archivi statali e comunali e presso le biblioteche civiche della provincia di Massa Carrara; sono state particolarmente esaminate le numerosissime "guide" per la conoscenza della locale storia economica, culturale, politica e civile, di cui si intende dare qui di seguito una sintesi riguardo il significato e il contenuto.

Ne fu capostipite "CARRARA E LE SUE VILLE" di Carlo Lazzeroni nel 1880 (1). Scritta con intento pedagogico, essa fornisce dati storici, topografici, naturalistici, artistici ed economici, nonché un'ampia galleria di carraresi illustri (scultori, giuristi, scienziati, politici) inaugurando per la città un genere in cui predomina l'eruditismo municipale e in cui si stabiliscono stereotipi riguardanti gli usi, costumi e paesaggi della zona, ad uso di utenti borghesi di media cultura.

Segue in ordine cronologico nel 1896 "CARRARA ET SES ENVIRONS" di un non identificato J.C.J. (2), che dà un resoconto dallo stesso autore definito storico e pittoresco della zona, ancora nel gusto ottocentesco di accompagnare il viaggiatore a gustare le piacevolezze o evitare le difficoltà di un itinerario insolito, senza trascurare le curiosità e le tradizioni locali.

Notizie storiche, curiosità aneddotiche, indicazioni sugli usi e costumi dei lavoratori del marmo sono pure contenuti nell'annuario "ARONTE" compilato da Enrico Galeotti (3) nel 1924, mentre una struttura più organica in senso di moderna distribuzione degli argomenti e pratiche informazioni per il visitatore turista, assume la "GUIDA DI CARRARA" di Giorgio Giampaoli e Alfredo Bizzarri (4), pubblicata nel 1932. Estremamente apprezzata al suo apparire ma anche successivamente, essa contiene notizie utili sulle facilitazioni viarie e ferroviarie, sui servizi offerti dalla città, a sua volta presentata in itinerari distinti sia attraverso il suo centro storico che attraverso i bacini marmiferi e din

torni. Non mancano informazioni sulle qualità dei marmi locali, tecniche di escavazione e lavorazione e anagrafe commerciale.

L'adesione al regime è testimoniata dalle frequenti righe dedicate alla celebrazione delle opere fasciste, monumentali e civili, e da una sezione relativa all'ordinamento amministrativo di quegli anni.

Lo stesso indirizzo si ritrova nel periodico mensile "CARRARA" (5), che fornisce anche dati statistici sull'andamento della produzione e attività marmifera, registra problemi connessi con l'estrazione e la lavorazione del materiale e fotografa momenti di partecipazione collettiva alla vita cittadina nell'arco dell'anno.

Nel secondo dopoguerra la ripresa del genere letterario in questione tende a differenziarsi in base alle caratteristiche di ricerca più propriamente storiche, naturalistiche, tecnico-industriali o di semplice promozione turistica.

Peculiarità principale di questa più recente produzione è la crescente importanza assunta dalla veste ti

pografica, dalle spettacolari illustrazioni fotografiche, dalle piante e carte geografiche ad uso di un'utenza più vasta, più acculturata e sofisticata, ma comunque sempre soggetta ad essere impressionata dal richiamo culturale e turistico di una certa presentazione.

Al filone storico-erudito appartiene ancora "CARRARA NELLA LEGGENDA E NELLA STORIA" di Luigi Lavagnini (6), che amorevolmente ricostruisce le vicende lontane e più recenti della città, e porta alla formulazione di due opere più moderne: "MASSA-CARRARA, UNA PROVINCIA DIFFICILE" di Beniamino Gemignani (7) e "CARRARA E LA SUA GENTE" di Mauro Borgioli e Beniamino Gemignani (8); in questi autori e nei successivi sempre più spazio sarà dato allo spirito libertario e alle inquietudini sociali e politiche del popolo apuano che attraverso i moti risorgimentali, le esperienze anarchiche, repubblicane, socialiste, sindacaliste e antifasciste ha rappresentato in Italia, pur nelle diverse correnti politiche, una punta avanzata nelle

conquiste di emancipazione sociale e collettiva.

Dell'ultima opera è stata perciò lodata la completezza e l'organicità nel rapporto posto tra la realizzazione urbana e la vita, il carattere e l'operosità dei suoi abitanti, nonché l'apertura alla comprensione popolare della cultura locale.

Un commento a parte deve essere riservato alla profonda e fondamentale indagine sulle vicende dell'industria e del commercio del marmo dal XIV al XVII secolo, e implicitamente della storia di Carrara e della sua popolazione, condotta da Christiane Klapisch-Zuber nel 1969 per il Centro di Ricerche Storiche della Sorbona, "LES MAITRES DU MARBRE"(9).

Rintracciando nell'Alto Medioevo l'eredità romana dello sfruttamento delle cave, degli attrezzi e metodi di lavoro, l'autrice ripercorre le tappe dell'Ars Marmoris carrarese, sostituita verso il 1350 dall'influenza sui magistri locali degli scultori fiorentini e lombardi, presuppone la diversa posizione sociale ed economica degli artisti e dei loro fornitori nell'arco dei tre

cento anni e ne deriva un'ipotesi di sviluppo industriale e commerciale del marmo attraverso l'intervento delle banche e dei principali porti di Genova, Pisa e Livorno, che assumono una determinante funzione di intermediari tra fornitori e committenti.

Ritornando più propriamente al genere "guide", si ha una prolifica produzione da parte di Antonio Bernieri, "STORIA DI CARRARA MODERNA" - 1983 - (10), "IL PORTO DI CARRARA" - 1983 - (11), "CARRARA" - 1985 - (12) e altre pubblicazioni minori in cui i temi della collocazione geografica, dei caratteri paesistici, dell'analisi di quartieri ed edifici più rappresentativi sono organicamente svolti in rapporto alla dinamica sociale, alle vicende delle sue istituzioni, della sua economia e della sua cultura. La presentazione al pubblico si avvale di un'ottima veste editoriale e fotografica.

Sotto quest'ultimo aspetto dovranno essere considerate le numerosissime pubblicazioni sulle Apuane, le tecniche di lavorazione, la fatica umana, la zona costiera, l'attività del porto, le rievocazioni fotogra

fiche della vita cittadina che ogni anno arricchiscono e completano la descrizione di Carrara mediante piantine, profili altimetrici, immagini particolarizzate e puntuale inventario del patrimonio locale.

Ottima guida-inventario è tra l'altro "ITINERARI APUANI DI ARCHITETTURA MODERNA" di Pietro Giorgieri - 1989 - (13), che attraverso immagini ben selezionate illustra lo sviluppo storico dal 1860 al 1945 di una edilizia borghese di medio livello, che si presenta tuttavia omogenea e caratteristica nella sua tonalità derivante da una comune pratica economica cittadina.

Partecipazione commossa e sentimentale contraddistingue invece la lettura critica di Carrara di Terzano Renato Pom, "RILEGGIAMO CARRARA" - 1989 (14), che in ogni angolo della sua città trova modo di collegare l'elemento umano e ambientale in un inscindibile rapporto geografico, storico, antropico ed emotivo. Motore del suo percorso è una "ricerca del tempo perduto", dello spirito di carraresità che l'autore percepisce in alcuni culmini urbani, ma anche in testimonianze

minori e nell'antica toponomastica.

Più strettamente relativa all'ambiente urbano inteso come bene culturale collettivo, è l'opera di Enrico Dolci "CARRARA, LA CITTA' E IL MARMO" - 1985 - (15) che con intento documentario fa convivere la storia, l'arte e la cultura materiale in un contesto urbano irripetibile attraverso i secoli.

L'ugual peso del duplice mezzo linguistico adottato dall'autore - la parola e l'immagine in "bianco e nero" - sottolinea la continuità espressiva degli oggetti prescelti, che si dipanano nel tempo, dal primitivo nucleo medievale al centro cittadino moderno, sempre in stretta sintonia con la conaturata storia del marmo.

E per concludere si dovranno considerare le varie pubblicazioni di riviste locali ("L'ECO APUANO", "LE CITTA'", "CARRARA MARMI", ...) che contro il possibile "acceramento" promosso da guide eccessivamente encomiastiche sui "topoi" cittadini, denunciano criticamente il degrado dell'ambiente, gli interessi pubblici e pri

vati, gli abusi sul territorio e quindi propongono
vincoli, tutele o restauri.

NOTE :

INTRODUZIONE

- (1) Carlo Lazzone, Carrara e le sue ville, Carrara, Dro
vandi, 1880
- (2) J.C.J., Carrara et ses environs, Lausanne, Bridel &
C.ie, 1896
- (3) Enrico Galeotti, Annuario ARONTE, 1924
- (4) Giorgio Giampaoli e Alfredo Bizzarri, Guida di Carra
ra, Carrara, Bassani, 1932
- (5) CARRARA - Rivista mensile illustrata del Comune di
Carrara, Carrara, Ist.to Editoriale Fascista Apuano
- (6) Luigi Lavagnini, Carrara nella leggenda e nella storia,
Livorno, Italiana Demetra, 1962
- (7) Beniamino Gemignani, Massa-Carrara, una provincia dif
ficile, Massarosa (Lu), Testimone, 1972
- (8) Mauro Borgioli, Beniamino Gemignani, Carrara e la sua
gente, Carrara, Apuana, 1977
- (9) Christiane Klapisch-Zuber, Les Maîtres du marbre 1300-
1600, Paris, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1969
- (10) Antonio Bernieri, Storia di Carrara moderna, Pisa, Pa
cini, 1983
- (11) Antonio Bernieri, Luciana e Tiziano Mannoni, Il porto
di Carrara, Genova, Sagep, 1983

- (12) Antonio Bernieri, Carrara, Genova, Sagep, 1985
- (13) Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura moderna, Firenze, Alinea, 1989.
- (14) Terzano Renato Pom, Rileggiamo Carrara, Carrara, SEA, 1989
- (15) Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana, Zappa, 1985
- (16) L'ECO APUANO - Periodico di ambiente e di cultura, Sarzana, Zappa
LE CITTA' - Settimanale di informazione, Massa, SEA
CARRARA MARMI - Rivista trimestrale del marmo, Massa, SEA

O R I G I N I E S T O R I A D E L L A C I T T A'

I P O T E S I D I I M P I A N T O R O M A N O

C E N T R O U R B A N O M E D I E V A L E

A M P L I A M E N T O R I N A S C I M E N T A L E

S V I L U P P O U R B A N O F I N O A L L A M E T A' D E L X I X S E C O L O

La decodificazione storica dell'antropizzazione del territorio carrarese fino alla seconda metà del XIX secolo, può essere abbastanza agevolmente effettuata attraverso la lettura critica sia di varie zone costituenti l'attuale complesso urbano, sia di edifici singoli, sia di interventi antropici sul territorio.

Sono individuabili tre significative fasi di antropizzazione territoriale:

- 1a - Ipotesi di impianto romano;
centro urbano medievale.
- 2a - Ampliamento rinascimentale.
- 3a - Sviluppo urbano fino alla metà del XIX secolo.

Ipotesi di impianto romano;

centro urbano medievale.

Ipotesi di impianto romano

L'identificazione etnica dei Liguri-Apuani insedia

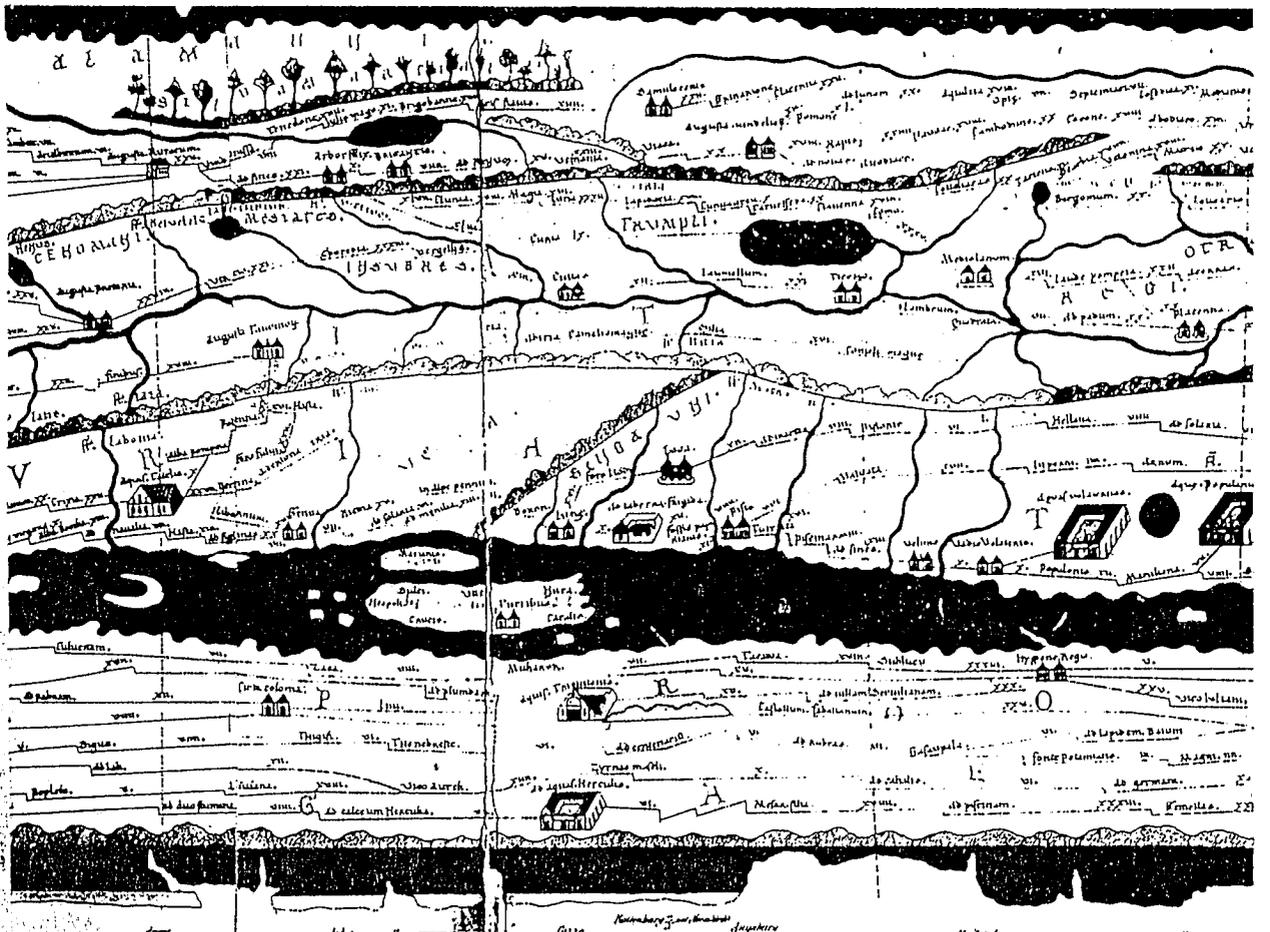
ti nella vasta zona della Liguria orientale, della valle del Magra, del territorio pisano e parte di quello emiliano, risale al IX secolo a.C., attraverso la documentazione dei riti funebri, dei "castellari" (1), delle statue-stele e, più tardi, attraverso la storiografia romana (2).

Dopo le prime pressioni militari esercitate da Roma nella seconda metà del III secolo, la completa sottomissione degli Apuani avvenne nel 155 a.C., mentre la pacificazione definitiva ebbe luogo sotto Augusto, quando la zona ricevette una precisa sistemazione geografico-amministrativa, venendo a costituire l'estremo lembo nord-occidentale dell'Etruria (3), separata dalla Liguria dal fiume Magra, così come rappresentata dalla Tavola Peutingeriana (4).

La scoperta dei ricchi giacimenti marmiferi delle montagne vicine a Luni, che già aveva determinato il rapido incremento economico della colonia, dovette imprimere anche alla valle del Carrione e alla sua organizzazione demografica un consistente sviluppo, testimoniato

Tavola Peutingeriana

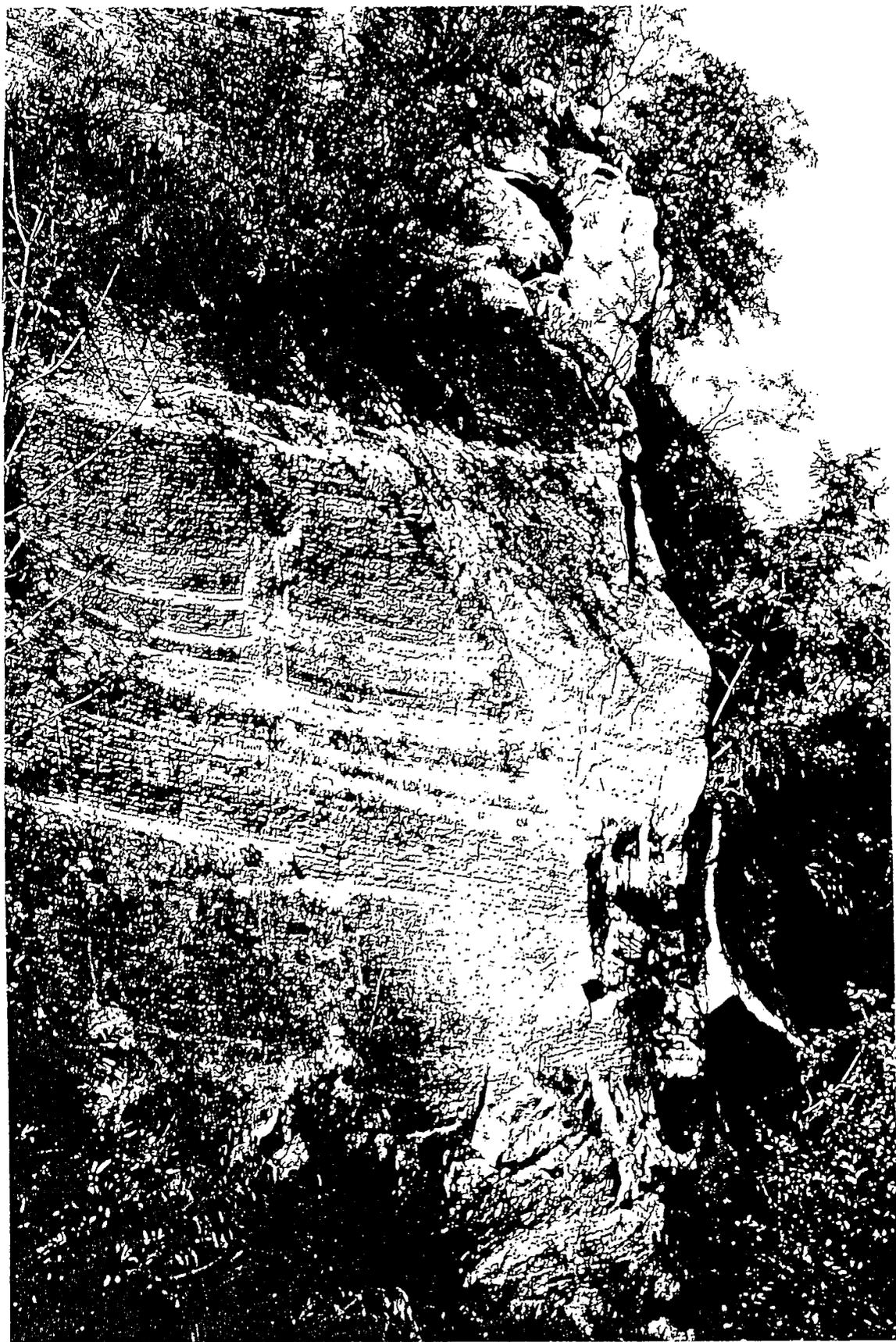
Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.15



dai cospicui ritrovamenti archeologici in vari luoghi di entrata o uscita dal territorio dove oggi si trova Carrara, e anche in località eccentriche rispetto ad esso (5).

Mentre studiosi come Luisa Banti nel 1931, avevano individuato in Vezzala e Torano i due centri di residenza degli addetti alle cave, ed Emanuele Repetti, cento anni prima, aveva invece indicato l'attuale centro storico come loro nucleo abitativo (6), il Dolci ipotizza che le migliaia di addetti al settore marmifero vivessero nelle zone sia a monte che a valle del Carrione, ma che l'insediamento di quello che sarà il primo nucleo urbano di Carrara fosse localizzato alla congiunzione delle tre strade di fondovalle, cioè all'inizio della via che sarà chiamata "Carriona", là dove il terreno lungo le due sponde del torrente forma un acrocoro e quindi un terrazzamento favorevole all'antropizzazione (7).

Quanto ai siti di escavazione, essi erano principalmente distribuiti nei tre bacini delle attuali loca



47

"Tagliata a mano" di una cava romana di marmo

Antonio Bernieri - Luciana e Tiziano Mannoni,
Il porto di Carrara, Genova, Sagep, 1983, p.49

lità di Torano, Miseglia e Colonnata, ed erano disposti "ad anfiteatro" su diversi gradoni, con sfruttamento dall'alto in basso, secondo il sistema della "tagliata", eseguita con punta e mazzuolo, piccone appuntito e stacco dei blocchi con cunei (8).

Per il trasporto dei blocchi al piano e al porto di Luni fu creato un sistema viario binario parallelo - verso mare con carri carichi su una strada, e in risalita verso i bacini su un'altra, lungo i due lati del Carrione - tracce del quale sono rimaste sia come evidenza archeologica (tratto pavimentato presso la villa Goldenberger di Stabbio), sia nell'ancora attuale e parziale esistenza di alcuni punti della Via Carriona articolati in due bracci, dopo che la costruzione del Viale XX Settembre nei primi anni del XX secolo ne alterò il percorso, rimasto praticamente invariato dall'epoca romana (9).

Centro urbano medievale

Nei secoli della decadenza di Roma l'escavazione del marmo cessò quasi del tutto e le località che ave

vano visto svilupparsi, quell'attività economica, caddero in una profonda crisi.

Si può anzi ipotizzare che sino al periodo altomedievale le comunità carraresi organizzarono la loro economia su una base agricolo-pastorale, favorita dalle buone condizioni climatiche, dalla presenza di numerosi corsi di acqua e dalla fertilità del terreno (10).

Durante questo lungo periodo la città di Luni e tutto il litorale subirono il passaggio di diverse orde barbariche, finché i Bizantini inclusero la Lunigiana nella Provincia Marittima.

Ai Bizantini subentrarono i Longobardi, sotto il cui governo la valle del Carrione entrò a far parte del Comitato di Luni a sua volta compreso nel Ducato Longobardo di Lucca, che dall'VIII secolo, con il successivo predominio dei Franchi, divenne Marca Franca (11).

La nobiltà longobarda restò tuttavia l'asse portante del nuovo ordinamento, poiché alla corte del Comitato di Luni furono confermati fino al 950 elementi della nobiltà laica, l'ultimo dei quali, Oberto I, divenne capostipite

dei Malaspina d'Este e dei Pallavicino (12).

Dopo la morte di Carlo Magno sanguinose incursioni piratesche normanne e saracene avevano obbligato la popolazione di Luni e del piano a iniziare un esodo inarrestabile verso la zona interna più sicura, così da accrescerne l'importanza demografica e politica.

Nella valle del Carrione tale fenomeno aveva assunto proporzioni tanto rilevanti da favorirne un nuovo assetto demografico, economico e sociale, e indurre la Curia lunense a trasferirvi per oltre un secolo la propria sede (13).

La prima sicura citazione storica della città di Carrara risale al 19 maggio 963, quando Ottone I di Germania, nuovo imperatore del Sacro Romano Impero, concede ad Adalberto, vescovo di Luni, la "curtem de Carraria" (14), intendendo con ciò rendere possibile una politica di controllo e di riordinamento dei poteri periferici.

Ancora si fa menzione di Carrara in ulteriori do

cumenti del X e XI secolo insieme alla pieve di S. Andrea e ad altri toponimi dei territori e degli abitati a monte (Villa Torrano, Campilia, Rio Arqueta, Campo Maggiore, Avenzia, ...) (15), mentre soltanto nel secolo successivo viene attestata la ripresa delle attività marmifere: il diploma dell'imperatore Federico I del 29 luglio 1185 documenta l'avvenuta riapertura delle cave di marmo e conferma al vescovo Pietro tutti i beni della diocesi, compresi i diritti sulla "curtem Carrariae cum alpibus, lapicidiniis etiam marmorum" (16).

A questi anni si fa risalire anche la formazione del Comune di Carrara, sancito dall'emanazione di un primo Statuto Comunale tra il 1197 e il 1235 (17).

A partire dal 1120 i documenti del Codice Pelavicino (18) e le coeve pergamene di Lucca forniscono una grande quantità di notizie circa i toponimi dei quartieri cittadini, degli abitati periferici e dei pressi delle cave, nonché delle località di campagna.

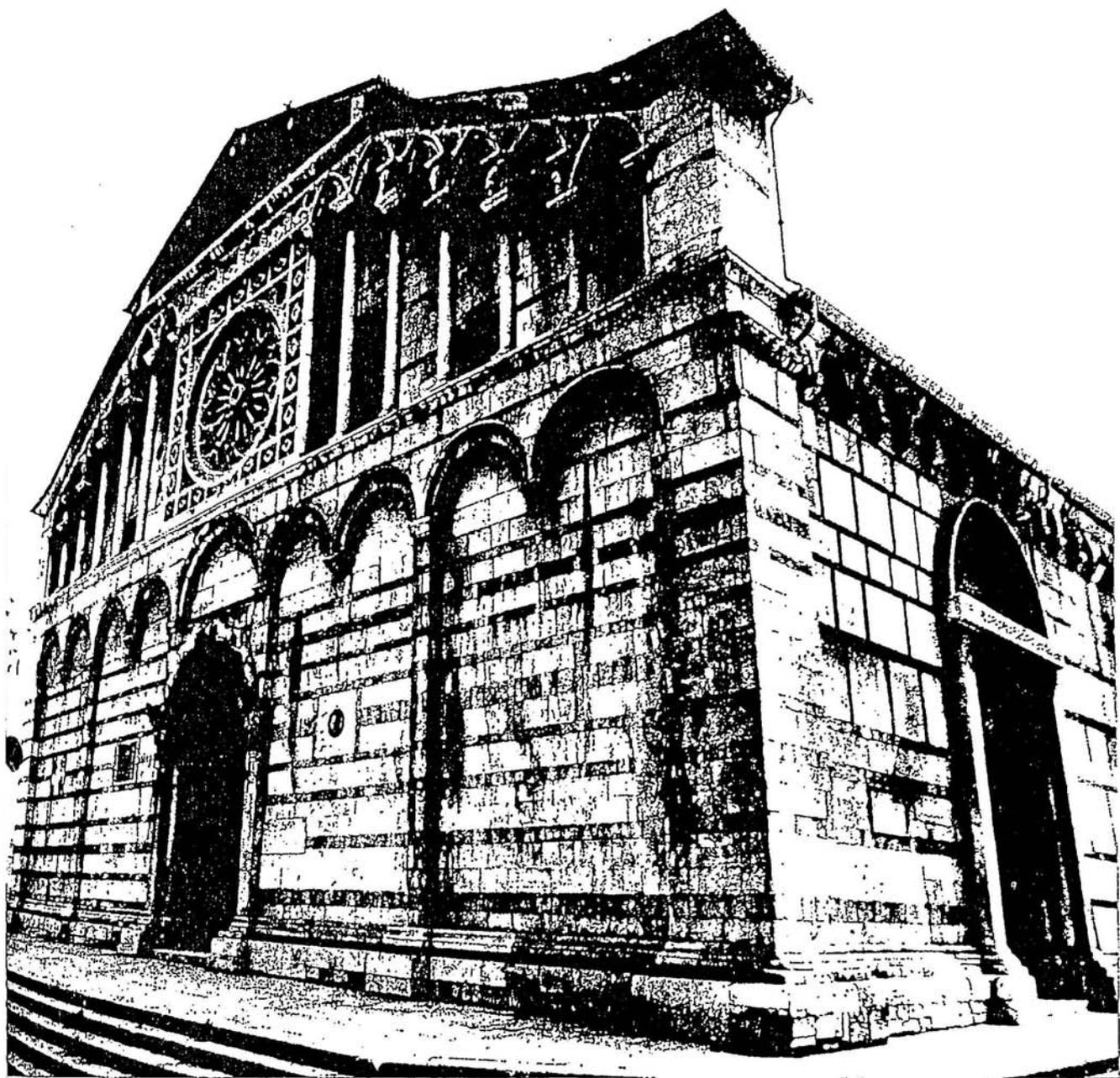
Il progetto di costruzione di Avenza del 1151 (19)

definisce più chiaramente il nucleo della struttura territoriale del Carrarese, articolata in abitati montani presso le cave, in un centro direzionale cittadino (20), un centro di arrivo e partenza delle merci e del marmo, una zona collinare e una di campagna per le attività agricole e pastorali (21).

Intorno al 1215 la comunità in continuo progresso, sembrò liberarsi dell'influenza vescovile nel momento in cui Federico II di Svevia tolse il potere alla Curia e lo concesse a Guglielmo Malaspina.

Sul piano urbanistico i tre poteri intorno a cui vennero a coagularsi le forze sociali cittadine (la Chiesa, i Malaspina, gli autonomisti comunali) cominciarono a dare precisi indirizzi alla politica edilizia, la quale tuttavia per il momento fu monopolizzata dalla Chiesa e dal Comune, dato che i Malaspina erano assenti e neanche furono nominati negli atti pubblici più importanti, come gli Statuti Comunali (22).

La Chiesa investì capitali in città e Vezzala, dove i vescovi di Luni eressero fortificazioni e case



Il Duomo

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.69

e cercarono di far valere le loro antiche prerogative feudali.

In città però operarono anche i canonici di S. Frediano che, oltre ad ampliare la loro sede (23), svilupparono un'edilizia laica nel quartiere del Cafaggio fuori delle mura.

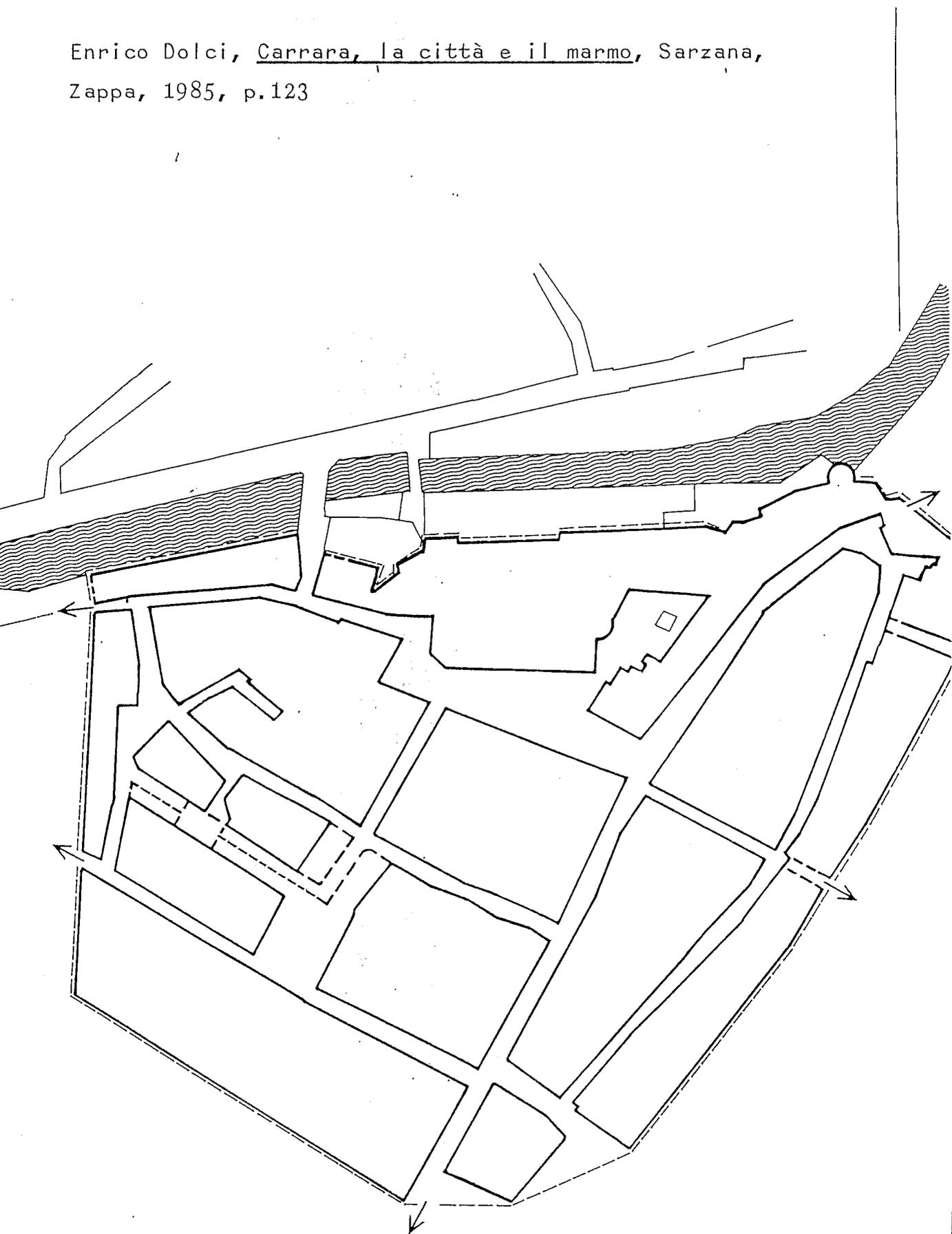
Quanto all'edificio rappresentativo del potere aristocratico, il Castello, ne viene fatta menzione in un documento del 1232 e poi 150 anni dopo nel Codice Pelavicino, in occasione delle condizioni poste dai carraresi alla signoria di Gian Galeazzo Visconti (24).

Riguardo alle ipotesi cronologiche sulla costruzione della prima cinta muraria, nessuna informazione può essere tratta dal Codice Pelavicino.

Carlo Lazzoni nel 1880 ne indicherebbe la costruzione all'epoca dell'infeudamento di Guglielmo Malaspina nel 1222 (25); Luigi Lavagnini la collocherebbe tra il 1328 e il 1385 quando Spinetta Malaspina della Verrucola rivendicò Carrara (26). Il Dolci vorrebbe invece riportarla alla gestione comunale della città, come af

Il nucleo urbano entro le mura duecentesche

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.123



Porta del Bozzo

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.129

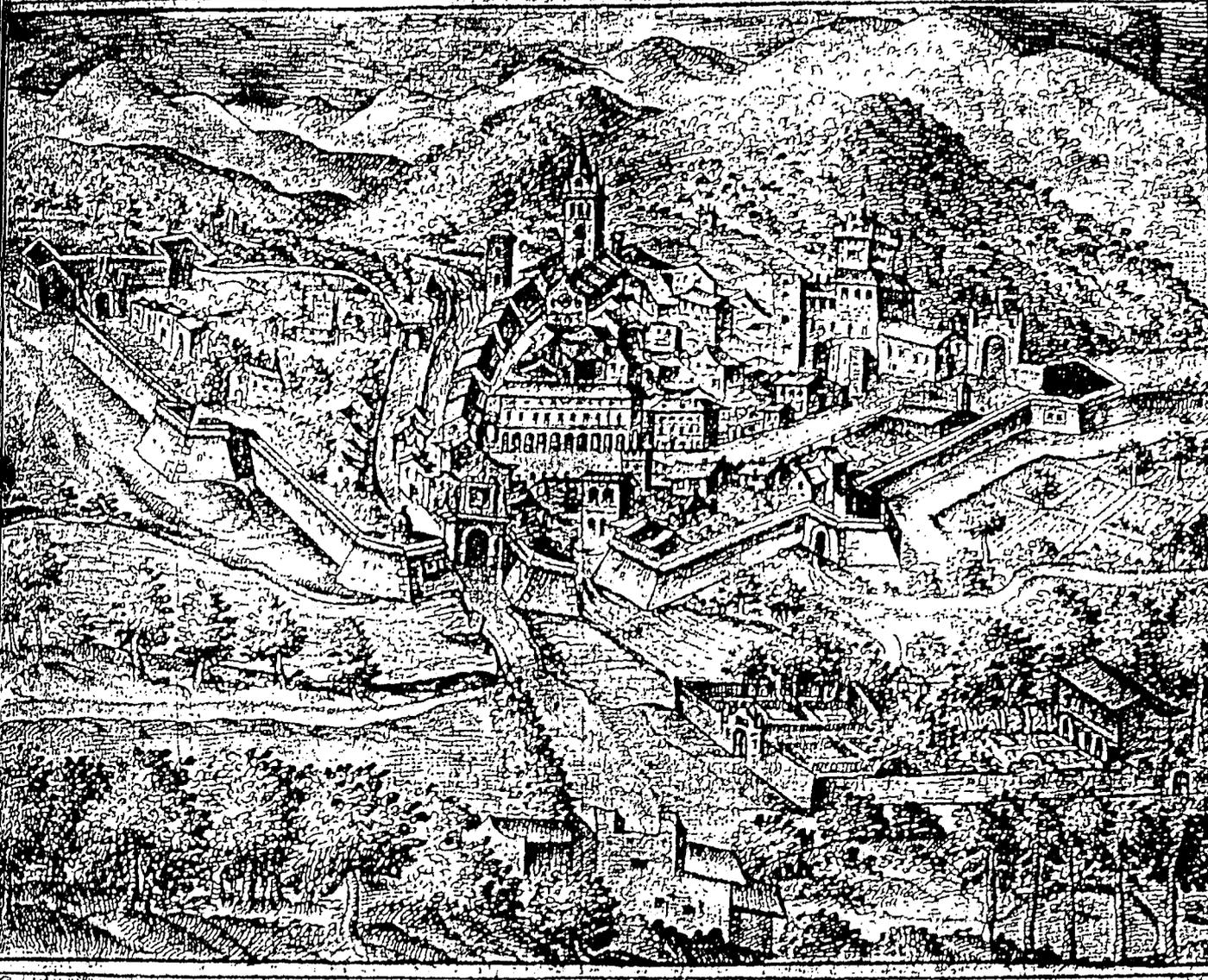


fermazione della propria conquistata autonomia, e come definizione territoriale e giuridica nei confronti della campagna (27).

Il perimetro murario doveva comunque abbracciare l'area compresa tra Porta del Bozzo - argine sinistro del Carrione fino all'inizio dell'attuale Via Ghibellina - lato Est dell'attuale Piazza Alberica - lato Sud della stessa - Via dell'Arancio - Porta del Bozzo.

Di certo abbiamo solo un documento grafico molto posteriore - un disegno a penna e inchiostro marrone di mm. 235x300, eseguito intorno alla metà del XVII secolo e facente parte di una serie di vedute del Marchesato di Carrara, conservata presso l'Archivio di Stato di Massa.

Si tratta della più antica rappresentazione della città, in cui insieme alla Carrara albericiana e alle relative mura e porte rinascimentali, è anche raffigurata la prima cerchia muraria con quattro delle cinque porte di cui era dotata: la Porta del Bozzo, l'unica conservatasi fino ad oggi; la Porta Ghibellina, posta



Veduta di Carrara
prima metà sec. XVII

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p. 24

al termine dell'omonima via; un'altra alla confluenza dell'attuale Via Rossi nella Piazza Alberica; la Porta a Mare, al termine di Via S. Maria di fronte all'attuale Chiesa della Madonna del Carmine; una porta posta all'inci circa nel luogo occupato successivamente dal Palazzo Luci ciani.

Altri elementi urbanistici interessanti sono torri, case-torri e la Rocca, con tutte le connotazioni del "Castello del Principe" (28).

I primi anni del XIV secolo segnano una svolta decisi siva: con la revoca del potere temporale vescovile sancit a da Enrico VII di Lussemburgo nel 1313, la Valle del Carrione è assegnata alla Repubblica di Pisa: da questo momento Carrara si appresta a vivere un periodo di lotte politiche e di frequenti cambiamenti di potere interno, che si stabilizzerà soltanto alla metà del XV secolo con l'affermazione dei Malaspina.

Dopo le lotte tra Guelfi e Ghibellini, Castruccio Castracani si impadronì infatti della Lunigiana e della zona carrarese, che fortificò con la Rocca e il Castello

Casa torre

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.209



di Avenza.

Alla sua morte nel 1328, Carrara passò rispettivamente ai Rossi di Parma, poi agli Scaligeri, agli Spinola ed infine ai Visconti che occuparono militarmente la regione verso il 1352.

Seguì un cinquantennio di continuità politica sotto i signori di Milano, che concessero alla città larghe autonomie: dal riconoscimento del carattere federativo del Comune a un'autonomia finanziaria e giudiziaria, così come sancito dai "Capitoli" indirizzati a Gian Galeazzo Visconti nel 1385 e successivamente dal nuovo Statuto Comunale del 1396.

Particolare elasticità di vedute erano espresse nei confronti dei Maestri del Marmo locali che fin dall'inizio del XIII secolo godevano di una rilevante posizione sociale, mentre tacitamente si riconoscevano i diritti acquisiti delle vicinanze, i cui riferimenti ufficiali saranno databili soltanto dal 1519 sotto il governo dei Malaspina (29).

Nella richiesta di sudditanza che i carraresi pre

sentarono a Gian Galeazzo Visconti in 19 punti o Capitoli, compaiono anche interessantissime indicazioni di carattere urbanistico, oltre che politico e amministrativo.

E' questo un documento di importanza eccezionale per la storia della città, da cui emerge con ricchezza di particolari la vita comunale di una piccola città medievale.

Vi sono infatti definiti i compiti politici e amministrativi dei consiglieri e delle magistrature cittadine e vicinali, le regole del vivere civile all'interno della città e del territorio (volontà di mantenere un certo decoro urbano mediante la proibizione, ad esempio, di tenere porci nella piazza, gettare immondizie nelle strade, lavare panni nel tratto cittadino del Carrione; la definizione dell'ubicazione delle botteghe dei macellai; regole igieniche ..)(30).

Le indicazioni urbanistiche e topografiche, che riguardano soprattutto le vie e i ponti attraverso le norme di manutenzione stabilite per tali strutture,

forniscono l'immagine di un assetto territoriale che si era ampliato su quella che era stata l'impostazione basilare data in epoca romana.

Fondamentale è il riferimento alla doppia direttrice Carrara-Avenza "ad utroque latere fluminis", cioè alla due Carrione utilizzate dai Romani, una in senso ascendente e l'altra in senso inverso, per il traffico proveniente dalle cave o ad esse diretto.

Queste due strade scendevano da Vezzala verso la costa sulle due sponde del torrente fino alla Via Francigena, evidenziando la mai cessata attualità dell'assetto viario romano.

Oltre all'elencazione di ulteriori vie maestre, si trova attestato anche un gran numero di ponti nella città, nei quartieri vicini e nel suburbio (31).

Con la morte di Gian Galeazzo Visconti, avvenuta nel 1402, Carrara perderà quella quasi totale autonomia che i cittadini avevano abilmente ottenuto dal signore di Milano.

Seguiranno circa 150 anni di lotte tra i vari po

tentati e condottieri che si contendono Carrara: al capitano di ventura Giovanni Colonna subentra Paolo Guinigi, signore di Lucca, che riesce a tenere lontani i Malaspina; poi è la volta dei Campofregoso di Genova, che combattono sia i Malaspina, sia il capitano Piccinino inviato dai Visconti, finché alla morte di Spinetta, Carrara passa al figlio Antonietto che la cede nel 1473 a Jacopo Malaspina, succeduto al padre Antonio Alberico, creatore dello Stato di Massa nel 1442.

Da questa data al XIX secolo Carrara e Massa formeranno un'unica entità politica con le caratteristiche del principato ereditario di tipo assolutista, basato sul principio del diritto e del possesso privato, non più sui legami di dipendenza feudale (32).

Durante il periodo delle precedenti contese si era tuttavia registrata una notevole evoluzione sociale ed economica: la corporazione dell'Arte del Marmo, che sin dall'inizio si era organizzata in forme semi-industriali, differenziando la produzione e la lavorazione dei marmi estratti a seconda delle esigenze della committenza.

za, si era notevolmente accresciuta nella prima parte del Quattrocento e aveva registrato sempre più numerosi i nomi dei maestri del marmo locali.

Inoltre, marmisti carraresi e forestieri avevano potuto aprire cave, lavorando in piena libertà, a condizione che un regolare pagamento dei diritti di pedaggio sulle merci fosse stato effettuato direttamente al Comune.

Nella seconda parte del secolo invece, per una certa contrazione della domanda, si venne a creare quasi un monopolio degli scalpellini locali che, organizzati nella loro corporazione, diventarono veri e propri imprenditori, coprendo l'intero ciclo produttivo e commerciale.

E' questa la situazione di fatto che ogni signore di Carrara dovette accettare e confermare, così come appare dalle aggiunte agli Statuti Viscontei operate durante la signoria di Spinetta Campofregoso nel 1440 e 1449, e da quelle che seguiranno nel 1519 con Lucrezia d'Este Malaspina, Scipione Fieschi e Ricciarda Malaspina.

Ampliamento rinascimentale.

La dinastia malaspiniana restò tale fino al matrimonio nel 1520 dell'ultima erede Ricciarda con il genovese Lorenzo Cybo, nipote di due papi e di Lorenzo il Magnifico.

La drammatica morte del loro primo figlio Giulio, condannato dall'imperatore Carlo V per alto tradimento contro la madre, aprì la successione al fratello di lui Alberico che nel 1554 fu solennemente investito Marchese di Massa e Signore di Carrara dall'imperatore.

Alberico I Cybo Malaspina, colto, ambizioso, estremamente attivo all'interno del suo stato, volle rappresentare, se pure storicamente in ritardo, il principe rinascimentale illuminato ma assolutista, capace di assommare nella sua persona e volontà il destino dei sudditi e di tutto il territorio.

Tenendo in debito conto la realtà locale, fondata su tendenze autonomistiche e antiche tradizioni, nonché la situazione instaurata in Italia con il predominio spagnolo dopo la pace di Cateau-Cambrésis, la sua azione

politica e amministrativa fu diretta al conseguimento di due scopi: limitare il più possibile l'autonomia comunale e l'attività delle vecchie corporazioni, specie nel ramo economico più importante, il marmo; realizzare un nuovo impianto urbano, rappresentativo del suo prestigio (34).

Il suo primo atto di governo fu infatti quello di progettare per Massa e Carrara, concepite come città-fortezze, la costruzione di nuove mura bastionate e dotate di porte monumentali.

E' questo l'aspetto più appariscente dell'unica "veduta" rimastaci di Carrara antica (35), che evidenzia i profondi mutamenti apportati dalla riforma urbanistica albericiana a livello di impianto cittadino e di rapporto col territorio. E' chiara l'intenzione di uniformarsi ai modelli di città ideale risalenti ai teorici e intellettuali del '400, ai quali già si era dovuto il rimodellamento di tante città italiane, affinché potessero adeguatamente rappresentare i mutamenti del potere e la volontà di prestigio del principe.

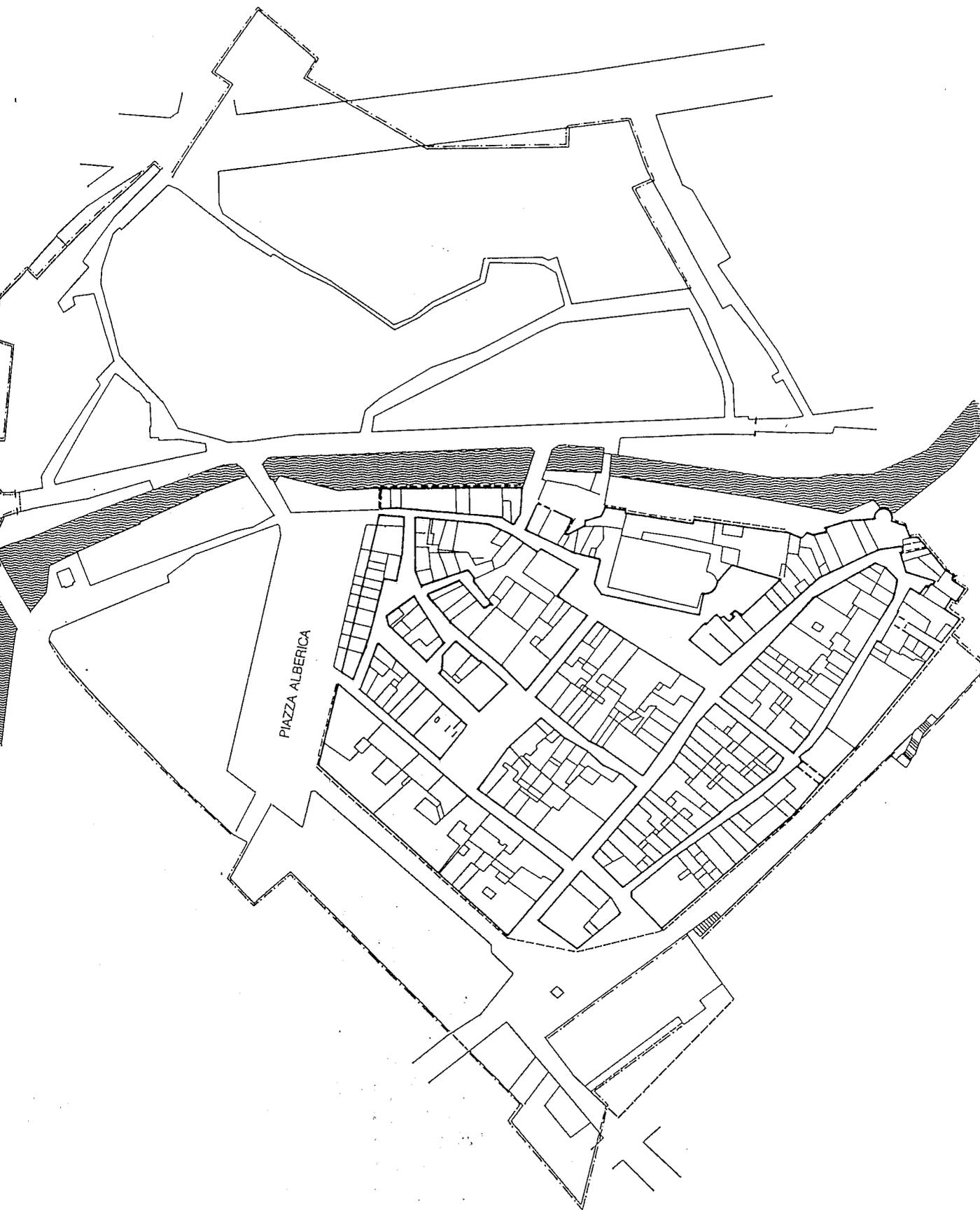
Il rifacimento del palazzo era solitamente accompagnato da altre operazioni urbanistiche, quali appunto la costruzione di nuove fortificazioni, piazze, strade, chiese - con conseguente spostamento del baricentro e modificazione dei valori e delle funzioni precedenti (36).

Anche la ristrutturazione di Carrara avvenne secondo il percorso dei punti codificati dalla trattatistica rinascimentale: alla cinta muraria medievale, che si modellava organicamente alla forma della città in rapporto alla natura del luogo, si sostituì uno schema difensivo geometricamente astratto, a pianta esagonale e sommariamente "a stella", con bastioni ai vertici (37). Il corpo murario, sulla base delle nuove tecnologie militari e necessità di difesa contro le armi da fuoco, presentava larghe pareti inclinate, segnate da uno spesso cordolo superiore in marmo bianco.

La costruzione, iniziata il 10 maggio 1557 come ricorda un'iscrizione su una lapide murata lungo Via Nuova (38), fu portata a termine verso il 1630 da Carlo I, nipote di Alberico.

Le mura di Alberico e la zona di espansione cinquecentesca
(ricostruzione)

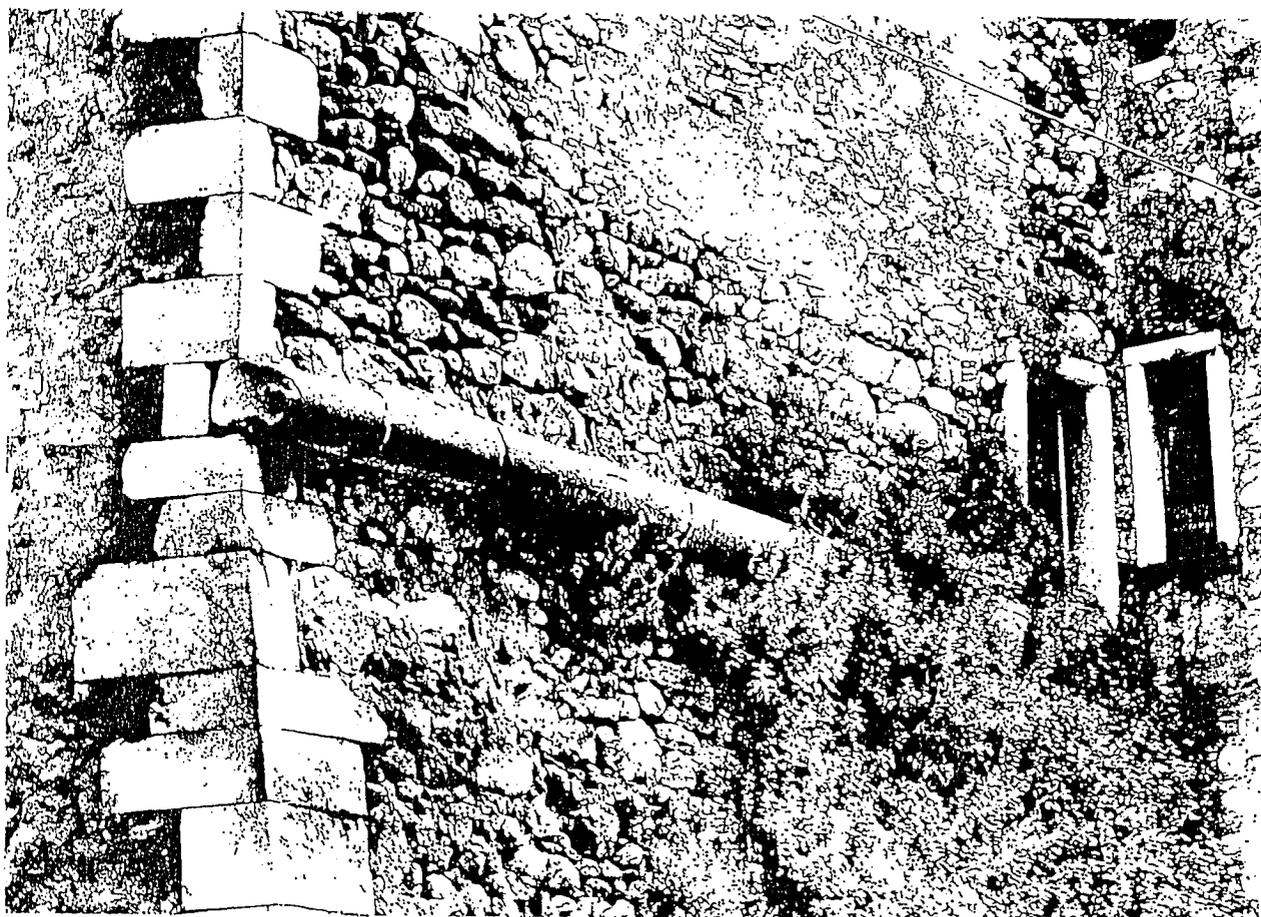
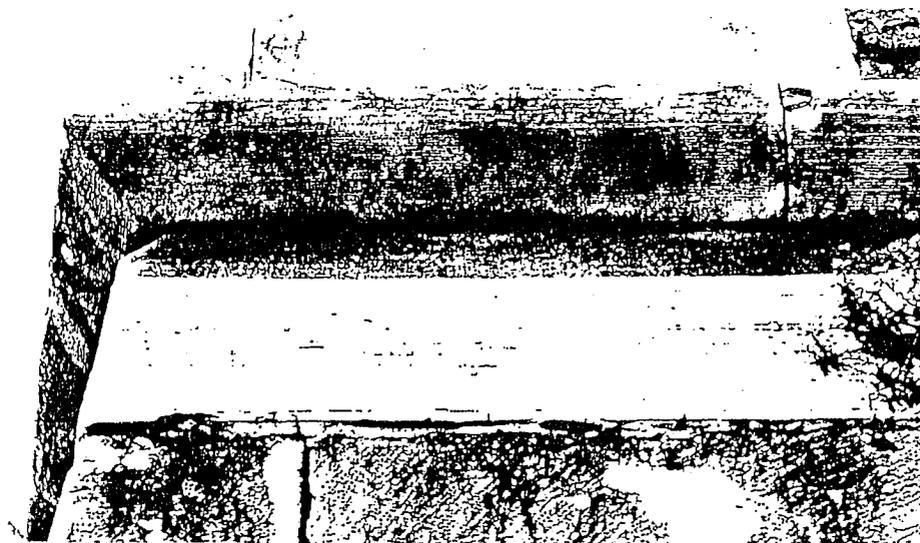
Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.187



Mura albericiane,

bastione presso la Porta della Fontana, Via Lombarda

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.208



Tre grandi porte monumentali si aprivano sulle direttrici principali: la Porta della Lugnola, con ampio portale marmoreo e un fastigio ornato di cornice, pinnacoli e ancona con stemma dei Cybo Malaspina; la Porta della Fontana, nel quartiere di Grazzano, con caratteristiche simili alla prima; la Porta Maestra, vicino al Castello del Principe, con elementi ancora più monumentali e rappresentativi - coronamento a gradini e tre alti pinnacoli - a celebrazione della magnificenza del principe.

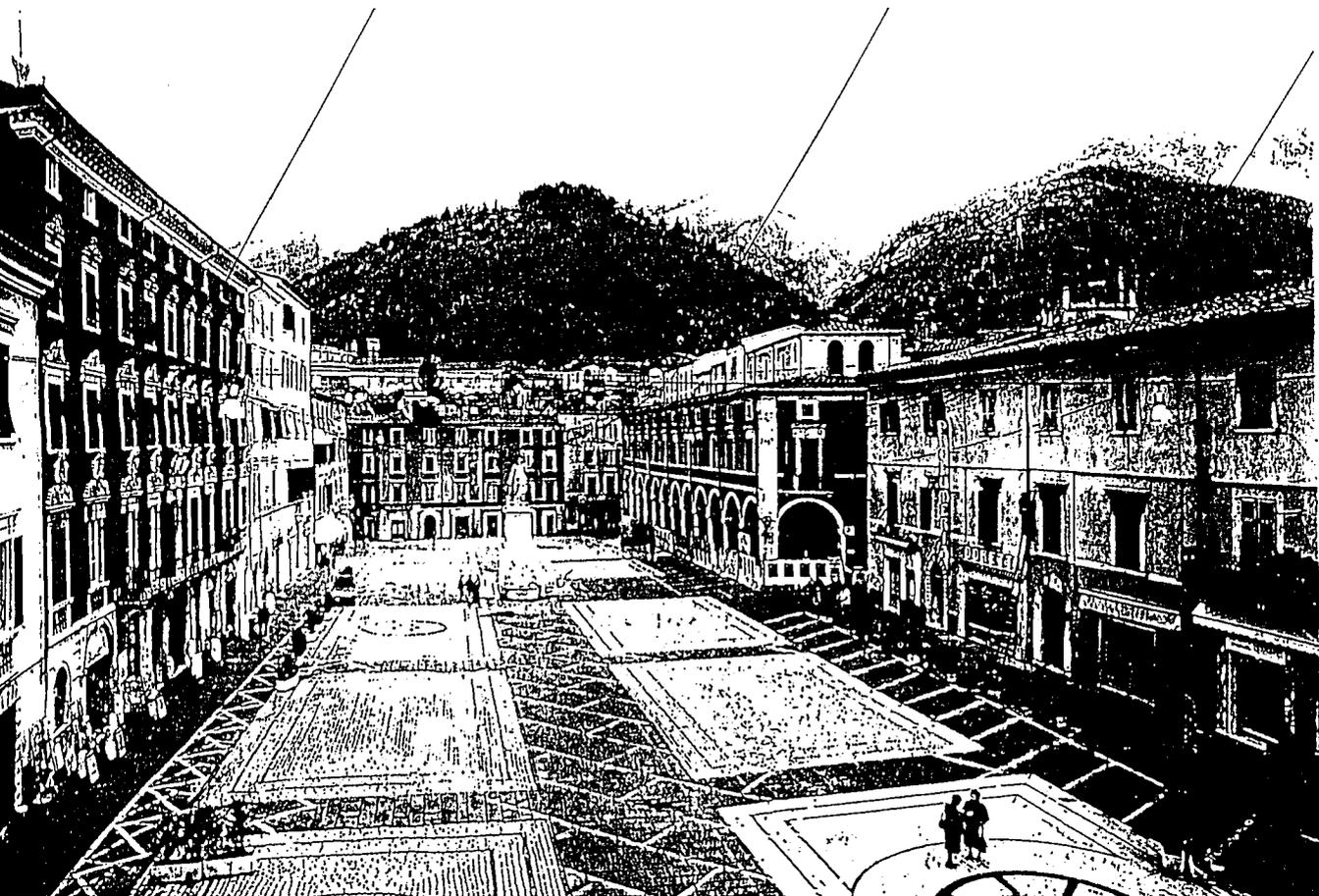
Altre due porte, quella del Lazzotto sulla Carriona nel quartiere del Baluardo e quella del Piano presso la attuale Piazza Alberica, completavano la cerchia muraria, che conservò le porte medievali, come risulta dal disegno stesso.

Un'importante conseguenza nel rapporto città-territorio deve tuttavia essere rilevata nel fatto che il nuovo assetto di città-fortezza poneva sotto controllo tutte le più importanti strade di scorrimento della valle: inglobava infatti parte della strada che scendeva da Ca

stelpoggio, attraversava il piano di Carrara e risaliva verso la Foce, e veniva ad includere anche il braccio della Via Carriona che da Vezzala scendeva lungo l'argine destro del torrente e che era rimasto per tre secoli fuori delle mura.

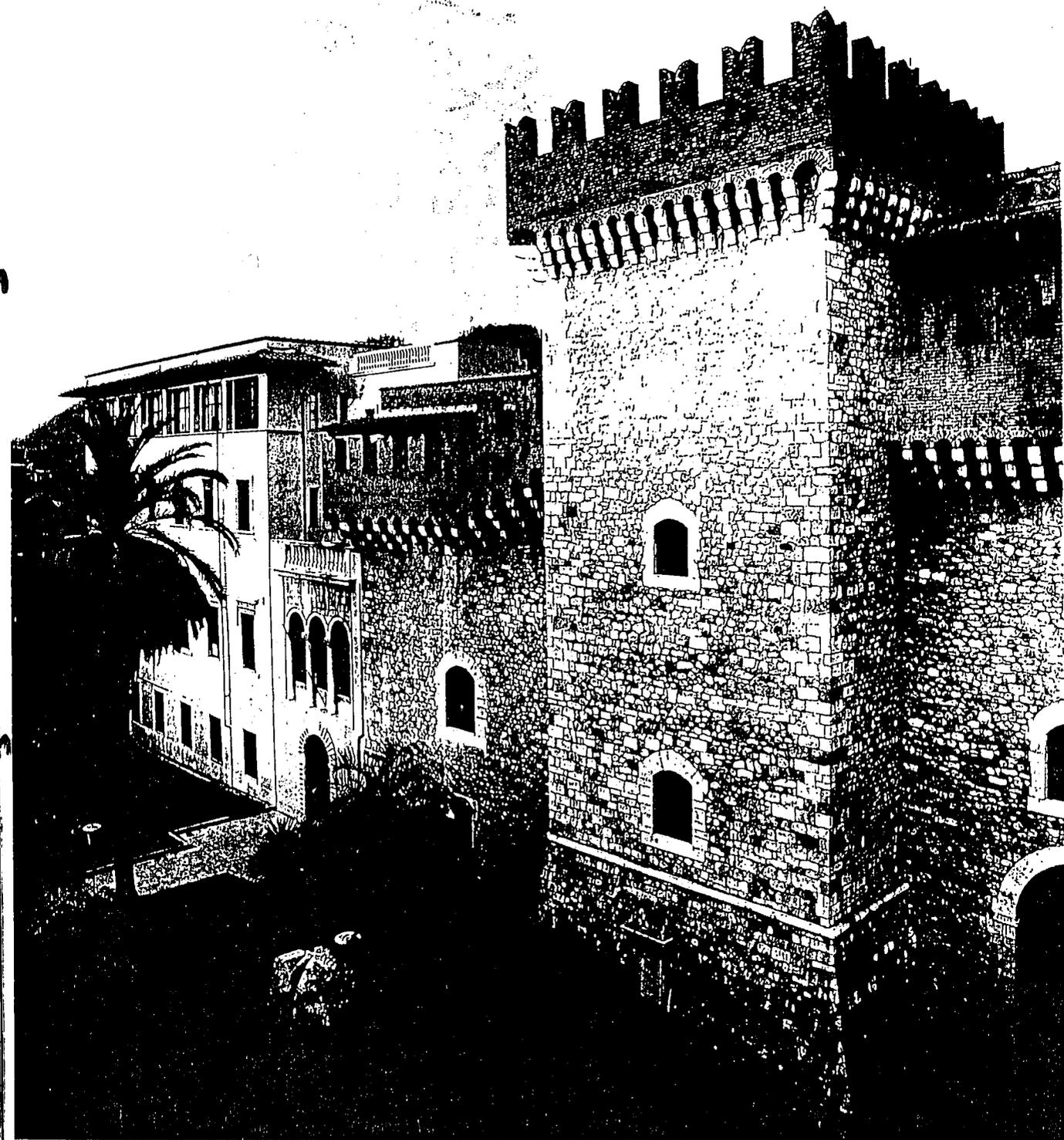
Per quanto riguarda l'impianto urbano, l'intervento albericiano si concentrò in una zona a Sud e Sud-Ovest della città, compresa tra il Castello e il Carrione, dove si trovava una larga fascia di terreno in leggero declivio verso il torrente; il dislivello, rialzato di alcuni metri, affinché potesse saldarsi con la quota del terreno discendente dal Castello, venne a creare un sistema di due piazze quasi parallele e collegate da una via: la piazza del Castello (poi Piazza Accademia), la Via Alberica e la grande piazza omonima, destinata a costituire il nuovo centro cittadino, più spazioso e funzionale nei confronti della recente espansione urbana.

Per la città, ormai definitivamente sottratta alla gestione comunale, la Piazza Alberica e l'imponente Ca



Piazza Alberica

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p.175



Accademia di Belle Arti. Palazzo Malaspina.

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p. 32

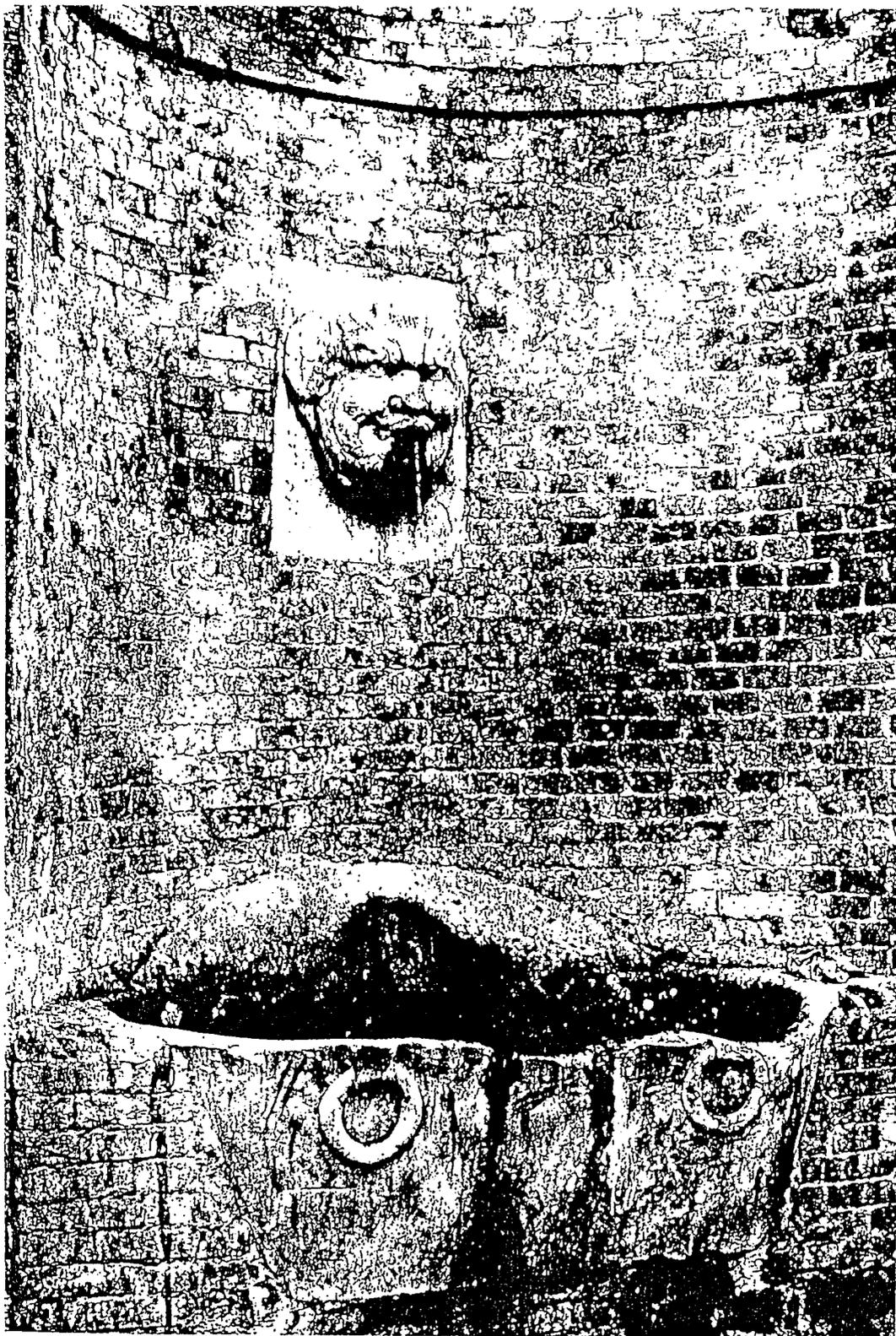


La Fontana del Gigante di Baccio Bandinelli

Mauro Pucciarelli, Massa-Carrara, Milano
Sagdos, 1984, p.37

Fonte antica, secolo XVI, Via Plebiscito

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p. 201



Fontana detta del "Boccalone",

secolo XVI, Corso Rosselli

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.204



stello ampliato e ristrutturato, diventarono i simboli chiave e la materializzazione della potenza del principe.

La pianificazione urbanistica albericiana, tesa a costruire spazi funzionali e prospetticamente eleganti, è rintracciabile anche nella realizzazione di varie fontane pubbliche, la cui importanza monumentale è condizionata gerarchicamente dal luogo in cui la fontana doveva essere collocata.

Così in Piazza del Duomo, la più importante prima della riforma albericiana, fu collocata sopra la vasca della fontana una grande statua non finita del fiorentino Baccio Bandinelli, raffigurante Nettuno su due delfini; presso il Ponte alle Lacrime una Sirena con vaschetta a conchiglia; altrove alcuni bei mascheroni, tra cui il cosiddetto "Boccalone" (39), diventato toponimo del piccolo quartiere che lo circonda.

L'intervento di Alberico si fece sentire in maniera determinante anche sul territorio.

L'aumento della popolazione, che era stata sottoposta a censimento fin dai primi anni del suo governo (40), rendeva indispensabile una produzione di cereali adeguata alle sue necessità. Occorreva accrescere la quantità disponibile di zone da mettere a coltura, che Alberico individuò nelle terre nuove che i fiumi e soprattutto il Magra sottraevano al mare, allontanando la spiaggia di Avenza e creando zone paludose a Est e a Ovest del nuovo borgo.

Bisognava quindi prosciugare le paludi che rendevano difficoltoso l'insediamento delle popolazioni, e mettere Avenza in condizioni di assolvere quelle funzioni che le erano state assegnate; perciò fu chiamato un ingegnere esperto di bonifiche, Marcantonio Pasi di Carpi, e fu costruito un "casino" per alloggiarvi un castellano a presidio della rocca del Castracani, rafforzata nel 1562.

La politica di incremento dell'esportazione del marmo richiedeva infatti intorno ad Avenza, punto di imbarco dei blocchi e crocevia della strada romana, un

territorio salubre e adatto alla coltivazione dei prodotti di prima necessità.

La presenza di Alberico divenne preponderante anche in campo economico, dove il principe cercò nuove strade nel commercio dei marmi e favorì l'inserimento di alcuni capitalisti genovesi, suoi compatrioti, che sfruttavano a loro vantaggio le tensioni create allo interno dell'Ars Marmoris (41).

Verso la metà del secolo, dopo la precedente espansione della produzione marmifera dovuta a una vasta richiesta del materiale e l'evoluzione tecnica con l'introduzione della polvere nera, si erano cominciati a notare segni di squilibrio all'interno del sistema, per i diversi benefici che la produzione e la lavorazione del marmo portavano alla comunità.

Soprattutto era emerso un nuovo ceto di marmisti che, venuti da fuori, stabilitisi a Carrara almeno da una generazione ed entrati nella corporazione dei maestri del marmo, si dedicavano prevalentemente all'aspetto com

merciale degli affari. La loro funzione di intermediari tuttavia, invece di rendere più agile e proficuo il rapporto con i committenti, aveva causato un grave ristagno nel lavoro e nelle consegne per l'inadempienza dei produttori e dei medesimi venditori. Se ne lamentavano compratori, architetti e artisti, interessati ad avere il materiale necessario.

Il mercato di produzione entrò in crisi: le vecchie strutture, non più rispondenti alle esigenze della domanda, determinarono la rottura delle regole tradizionali e l'adozione di un nuovo criterio commerciale.

Molti marmisti considerarono infatti più vantaggioso andare ad esitare la propria produzione sui luoghi stessi della sua possibile utilizzazione e cominciarono ad esportare "all'azzardo", cioè a proprio rischio e pericolo, i blocchi in vari porti, dove spesso però, non avendo il denaro per pagare il nolo, erano costretti a svendere la merce a prezzi inferiori rispetto a quelli che avrebbero ottenuto a Carrara, con conseguente danno a loro stessi, al commercio e alla produzione.

La quasi assoluta mancanza di capitali da parte dei produttori e dei commercianti carraresi era stata quindi la causa della crisi economica, alla quale si era cercato uno sbocco attraverso le garanzie finanziarie offerte da banchieri genovesi e lucchesi.

Fu a questo punto che Alberico intervenne come elemento regolatore, dando inizio a un lungo periodo di prassi mercantilistica, caratterizzata dalla presenza dello Stato sul mercato e dalla concessione di privilegi a determinate categorie di mercanti.

Nel 1564 creò l'Offitium Marmoris (42) che avrebbe dovuto porre ordine nell'Arte del Marmo, tramite un accordo stipulato con 16 marmisti principali. Presso l'Ufficio del Marmo, gestito da persone di fiducia del marchese, dovevano essere depositate tutte le commesse dei clienti forestieri e attraverso l'Ufficio dovevano passare tutti i marmi destinati alla vendita. Lo stesso Ufficio avrebbe distribuito le ordinazioni ai marmisti convenzionati a seconda delle qualità, delle misure e delle capacità produttive di ognuno. L'escavatore dove

va garantire un minimo di "carrate" annue e ricevere il pagamento quando i marmi fossero stati posti "alla barca".

La convenzione del 1564 non risolse i problemi della concorrenza commerciale, perché alcuni marmisti andarono a coltivare cave fuori Carrara, nella vallata di Seravezza, continuando così la vendita diretta del marmo ai loro clienti.

Dieci anni dopo, alla chiusura dell'Offitium, la vendita "all'azzardo" riprese con rinnovato vigore.

A quest'epoca si verificò anche una più dettagliata gerarchizzazione dei lavoratori: scultori, scalpellini, ornatisti, riquadratori, sbizzatori, segatori, frullonari, cavatori, lizzatori, carratori, "bagasi", ..

Nel frattempo, insieme ad alcune famiglie genovesi, aveva tratto profitto dalla sua posizione di dirigente della dogana presso il ponte Maroncino sulla Carriona e da estese operazioni commerciali, Jacopo Diana, oriundo genovese, che in breve tempo fu in grado di erigere il maestoso palazzo, poi detto "delle Logge", che ancora

Palazzo Diana (o delle Logge),
Piazza Alberica

Album delle Apuane, La Nazione, 1991, p.117



oggi appare il più grande e scenografico nella Piazza Alberica, con il suo portico, colonnato, cornice marca piano e ampie finestre dagli stipiti marmorei decorati (43).

Lo stesso anno della chiusura dell'Offitium, Alberico provvide alla pubblicazione di nuovi Statuti Comunali che andarono a modificare le antiche consuetudini relative ai rapporti vicinali, l'organizzazione del Comune, la proprietà, l'agricoltura, le servitù e le affrancazioni.

Successivamente lo Statuto fu dilatato mediante l'emanazione di "Bandi" che, raccolti nei "Libri delle Riformagioni", determinarono la fine di quell'autonomia che a Carrara aveva potuto perdurare grazie all'abilità politica dei suoi cittadini, ma soprattutto a causa della precarietà dei vari potentati.

Le nuove norme escludevano comunque i forestieri dall'esercizio di escavazione, ma non dotavano le vicinanze di quei mezzi necessari per risollevarsi dalla crisi e inserirsi in un più vasto mercato italiano e

europeo.

La conseguenza più vistosa fu un impressionante aumento del fenomeno emigratorio (44).

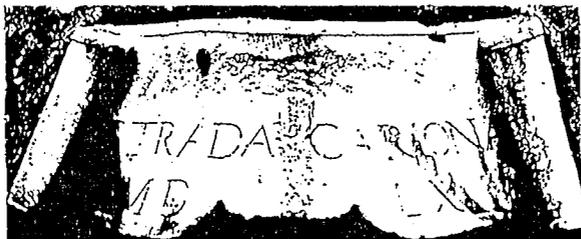
Sviluppo urbano fino alla metà del XIX secolo.

La politica di Alberico, morto nel 1623 a 93 anni, fu proseguita dal nipote e successore Carlo, che venne insignito dall'imperatore Leopoldo I del titolo di Duca di Massa e Principe di Carrara.

Oltre a completare le mura e il castello, Carlo portò a termine anche la chiesa di S. Francesco presso l'attiguo convento dei Frati Minori all'inizio della strada della Foce, collegata alla città da una stradina che attraverso la campagna, raggiungeva la Porta Maestra a fianco del Palazzo. Questa piccola strada avrebbe in seguito costituito un nuovo asse di sviluppo dell'abitato, quando la città antica non avrebbe avuto ulteriore possibilità di espansione dentro la cerchia muraria.

Indicazione stradale, 1560
Ospedale di S. Cristoforo, Via Carriona

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.194



S. Maria delle Grazie, presbiterio

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p. 249



L'edilizia ecclesiastica, già arricchitasi durante il governo di Alberico di varie cappelle e oratori, ma soprattutto della chiesa dei SS. Jacopo e Cristoforo annessa all'omonimo ospedale (45) e della chiesa del Carmine di fronte all'antica Porta a Mare, ebbe un notevole incremento nel quadro della temperie ideologica della Controriforma che, oltre la fondamentale importanza della fede, propugnava anche l'attivismo religioso nel tessuto sociale (46).

Alla metà del secolo risale la costruzione di S. Maria alla Lacrime sulla Via Carriona di fronte all'omonimo ponte, ricca di marmi bianchi e policromi nell'arredo interno, e la chiesa della Madonna delle Grazie presso il ponte della Lugnola, che costituisce in Carrara l'esempio più pregevole dell'arte barocca, opera di Alessandro Bergamini (47).

Ad Alberico II, successo a Carlo nel 1663, si deve un importante intervento urbanistico che andò a completare la prospettiva cinquecentesca imperniata sulla centralità cittadina del Palazzo del Principe: la costru

Madonna del Suffragio, Via Plebiscito

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.238

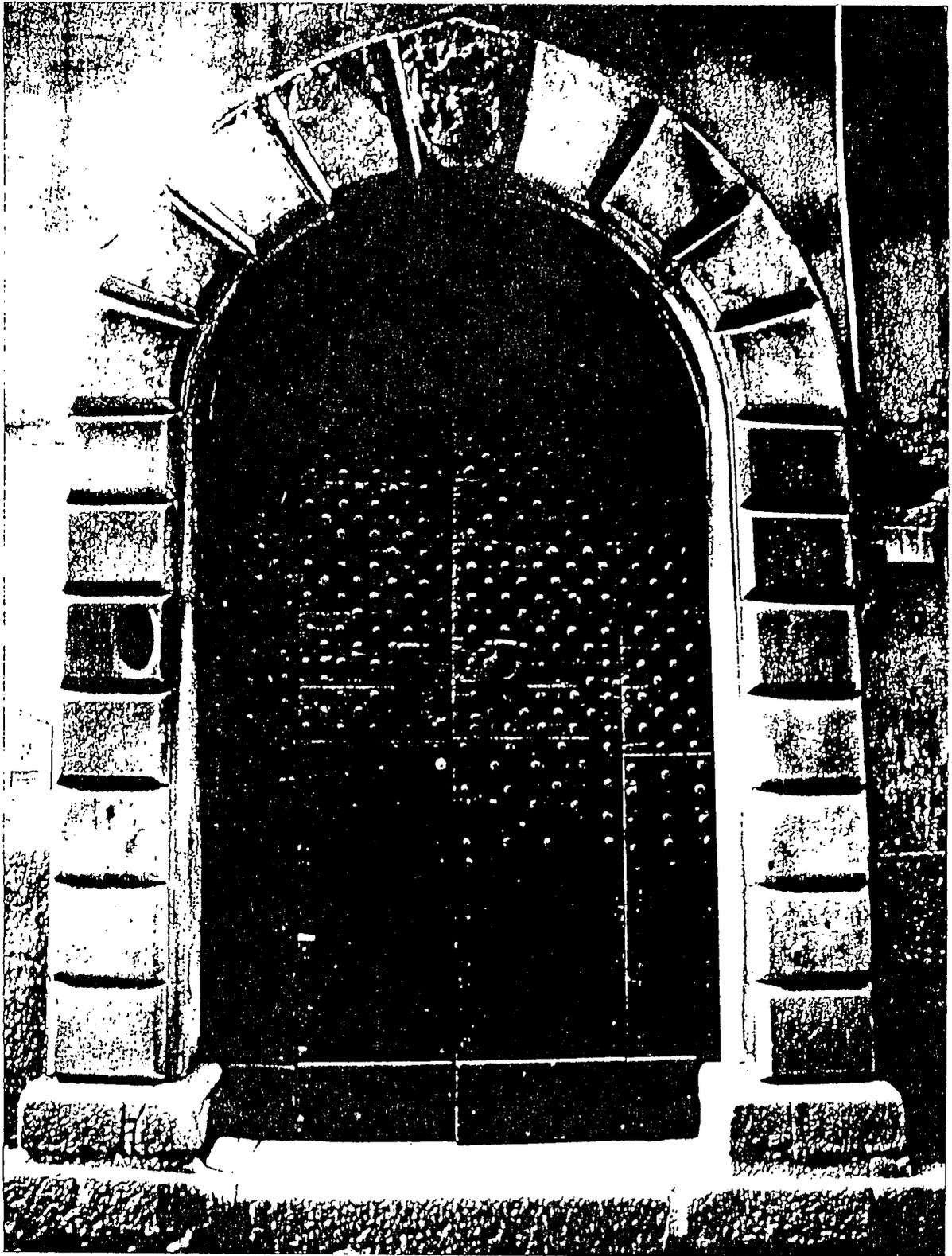


zione della Via del Suffragio (l'attuale Via Plebiscito), che dal Palazzo correva parallela alle mura cinquecentesche fino all'estremo angolo Nord-Est, dove fu eretta la chiesa del Purgatorio o del Suffragio.

L'edilizia laica, che aveva già trovato nuovo impulso con la riforma albericiana specie lungo la recente direttrice della Via Alberica, ma anche nei quartieri di Grazzano e Cafaggio, procedette durante il corso del XVII secolo con la ristrutturazione di vari edifici, come quelli prospicienti sulla Piazza del Duomo e Piazza Alberica, in base a criteri di maggiore funzionalità e prestigio sociale: si ampliarono le finestre, si dilatarono gli spazi interni, si crearono vani scale più ampi, si curarono i fronti strada mediante intonacatura, uso di marmi per portali, finestre, cornici e balconi. Le nuove costruzioni, in particolare quelle aristocratiche, accentuarono la monumentalità delle facciate con mensoloni lavorati a rilievo e balaustri applicati ai balconi(48).

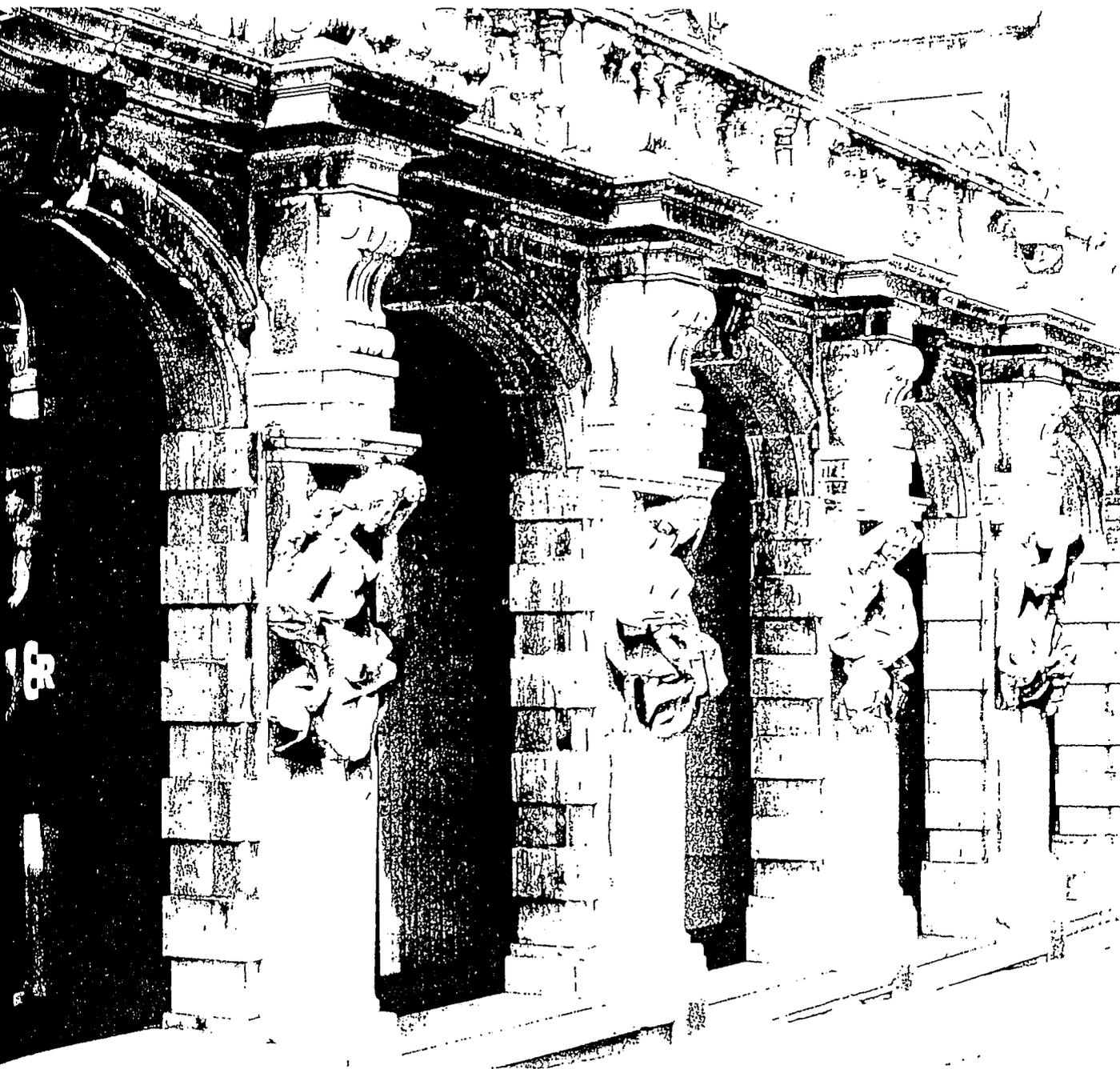
Portale con stemma, Via Nuova

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.193



Palazzo Pisani, ingresso al giardino,
secolo XVII, Via L. Giorgi (già Alberica)

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p. 240



Da un punto di vista sociale ed economico, dallo inizio del secolo fino alla metà del XVIII si registrò in Carrara una profonda modificazione dell'economia cittadina e della struttura sociale: l'apertura di nuove cave con produzione di bianco venato e bardigli, qualitativamente inferiori allo statuario, ma adatti alla riduzione in "quadrelle" per pavimentazione, determinò la fortuna di nuovi mercanti - i Del Medico, i Lazzonei, i Monzoni, i Luciani, i Frugoni - che adottarono inoltre nuove tecniche di lavorazione, cioè le segherie ed i frulloni per levigare o "arrotare" le marmette, mossi dalla forza idraulica (49).

L'allargamento del mercato in campo nazionale ed estero, specie in Olanda e in Inghilterra, e un'intensa fase di produzione e commercio dopo il 1730 (quando terminò la grave crisi alimentare che aveva colpito gran parte dell'Europa) (50) portarono a uno sfruttamento più ampio dei bacini marmiferi e a una più estesa utilizzazione del marmo; si verificò nel contempo la nascita di una non omogenea classe di lavoratori "guastamestieri",

provenienti dai ceti sociali più bassi, che si lanciano in attività commerciali di vario genere, invadendo anche il settore del marmo (51).

In questa situazione piuttosto confusa presero campo le iniziative della nuova sovrana Maria Teresa (52) che nel 1751 promulgò un insieme di norme sulla gestione degli agri marmiferi, chiamate "Leggi Estensi", tuttora vigenti per regolamentare la complessa materia.

L'editto del 1751, stabilendo l'obbligo per chi intendeva aprire nuove cave di richiederne una concessione di livello alla vicinanza proprietaria, aveva come scopo primario quello di rafforzare le vicinanze in un momento di grave crisi, anche se di fatto favoriva i maggiori possessori di cave che spesso erano deputati delle vicinanze presso le zone marmifere e potevano quindi assumere ne legalmente il controllo.

Al termine della guerra di indipendenza americana, 1776, che aveva causato una drastica diminuzione del potere economico della vecchia oligarchia mercantile carrarese per la chiusura dei traffici con l'Inghilterra, gran parte

dell'attività commerciale passò nelle mani dei più intraprendenti protagonisti - i Fabbricotti, i Binelli, i Vanelli, i Del Nero, i Marchetti, ... - che estesero quelle innovazioni tecniche già limitatamente adottate in precedenza (53), ma che avrebbero caratterizzato la esplosione dell'industria carrarese per tutto il secolo XIX e l'inizio di quello seguente.

La lacerazione sociale si era comunque attuata: da una parte la borghesia industriale, dall'altra le vicinanze, colpite nelle loro antiche prerogative di uniche detentrici degli agri marmiferi, rappresentanti i lavoratori del marmo.

Alle tensioni sociali si aggiungevano quelle politiche: poiché il governo di Maria Teresa, benché tendesse a mantenersi indipendente da quello modenese, subiva ormai l'influsso di un dominio più grande che non considerava lo Stato di Carrara e Massa come un'entità territoriale a sé stante, ma come una zona periferica del ducato.

In questa situazione lo sviluppo urbanistico di

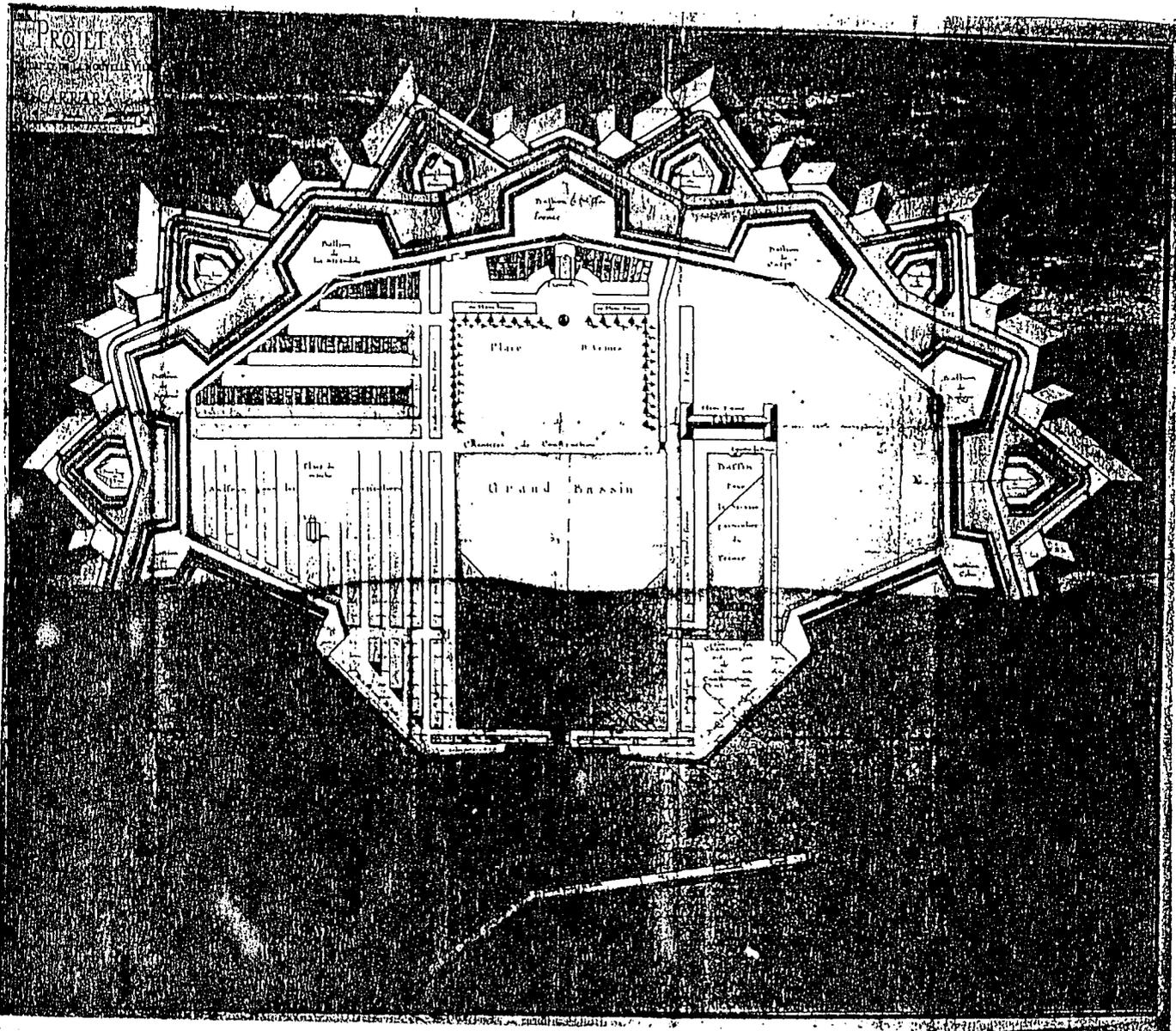
Carrara subì un lungo periodo di stasi che si protrarrà oltre il 1800. Non per questo la città cessò di avere importanza: al contrario, nei piani di Francesco III, suocero di Maria Teresa, essa ne aveva molta per le prospettive future del regno (54).

All'influenza del duca su Maria Teresa si deve in fatti l'apertura di una via di comunicazione diretta tra la Garfagnana estense e Massa attraverso il valico della Tambura, affidata all'abate Vandelli, che veniva a dotare lo Stato di Modena di uno sbocco sul mare assai importante dal punto di vista commerciale.

A complemento del piano ducale furono inoltre studiati dall'ingegnere francese Milet de Mureau due grandi progetti urbanistici che non poterono poi essere realizzati: la creazione di un porto alla Marina di Avenza, che non trovò i finanziamenti necessari, e addirittura intorno al porto una "Nouvelle Carrara", cittadina murata che avrebbe inglobato la darsena e nel retroterra il Palazzo del Principe, la Piazza d'Armi, strade e abitazioni (55).

Progetto del porto alla Marina di Avenza e della
nuova Carrara

Antonio Bernieri - Luciana e Tiziano Mannoni,
Il porto di Carrara, Genova, Sagep, 1983, p.74



Al nome di Maria Teresa in particolare, è legata la creazione dell'Accademia di Belle Arti nel 1769, come stimolo alla formazione di scultori e lavoratori qualificati sul luogo stesso della produzione del marmo. I fini professionali della scuola e l'istituzione di appositi premi rispondevano a una politica economica e culturale dello Stato, tesa ad assumere un ruolo guida nella didattica delle arti e a sviluppare i rapporti tra il mondo produttivo e quello degli artigiani e degli scultori.

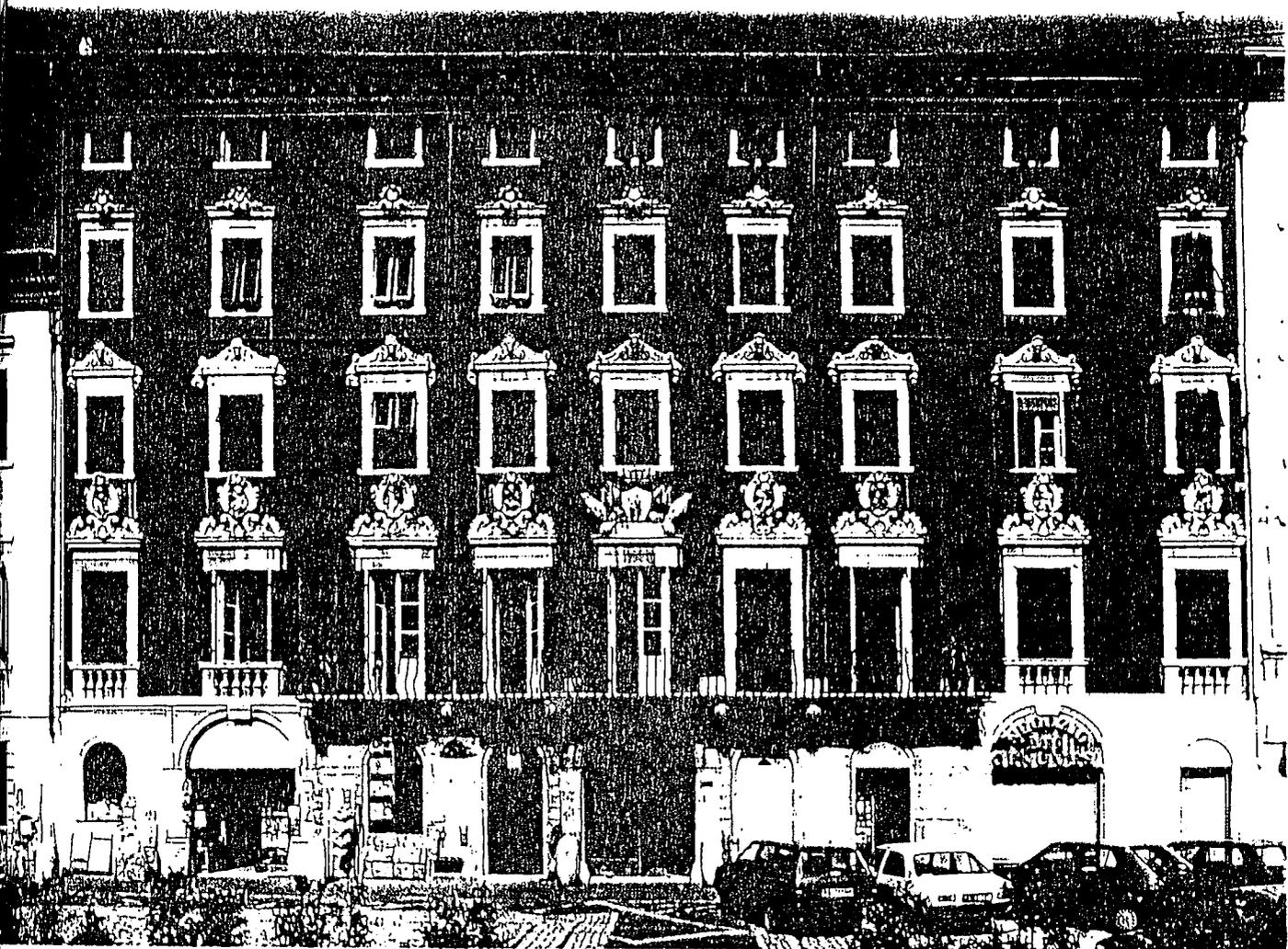
Per l'Accademia Maria Teresa fece costruire un elegante edificio all'inizio di Via del Suffragio vicino al Palazzo, esaltando così ulteriormente il prestigio della sede del potere sovrano (56).

Quanto all'edilizia privata del XVIII secolo, gli esempi più rilevanti sono offerti da palazzi nobiliari, che proseguirono quella tendenza alla monumentalità dell'epoca precedente; in Piazza Alberica sono il palazzo dei conti Del Medico con ricche decorazioni di marmo nei mensoloni, portali, stipiti e nel complesso fastigio ad

Palazzo dell'Accademia, 1771

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p. 270





Palazzo dei conti Del Medico,
secolo XVII, Piazza Alberica

Augusto Cesare Ambrosi, . . . La Provincia di Massa-Carrara,
Milano, Pizzi, 1990, p.159

altorilievo con stemma di famiglia, e il Palazzo dei conti Orsolini; in Via Alberica quello dei conti Luciani; in Via del Suffragio, non lontano dall'Accademia, il palazzo dei conti Lazzoni (57).

A Maria Teresa nel 1790 successe la figlia Maria Beatrice, che aveva sposato Ferdinando d'Austria, figlio cadetto dell'imperatore Francesco I (58).

Sei anni più tardi però, con l'occupazione francese, parte della Lunigiana, Massa, Carrara e il Ducato di Modena e Reggio furono aggregati alla Repubblica Cispadana, poi alla Repubblica Cisalpina e infine al Regno Italico, entro cui si costituì il Dipartimento delle Alpi Apuane.

I primi dieci anni della dominazione francese si dimostrarono disastrosi per l'economia locale: l'industria marmifera, già fortemente compromessa dalla paralisi del commercio causato dalle guerre, fu praticamente annullata e il peso fiscale divenne insopportabile.

Soltanto dopo il 1806, con l'avvento al potere di

di Elisa Baciocchi, sorella di Napoleone, e del marito Felice, e con la conseguente aggregazione di Carrara al Principato di Lucca e Piombino, furono presi provvedimenti capaci, almeno nelle intenzioni, di produrre effetti positivi.

Il governo elisiano, anche se breve, portò comunque una serie di cambiamenti tali da lasciare una traccia importante nella storia urbana di Carrara e nei suoi rapporti col territorio.

Con l'abbattimento delle porte della cinta muraria duecentesca, che erano pur state conservate da Alberico nonostante avessero perduto ogni funzione pratica, cominciò a farsi strada una nuova concezione della città e dello spazio urbano, che sanzionava la fine della città chiusa e la priorità dei suoi collegamenti con l'esterno (59).

In campo di politica economica Elisa Baciocchi intendeva attuare una riforma generale dell'economia marmifera carrarese, tesa a far passare in primo piano il marmo lavorato a spese del grande commercio del grezzo, monopo-

lizzato da alcuni gruppi sociali predominanti.

A tale scopo essa riorganizzò l'Accademia di Belle Arti e istituì nel 1807 la Banca Elisiana o Cassa di Soccorso, che concedeva anticipazioni a tutti i lavoratori, ma che si autofinanziava col meccanismo della "Tariffa della tassa di esportazione dei marmi". Tale tariffa colpiva di fatto il marmo grezzo, poiché le tasse diminuivano in ragione del "grado di lavorazione" fino all'esenzione totale in caso di opere di statuaria col marchio dell'Accademia (60).

La Banca durò soltanto quattro anni, in quanto i provvedimenti dei Baciocchi si risolsero in danno per i produttori e conservarono inalterati i vecchi rapporti sociali della proprietà marmifera: non risolsero cioè la tensione tra i cavatori proprietari e la borghesia cittadina, che mirava invece a ottenere la completa disponibilità della produzione.

La crisi poteva essere risolta solo con l'unificazione dell'amministrazione di tutto il territorio e la eliminazione della struttura vicinale.

Dopo un primo tentativo che incontrò una violenta opposizione, il principe Felice con il decreto del 17 luglio 1812 decise infine la soppressione delle vicinanze.

Con la Restaurazione e il ritorno di Maria Beatrice a capo del Ducato di Massa e Principato di Carrara, la soppressione fu confermata dall'articolo LXV dell'Editto 15 dicembre 1815 - "Vogliamo che le vicinanze di Carrara siano irrevocabilmente abolite" - e i loro beni pubblici furono attribuiti al Comune.

Senza tuttavia pregiudicare il progresso raggiunto nel periodo di influenza francese in fatto di amministrazione, Maria Beatrice, già iniziata dai genitori e dal nonno Francesco III d'Este alle idee riformistiche e alla necessità di una buona amministrazione, intese eliminare privilegi e affermare il potere statale.

L'Editto del 15 dicembre prevedeva infatti un'organizzazione amministrativa rigorosamente accentrata, con Consiglieri non più elettivi o sorteggiati, ma di

nomina governativa.

La differenza tra l'antico ordinamento comunale e quello della Restaurazione andò a colpire in particolare il Consiglio di Carrara, la cui elezione era sempre avvenuta nell'ambito delle singole vicinanze che liberamente delegavano i loro rappresentanti.

Fu così soffocato l'ultimo focolaio di libertà consistente nell'autoamministrazione delle vicinanze di Carrara con i loro rustici parlamenti (61).

Tra le più importanti iniziative di carattere urbanistico sotto il governo di Maria Beatrice, si ebbe il completamento della strada della Foce che, iniziata da Elisa col nome di Via Friedland in onore di Napoleone, fu chiamata Strada Postale, nonché la realizzazione di un catasto prediale per entrambe le città di Massa e Carrara, che, terminato nel 1824, fornisce una mappa scrupolosamente esatta della città e del suo grado di incremento urbanistico nel primo ventennio dell'Ottocento.

Monumento a Maria Beatrice d'Este, 1824, Piazza Alberica

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.274



Le differenze più rilevanti rispetto all'epoca attuale riguardano il percorso parallelo e senza comunicazione diretta di Via dell'Olivo e Via Nuova (lo sventramento che creerà Piazza delle Erbe sarà effettuato nella seconda metà del secolo) e la presenza di un ampio giardino con ingresso arretrato rispetto alla facciata del Palazzo Pisani sulla Via Alberica.

Nella mappa estense compare anche la pianta del monumento dedicato a Maria Beatrice, realizzato dallo scultore carrarese Pietro Fontana e inaugurato nel novembre 1824 (62).

Dopo il Congresso di Vienna, nel clima di una certa tranquillità internazionale, l'industria marmifera iniziò un periodo di feconda ripresa dei traffici, che fece crescere la richiesta di marmi e quindi la loro produzione.

Questa situazione creò alcuni fondamentali problemi tecnici, il più importante dei quali era quello

della trasformazione dei blocchi in lastre, sino ad allora avvenuta con metodi vecchissimi e assolutamente insufficienti a soddisfare la domanda.

Le prime innovazioni con carattere ancora di sperimentazione e ricerca presero avvio sin dal 1815; ma una vera e propria rivoluzione si ebbe dopo il 1840, quando imprenditori stranieri - gli Henraux, i Walton, i Robson, i Goldenberger, i Derville, i PUISANT - portarono a Carrara le tecniche avanzate della industria inglese, belga, francese e le applicarono all'escavazione, alla segagione e al trasporto dei marmi (63).

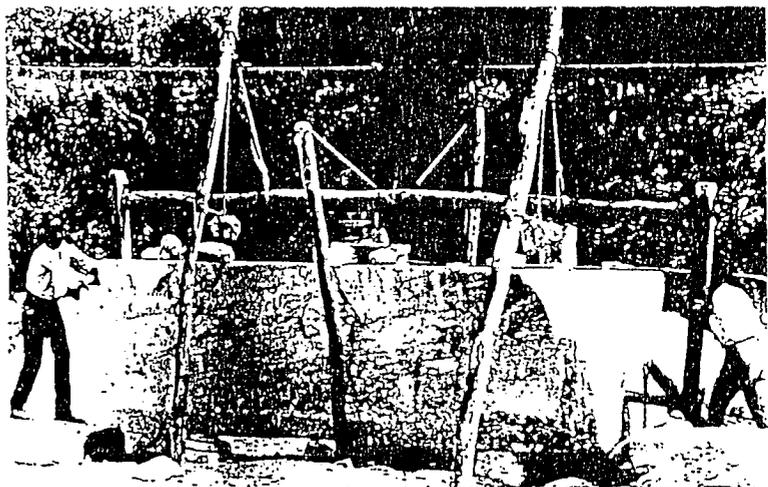
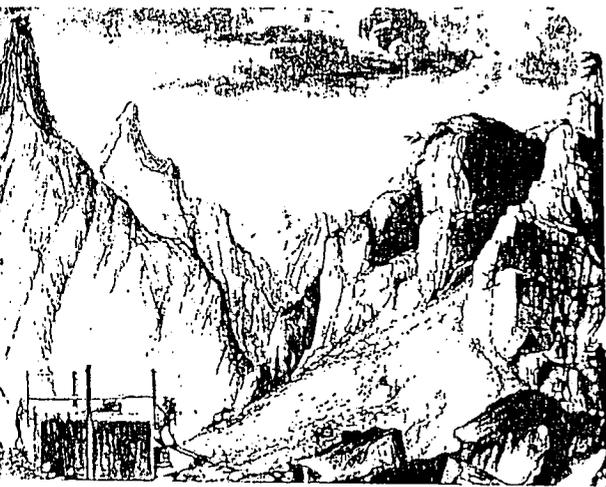
Imprenditori carraresi, quali i Fabbricotti, i Del Medico o i Lazzoni, sostennero senza cedere il passo il confronto con gli operatori stranieri (64).

Fra questi primeggiò Carlo Fabbricotti, la cui vita e opera riempiranno tutto il secolo per la grande parte che egli ebbe nelle vicende economiche, sociali e politiche della regione (65).

Oltre alla necessità di nuove soluzioni tecniche

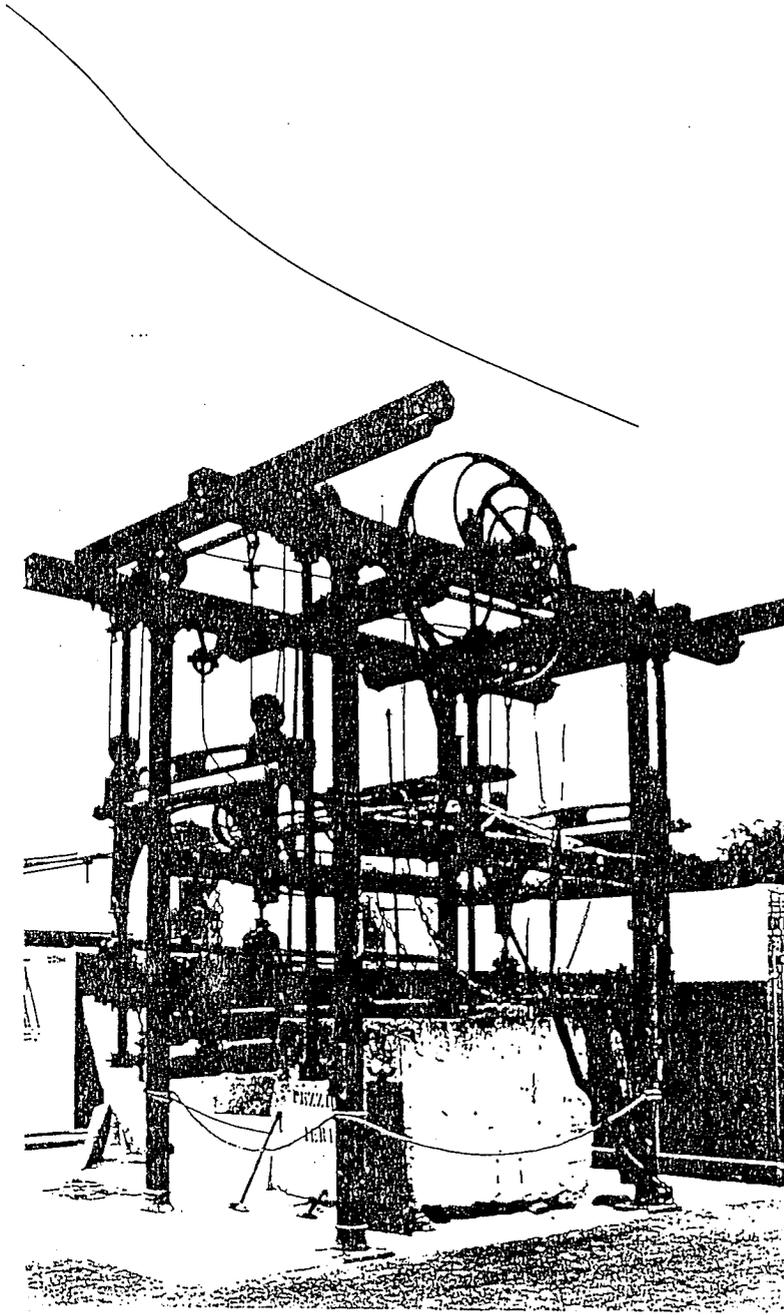
- 1) Segatura a mano di un blocco (primi anni del XIX secolo)
- 2) Segatura a mano di un blocco (inizi del Novecento). La sega è costituita da un telaio sovrappeso tramite corde regolabili con contrappesi.

Luciana e Tiziano Mannoni, Il Marmo, materia e cultura, Genova, Sagep, 1978, p.90



Segatura meccanica di un blocco

Antonio Bernieri, Carrara, Genova, Sagep, 1985, p.164



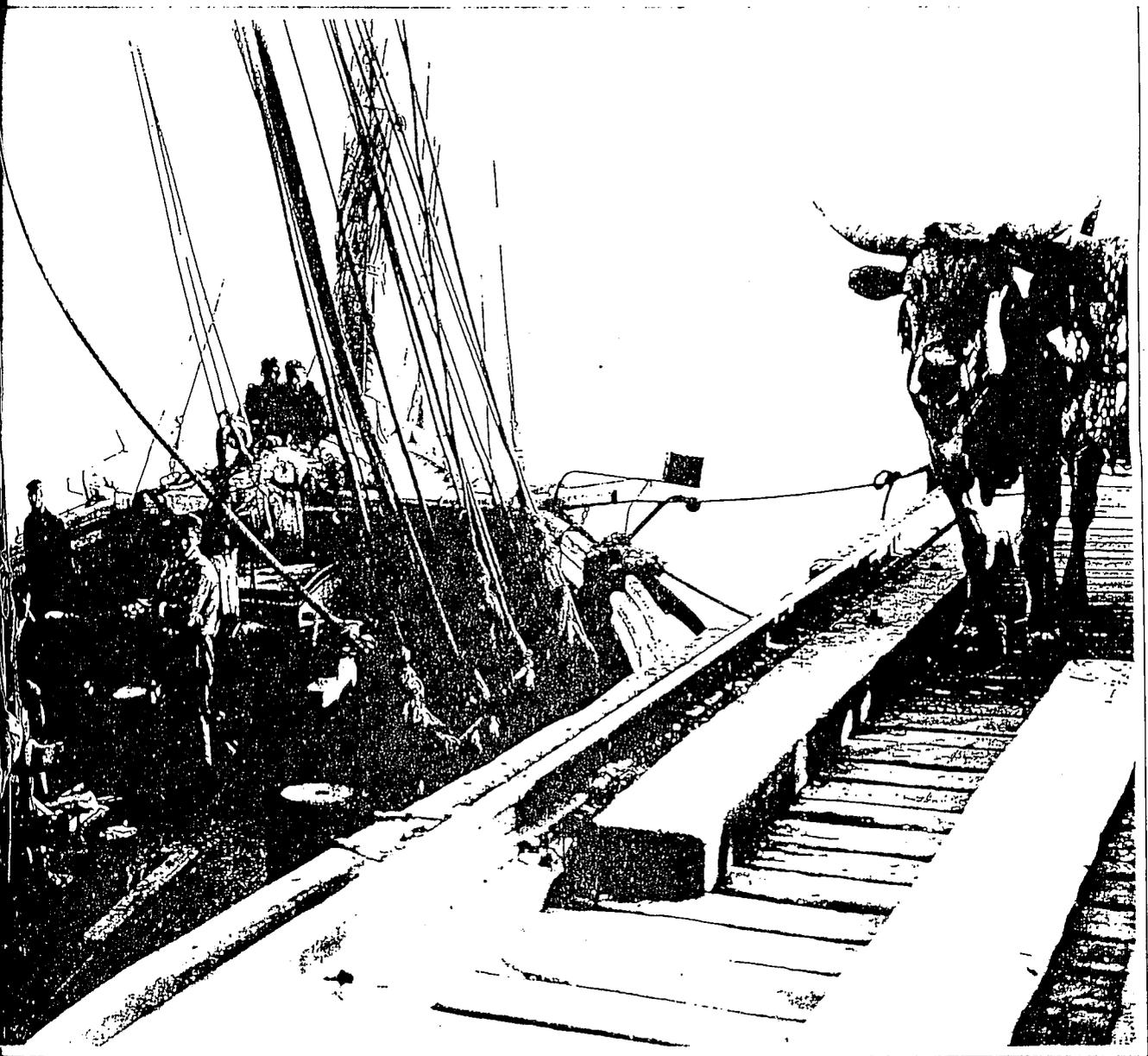
per la lavorazione del marmo, si era imposto nel con
tempo il problema di migliorare e potenziare le condi
zioni e i sistemi di trasporto.

Furono aperte nuove strade di accesso alle cave
e nel 1846 il carrarese Andrea Del Medico, dopo un
viaggio in Inghilterra, propose a Francesco IV, suc
cessore di Maria Beatrice, la possibilità di realizza
re una ferrovia che congiungesse le cave al mare.

Nel 1852 fece domanda di concessione per la co
struzione a Francesco V, ottenendola due anni dopo;
le agitate vicende politiche di quel periodo (66) im
pedirono tuttavia la realizzazione del progetto che
sarà ripreso e attuato soltanto nel 1871.

Nuove proposte vennero avanzate anche per la Ma
rina, dove il marmo veniva caricato su chiatte e bar
coni (tirati a secco sulla spiaggia) per mancanza di
strutture che rendessero più agevole il carico della
merce.

Fra le tante proposte prevalse il progetto più
modesto e nel 1851, per iniziativa di William Walton,



I buoi trasportano il marmo sul pontile caricatore

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.190

fu costruito un pontile al quale potevano attraccare velieri di un certo tonnellaggio e caricare blocchi e lastre con maggiore facilità (67).

Altri provvedimenti utili agli sviluppi dell'economia locale furono l'istituzione della Cassa di Risparmio di Carrara nel 1843 e tre anni dopo il perfezionamento della legislazione regolante gli agrimarmi (68).

Per ciò che riguarda il paesaggio urbano, Carrara si arricchì nel 1839 del Teatro Animosi, costruito fuori della Porta Nuova a Mare, dopo che erano falliti diversi tentativi di reperire un'area idonea all'interno del centro cittadino.

L'edificio, costruito interamente a spese di privati a causa della riluttanza di Francesco V a concedere un teatro alla città di Carrara, è in stile neoclassico con la facciata in marmo, su cui risaltano sei colonne ioniche e un cornicione decorato da mascheroni nel fregio.



Teatro degli Animosi

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p.174

Ancora in stretto legame morfologico e funzionale con la Piazza Alberica rispetto alla quale non intendeva strutturarsi come spazio pubblico alternativo, il Teatro rappresentò tuttavia con il suo emblematico orientamento verso la città vecchia, una mediazione fisica tra il centro storico in via di marginalizzazione e la nuova città in espansione fuori le mura (69).

Lo stesso Caffé Elvetico, uno dei più importanti della città, aveva, quasi simbolicamente, due ingressi, uno sulla Piazza Alberica e uno sulla piazza del Teatro.

Intorno a quest'edificio si sviluppò infatti in un arco di tempo abbastanza breve un tessuto edilizio composto da laboratori di ornato e scultura, e da residenze della nuova classe emergente. Nel 1847 venne costruito dietro il Teatro il palazzo di Bernardo Fabbricotti, lungo la cosiddetta Via Postale; più sotto, verso S. Martino, il palazzo Lazzerini in elegante stile neo-gotico; poi nel 1856 la villa di Carlo Fabbricotti in località Colombarotto.

Nel contempo furono però autorizzati atti distruttivi di vario genere, che cancellarono alcune caratteristiche urbanistiche di Carrara, tra cui soprattutto l'abbattimento di tre porte albericiane: la Porta dello Stradone vicino al Palazzo del Principe, poi Accademia; la Porta del Cavallo e quella della Lagnola lungo la Carriona.

Rimaneva in piedi la sola Porta di Grazzano, la quale "cadde da sé" nel 1847 (70).

NOTE:

ORIGINI E STORIA DELLA CITTA'

Ipotesi di impianto romano;
centro urbano medievale.

- (1) Insediamenti dislocati alla sommità o in costa delle colline.
Augusto Cesare Ambrosi, Romano Bavastro, ... La Provincia di Massa-Carrara, Milano, Pizzi, 1990, p.50
- (2) Ibidem, pp.51-53
- (3) M. Borgioli, B Gemignani, Carrara ... op.cit., p.112
- (4) La Tavola Peutingeriana, così chiamata dall'antiquario Peutinger che la scoperse nel XVIII secolo, conservata a Vienna, è ritenuta la riproduzione medievale della carta di Agrippa, originariamente eseguita intorno al 256 d.C. In essa il fiume Avenzia, cioè il Carrione, è collocato in posizione errata.
Ibidem, p.112
- (5) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.17
- (6) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.10
- (7) Ibidem, pp.11,12
- (8) Luciana e Tiziano Mannoni, Il marmo materia e cultura, Genova, SAGEP, 1978, p.67
- (9) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.35
- (10) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.7
- (11) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.52

- (12) Famiglie che direttamente o indirettamente restarono per secoli arbitre della vita locale.
M. Borgioli, B. Gemignani, Carrara . . ., op. cit., p. 119
- (13) Ibidem, p. 119
- (14) Per l'origine del nome "Carrara" vi sono due principali ipotesi: quella del glottologo carrarese Gino Bottiglioni che la ricollega alla radice indo-europea KAR, pietra, da cui KARARIA/KARARA, luogo della pietra; l'altra di Luigi Lavagnini che la riconduce a "carro", essendo anche lo stemma della città costituito da una ruota col motto "Fortitudo mea in rota".
E. Dolci, Carrara . . ., op. cit., p. 16
- (15) Ibidem, pp. 55, 56
- (16) Ibidem, pp. 57, 58
- (17) Ibidem, p. 59
- (18) I documenti del Codice Pelavicino, pubblicati in forma di Regesto nel 1912, coprono un arco di tempo che va dal 24 maggio 900 al 10 novembre 1297. Sono documenti raccolti nel 1299 dal maestro amanuense Egidio per conto del vescovo lunense Enrico, il quale a sua volta volle trascrivere il "Liber Magister" del marchese Pelavicino (1194-1250), capo ghibellino e vicario di Federico II in Versilia, Garfagnana e Lunigiana durante l'episcopato di Guglielmo.
Un'altra fondamentale fonte scritta è costituita dalle pergamene un tempo conservate presso il monastero di S. Frediano e ora presso l'Archivio di Stato di Lucca.
Ibidem, p. 55

(19) Ibidem, p.58

(20) Carrara divenne la sede di un superiore organismo politico del sistema federativo delle vicinanze, di cui la stessa Carrara faceva parte con gli stessi diritti e doveri.

Una precisazione sul sistema delle "vicinanze" o "viciniae" è necessaria per meglio comprendere l'organizzazione demo-socio-politica della Valle del Carrione. Originariamente in regime curtense ogni "villa", cioè abitato a monte, fruiva dei propri pascoli e boschi secondo le consuetudini del regime feudale, sotto la sorveglianza del castaldo del vescovo.

Successivamente, approfittando dell'indebolimento del potere vescovile, le "ville" tesero ad amministrare autonomamente i beni collettivi tolti di fatto al vescovo, creando una serie di consuetudini relative all'uso di questi beni - consuetudini che furono tramandate oralmente e poi ufficialmente riconosciute nei Capitoli aggiunti agli Statuti nel 1519 con i Malaspina, e in quelli del 1574 di Alberico I Cybo Malaspina.

La "vicinanza", costituita inizialmente da pascoli e boschi collettivi, venne infatti a comprendere anche frantoi, mulini e agri marmiferi, ripartendone ogni anno gli utili fra i suoi membri secondo un sistema corporativo.

Ciascuna con i propri consoli e rappresentanti nel Consiglio Comunale si configurava come ente territoriale di diritto pubblico, ad amministrazione autonoma nell'ambito comunale.

Ibidem, pp.113,114

(21) Tale struttura demo-territoriale rimarrà in sostanziale equilibrio tra attività minerarie, artigiane e agricole per secoli, fino alla seconda metà dell'Ottocento.

Ibidem, p.58

(22) Ibidem, p.62

(23) Forse per alleggerire la vasta diocesi di Luni, il vescovo Gottifredo aveva ceduto nel 1151 la "chiesa battesimale" di S. Andrea al priore di S. Frediano di Lucca.

La chiesa, che rappresentava l'edificio più prestigioso della città e dell'intero territorio, era collocata nel punto più centrale della città murata, nell'unico spazio disponibile, la piazza, sulla quale si affacciava anche il palazzo pubblico, menzionato in un documento del 1289 come "Tribunale del Comune", e come "lobia Communis" nei Capitoli presentati a Gian Galeazzo Visconti nel 1385.

Ibidem, pp.59-63

(24) Ibidem, p.61

(25) C. Lazzoni, Carrara, op.cit., p.73

(26) L. Lavagnini, Carrara, op.cit., p.32

(27) E. Dolci, Carrara, op.cit., p.116

(28) Ibidem, pp.116,117

(29) Ibidem, pp.146,147,149

(30) Paolo Micheli-Pellegrini, Statuti e Ordinamenti di Carrara, Le Apuane, Anno X, n.19, Massa, SEA, pp.6,7

(31) E. Dolci, Carrara . . . , op.cit., p.P.153,154

(32) Ibidem, p.155

(33) Ibidem, pp.156,157

Ampliamento rinascimentale

(34) Ibidem, p.179

(35) Il disegno è stato descritto a p.29

(36) Franco Mancuso, Dal Quattrocento all'Ottocento: le città di antico regime, in "Le Città", Milano, Touring Club Italiano, 1978, p.91

(37) Ibidem, p.92

(38) E. Dolci, Carrara . . . , op.cit., p.180

(39) Ibidem, pp.181-184

(40) Nel 1622 fu steso l'elenco dei "fuochi" del Marchesato.

Ibidem, p.186

(41) Ibidem, p.184

(42) Ibidem, p.185

(43) Ibidem, p.185

(44) Ibidem, p.186

Sviluppo urbano fino alla metà del XIX secolo.

(45) L'Ospedale dei SS. Giacomo e Cristoforo fu fondato anteriormente al 1335 secondo una lapide in marmo, attualmente murata nell'atrio del moderno Civico Ospedale della Levatella.

Nella lapide, scolpita in caratteri gotici, si legge

in lingua volgare che nell'anno 1335 con il consenso di Giovanni XXII, Papa in Avignone, Bernabò Vescovo di Luni concedeva indulgenze a coloro che visitassero la CHASA DE L'OSPITALE DE SANTO - XPOFANO DE GRAZANO.

L'ospedale era stato originariamente costruito come "xenodochium" nei pressi della pieve e del fiume Carnione, lungo l'importante via di comunicazione che conduceva attraverso Gragnana e Castelpoggio, verso la Lunigiana, la Garfagnana e l'Emilia.

Tra la fine del XII e i primi del XIII al titolo di S. Cristoforo fu aggiunto quello di S. Giacomo, allorché i Cavalieri Ospitalieri di S. Giacomo di Altoscuio costruirono molti ospizi e xenodochi specie sulle grandi vie di pellegrinaggio a S. Giacomo di Campo stella.

Claudio Pisani, L'antico ospedale dei SS. Giacomo e Cristoforo di Carrara dal 1830 all'unità d'Italia, in "Massa e Carrara da Maria Beatrice a Vittorio Emanuele II", Deputazione di Storia Patria per le Antiche Province Modenesi - Convegno 8/10 sett. 1989, Modena, Dini, 1990, p.85

(46) E. Dolci, Carrara, op.cit., p.216

(47) Corrado Lattanzi, I Bergamini, Milano, Pizzi, 1991, p.215

(48) E. Dolci, Carrara, op.cit., p.252

(49) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.61

(50) E. Dolci, Carrara, op.cit., p.221

(51) Ibidem, p.222

- (52) Maria Teresa (1744-1790), figlia dell'ultimo rampollo maschio dei Cybo Malaspina, Alderano II, andò in sposa ad Ercole Rinaldo d'Este, figlio ed erede di Francesco III di Modena.
Ibidem, p.222
- (53) v. nota (49)
Furono introdotte seghe a quattro lame mosse da energia idraulica. Francesco Andrea Fabbricotti per primo chiese l'autorizzazione per un "edifizio ad uso di segar marmi" nel 1771 e può pertanto essere considerato il primo industriale del marmo nell'epoca moderna.
Da ora in poi la segheria, con i suoi spazi circostanti adibiti a deposito di blocchi e lastre, unitamente allo "studio", cioè al laboratorio artigiano organizzato su scala semi-industriale, diventerà un elemento caratteristico del paesaggio carrarese.
Ibidem, p.224
- (54) A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il Porto .., op.cit., p.67
- (55) Ibidem, pp.67,74
- (56) E. Dolci, Carrara .., op.cit., p.223
- (57) Ibidem, p.252
- (58) Francesco III di Modena aveva tentato di legare la sua dinastia alla Casa Reale d'Inghilterra con un matrimonio per la nipote Maria Beatrice. L'intento era di garantire l'indipendenza dei due ducati uniti contro lo strapotere asburgico, che da Milano e Mantova gravava ineluttabile su Modena. L'Inghilterra invece, presa dalla rivalità con la Francia, preferì rafforzare l'Austria (paese alleato) facendo entrare i due

ducati nell'orbita di quest'ultima.

A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il Porto ..., op.cit., p.82

(59) E. Dolci, Carrara ..., op.cit., p.225

(60) Ibidem, p.226

(61) Cesare Piccioli, L'ordinamento giuridico degli Stati di Massa e Carrara dopo la Restaurazione (1815-1829), in "Gli ordinamenti della città di Carrara dal Medio evo al XIX secolo", Comune di Carrara, 1991, pp.21,25

(62) E. Dolci, Carrara ..., op.cit., p.228

(63) I vecchi telai delle segherie con funi sospese recanti due o quattro lame, furono sostituiti con apparati di anche 42 lame che segavano fino a 16 cm. al giorno. Il merito di aver introdotto i più moderni procedimenti meccanici nella segagione del marmo spetta al francese Alexandre Henraux, che nel 1841 costruì una grande segheria a Seravèzza.

Nel 1857 l'inglese William Walton inaugurò il più grande e moderno opificio dell'epoca: una segheria a turbina azionante 12 telai.

A. Bernieri, Storia di Carrara ..., op.cit., pp.33-35

Walton, arrivato a Carrara nei primi decenni dell'Ottocento con l'intenzione di investire capitali nell'estrazione e nella lavorazione del marmo, non ebbe strada facile agli inizi della sua attività: i colleghi carraresi, timorosi dello sviluppo delle sue imprese economiche, non mancarono di porgli difficoltà di ogni genere.

A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il Porto ..., op.cit., p.90

(64) A Carrara furono costruite segherie per i Filli Bil nelli, i Filli Fabbricotti, il conte Cesare Del Medico e altri.

Di conseguenza, se nel 1820 vi erano a Carrara 28 segherie con un totale di 266 lame, dopo la metà del secolo esse erano più di 35 per oltre 800 lame.
A. Bernieri, Storia di Carrara . . . , op.cit., p.36

(65) Carlo Fabbricotti, terzo dei figli di Domenico Andrea, cavatore della Vicinanza di Miseglia, nacque a Torano nel 1818 ed ereditò dal padre un'azienda già ben avviata. I Fabbricotti, iscritti nella Vicinanza di Miseglia, spedivano marmo all'estero già dalla metà del Settecento.

Domenico Andrea, intuì le grandi possibilità di sviluppo dell'industria marmifera, si accaparrò il maggior numero possibile di agri marmiferi non solo nel territorio della sua vicinanza, ma, dopo l'abolizione delle vicinanze, ovunque i tentativi di cavva avessero dato un buon risultato. Aveva così già riempito con le sue marche i principali canali dela montagna carrarese.

Il figlio Carlo proseguì e sviluppò l'opera di accaparramento degli agri, diventando presto il "re del marmo".

Bernardo e Ottaviano Fabbricotti rappresentavano la azienda a Londra e negli Stati Uniti; Giuseppe, che si era domiciliato a Firenze, si dette alla politica e divenne deputato. Carlo invece, uomo duro e deciso, chiamato dal popolo "Carlazz" (Carlaccio), si interressò della vita pubblica soltanto quanto era necessaa

rio ai suoi affari: fu quindi dal 1859 consigliere comunale di Carrara e poi più volte assessore, e fece parte della Commissione Comunale dei Tributi. Carlo Fabbricotti non solo spediva il marmo sui mercati tradizionali (Francia, Inghilterra, Stati Uniti), ma riuscì a conquistare anche quelli russi e spagnoli. Nella sua attività non si limitò al marmo: egli commerciava in stracci che, imbarcati sui velieri a Livorno, servivano egregiamente ad ammortizzare i carichi di marmo nelle stive. Acquistò inoltre i terreni paludosi della piana di Luni e li bonificò con criteri mirabili per la sua epoca. Accumulò così una ricchezza prodigiosa, che ben giustificava il titolo di "re del marmo" col quale era conosciuto in ogni parte del mondo.

A. Bernieri, Storia di Carrara ..., op.cit., pp.42-44

(66) Sui tentativi insurrezionali nel Ducato di Modena si impose l'oppressiva tirannide di Francesco V.

A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.74

(67) A. Bernieri, L.eT. Mannoni, Il Porto ..., op.cit., p.87

(68) A. Bernieri, Storia di Carrara ..., op.cit., p.47

(69) P. Giorgieri, Itinerari apuani ..., op.cit., pp.132,181

(70) La Porta del Bozzo, l'unica pervenutaci, non fu abbattuta probabilmente perché venne inglobata nella costruzione di edifici civili circostanti.

E. Dolci, Carrara ..., op.cit., p.230

TRASFORMAZIONI ECONOMICHE,
SOCIALI, POLITICHE E
URBANISTICHE DELLA CITTA'
DALL'UNITA' D'ITALIA
ALLA FINE DEL XIX SECOLO

Innovazioni strutturali:

i pontili caricatori e la Ferrovia Marmifera

Al momento dell'unificazione nazionale, a differenza della maggior parte delle altre città italiane che erano giunte "quasi immutate rispetto alla struttura definita ... tra il periodo rinascimentale e quello barocco" (1), Carrara stava attraversando un periodo di grande dinamicità economica, sociale e urbana, che a partire dagli anni '40 aveva già contribuito a modificare le antiche strutture della città.

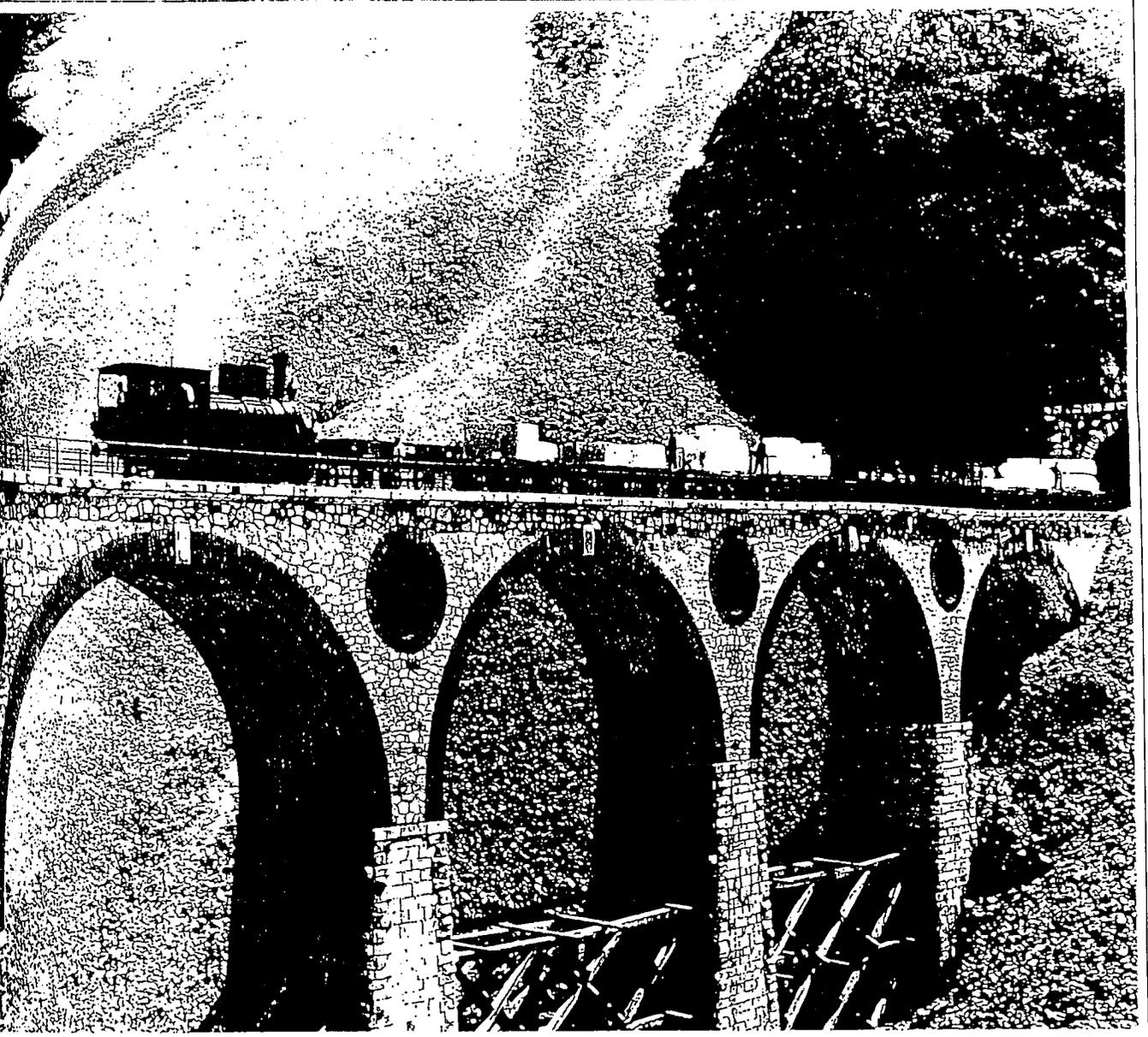
L'abolizione delle vicinanze nel 1812, lo sviluppo della libera impresa, la crescente domanda internazionale e le innovazioni tecnologiche (2) determinanti una prima rivoluzione dei sistemi produttivi, avevano portato la nascente classe imprenditoriale a individuare nella realizzazione di una moderna rete infrastrutturale - capace di collegare le cave, i laboratori, il porto e le linee ferroviarie nazionali e internazionali in via di attuazione - l'elemento indispensabile per fronteggiare

le mutate condizioni e necessità.

Già nel 1851, insieme alla costruzione di nuove strade di servizio alle cave, l'ingegnere inglese William Walton aveva dotato la Marina di Avenza (l'attuale Marina di Carrara) di un pontile in legno sul mare, lungo 210 metri, attrezzato con tre rudimentali gru, che consentiva il carico di 600 tonnellate di marmo al giorno (3). A questo primo pontile se ne aggiunse un secondo nel 1870, realizzato da un gruppo di industriali locali (4).

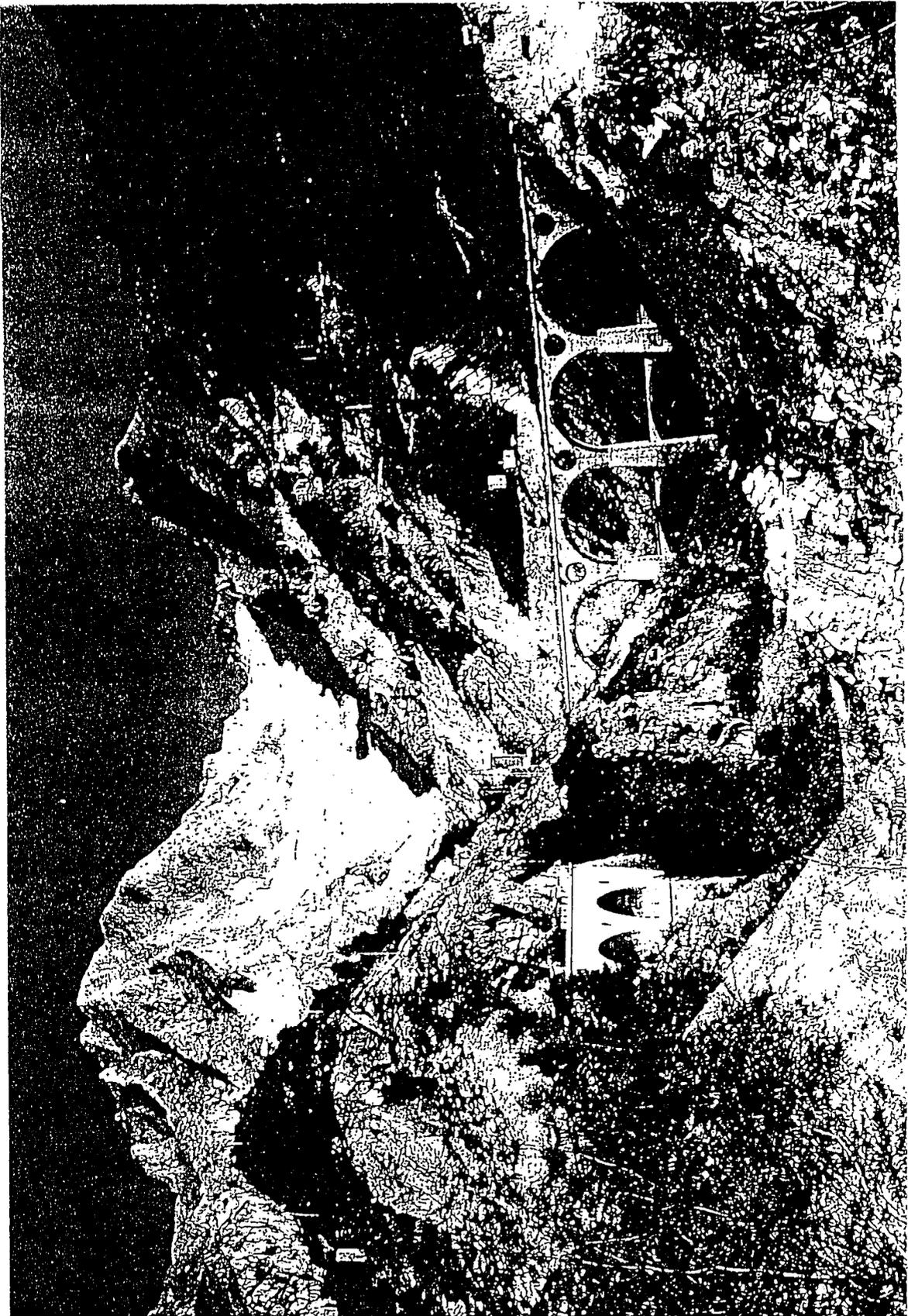
Nel 1860 veniva aperta la stazione di Avenza sulla linea Pisa-Genova che, essendo localizzata a circa 4 chilometri dalla città, determinava sei anni dopo una diramazione con stazione di testa in località S. Martino, onde migliorare i collegamenti della città con la rete nazionale.

La stazione di S. Martino facilitò infine anche la realizzazione di quella ferrovia marmifera per la cui costruzione Andrea del Medico si era adoperato nel 1846, al fine di disporre di uno strumento di trasporto dalle



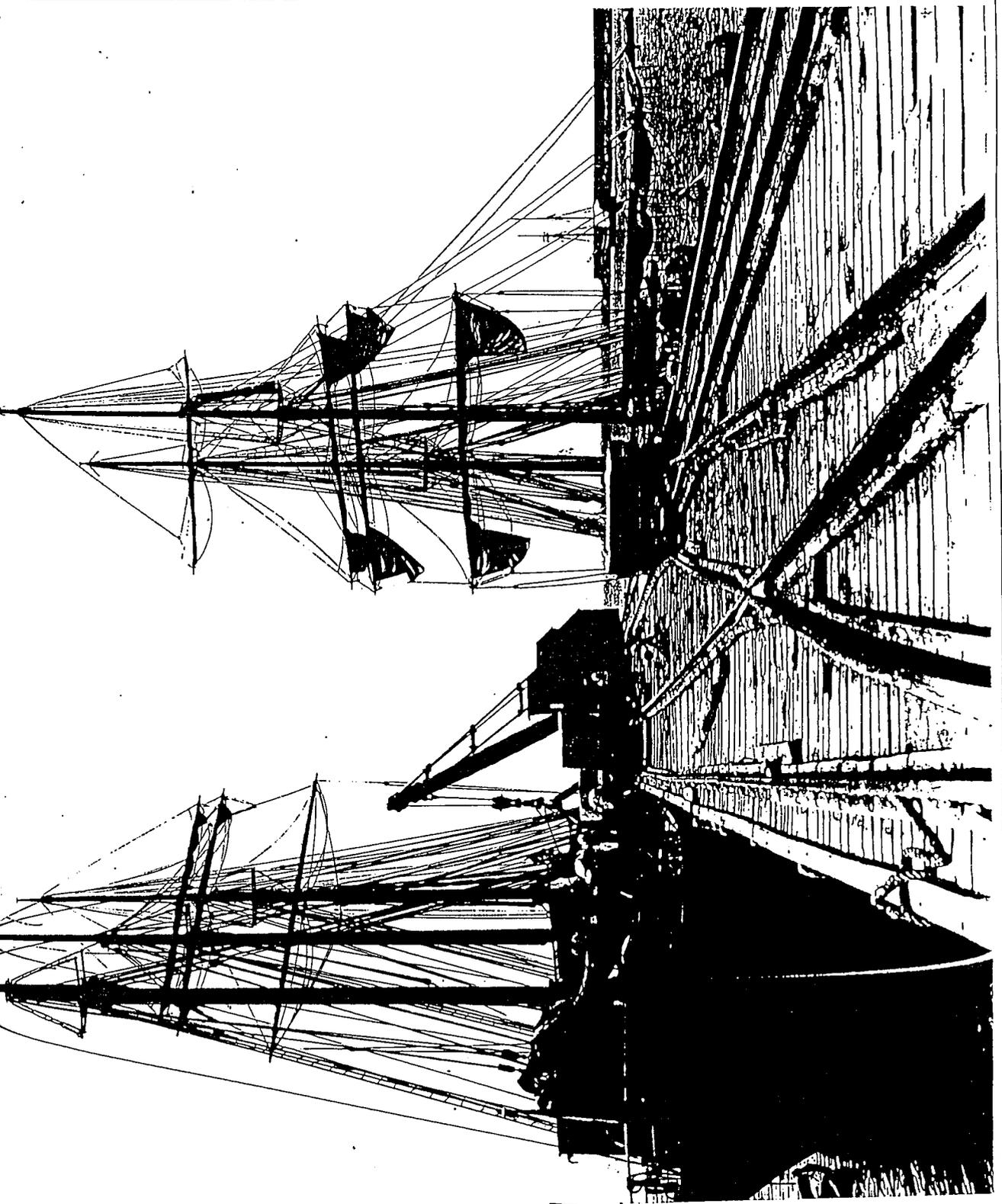
La ferrovia marmifera

Ilario Bessi, Luci di Marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.113



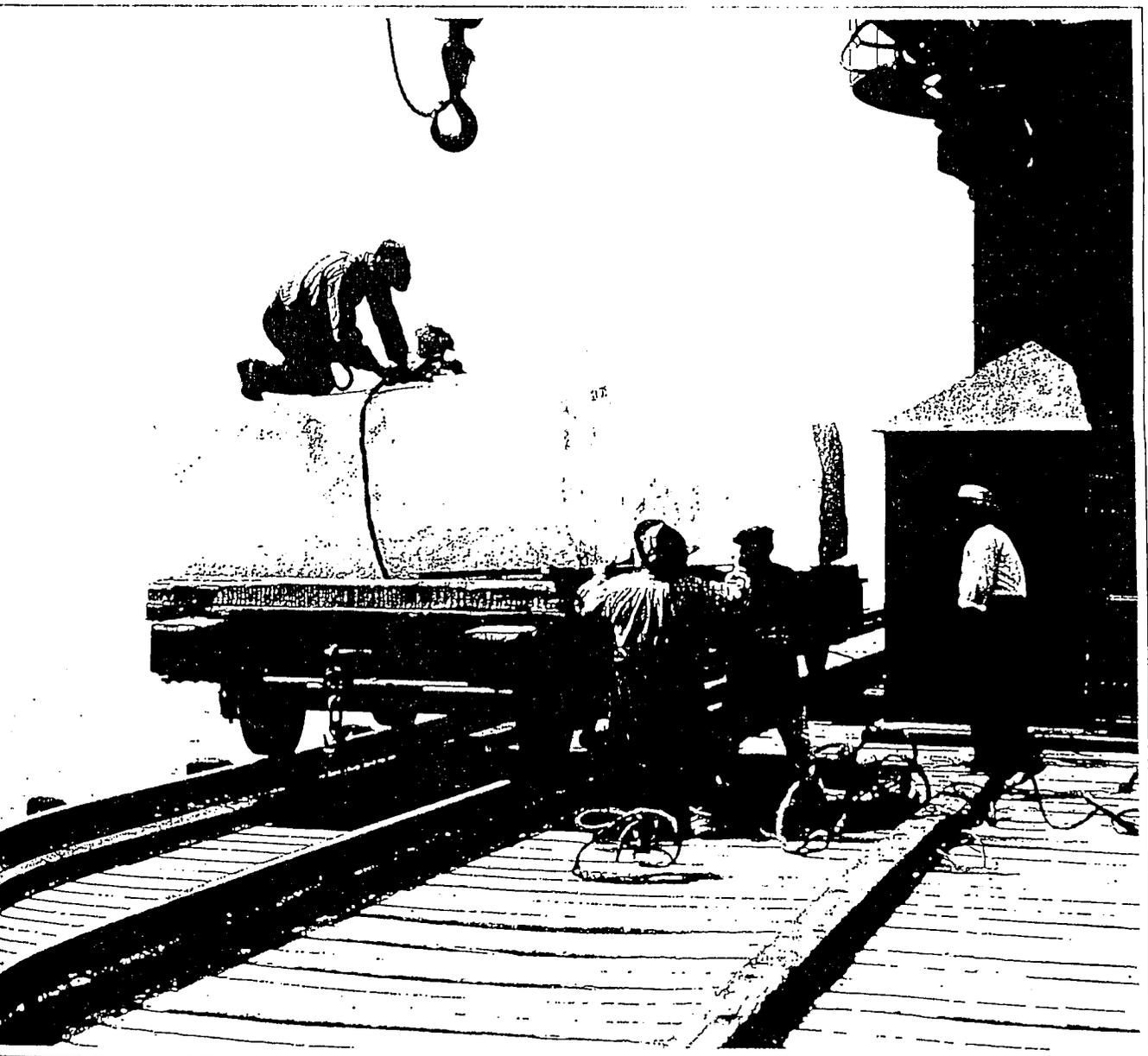
Ponti di Vara

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze, Alinari, 1990, p.177



Velieri al pontile caricatore

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.195



Quando la ferrovia marmifera giungeva sino al mare

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.189

cave agli opifici e al mare, capace di sostituire i lenti e tradizionali carri trainati da buoi, non più all'altezza di soddisfare le esigenze dei tempi.

La costruzione iniziò nel 1871 ad opera di una società privata, su un progetto di Villy e Ganzoni, completato dall'ingegnere Giuseppe Turchi, che ne assunse la direzione dei lavori dopo un lungo periodo di lotte e controversie giuridiche, a causa degli enormi interessi economici in gioco: la ferrovia sarebbe stata in grado infatti di sovvertire la gerarchia dei valori economici di certe cave e laboratori, a seconda del percorso che essa avrebbe svolto.

Nel 1876 fu effettuato un primo parziale completamento con la messa in esercizio di due tronchi, uno a monte che collegava i centri marmiferi di Miseglia e Torano a Carrara, l'altro al piano che allacciava la stazione di Avenza allo scalo di Marina. La saldata tura di tutto il sistema era assicurata dalla linea Carrara-Avenza.

Un ulteriore potenziamento fu portato a termine

nel 1890 con l'allacciamento di tutti i centri di maggiore produzione della vallata carrarese, quali Colonnata, Fantiscritti, Canal Grande e Ravaccione.

Al tracciato complessivo di 22 chilometri, furono aggiunti vari raccordi per le diverse cave e segherie, e notevoli opere infrastrutturali, tra cui 15 gallerie e 16 ponti (5).

Lo sviluppo urbano

Anche la vecchia struttura urbanistica subito dopo l'unità d'Italia si aprì a esigenze e prospettive nuove.

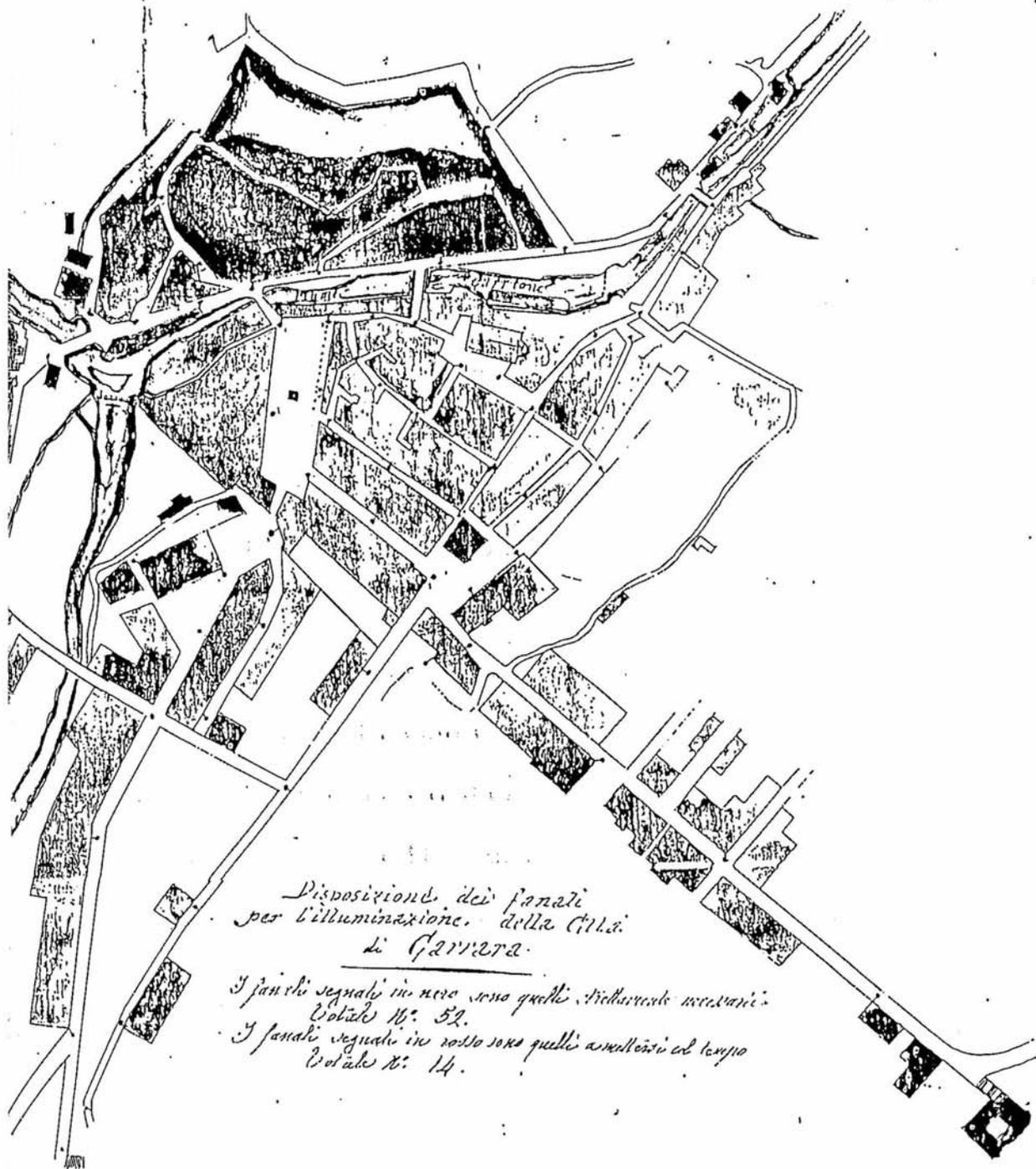
La popolazione di Carrara che nel 1832 contava 11.517 abitanti, salì nel 1871 a 23.827 unità e raggiunse la quota di 30.143 abitanti nel 1881, nonostante si fossero verificate nel 1854 e 1855 due epidemie di "Cholera Morbus" (6).

Tale aumento coincise nella seconda metà dell'Ottocento con una progressiva espansione della città verso la via della Foce e le vie per il mare fino a S. Ceccardo: si trattò di un lento ma inarrestabile esodo dei ce

ti più abbienti dal centro storico verso i nuovi quartieri residenziali delle attuali Via Verdi, Via Cavour e Corso Rosselli, a cui corrispose una sempre maggiore proletarizzazione dei quartieri di Grazzano, del Cafaggio, del nucleo medievale, ed il conseguente graduale degrado delle strutture abitative e delle condizioni igieniche (7) per la mancanza di un impianto funzionale di fognature e condutture, e lo stato precario della rudimentale rete dell'acquedotto (8).

Questi motivi, insieme alla volontà di realizzare un nuovo tessuto urbano con strutture e infrastrutture atte soprattutto a soddisfare le nuove esigenze della classe borghese locale, indussero il Comune carrarese con delibera del 7 maggio 1874 a dare il via allo studio e alla compilazione di un Piano Regolatore Generale.

Interessante a questo punto verificare la situazione urbanistica della città subito dopo l'unificazione nazionale, in base a una carta redatta nel 1865 (9), relativa alla distribuzione dei lampioni ad olio all'interno del nucleo urbano.



*Disposizione dei fanali
per l'illuminazione della Città
di Carrara.*

*I fanali segnati in nero sono quelli attualmente necessari.
Volante N. 52.*

*I fanali segnati in rosso sono quelli a collocarsi col tempo.
Volante N. 14.*

Disposizione dei fanali per l'illuminazione
della Città di Carrara - 1865

Tale carta, mentre mostra come l'agglomerato cittadino resti ancora principalmente racchiuso all'interno della cerchia muraria cinquecentesca, evidenzia altresì al di fuori di questa, due strade perpendicolari) la via per Massa, denominata Stradone di S. Francesco, e la Via Nazionale (poi Corso Vittorio Emanuele e quindi Corso Rosselli) verso il piano di Avenza - lungo il cui percorso presiedono alcune costruzioni che, se pur sporadiche, sono tuttavia ritenute degne di essere illuminate e perciò consacrate ad area urbana: la densità della distribuzione dei lampioni è analoga infatti a quella delle principali vie dell'interno delle mura, così come anche la Via Lunense, l'attuale Via Garibaldi e il primo tratto di Via Cavour che si collegava alla Via Carriona col nuovo ponte di Groppoli, allora in fase di risistemazione (10).

1874 - 1875 Piano di Regolamento e Ampliamento

Ingg. Giuseppe Turchi e Telesforo Simonetti

Tra il 1860 e il 1874 Carrara si accinse a definire il suo futuro sviluppo urbanistico.

Un primo piano di trasformazione della città degli ingegneri Carlo Lazzoni e Francesco Lucchini fu approvato dal Consiglio Comunale il 7 maggio 1869, ma successivamente respinto dal Ministero più per ragioni formali e burocratiche, che per obiezioni tecniche. (11)

Nel 1874 il progetto fu ripreso dagli ingegneri Giuseppe Turchi - allora direttore dei lavori della ferrovia marmifera - e Telesforo Simonetti - ingegnere capo del Comune - che redassero un "Piano di Regolamento e Ampliamento", approvato con Regio Decreto il 28 novembre 1875. (12)

Significativo della dinamicità economica e sociale di Carrara è il fatto che il piano della città è il secondo in Toscana - se si eccettua quello di Firenze capitale - ed è coevo a quelli di alcune città maggiori

come Milano, Napoli, Palermo.

Il nuovo Piano Regolatore, così come risulta dalla relazione allegata, aveva finalità eminentemente pratiche, essendo teso a diminuire i disagi più gravi all'interno della città in conseguenza dell'aumento demografico, e a collegare le nuove zone abitate con le segherie e laboratori che dalle Canarie e Vezzala si erano spostati verso il piano, lungo il tracciato della ferrovia marmifera in costruzione.

Riguardo al primo scopo, un passo della relazione descrive chiaramente la precaria situazione a cui la popolazione era sottoposta: "Ma una ragione più potente ci spinge a dover cercare un sollecito ampliamento della nostra città: è triste spettacolo quello della popolazione operaia che si accresce ogni giorno di più, addensata in case ove il sole non risplende, manca l'aria e molti sono costretti a vivere in una sola stanza" (13).

Dovendo quindi edificare per fornire l'alloggio che mancava e non distruggere per mero titolo di lus

so e di abbellimento, non furono previsti interventi di demolizione, se non quello della volta dei Livi in prossimità di Piazza Alberica (14).

Riguardo al secondo, il proposito dei pianificatori era quello di creare una certa distinzione tra la zona attrezzata industrialmente e la zona urbana. L'area chiave di espansione era quella estesa tra la città antica e la ferrovia del marmo, lungo il cui tratto sorgevano ormai numerosi laboratori e officine (15).

Il nuovo tessuto edilizio, che avrebbe raccordato e completato quello preesistente (16) era quindi la zona orientale che si estendeva fuori delle mura, a partire dal palazzo verso S. Francesco e il valico della Foce.

I nuovi quartieri si sarebbero sviluppati su una maglia pressoché ortogonale, di cui gli assi principali, convergenti verso la piazza che sarebbe sorta ai piedi della chiesa di S. Francesco, erano il già esistente Stradone e il prolungamento di Via Cavour.

Il resto della maglia viaria doveva essere "abba

Lo "Stradone" (attuale Via Verdi)

Album delle Apuane, La Nazione, 1991, p.142



stanza ampia al fine di permettere la formazione di spazi abbondanti a corredo e a servizio della edificazione . . . (poiché) le officine di scultura e di ornato reclamano sufficienti spazi di collocamento degli innumerevoli blocchi di marmo destinati alla lavorazione" (17).

L'ampiezza di circa 12 metri delle sezioni stradali avrebbe infatti reso possibile "l'evenienza di doversi collocare in opera di binari ridotti che col mezzo di piccoli carrelli pongano in immediato contatto le officine colla ferrovia" (18).

Quest'ultima veniva quindi ad assumere la funzione sia di elemento terminale e di raccordo della maglia viaria, sia di cerniera degli isolati situati sul suo percorso.

Il progetto prevedeva che tutta la zona fosse destinata alla costruzione di nuovi studi e laboratori, in sostituzione di quelli angusti e privi di comodità, ancora locati nella città vecchia. Molti operatori e artisti già affermati erano infatti alla ricerca di

spazi su cui costruire un nuovo laboratorio e abitazione annessa, secondo una tipologia che tendeva a caratterizzare il paesaggio carrarese: la "casa-laboratorio", col piano terra adibito alla lavorazione del marmo e quello superiore ad abitazione (19).

In questa prima fase di espansione prevalentemente produttiva, le costruzioni unicamente residenziali della nuova città furono del tutto assenti, essendo le forze economiche emergenti ancora impegnate nella lotta per la loro affermazione e perciò contrarie a distogliere risorse alle esigenze di sviluppo produttivo (20).

Dalla fine degli anni '70 (nel 1880 fu tracciata l'attuale Via Pietro Tacca di fronte al nuovo ospedale) (21) fino al 1887 - quando furono iniziati gli studi per un nuovo Piano di Ampliamento - si lavorò all'intera realizzazione della maglia viaria progettata, che favorì l'insediamento nella moderna zona di espansione della borghesia, specie quella del marmo, la quale trovò spazio per dimore adatte al proprio rango (22).

Le conseguenze delle linee direttrici del piano, atte ad "aumentare e a migliorare" la zona abitativa, favorirono quindi in quegli anni quelle classi facoltose che, abbandonando il centro antico della città, crearono le premesse per un mancato risanamento, peraltro previsto dal piano (23), del centro medievale e dei quartieri popolari.

La Carrara "nuova", visibilmente rappresentativa della classe al potere, che si esprimeva politicamente in una maggioranza monarchico-conservatrice, si poneva ormai in stridente contrasto con i quartieri degradati del nucleo storico di antichissima costruzione, in cui vivevano le famiglie operaie che disponevano di alloggi con in media uno o due vani malsani, ristretti, privi di servizi igienici e di luce (24). La classe lavoratrice, che cresceva in numero assai più elevato del ceto borghese, restò quindi emarginata dalle nuove aree e dovette mantenere le proprie abitazioni nella parte degradata della città vecchia.

Nel frattempo Carrara, oltre al già citato nuovo

ospedale, si arricchiva di una serie di infrastrutture socio-economico-amministrative (25) che, rispecchiando il disegno di una classe capace e culturalmente molto attiva per i continui rapporti con le grandi potenze (Francia, Inghilterra, Russia, Stati Uniti ..), le fecero assumere il ruolo di "polo catalizzatore" di una estesa area geografica non solo per ciò che riguardava l'assorbimento di manodopera, ma soprattutto per l'accentramento delle funzioni industriali e commerciali.

1887 - Piano di Regolamento e Ampliamento

Ing. Leandro Caselli

Tra il 1870 e il 1891 si verificò un ulteriore incremento della popolazione.

Anni	CARRARA CITTA' n. abitanti	COMUNE DI CARRARA n. abitanti	(26)
1871	10.848	23.827	
1881	14.629	30.143	
1891	18.735	37.041	

Tale aumento fu così notevole che si presentò la necessità di apportare modifiche al P.R.G.

Con delibera del 5 luglio 1886 il Consiglio incaricò l'ingegnere comunale, il piemontese Leandro Caselli, di redigere un nuovo piano. Questo venne approvato dal Consiglio Comunale con delibera del 19 settembre 1887 e 25 dicembre 1888 da Umberto I, re d'Italia.

Come risulta dalla relazione della Commissione Consiliare del Piano di Regolamento e Ampliamento della città, datata 10 settembre 1887 (27), il progetto mira a quattro punti principali:

- 1 - l'ampliamento della città;
- 2 - la costruzione di una strada che girasse intorno alla città, detta perciò di circonvallazione;
- 3 - un giardino pubblico o passeggio;
- 4 - il risanamento dell'allertato.

Il piano mostra come l'orizzonte degli interessi si fosse notevolmente ampliato sia da parte dei cittadini che dello stesso progettista, allievo dell'Antonelli, sensibile al rapporto esistente tra intervento architettonico e città, tra città e attrezzature.

L'amministrazione dell'epoca, capeggiata dall'avvo

cato Agostino Marchetti (sindaco dal 1883 al 1889 e poi dal 1895 al 1899) (28), secondo la cultura urbanistica del tempo, mirava soprattutto alla realizzazione di opere imponenti, che fossero rappresentative della borghesia affaristica e dessero prestigio ai ceti più abbienti.

Il Caselli, elaborando una serie di interventi di razionalizzazione della viabilità interna e perimetrale della città e di controllo sulla forma generale dell'organizzazione urbana, mostrava essenzialmente la sua capacità di individuare i nuovi bisogni e i maggiori problemi strutturali di Carrara - problemi ancor oggi rimasti irrisolti (29).

Il piano, proporzionato alle previsioni di un avvenire di 30 o 40 anni e alle possibilità di darvi esecuzione in 20 o 25 anni, subordinava l'ampliamento della città al miglioramento della viabilità generale e in primo luogo alla realizzazione di una grande strada di circonvallazione, che permettesse di raggiungere la montagna senza dover attraversare la città.

Il progetto, radicale ed estremamente incisivo, sarebbe stato in grado nella sua totalità di imprimere un carattere moderno e razionale all'impianto e al traffico urbano.

"Questa strada che si allaccia colla Via Carriona al bivio di Vezzala, attraversa come è noto la località di Monterosso, del Bugliolo, S. Francesco, Canal del Rio, S. Ceccardo mantenendo la sua sede a poca distanza dalle falde dei colli montagnosi che circondano Carrara; fra S. Ceccardo e la località di Stabbio e S. Martino conviene mediante una strada trasversale al Carrione ed alla strada ferrata della Società Mediterranea la congiunzione di questa strada colla Via Carriona per modo che viene formato il circuito della Via dei Carri che giustifica in modo approssimato quel nome di circonvallazione" (30).

In conseguenza alla congiunzione con la Carriona e all'incrocio della nuova strada con la ferrovia marimifera e quella pubblica, il Caselli prevedeva importanti opere, quali lo spostamento e la sistemazione

dell'alveo del Carrione in località S. Ceccardo e la formazione, davanti alla chiesa omonima, di un piazzale cui avrebbero fatto capo tutte le strade situate alla sinistra del fiume, nonché una nuova arteria che avrebbe congiunto "con regolare andamento planimetrico ed altimetrico la Città colla Marina e che dovrà sostituirsi per molti effetti alla Via Postale, non escludendo che possa anche dirsi la succursale della Carriona" (31).

"Questa nuova postale che si potrebbe chiamare più propriamente Via della Marina" avrebbe avuto "un percorso di m. 5100 misurato fra il nuovo piazzale di S. Ceccardo e la chiesa di Marina con una pendenza media di 1,50 per cento e pendenze massime del 2,20 per cento in brevi tratti. Sono relativamente pochi i movimenti di terra, le opere d'arte che occorrono per questa strada, solo essendo necessario un ponte di circa 14 metri di luce sul Carrione alla Fabbrica, 2 ponti di m. 6,00 di luce sui canali di Valenza e del Pino e pochi altri ponticelli servienti al passaggio di fossi di sco

li dei terreni e canali demaniali" (32).

Un altro punto qualificante del piano era una variante per la sede urbana della ferrovia marmifera, di cui erano ormai troppo manifesti "gli inconvenienti che arreca alla viabilità interna. . . Gli stessi benefici che ora si hanno colla ferrovia inter-moenia si possono realizzare con i migliori risultati quando la ferrovia sarà collocata . . . sotto le falde dei monti di S. Croce, della Foce e Canal del Rio ed avrà a fianco di essa impiantate zone pel deposito dei marmi e facili comunicazioni colla strada di circonvallazione e colle trasversali nell'abitato urbano. Una forte trincea e breve galleria artificiale a monte del Convento di S. Francesco sono necessarie per evitare il passo a livello assai pericoloso fra la Marmifera e la strada Provinciale per Massa" (33).

Al fine di alleggerire e ulteriormente collegare il traffico della città - essendo già stato dirottato nel progetto il trasporto dei marmi lungo il circuito della Via dei Carri - il Caselli prevedeva due princ

pali strade perimetrali che avrebbero servito alla grande viabilità e contenuto tutta la città, "comunicando facilmente con tutte le altre arterie interne che vengono ad intersecarle in diversi punti del perimetro" (34): il Viale di Potrignano e Marcognano (la cui realizzazione avrebbe poi comportato la demolizione delle mura albericiane occidentali) e una strada in prossimità di Monterosso, parallela alla ferrovia marmifera, che avrebbe servito "di succursale alla Carriona di Vezzala, agevolando il transito dei carri provenienti dai canali di Fantiscritti e di Colonnata per la nuova strada di circonvallazione ed il passaggio ai pedoni che si recano alle cave di quei due canali" (35).

Delle tre proposte principali - strada di circonvallazione; variante urbana della ferrovia marmifera; Via della Marina - solo la terza sarà realizzata, se pure con qualche modifica, venendo a costituire negli anni successivi l'asse territoriale più importante della piana apuana.

Il problema di una strada di circonvallazione che dalle cave arrivasse alle infrastrutture (porto e ferrovia) è rimasto tutt'oggi irrisolto.

Per quanto riguarda la sede urbana della ferrovia marmifera, questa non fu mai spostata, né vennero effettuati gli espropri proposti dal Caselli nelle zone del Bugliolo, S. Francesco e Canal del Rio per la creazione di depositi marmi facilmente accessibili alla Marmifera e alla nuova circonvallazione.

Prendendo poi in considerazione le opere di ampliamento, il Caselli progettava un quartiere alle falde del Monte d'Arma, di cui il nuovo Viale Potrignano sarebbe stato l'arteria principale, un altro quartiere nel Bugliolo, e riservava numerose zone fabbricative nella Levatella, nelle aree fra Groppoli e il Ponte delle Grazie, fra la circonvallazione e la variante della ferrovia marmifera, ed infine nei pressi della stazione di S. Martino di cui, tra l'altro, si auspicava un ampliamento a beneficio dei viaggiatori a causa "della insufficienza e sordidezza dell'attuale edificio." (36)

I nuovi quartieri sarebbero stati collegati ai vecchi mediante l'apertura o il prolungamento di nuove strade, che avrebbero comportato espropri o demolizioni specie nella parte vecchia della città.

Nella seconda parte del piano vengono invece illustrate le opere da eseguirsi "nell'abitato della parte più densa della città ... per la pubblica e privata igiene" (37).

Precisa il Caselli: "E' bene avvertire tosto che non era nei desideri dell'Amministrazione Comunale un completo programma di risanamento dell'abitato di Carrara, per svolgere il quale è giudicata per ora non adeguata la posizione economica del Comune, come pure inopportuna la soverchia opera del piccone demolitore in presenza della necessità urgente di nuove case d'abitazione" (38).

In sintonia con la moda degli sventramenti, divenuta dilagante dopo l'approvazione della cosiddetta "Legge di Napoli" 41 del 1885 (39), sono comunque proposti vari allargamenti nel cuore del centro storico -

Via Ghibellina, Beccheria, del Bozzo, della Carriona, del Cappelletto, del Baluardo, ampliamento della piazzetta delle Erbe e del Vicolo degli Aranci, demolizione di alcune case alla Porta del Bozzo (40).

Si prevedeva infine la creazione a Monterosso di un spazio verde, un "giardino e luogo destinato a pubblico passeggio e ritrovo ... (con) viali carrozzabili e per pedoni che comprenda diverse zone che potranno destinarsi alla formazione di macchie, boschetti, aiuole ed altro che concorra alla costituzione di un giardino di effetto vario e pittoresco" (41).

E' il mito del verde, dei viali e della passeggiata, legato all'ideologia borghese di quegli anni (42), come necessaria realizzazione del desiderio di luoghi di svago e abbellimento del panorama cittadino, segno manifesto della floridezza economica raggiunta dal nuovo capitalismo. (43)

Afferma il Caselli: "Poche città d'Italia hanno avuto la rassegnazione della città di Carrara, la quale tutta preoccupata della lotta per la vita, non si è sin

ora sufficientemente dato il pensiero di mantenerla sana ed allietata col piacere che procura un pubblico passeggi^o, un giardino ampio e di bene intera costruzione!" (44).

Nel suo insieme il piano venne approvato nel settembre 1887 dalla maggioranza della Commissione Consiliare (45), la quale rilevò come il progetto fosse in ogni modo da considerare "la continuazione del vecchio, o per dir meglio il completamento di quello che è in via di esecuzione, (stando) l'uno all'altro come gli anelli di una istessa catena" (46).

A parte infatti la grande viabilità periferica, si trattava di prolungare nella nuova zona di espansione Via Cucchiari, Mazzini, Castelfidardo, Roma, Garibaldi, Marsala, Pelliccia e Galileo Galilei, per raccordarle sia alla circonvallazione che al progetto giardino verso monte.

Vennero tuttavia accolte alcune opposizioni di privati contro la demolizione delle loro abitazioni, e bocciati vari ampliamenti nella città antica (Via

Ghibellina, Via Beccheria ...) "perché le spese non i stanno al rapporto col beneficio che se ne risentiri rebbe" (47).

Una successiva "Nota sulle modificazioni introdotte nel Progetto del Piano Regolatore colle deliberazioni Consigliari del 10 Settembre 1887 e 5 Luglio 1888" del Caselli in data 25 dicembre 1888 (48), informa poco tempo più tardi della soppressione del pubblico giardino (a cui si era fortemente opposto il proprietario del terreno, Sig. Francesco Bienaimé) per l'eccessiva spesa che avrebbe richiesto.

Erano le forti spese per applicare il progetto che preoccupavano infatti l'amministrazione locale, che tuttavia, fondamentalmente incurante del problema di procurare maggiore benessere abitativo ai ceti meno abbienti, intendeva privilegiare alcuni luoghi più rappresentativi del nuovo potere.

L'abbattimento delle mura, la creazione di viali, la valorizzazione del nuovo centro imperniato sulla Piazza Farini, la costruzione di importanti edifici pubbli

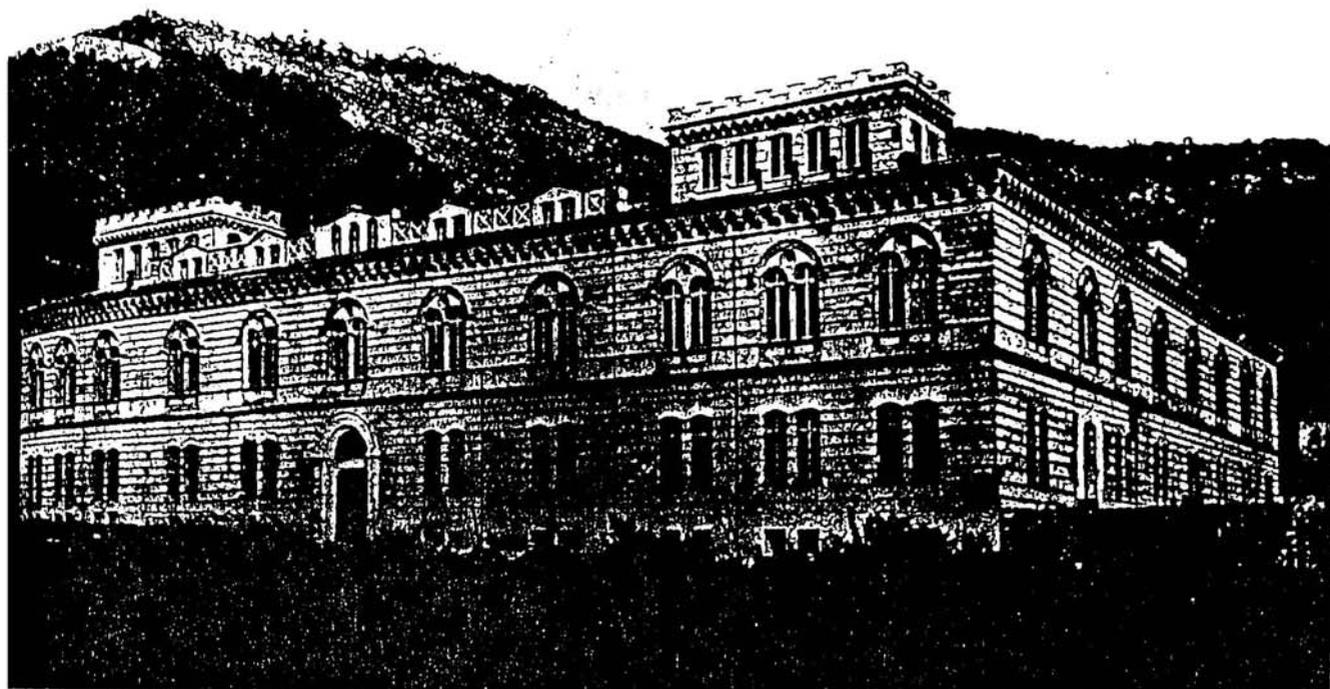
Scuola "Aurelio Saffi"

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p.33



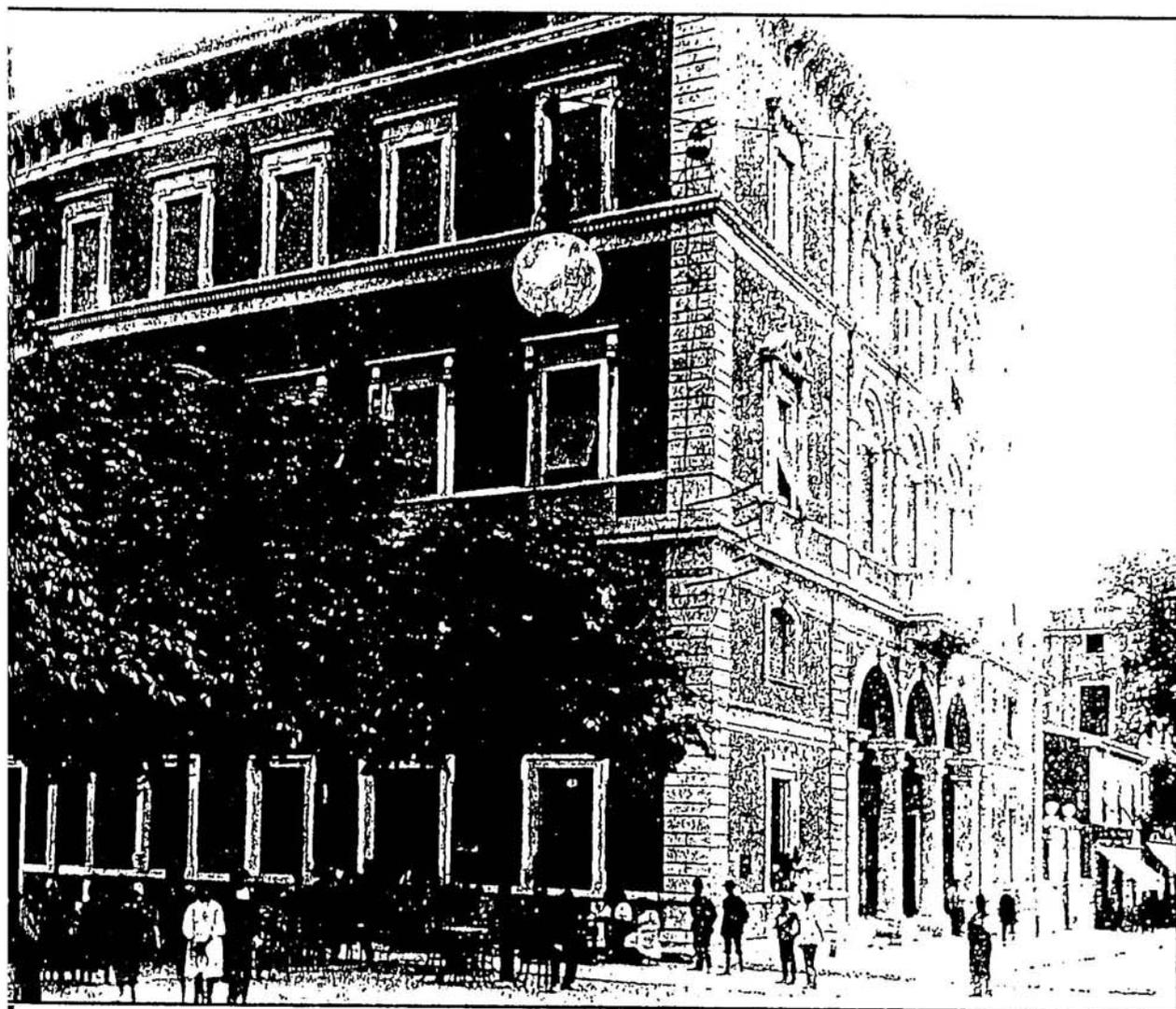
Caserma Dogali

Album delle Apuane, La Nazione, 1991, p.146



Già sede delle "Regie Poste e Telegrafo",
poi della Cassa di Risparmio di Carrara

Album delle Apuane, La Nazione, 1991, p.147



blici, l'erezione di alcuni significativi monumenti marmorei diventarono, come nelle altre città italiane, i punti di riferimento della moderna struttura urbana organizzata secondo una nuova gerarchia di valori e funzioni, in cui confluivano gli interessi economici e il sentimentalismo risorgimentale (49).

Edifici pubblici su progetti

dell'Ing. L. Caselli

Nell'ultimo ventennio del secolo su progetti dell'ingegnere Caselli furono costruiti monumentali edifici pubblici a celebrazione della città borghese: il Palazzo della Camera di Commercio, le scuole elementari maschili "Aurelio Saffi", la Caserma Dogali, l'asilo infantile "Giuseppe Garibaldi", la Cassa di Risparmio e il Politeama "Giuseppe Verdi", la cui eccezionale rilevanza dimensionale e formale intendeva sottolineare l'importanza delle attrezzature sociali e collettive.

Sono architetture con riferimenti stilistici diversi, generalmente bugnate nella parte bassa, con colonne in marmo, lesene, capitelli ionici, ampie aperture

Il Politeama - Teatro Verdi

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p.174



re ad arco, festoni in rilievo che conferiscono monumentalità e imponenza (50).

L'ultimo importante intervento ottocentesco nella città fu la costruzione del palazzo del Politeama Verdi (1888-1892) e la definitiva sistemazione di Piazza Farini (51) davanti ad esso.

L'edificio del Politeama, oltre al teatro di 1500 posti, contiene due consistenti blocchi residenziali simmetrici e un imponente corpo avanzato, destinato nella parte superiore ad attività ricreative per il ballo, il gioco e la conversazione, nei piani terra e nel seminterrato a sale e gallerie per caffè e piste di pattinaggio.

Il teatro stesso - secondo il sistema costruttivo antonelliano - è il primo esempio in cui il palcoscenico sia coperto con volte reali come le basiliche: vi sono infatti tre grandi volte a botte, sostenute da archi di muratura che portano la copertura del tetto senza l'impiego di travi e che sorreggono il traliccio e il macchinario delle scene per mezzo di tiranti e travi

in ferro che ne formano l'ossatura (52).

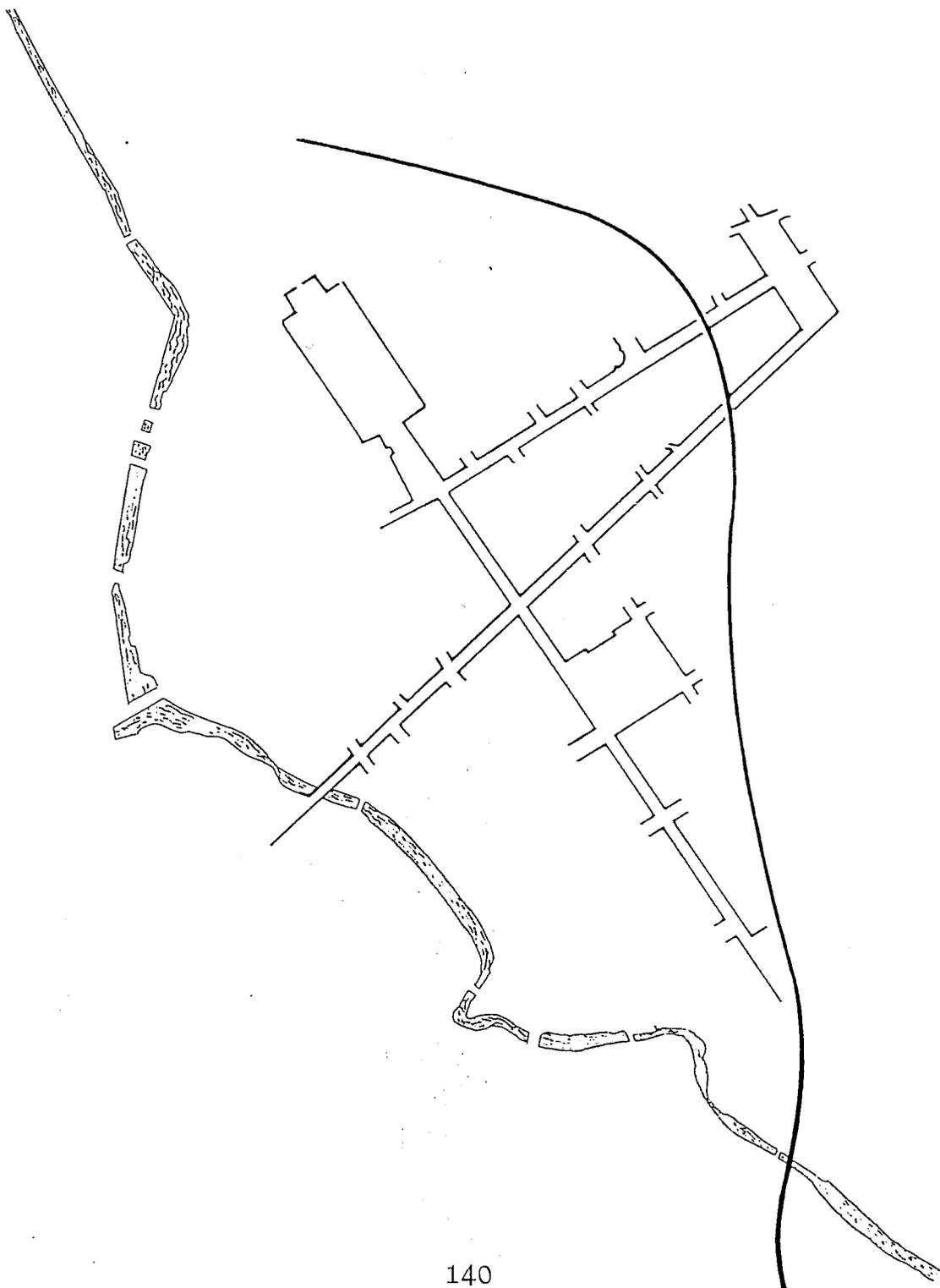
L'edificio, rivolto a sud verso il mare, in direzione opposta alla vecchia città, diventò con la piazza il nuovo punto di riferimento sociale, culturale e commerciale della Carrara moderna, ormai estranea e indipendente dal vecchio centro storico.

Questo nuovo ruolo di centro urbano fu rafforzato dall'apertura dell'ultima importante arteria cittadina, la Via Roma, che venne così a saldare un sistema di spazi pubblici (sistema di due piazze - Piazza Farini a mare e Piazza d'Armi verso monte - con strada intermedia) totalmente alternativi nella "prospettiva" e nelle funzioni al nucleo medievale e a quello cinquecentesco, e più rispondenti a criteri di efficienza e rappresentatività non solo per il mondo degli affari in cerca di sedi più ampie e funzionali, ma anche in relazione al settore dei rapporti sociali e culturali (53).

La Via Roma si arricchì a poco a poco di edifici con le stesse caratteristiche stilistiche del nuovo centro, con facciate ben rifinite e decorate con stucchi

Fine Ottocento: schema del nuovo assetto cittadino articolato
su tre piazze (P. d'Armi, P. Farini, P. S. Francesco) e tre
direzioni (V. Roma, V. Verdi, V. Cavour)

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,
Sarzana, Zappa, 1985, p.310

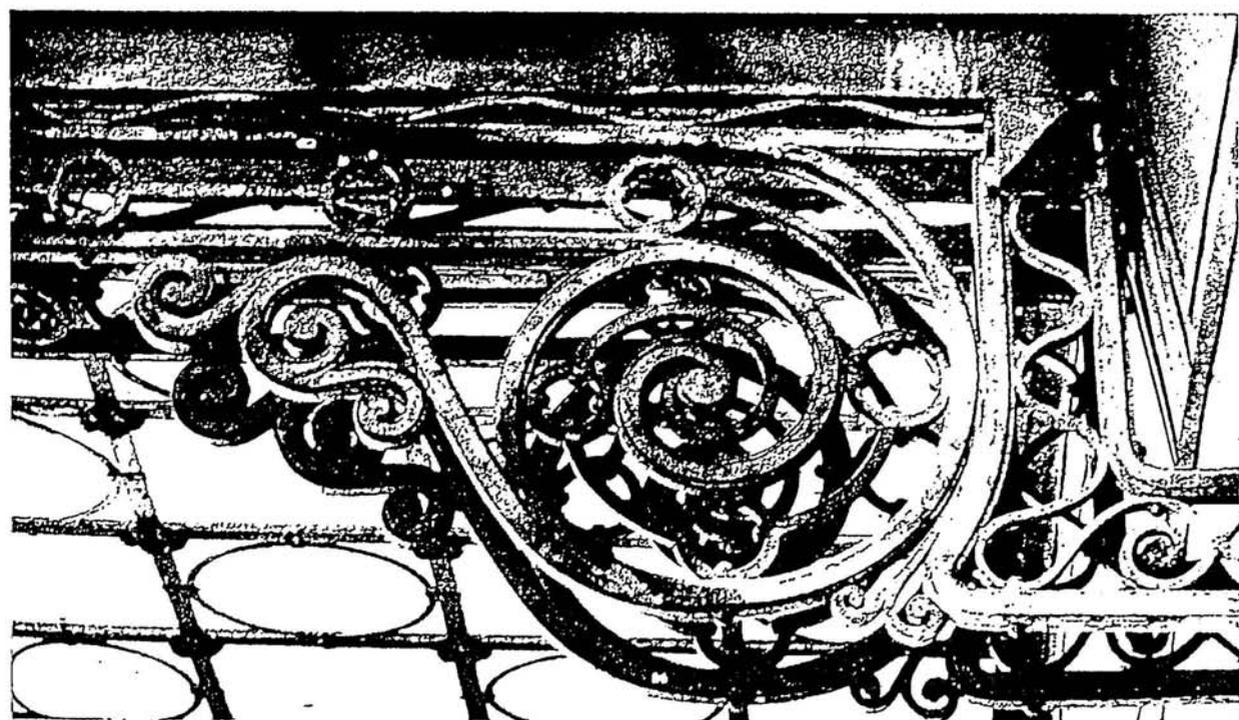
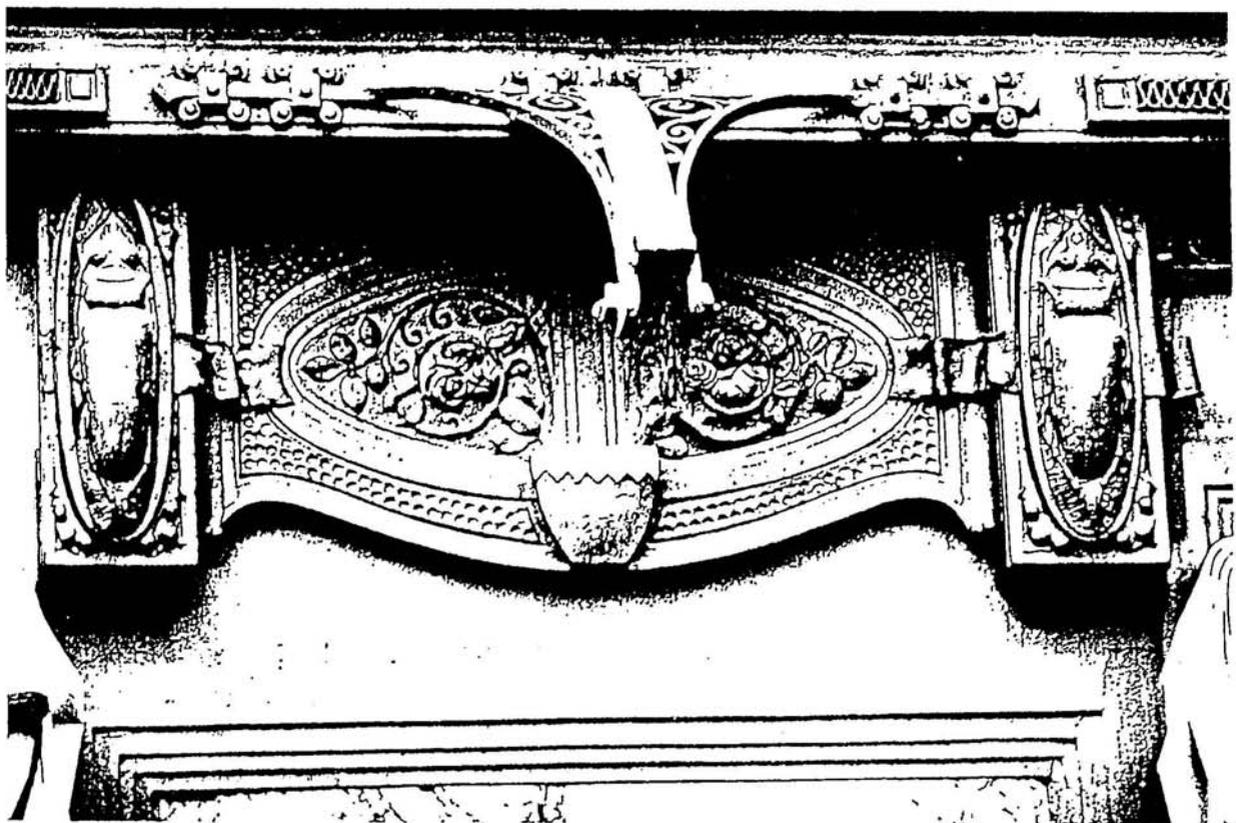


Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.311



Motivi decorativi di stile "floreale" in ferro battuto, Via Roma

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,
Sarzana, Zappa, 1985, p.314



e materiali diversi dal marmo, soprattutto da quello bianco, spesso sostituito dal bardiglio, riecheggianti lo stile Liberty o Floreale. Entrarono così nello arredo urbano il ferro battuto e la ghisa, lavorati con motivi che andavano dall'arabesco al vegetale, allo zoomorfo; la maiolica colorata vivacemente con disegni e decori a rilievo di tipo naturalistico; stucchi, vetri colorati e materiali lapidei non marmorei, quali vari tipi di arenarie (54).

Tra gli altri significativi progetti di servizi pubblici ideati dal Caselli devono ancora essere ricordati il ponte sul Carrione alla Lugnola, un edificio scolastico per le borgate (del 1885, non realizzato)(55) e il Cimitero Monumentale di Marcognano con relativo viale alberato di accesso (1885 - realizzato poi in altro modo)(56), che avrebbero dotato la città delle strutture più aggiornate, in linea con il generale impegno di progresso nazionale.

Alla metà degli anni '90 l'espansione di Carrara poteva considerarsi sostanzialmente conclusa, essendo gli interventi successivi soltanto di qualificazione o di completamento edilizio (57).

Tuttavia, anche se la configurazione morfologica e funzionale era ormai definita, il Caselli in una "Nota intorno allo studio per un nuovo Regolamento Edilizio" (58) ancora si preoccupava di suggerire all'amministrazione di adottare in futuro delle norme fisse per disciplinare e migliorare l'edilizia, soprattutto per ciò che riguardava gli allineamenti stradali, la struttura interna delle abitazioni, la collocazione dei servizi igienici e delle tubature di scarico, la necessità di espropri.

"Per la tenace affezione del proprio sito, per la suddivisione grandissima della proprietà, per la configurazione del terreno, la mancanza per tanti anni di un piano di allineamento, le case sono venute su come le piante selvatiche, cioè le une addossate alle altre con molte irregolarità ed eccezionali svantaggi, senza

allineamento delle fronti, senza circolazione di aria e di luce, oppure, se isolate nei terreni circostanti alla Città, ora diventati fabbricativi, non hanno le proporzioni necessarie per diventare case mediocri al lorché saranno comprese nell'ambito della Città . . . Basterebbe poter disciplinare l'edilizia migliorandola gradatamente, lasciandone però gran parte del compito agli stessi privati, fra cui non è difficile veder sorgere uno spirito di emulazione da cui potrà profittare l'estetica pubblica e la comodità privata." (59)

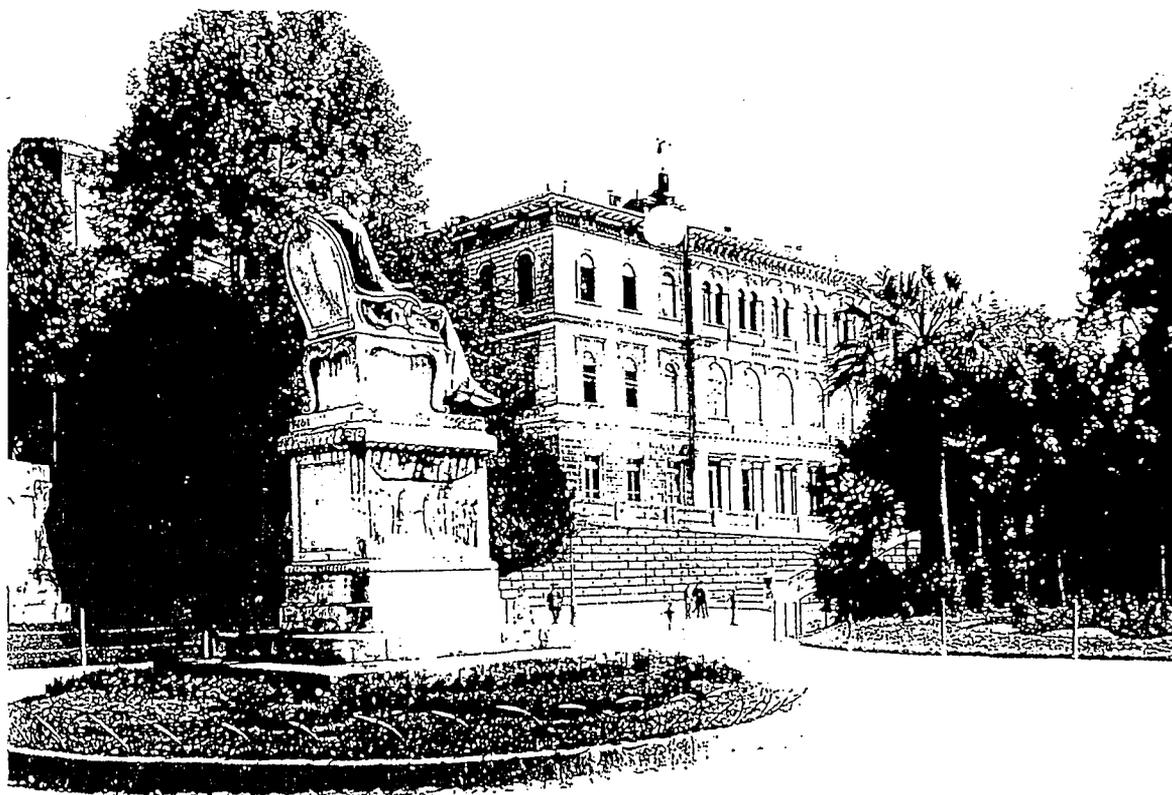
La fine dell'Ottocento fu anche il periodo in cui con maggiore sistematicità si iniziò ad "abbellire" la città e a usare il verde come elemento decorativo degli spazi urbani.

" Nel 1897 fu alberata e sistemata con aiuole la Piazza d'Armi e nello stesso anno fu realizzata la doppia alberatura di Piazza Farini (60)

Negli spazi pubblici vennero pure collocati alcuni monumenti marmorei dedicati a personaggi della storia

Monumento a Pellegrino Rossi,
Piazza d'Armi

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare,
Firenze, Alinari, 1990, p.28



locale o nazionale, quali simboli che maggiormente assolvevano la funzione civile di celebrazione del sentimento nazionale e risorgimentale: Pellegrino Rossi (costituzionalista, insegnante universitario, primo ministro dello Stato Pontificio) - copia in grandita da un originale dello scultore neoclassico carrarese Pietro Tenerani, posta nella Piazza d'Armi -; Giuseppe Garibaldi a fianco del Teatro Animosi; Giuseppe Mazzini in Piazza Accademia.

Un significativo cambiamento si era nel frattempo verificato nell'espansione urbana, caratterizzata dalla densificazione del tessuto e dalla diffusione di "palazzine" residenziali, che spesso non avevano più il laboratorio a piano terra e si erano invece arricchite di una scala a doppia rampa e un "poggiolo" in marmo al primo piano (61).

NOTE :

TRASFORMAZIONI ECONOMICHE, SOCIALI, POLITICHE E URBANISTICHE DELLA CITTA' DALL'UNITA' D'ITALIA ALLA FINE DEL XIX SECOLO

- (1) Italo Insolera, L'urbanistica, in Storia d'Italia, Torino, Einaudi, 1973, Vol.V, p.435
- (2) Frullone a ruota orizzontale, usato per la prima volta dalla ditta francese Henraux e dalla locale Borrini; telaio multilama a trave oscillante e ruota mossa dall'acqua; primo esperimento di seghe a diamante incastonato del 1869.
E. Dolci, Carrara .., op.cit., p.279
- (3) Prima di allora i blocchi venivano collocati sulle navi o attraverso il laborioso uso di piccole barche che, caricate per mezzo dell "bighe", servivano a trasportare i marmi dalla spiaggia alla nave ancora ta al largo, oppure tirando a secco la nave stessa che veniva rimessa poi in mare a caricamento avvenu to.
P. Giorgieri, Itinerari apuani .., op.cit., pp.128,130
- Walton si rese conto che con la realizzazione di un pontile caricatore si assicurava non solamente la na vigazione di piccolo cabotaggio per i porti di Livorno e Genova, ma anche l'attracco di velieri che avrebbero portato i carichi direttamente nei porti spagnoli, por toghesi, inglesi, ecc. L'opera, approvata nel 1851 dal Ministero dell'Interno del Ducato di Modena, fu ultima ta nel 1855, ma entrò in attività assai prima di esse

re terminata completamente.

A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il Porto, op.cit., p.90

(5) P. Giorgieri, Itinerari apuani, op.cit., pp.130,132

(6) E. Dolci, Carrara, op.cit., p.279

(7) Ibidem, p.281

(8) Scrive il dottor Carlo Branchini, protomedico dello stato nel 1854: "Il getto degli escrementi e delle immondizie viene fatto sotto le finestre delle case, tanto dei poveri che della maggior parte dei ricchi, poche essendo le abitazioni di questi che abbiano latrine."

Lanmarco Laquidara, Per una storia della sanità nello Ottocento Preunitario Apuano, Massa, SEA, 1990, p.18

(9) Archivio di Stato di Massa, Lavori Pubblici, busta 159, serie II

(10) Progetti per il ponte di Groppoli, Ibidem

(11) P. Giorgieri, Itinerari apuani, op.cit., p.140

Sugli ingg. C. Lazzoni (autore di "Carrara e le sue ville") e F. Lucchini non è stato possibile reperire ulteriori informazioni

(12) Giuseppe Turchi e Telesforo Simonetti, Pianta di Regolamento e Ampliamento della Città di Carrara - Relazione, Archivio di Stato di Massa, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

Non è stato possibile reperire ulteriori informazioni circa gli ingg. G. Turchi e T. Simonetti.

(13) Ibidem

(14) P. Giorgieri, Itinerari apuani, op.cit., p.142

(15) Principali laboratori costruiti tra il 1850 e il 1875 nelle vicinanze del percorso della ferrovia marmifera:

Laboratori di Architettura e Ornato:

Prof. Bonanni Vincenzo, Stradone di S. Francesco

Garibaldi Giuseppe, Stradone di S. Francesco

Caniparoli Antonio, S. Martino

Barnabò Cipollini, S. Martino

Laboratori di scultura:

Prof. Pelliccia Ferdinando, Stradone di S. Francesco

Prof. Biggi Alessandro, Stradone di S. Francesco

Prof. Malatesta Girolamo, Stradone di S. Francesco

Prof. Nicoli Carlo, Piazza S. Francesco

Prof. Franchi Pietro, Via Cavour

Prof. Lazzerini Giuseppe, Via Cavour

Fontana Aristide, S. Martino

Altri laboratori attestati dal Lazzoni nel 1880 a completamento dei su citati, per un totale di diciannove, sono: Bardi alla Porta del Bozzo, Casoni-Tacca alla Lugnola, Mezzani Enrico e Knoble Franck in Via Garibaldi per il primo gruppo; Prof. Berettari Giuseppe in Via Garibaldi, Prof. Carusi Demetrio, Prof. Lazzerini Pietro e Prof. Vaccà Alcimedonte in Corso Vittorio Emanuele per il secondo.

C. Lazzoni, Carrara .., op.cit., pp.202-216

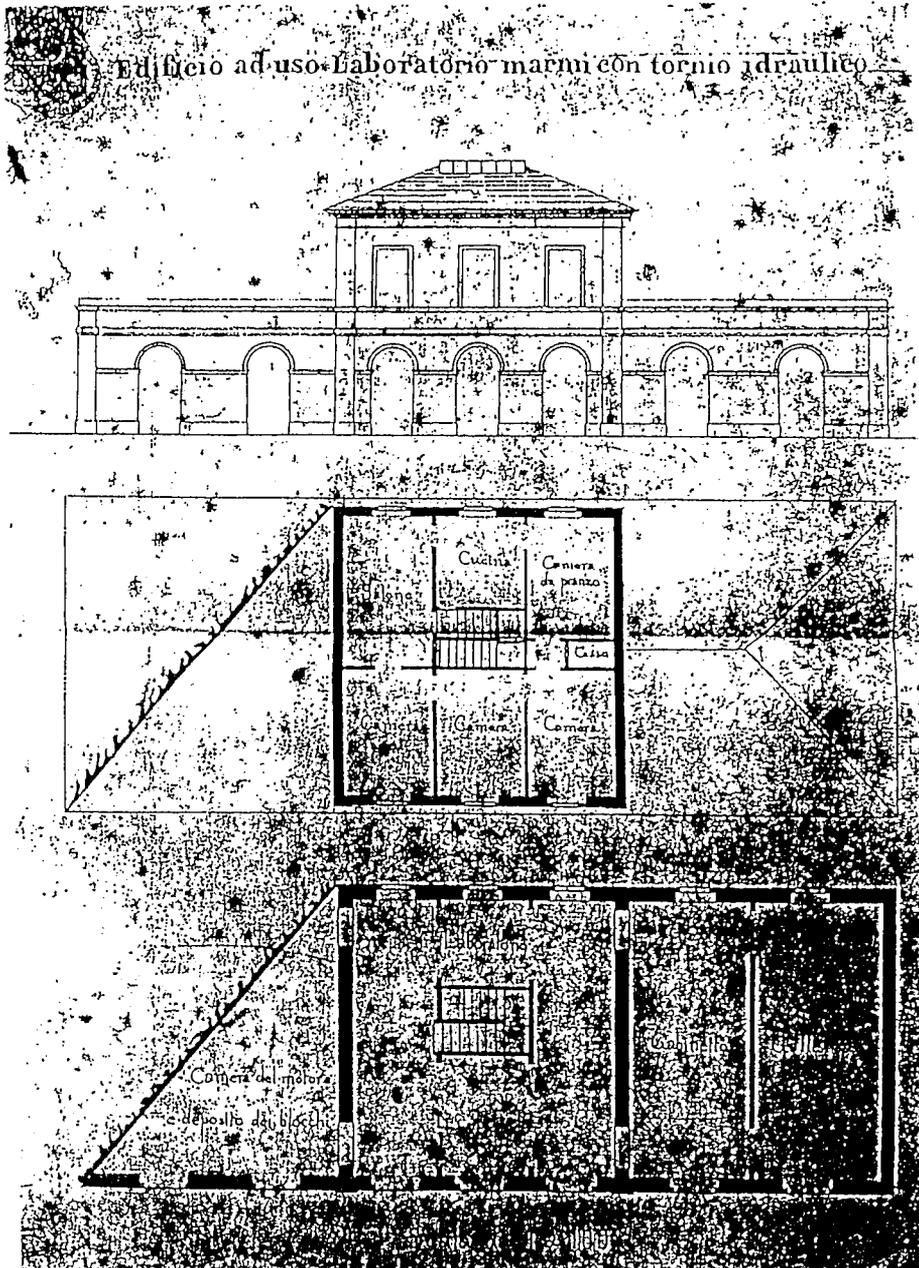
(16) Il nuovo tessuto urbano amalgamava anche quei nuclei abitativi che avevano formato fino a qualche decennio antecedente il 1860 le vicinanze di pianura. (Levatella, Puccinetta, Groppoli, ecc.)

(17) G. Turchi e T. Simonetti, Piano di Regolamento ...
op.cit.

(18) Ibidem

(19) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.134

Per la "CASA-LABORATORIO" v. inserto p.
dopo nota (61)



P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.135

(20) Ibidem, p.140

(21) Il nuovo ospedale civico fu realizzato per iniziativa del conte Ferdinando Monzoni, che elargì nel 1871 nel suo testamento una cospicua somma indirizzata alla creazione di un'opera così importante per la città. La costruzione fu iniziata nel 1874, fu portata a termine ed inaugurata nel luglio 1876. In tale occasione vi fu traslata, dal vecchio e inadeguato ospedale dei SS. Giacomo e Cristoforo sulla Via Carriona, la lastra di marmo con iscrizione trecentesca tuttora visibile nell'atrio.

E. Dolci, Carrara .., op.cit., p.284

(22) Lo sviluppo ottocentesco di Carrara città riguardò solo la borghesia medio alta dei cosiddetti "Baronetti del marmo" e quindi l'intero nuovo abitato fu caratterizzato da edifici di notevole costo e pregio architettonico. Molti sono menzionati da Carlo Lazzoni nel 1880:

Palazzo Bonati, Via Cavour - Arch. Giuseppe Perugi, 1880

Palazzo F.lli Bienaimé, Stradone di S. Francesco - Arch. Enrico Andreotti, 1872

Palazzina Triscornia, Groppoli, - Ing. Carlo Pelliccia, 1874

Palazzina Lazzoni Giuseppe, Corso Vittorio Emanuele - Arch. Giovanni Ugolini, 1875

C. Lazzoni, Carrara .., op.cit., pp.54-224

(23) "Il Comune aveva dunque l'obbligo .. di provvedere al benessere collettivo .. sotto la norma .. di ri

spettivi rapporti che esigono le condizioni della civiltà e quelle della pubblica igiene."

G. Turchi e T. Simonetti, Piano di Regolamento .. - Relazione, op.cit.

(24) Pier Luigi Bessi, Case popolari, Massa, SEA, 1990, p.11

(25) Vedi per esempio:

Pretura, Piazza del Duomo

Archivio Notarile, Piazza del Duomo

Ufficio del Registro, attiguo alla Reale Accademia di Belle Arti

Ufficio del Dazio Consumo, ibidem

Catasto, ibidem

Camera di Commercio ed Arti, Via Rossi

Posta delle Lettere, Via Alberica

Telegrafo, Via del Plebiscito

Cassa di Risparmio, Via Alberica

Banca Nazionale Succursale, Piazza del Teatro Animosi

Banca di Sconto di Carrara, Piazza Alberica

Banca Mutua Artigiana e Cassa Popolare di Risparmio, Via Lunense

Società di Mutuo Soccorso degli Artigiani della Città e Ville di Carrara, Via dell'Arancio

Società di Assicurazioni:

Agricole contro l'incendio, Piazza del Duomo

Riparatrice contro le malattie, ibidem

Italiana sulla vita, Via Garibaldi

La Fondiaria, S. Martino

Il Mondo, Piazza del Duomo

La Nation, Vicolo del Duomo

Residenza del Console degli Stati Uniti, Via Cavour
 Residenza dei ViceConsoli di Spagna, Via Garibaldi
 Residenza dei ViceConsoli della Repubblica Argentina,
 Corso Vittorio Emanuele
 Scuola Comunale di Musica, presso la Chiesa delle Grazie
 Scuola Tecnica Ginnasiale, ex-convento dei Francescani
 55 Scuole Comunali Elementari, città e ville
 Collegio Conyitto femminile, Piazza Rossi
 Scuola Industriale e Professionale per il taglio e la
 lavorazione dei marmi, Piazza del Teatro Animosi
 Biblioteca circolante, Piazza Alberica
 Teatro Animosi, Piazza del Teatro Animosi
 Casino Civico, ibidem
 Casino Artistico, Via Alberica
 Grand Hôtel Restaurant de la Poste, Via Alberica
 Albergo Nazionale, Via Lunense
 Caffé delle Logge, Piazza Alberica
 Caffé Elvetico, ibidem
 Caffé del Teatro, Teatro Animosi
 Confettieri e Liquoristi - Piazza Alberica, Via Alberi
 ca, Via S. Maria, Via Rossi, Piazza del Duomo, Via Ghi
 bellina, Via dell'Arancio
 Negozi diversi:- Piazza Alberica, Via Alberica, Piazza
 Accademia, Via Garibaldi, Via S. Maria, Piazza Duomo,
 Via Nuova, Via Ghibellina, Piazza delle Erbe, Via Lu
 nense, Corso Vittorio Emanuele
 Dalla localizzazione dei vari istituti amministrativi,
 commerciali e sociali, delle sedi culturali e ricreati
 ve, e degli esercizi commerciali in genere, risulta
 evidente come tutte le principali attività fossero,

al periodo, ancora concentrate nel nucleo antico di Carrara, con qualche inizio di espansione lungo la Via Cavour e nella zona di recente valorizzazione urbanistica intorno al Teatro Animosi.

C. Lazzone, Carrara, op. cit., pp. 16-28

(26) Archivio Comunale di Carrara, Ufficio Statistica e Censimento

(27) Relazione della Commissione Consiliare sul Piano Regolatore e di Ampliamento della Città dell'Ing. Leandro Caselli, Archivio di Stato di Massa, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

(28) Gli anni compresi tra il 1880 e la fine del secolo sono quelli dell'amministrazione comunale diretta dal sindaco liberale Agostino Marchetti e scorsero in un clima politico generale e locale particolarmente agitato.

Come è noto le elezioni del 1876 sancirono nel governo nazionale la sconfitta della "Destra Storica" di origine cavouriana e lo stabile insediamento al governo della Sinistra, erede del risorgimentale Partito di Azione, capeggiata da Agostino Depretis.

Mentre il Depretis iniziò quel nuovo sistema di governo basato su episodici accordi tra governo e singole parti dell'opposizione .. che riceverà il nome di "trasformismo", nel paese si accentuò una progressiva differenziazione di alcune formazioni politiche della sinistra borghese, poi denominate "estrema sinistra": il Partito Repubblicano, il Partito Radicale e nel 1892 il Partito Socialista Italiano. Nello stesso

stesso periodo a Carrara si va formando anche un movimento anarchico che prende subito una precisa connotazione oltranzista . . .

L'amministrazione comunale carrarese .. aveva con-
tato sino al 1877 su di una maggioranza monarchi-
co-conservatrice, ma in quell'anno anche a Carrara
si ebbe una svolta con la vittoria delle forze di
opposizione di ispirazione repubblicana e sociali-
sta, cui diedero appoggio i cattolici.

Con le elezioni dell' '82 però si ritornò a una
amministrazione conservatrice con l'avvocato Ago-
stino Marchetti.

Se (con questa amministrazione) lo spazio urbano
si dilatò enormemente e con una fondamentale razio-
nalità di impostazione ancor oggi riscontrabile, si
accentuò ulteriormente la separazione tra la "città
dei ricchi" e quella "dei poveri", ai quali rimase
il centro storico sempre più cadente e trascurato.
E. Dolci, Carrara ..., op.cit., pp.282-284

(29) P. Giorgieri, Itinerari apuani ..., op.cit., p.148

(30) Leandro Caselli, Progetto per un nuovo Piano Rego-
latore e di Ampliamento per la Città di Carrara -
Relazione, Archivio di Stato di Massa, Pratiche
Speciali, busta 675, serie II

Leandro Caselli, nato nel 1854 a Fubine (Alessan-
dria), si laureò nel 1877 presso la Scuola degli
Ingegneri di Torino con una tesi su Alessandro An-
tonelli.

L'applicazione alle arti del disegno e delle fabbri-
che civili, sull'esempio del fratello maggiore Cre

scentino Caselli e dell'Antonelli, di cui frequenta va lo studio, gli valsero un posto di assistente di geometria pratica e architettura presso la Scuola di Applicazione degli Ingegneri di Roma.

Nel 1880 si trasferì a Biella con l'incarico di direttore tecnico delle industrie di Quintino Sella.

Dopo la morte dello statista e la partecipazione a un concorso pubblico nel 1884 assunse la direzione dello Ufficio Tecnico del Municipio della città di Carrara, in qualità di ingegnere capo.

La sua attività iniziò con la riforma delle condutture dell'acqua potabile e con le fognature della città, trovate allo stato rudimentale.

Dopo il progetto di un nuovo piano regolatore, sviluppò l'edilizia pubblica e privata.

Alla prima Esposizione Italiana di Architettura di Torino nel 1890, con riproduzioni di monumenti antichi e delle nuove opere realizzate in Carrara, ottenne due premi e il consenso di Camillo Boito.

Lasciò successivamente l'incarico di Carrara per assumere quello, ben più importante di ingegnere del Comune di Messina, dove morì nel 1907.

Daniele Marzocchi, La Carrara di Leandro Caselli, in "Tesi per la Città", Comune di Carrara, SEA, 1989, p.10,11

(31) L. Caselli, Progetto ..., op.cit.

(32) Ibidem

(33) Ibidem

(34) Ibidem

- (35) Ibidem
- (36) Ibidem
- (37) Ibidem
- (38) Ibidem
- (39) P. Giorgieri, Itinerari apuani..., op.cit., p.150
- (40) Il solo allargamento realizzato sarà quello della Piazza delle Erbe con l'apertura della Via del Mercato - primo sventramento ottocentesco nella città antica.
Ibidem, p.138.
- (41) L. Caselli, Progetto ..., op.cit.
- (42) Amerigo Restucci, Città e architetture nell'Ottocento, in "Storia dell'arte italiana", Torino, Einaudi, 1982, p.788
- (43) Ibidem, pp.773,789
- (44) L. Caselli, Progetto ..., op.cit.
- (45) v. nota (28)
- (46) Relazione della Commissione Consiliare ..., op.cit.
- (47) Ibidem
- (48) L. Caselli, Nota sulle modificazioni introdotte nel Progetto del Piano Regolatore colle deliberazioni Consiglieri del 10 Settembre 1887 e 5 Luglio 1888, Archivio di Stato di Massa, Pratiche Speciali, busta 675, serie II
- (49) A. Restucci, Città e architetture ..., op.cit., p.741

- (50) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.148
- (51) La piazza, non prevista nei precedenti piani e realizzata tra il 1892-1895 sul luogo dell'antico cimitero fuori le mura, ha impianto regolare e una ampiezza due volte maggiore a quella di Piazza Alberica.
Ibidem, p.150
- (52) Ibidem, p.200
- (53) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.308
- (54) Ibidem, p.288
- (55) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.144
- (56) Ibidem, p.146
- (57) Ibidem, p.152
- (58) L. Caselli, Nota intorno allo studio per un nuovo Regolamento Edilizio, Archivio di Stato di Massa, Pratiche Speciali, busta 675, serie II
- (59) Ibidem
- (60) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.152
- (61) Ibidem, p.146

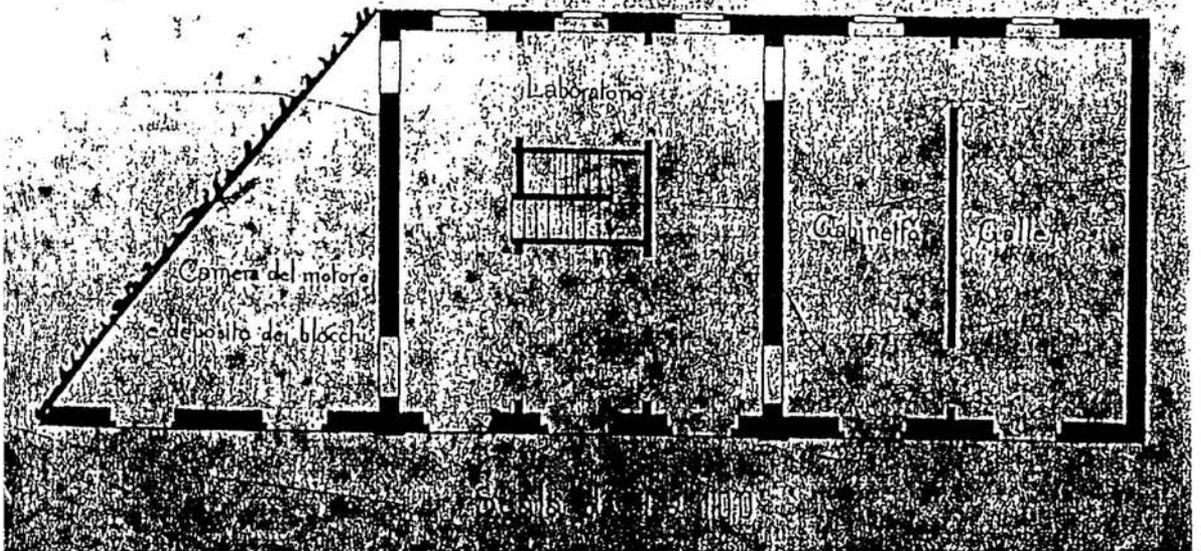
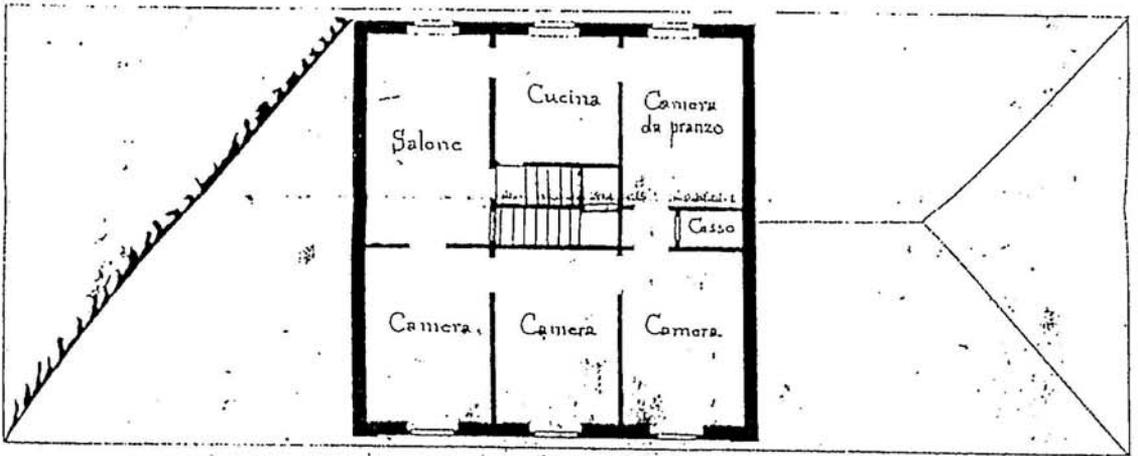
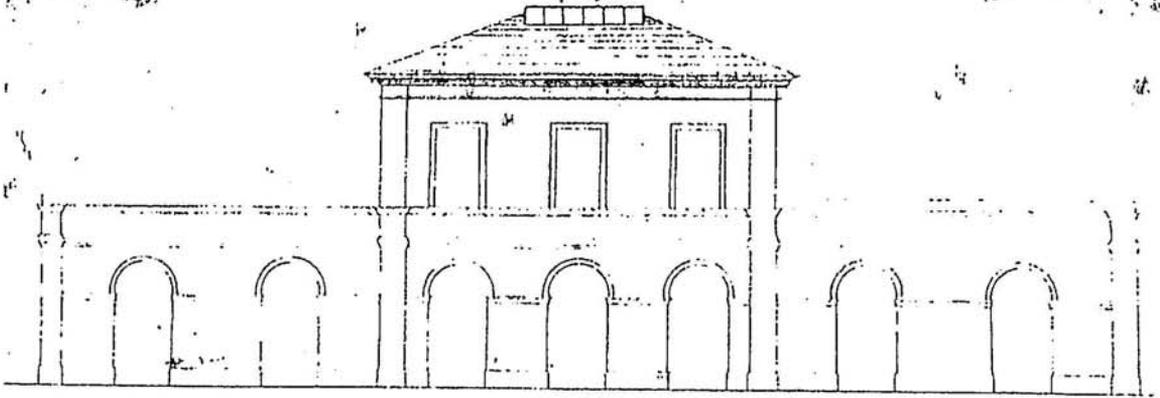
LA "CASA-LABORATORIO"

La tipologia edilizia prevalente in Carrara fino a circa il 1883-1885 ebbe carattere fortemente produttivo e si configurò in un particolare edificio, in cui il piano terra era destinato a studio, galleria e laboratorio, ed i piani superiori all'alloggio della famiglia.

Tali costruzioni, attestate in gran numero da Carlo Lazzoni nel 1880 nella sua guida "Carrara e le sue ville" (1*), avevano sempre annesso un piazzale di servizio, generalmente collocato sul retro, al quale si accedeva o da una strada laterale oppure dalle grandi aperture dei piani terra, che rendevano possibile l'entrata dei blocchi di marmo e che costituivano una caratteristica peculiare dei fronti stradali.

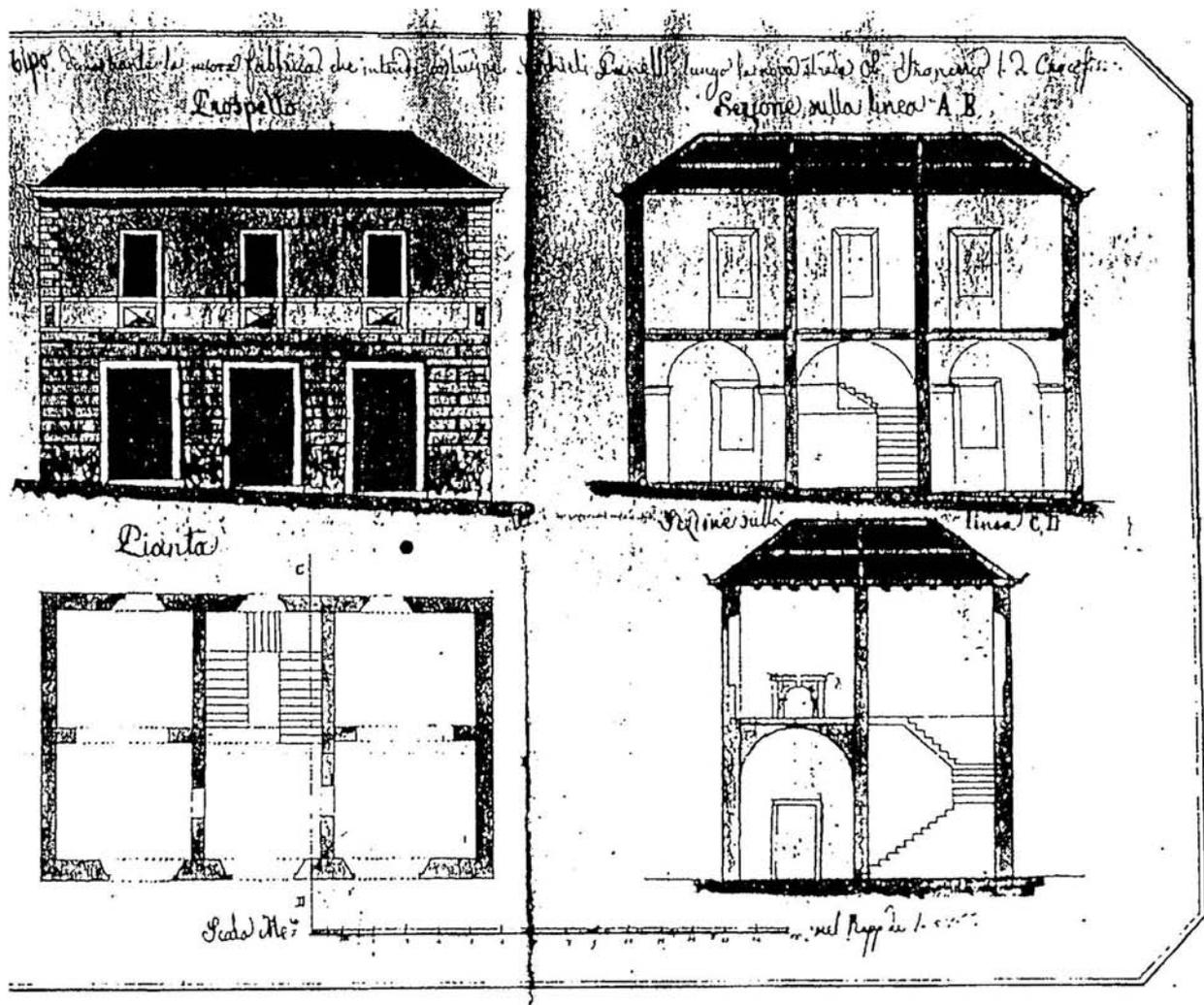
L'aumento dell'attività lavorativa, rendendo insufficiente lo spazio a piano terra, avrebbe poi generato in molti casi la formazione di un nuovo edificio affiancato all'esistente e ad un solo piano, esclusivamente adibito a laboratorio (2*).

Edificio ad uso Laboratorio marmi con tornio idraulico



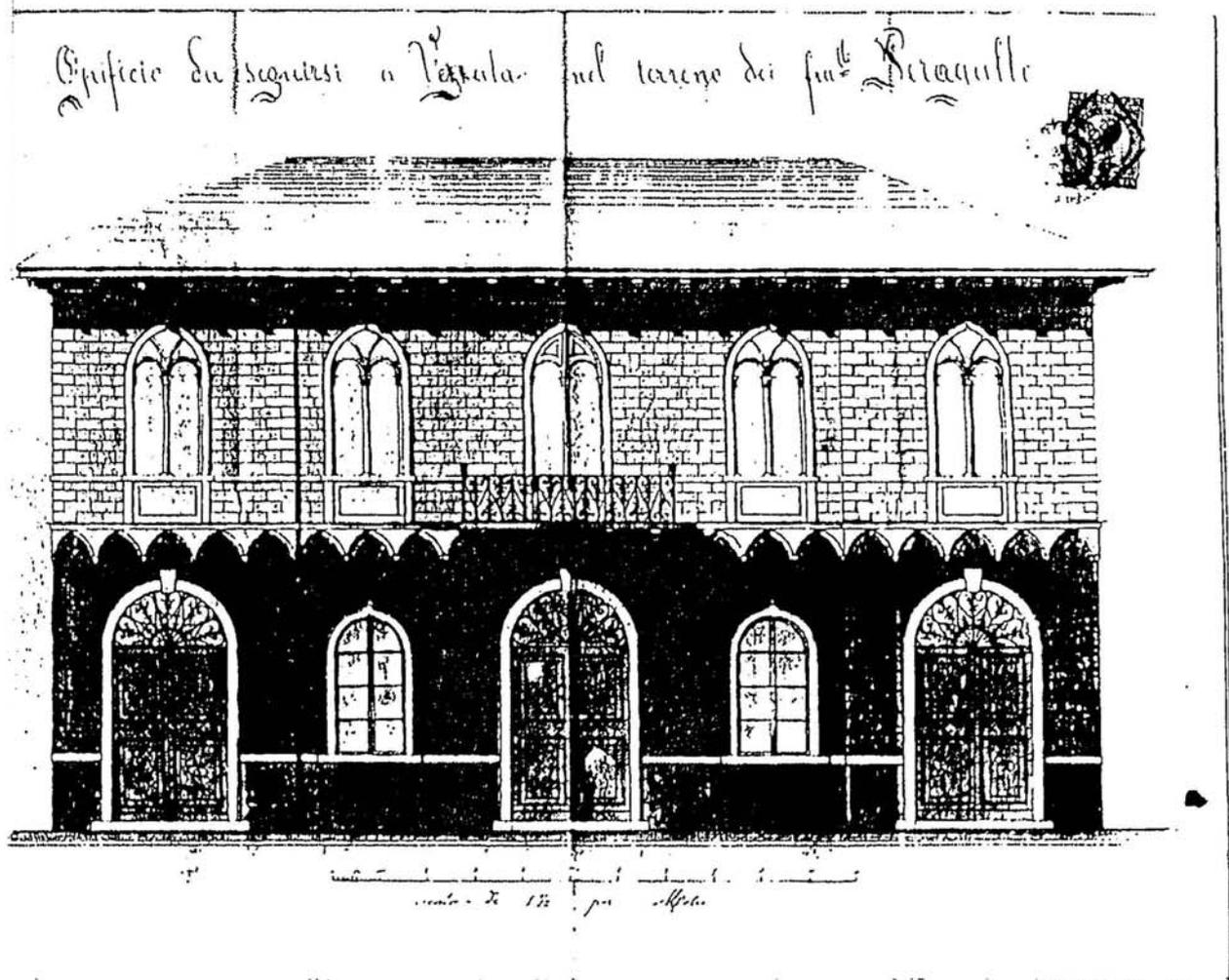
"Edificio ad uso laboratorio marmi con tornio idraulico"

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura moderna,
Firenze, Alinea, 1989, p.135



"Tipo dimostrante la nuova fabbrica che intende costruire
 Michieli Garelli lungo la nova strada San Francesco del
 Crocefisso"

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura moderna,
 Firenze, Alinea, 1989, p.134



"Opificio da eseguirsi a Vezzala nel terreno dei fra.lli Peragallo". Progetto 1883

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura moderna, Firenze, Alinea, 1989, p.136

Qui erano impiegati centinaia di artigiani, eredi degli antichi "lapidarii", "pulitores", "sculptores" dell'epoca romana, ma soprattutto, per ciò che riguarda la lavorazione dei marmi, di una nuova stirpe di scalpellini che si era venuta formando nel corso del '400 da un piccolo nucleo di Lombardi trapiantati nel carrarese, e poi da maestri fiorentini, pisani e genovesi che con le loro tecniche e le loro esigenze cominciarono ad attirare un numero crescente di giovani verso un tipo di lavoro fra i più difficili - quello della sbazzatura del marmo statuaria, che non ammetteva errori o negligenze.

Si formò così una maestranza che non solo collaborò con i grandi artisti all'esecuzione di importanti opere di scultura, ma fu anche capace di iniziare una produzione semi-industriale di oggetti di uso comune - colonnette, balaustre, capitelli, mortai, in aggiunta a quella usuale di lastre per rivestimenti di muri e pavimenti (3*).

Si deve all'Ars Marmoris - alla corporazione locale dei lavoratori del marmo e degli scalpellini, certa

mente già costituitasi verso la metà del secolo XV - il reclutamento e l'addestramento per una durata di circa dieci anni di giovani apprendisti, che dovevano essere in grado di compiere ogni specie di operazione - escavazione, sbazzatura, tagli più raffinati, trasporto del materiale ... - o che si dedicavano principalmente alla scultura e venivano quindi a costituire una manodopera qualificata di scarpellini, ornatisti e scultori (4*).

All'epoca di Alberico Cybo Malaspina molte erano le botteghe di città dove i proprietari e i lavoratori levigavano, finivano e cesellavano elementi della decorazione classica (piramidi, colonne, palle, figure ...), ma anche eseguivano importanti lavori monumentali per lontani clienti italiani, francesi e spagnoli in una epoca in cui l'arte italiana e il gusto per il marmo si diffondevano sempre più, (5*).

Indispensabile anzi sottolineare il ruolo della "bottega" - intesa come impresa a carattere familiare - sia nel processo di conservazione e diffusione di un particolare linguaggio artistico ("la bottega, più del

singolo, aveva uno stile" (6*), sia nella formazione di maestranze o di scultori che si imparentavano tra di loro (7*), fondevano le proprie esperienze o che, trasferendosi nelle capitali degli stati italiani, fungevano da intermediari della cultura figurativa nell'ambito carrarese.

Quanto sopra per evidenziare come già all'epoca, le botteghe locali non fossero rimaste ferme a un livello di semplice produzione artigianale o seriale, ma fossero invece caratterizzate da un'attività artistica tra le più alte in campo nazionale (8*).

Successivamente, se la creazione dell'Accademia di Belle Arti nel 1769 ad opera di Maria Teresa Cybo Malaspina fu determinante per la formazione di scultori, modellatori, ornatisti, copisti e lavoratori qualificati, ed anche per lo sviluppo dei rapporti tra il mondo produttivo e quello dell'artigianato locale, non è da sottovalutare l'impulso dato da Elisa Baciocchi nei due lustri del suo governo alla statuaria neoclassica europea proprio attraverso i laboratori carraresi.

"Paradoxalement, les ateliers carrarais l'emportent alors sur ceux de Florence, les artistes y étant à la fois plus nombreux, meilleurs et plus actifs." (9*)

L'Accademia di scultura, da lei trasferita nel Palazzo del Principe, fu riorganizzata e affiancata dal titolo più modesto di "Scuola speciale di scultura".

Compito dell'Accademia era infatti quello di formare scultori che operassero parallelamente agli artigiani-scalpellini dei laboratori aperti dalla Banca Elisiana, la quale già dal 1808 aveva inaugurato i suoi primi studi nelle chiese sconsacrate della Madonna del Carmine in Via Alberica e della Madonna delle Grazie alla Lugnola. (10*)

Durante l'Impero i laboratori carraresi fornirono un'enorme quantità di busti di Napoleone e dei napoleonidi su modelli di Canova, Bartolini, Bosio, Chaudet; di copie di statue antiche e moderne; di elementi decorativi di vario genere, il cui alto livello onorava gli specialisti carraresi, ormai abilissimi nel riprodurre e variare i modelli originali. (11*)

E' significativo che molti dei più importanti laboratori ottocenteschi risalgano al periodo elisiano - quelli ad esempio delle famiglie Lazzerini, Triscornia, Pelliccia, Fontana, Baratta, Marchetti . . .

Coordinati da Lorenzo Bartolini, designato direttore degli Stabilimenti di Scultura aperti dalla Banca Elisiana, i laboratori alternavano una produzione su imitazione dall'antico a quella dei busti dei napoleonidi, o ad opere di invenzione che venivano esposte nella Galleria dei Carraresi, sistemata nella chiesa del Carmine. (12*)

Ecco dunque il carattere di eccezionalità degli anni trascorsi sotto il governo dei principi Baciocchi, che seppero stimolare l'attività generale, creare le premesse per un lavoro intenso e proficuo, richiamare artisti di fama a Carrara - Chinard, Comolli, Dupaty, Tieck, Rauch, Thorwaldsen e Canova - che vi giungevano per lavorare personalmente, per acquistare blocchi o affidare l'esecuzione di opere ai laboratori di maggior prestigio. (13*)

Di tanti studi celebri che furono attivi nel secolo scorso, rimane nella città attuale, sulla Piazza XXVII Aprile (già S. Francesco), il solo laboratorio di scultura Nicoli, costruito nella seconda metà dell'Ottocento secondo la tipologia descritta, ma risalente come "bottega" all'ultimo decennio del secolo XVIII, vicino alla località "Cavallo" nella Carriona.

Attualmente lo studio, che ha conservato inalterate le caratteristiche architettoniche e funzionali della "casa-laboratorio", prosegue l'ultrasecolare tradizione, sia eseguendo opere di artisti contemporanei italiani e stranieri, sia ospitando giovani artisti che vengono a cimentarsi nella lavorazione artistica del marmo. (14*)



Esterno del laboratorio Nicoli,
Piazza S. Francesco

Luciana e Tiziano Mannoni, Il Marmo, materia e cultura,
Genova Sagep, 1978, p.215



Sbozzatori, scalpellini, ornatisti all'opera
nel laboratorio Nicoli

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.183

Laboratorio Nicoli, interno

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo, Sarzana,
Zappa, 1985, p.305





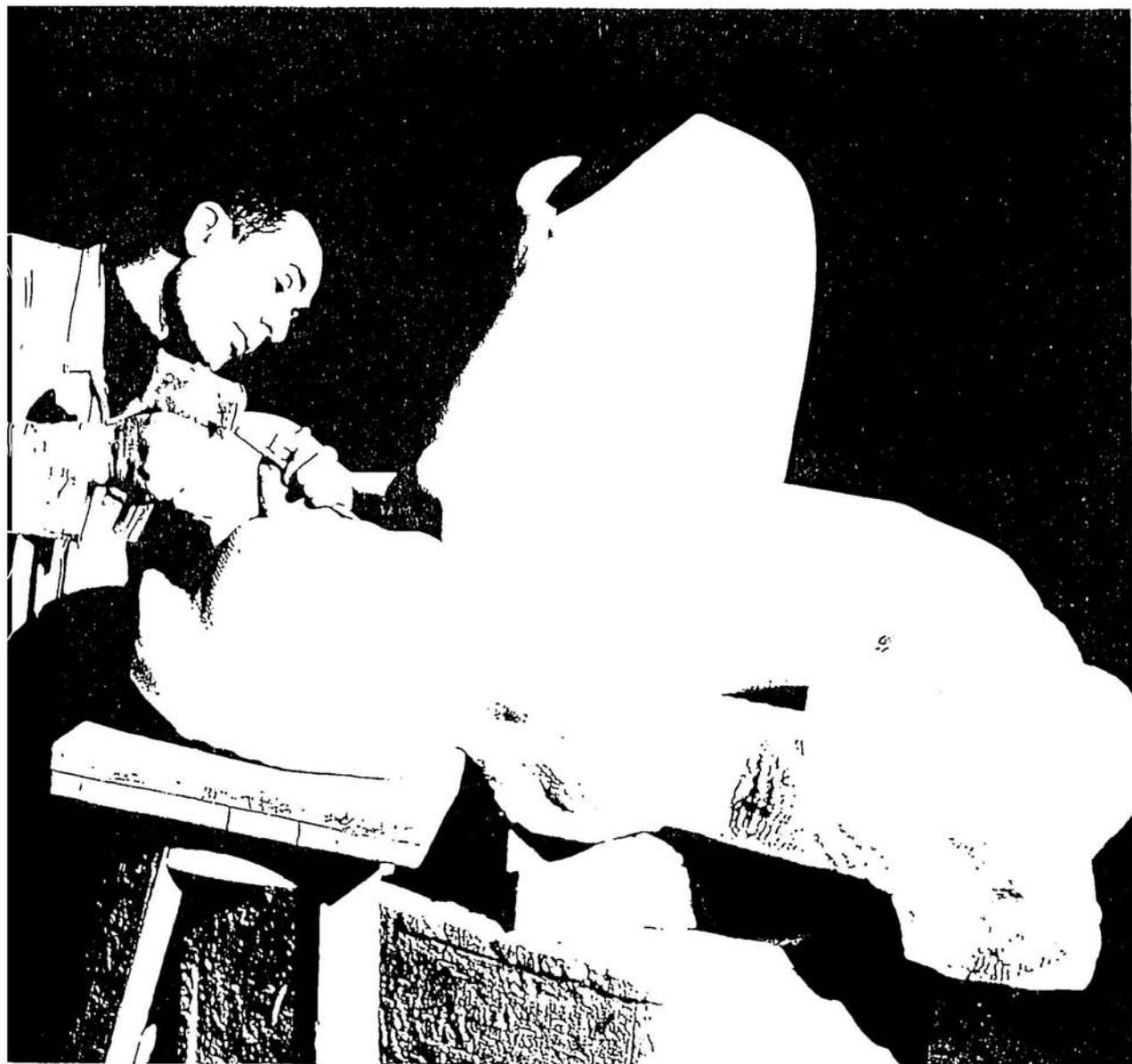
L'interno dello studio Nicoli

Antonio Bernieri, Carrara, Genova, Sagep, 1985, p.165



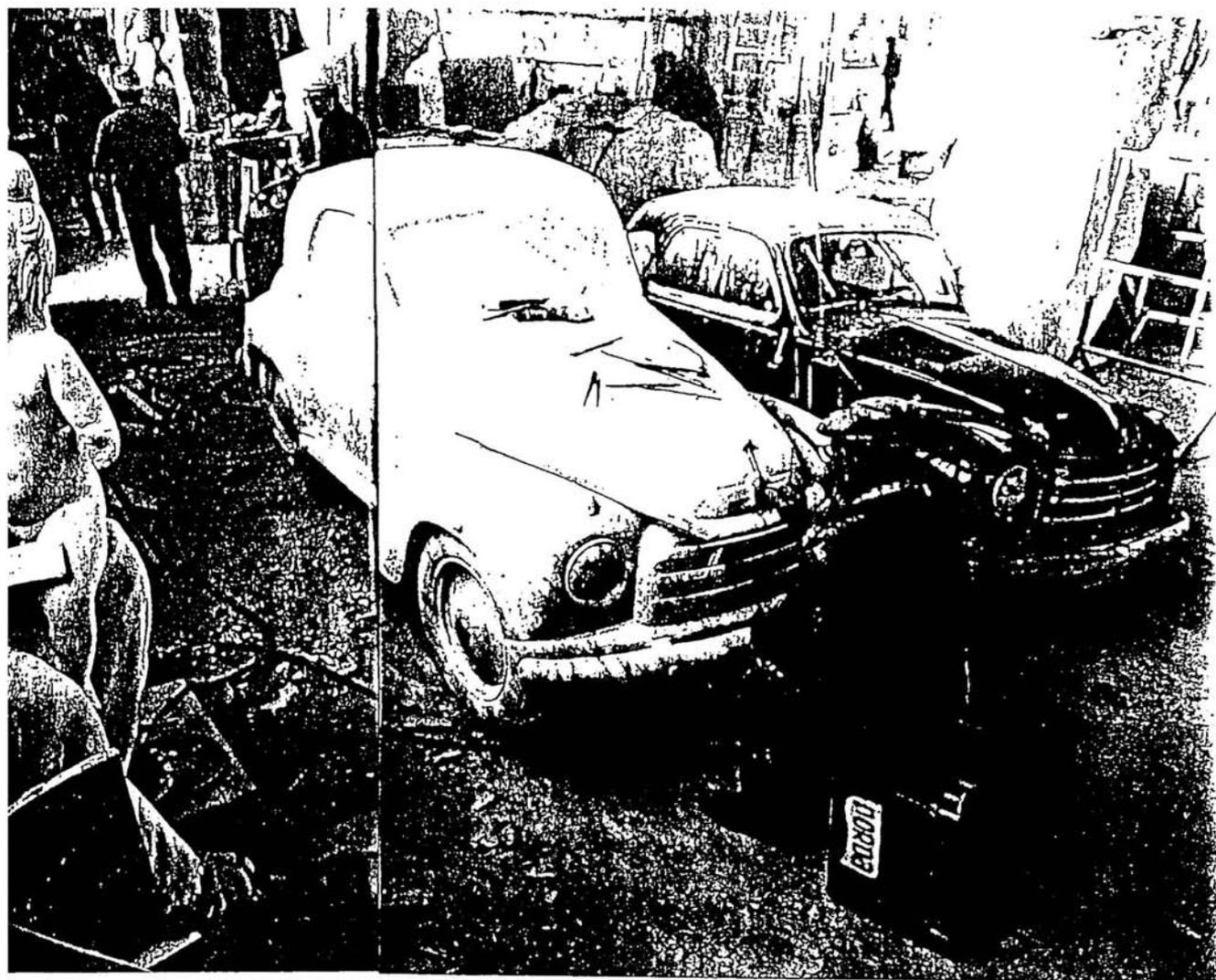
Arturo Martini al laboratorio Nicoli

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.205



Giuliano Vangi (1931-viv.) al laboratorio Nicoli

Harjo Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.203



A 1953 Fiat by Roland Baladi, carved at Nicoli's studio

National Geographic, Vol.162, No.1, July 1982, p.43



A thumb 16 feet high, weighing 25 metric tons,
by the modern French sculptor César - carved
at Carlo Nicoli's studio in Carrara

National Geographic, Vol.162, no.1, July 1982, p.45

NOTE * :

LA "CASA-LABORATORIO"

- (1*) C. Lazzoni, Carrara . . . , op.cit., p.72
- (2*) P. Giorgieri, Itinerari apuani . . . , op.cit., pp.134,135
- (3*) C. Klapisch-Zuber, Carrara . . . , op.cit., pp.146-149
- (4*) Ibidem, pp.167-184
- (5*) Ibidem, p.244
- (6*) C. Lattanzi, I Bergamini, op.cit., p.51
- (7*) Ibidem, pp.50-54
- (8*) Anche se la formazione di Pietro Tacca (Carrara 1577 - Firenze 1640) o Domenico Guidi (Torano, Carrara 1625 - Roma 1701) non fu carrarese, ma rispettivamente fiorentina e napoletana, essi provengono pure dalla patria del marmo e della sua cultura.
- (9*) Gérard Hubert, La sculpture dans l'Italie Napoléonienne, Paris, Boccard, 1964, p.327
- (10*) Ibidem, p.330
- (11*) Ibidem, p.381
- (12*) Renato Carozzi, La scultura, in "Scultura, Marmo, Lavoro", Milano, Vangelista, 1981, p.228
- (13*) Ibidem, p.230
- (14*) Album delle Apuane, La Nazione, 1991, p.156

I L P R I M O N O V E C E N T O

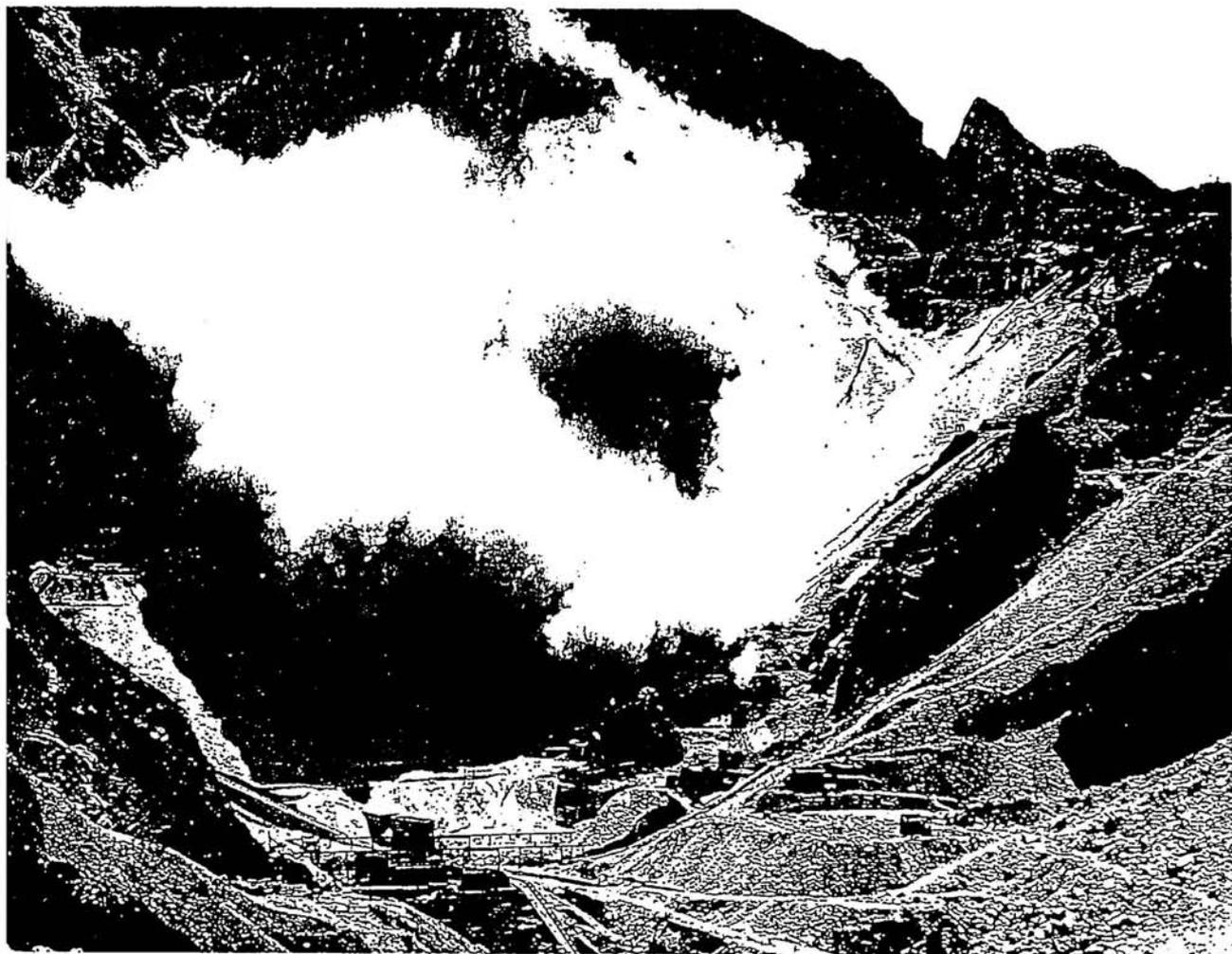
Crisi economica e sociale

Tra la fine del secolo e l'inizio del successivo l'intenso ciclo di espansione produttivo, destinato a durare fino al 1927, subì una battuta di arresto in seguito alla contrazione del mercato americano dopo la guerra di secessione e poi alla politica protezionistica adottata da vari stati europei.

I contraccolpi furono accusati dalle ditte carraresi minori che, incapaci di fronteggiare a lungo le difficoltà, furono costrette a vendere a qualsiasi prezzo o a chiudere le loro cave.

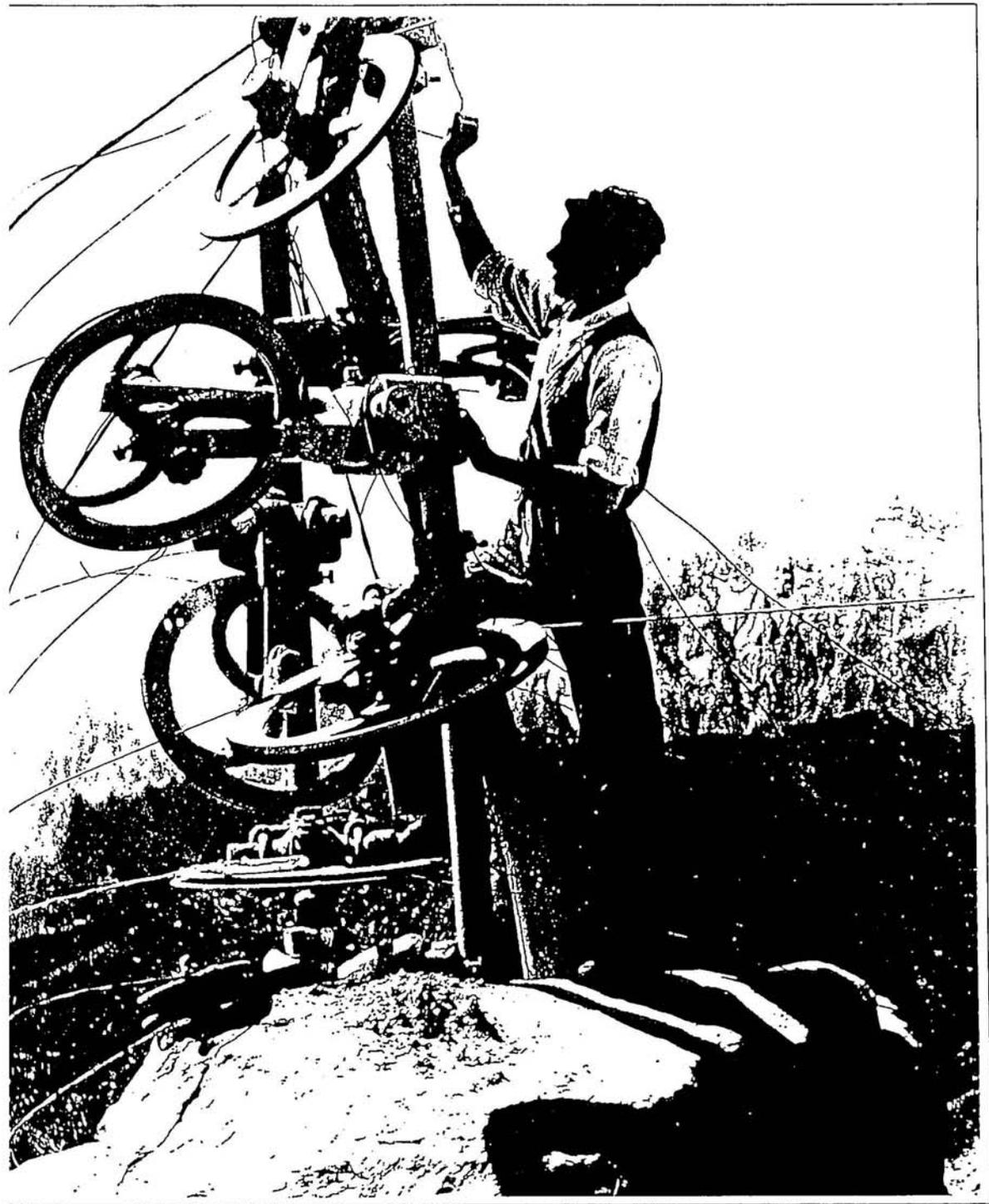
Gravi ripercussioni si ebbero anche sui livelli occupazionali, sui salari, sulle condizioni di lavoro e su quelle abitative della classe lavoratrice che nel 1894 esplose nei cosiddetti "moti della Lunigiana" o "moti anarchici" (1).

Con la riapertura del mercato statunitense durante i primi anni del Novecento, l'economia locale risorse tuttavia a un lungo periodo di progresso e sviluppo che



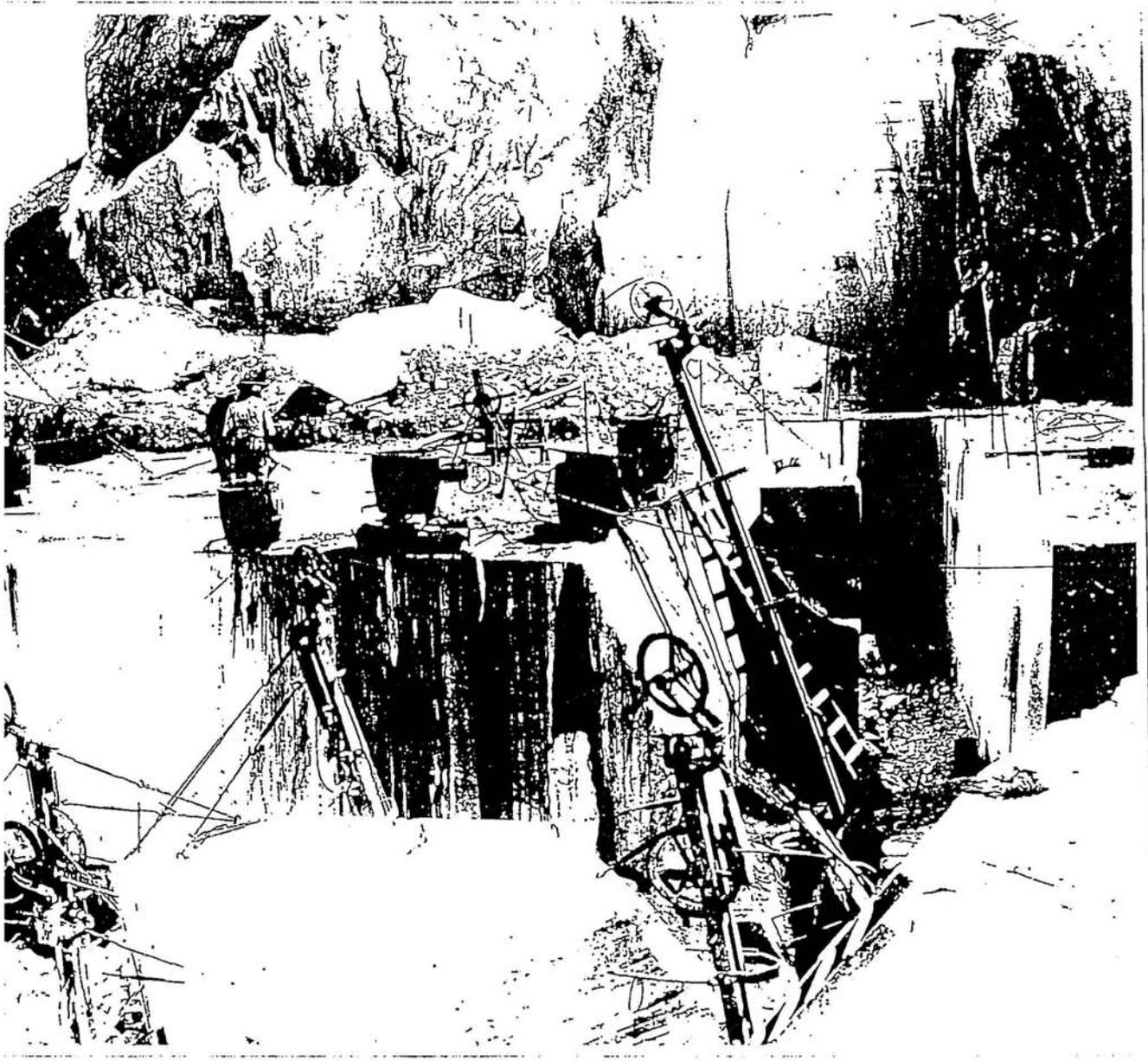
Scoppio di una mina

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare, Firenze,
Alinari, 1990, p.152



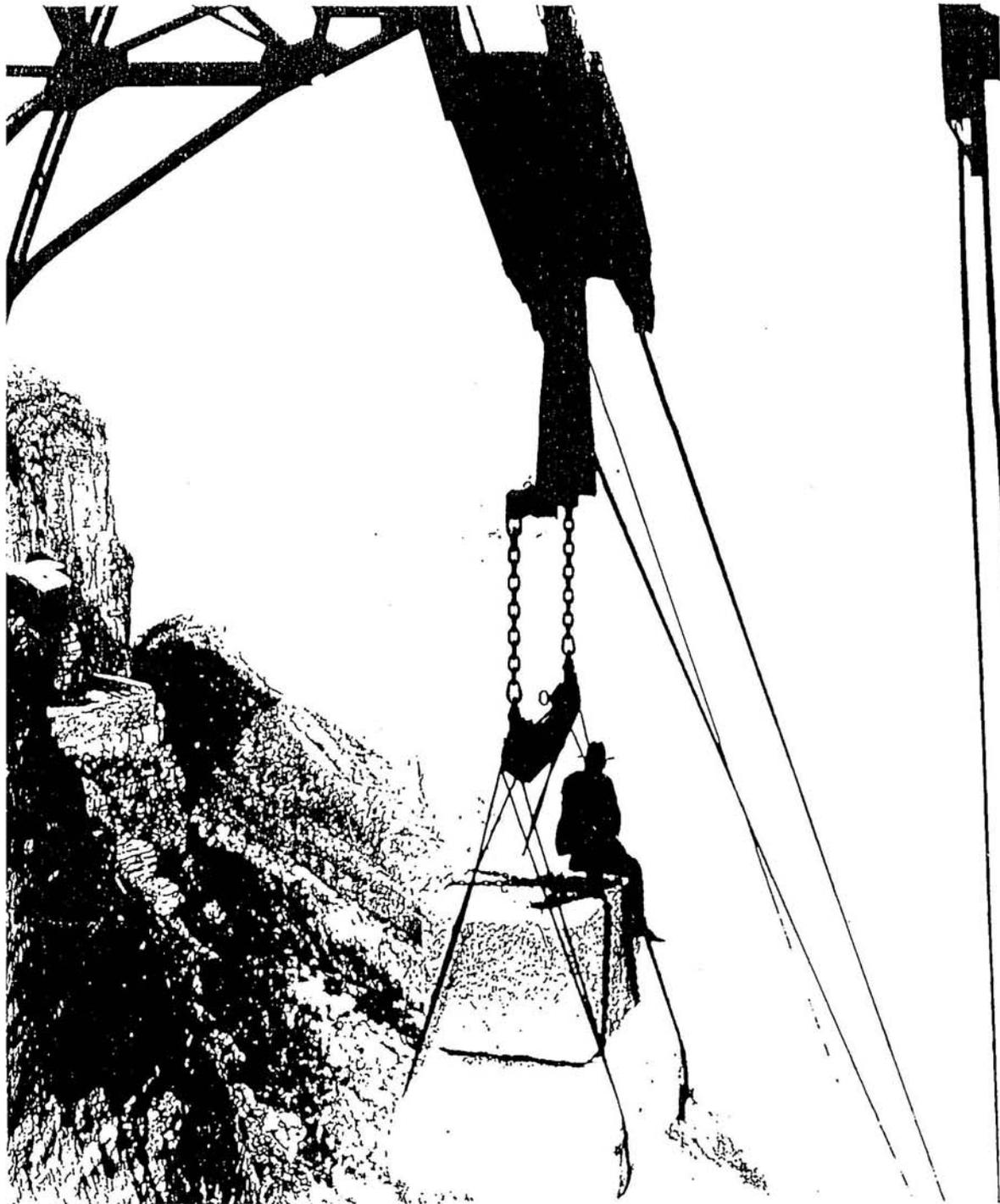
I "potò" sorreggono la trasmissione dei fili elicoidali

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.125



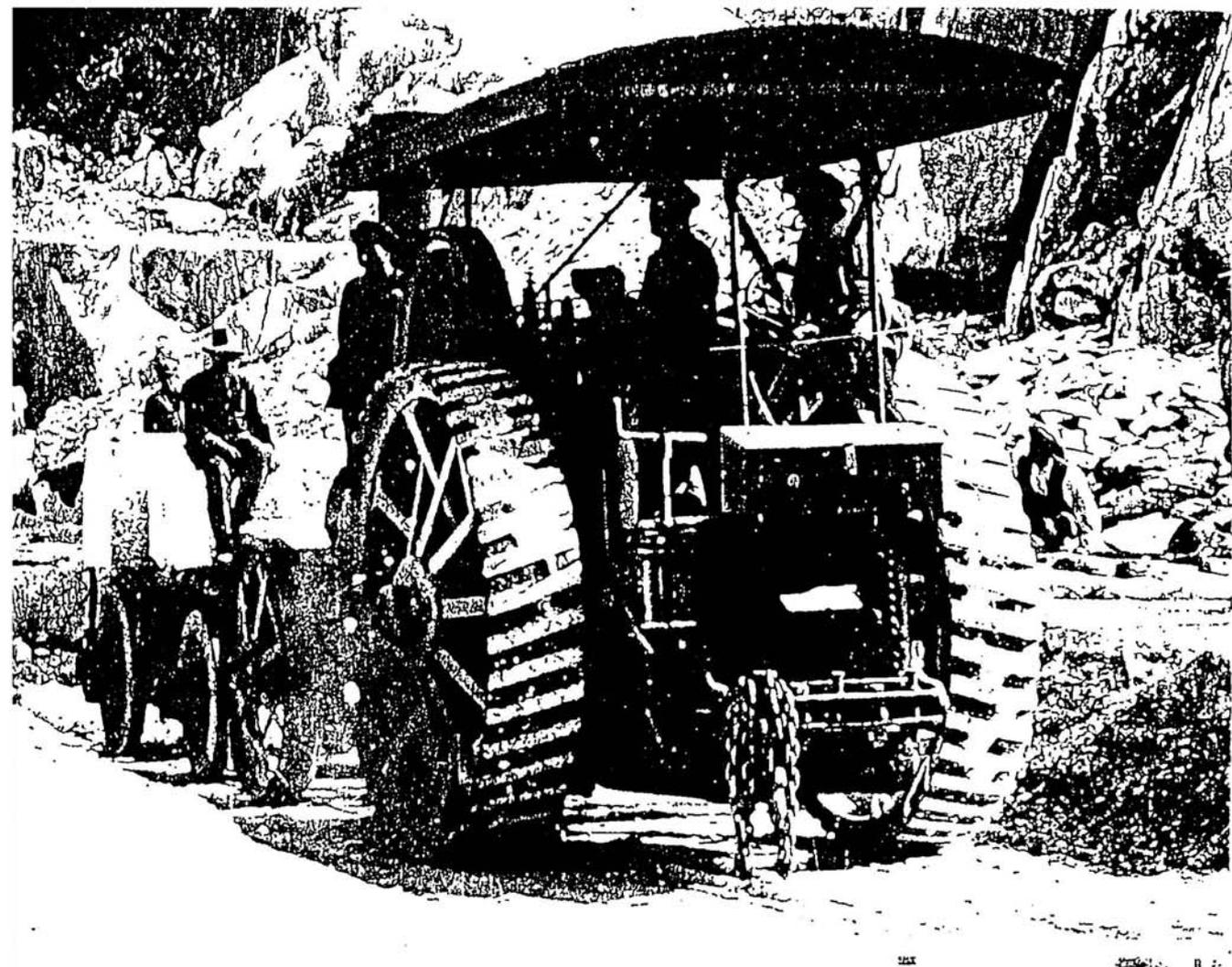
L'impianto di trasmissione di fili elicoidali

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.101



La "Funicolare del Balzone"

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.151



Una trattrice (la "ciabattona")

Il marmo ... ieri e oggi, Massa, SEA, 1985, p.96

verrà temporaneamente troncato allo scoppio della
Prima Guerra Mondiale.

Innovazioni tecniche e problemi strutturali

La grave crisi economica aveva avuto la funzione positiva di promuovere una razionalizzazione dei metodi e delle tecniche di produzione: l'uso del filo elicoidale (2), già presente nel 1889, della puleggia penetrante, delle teleferiche, delle trattrici (3), (così come più tardi la diffusione del processo di elettrificazione e l'uso generalizzato dei martelli pneumatici), determinarono un accelerato sviluppo nell'industria del marmo sia nel settore dell'escavazione che nell'apertura di nuove cave, nelle strutture tecnologiche e nello incremento della manodopera.

Di contro, vennero alla luce problemi di carattere organizzativo per ciò che riguardava la produzione e la gestione sociale.

Grave era il problema dei detriti che impacciavano

l'escavazione e tendevano a seppellire le cave più basse, le vie di trasporto e i piani caricatori.

Insufficiente si rivelò la ferrovia marmifera a trasportare tutto il marmo escavato, causando in tal modo ritardi nelle consegne.

Insufficienti gli stessi pontili della Marina rispetto all'incremento delle spedizioni e all'aumentato numero delle navi all'attracco. (4)

Problemi urbanistici -

Piano di Aggiornamento

Nello stesso periodo la storia urbanistica di Carrara, sempre più strettamente legata a quella sociale, economica e politica della città e del suo territorio, doveva affrontare problemi di analfabetismo, di sanità e di costruzione di case per i ceti meno abbienti (5).

Problemi più specificamente urbanistici erano costituiti dalla viabilità Carrara/stazione di Avenza/zone a mare; dalla necessità di dotare le attrezzature portuali di Marina di adeguata sistemazione; dall'edilizia scola

stica cittadina e soprattutto da quella, assai carente, delle frazioni a monte (6) in cui era già iniziato quel fenomeno di degrado che le accomunerà nella stessa sorte destinata al centro storico di Carrara.

Quest'ultimo, oltre a non avere ancora risolto il problema del suo risanamento, non era intanto più in grado di contenere la crescita demografica che si era verificata durante i primi anni del XX secolo,

Anni	CARRARA CITTA'	COMUNE DI CARRARA
	n. abitanti	n. abitanti (7)
1891	18.735	37.041
1901	21.104	42.095
1911	23.286	50.054

determinata dal proseguimento del periodo favorevole dell'economia marmifera (8).

Tale aumento aggravò le condizioni igieniche strutturali del centro antico della città, ma evidenziò anche il livello di saturazione raggiunto dal recente sviluppo del tessuto urbano.

Anche se per risolvere le diverse problematiche emergenti fu redatto nel 1908 un nuovo piano di aggiornamento,

l'elemento chiave che rappresenterà una svolta nello sviluppo edilizio e caratterizzerà la struttura urbana del territorio compreso tra la città e il mare fu il Viale XX Settembre, la cui realizzazione era già stata ritenuta indispensabile dal Caselli alla fine dell'Ottocento.

La variante del 1908, non dissimile negli intenti principali dal piano precedente, ripresentava come punto fondamentale da affrontare e superare il problema del decongestionamento del centro storico, in un momento in cui tale necessità sembrava più urgente e improcrastinabile a causa della forte crescita demografica: si trattava di estendere verso mare le attività legate al marmo, dato che queste ultime, occupando le aree perimetrali della città, ne impedivano lo sviluppo edilizio.

A tale scopo si sarebbero soppresse delle arterie esistenti a monte, creandone invece altre dirette verso le zone a mare, cioè verso la ferrovia marmifera e l'Aurelia (9). Ne sarebbe conseguito il rapido sviluppo dei

sobborghi di Fossola, Avenza e Marina che in breve tempo sarebbero diventati nuclei urbani, "sempreché al Viale, come ad arteria principale, sia coordinato un piano che disciplini e regoli la fabbricazione lungo la campagna." (10)

Il Viale XX Settembre

Un contributo notevole alla svolta decisiva dello sviluppo edilizio delle frazioni di pianura non fu tuttavia determinato dalla variante del 1908 (che neppure risolse d'altra parte la questione del centro storico), ma dalla costruzione del Viale XX Settembre che, iniziato nel 1906 e terminato nel 1915, consentì di collegare direttamente la città non solo ai nuclei abitativi della valle, ma anche alle spiagge di Marina di Carrara.

Il viale, che avrebbe mutato e caratterizzato in modo permanente la struttura e la morfologia del territorio, divenne immediatamente il simbolo e il segno di un periodo eccezionale nella storia di Carrara moderna.

Prima grande infrastruttura non finalizzata diret

tamente alla produzione e al trasporto dei marmi, il viale aveva lo scopo di risolvere i problemi funzionali della circolazione delle persone e delle merci, e di dare l'immagine di una città importante a chi da tutto il mondo vi giungeva a comperare marmi e trattare con una classe dirigente, desiderosa di mostrare la sua potenza economica (11).

Il progetto, portato in consiglio nella seduta del 15 gennaio 1904, essendo sindaco Carlo Alberto Sarteschi, era derivato dall'idea madre del collegamento della città al mare mediante una linea tramviaria (12).

Quando i concessionari (13) della tramvia già decisa, fecero presente che il percorso più conveniente, anziché la via per Avenza sarebbe stata una via tutta nuova e con caratteristiche proprie, l'idea del viale diventò progetto esecutivo (14).

Lungo 7 chilometri e interamente alberato su ambo i lati, con 5 metri di marciapiede per parte, il Viale XX Settembre aveva al centro della carreggiata un doppio binario per la tramvia elettrica, mentre la sezione stra

dale, eccezionalmente ampia, misurava circa 30 metri (15).

Proprio per le sue dimensioni e le sue connotazioni "urbane", questo viale diventò ben presto un punto di attrazione per l'edilizia privata e di riferimento per l'edilizia pubblica, ma soprattutto alterò quell'equilibrio storicamente determinatosi nella valle per circa due millenni, tra centri abitati e campagna circostante. La sua costruzione equivalse a un secondo grande piano regolatore, ma mentre il primo determinò le sorti del solo centro urbano, questo secondo intervento pianificò lo sviluppo dell'intero Comune, perché prospettò le potenzialità edilizie di tutta la Valle del Carrione (16).

Lungo il suo percorso, su un tessuto rurale preesistente, si cominciarono a localizzare i villini tipici dell'inizio del secolo - unicamente a destinazione residenziale - situati in un lotto di terra singolo e circondati da giardini anche sul fronte, che andarono a formare, specie nel tratto più prossimo alla città, un insieme sostanzialmente omogeneo (17).

Durante i primi decenni del secolo, tuttavia, all'edilizia residenziale si sovrapposero, senza una logica unitaria, altri e diversi interventi, quali edifici produttivi (segherie) e quartieri di edilizia economica e popolare, che avevano d'altronde già costituito una difficile problematica per le amministrazioni comunali negli ultimi anni del secolo precedente.

Le prime case popolari

La questione della casa, le generali condizioni di miseria, disoccupazione e degrado del nucleo storico avevano posto in sempre maggiore contrasto la Carrara nuova, rappresentativa della ricca classe imprenditoriale borghese, e i quartieri occupati dalle famiglie operaie, che disponevano in media di alloggi di uno o due vani, malsani, ristretti, privi di servizi igienici e di luce (18).

Fu così che dopo la drammatica rivolta operaia del 1894, per le iniziative congiunte del Comune e della classe imprenditoriale, si tentò di dare soluzione al

problema delle case operaie mediante una forma organizzativa istituzionale, che precedette di qualche anno l'intervento dello Stato.

Nel 1897 il sindaco Agostino Marchetti fece approvare la proposta di costruire un primo gruppo di abitazioni con la cessione gratuita di un terreno posto tra Via Mazzini e Via Roma. Una sola ditta concorse però con un progetto ritenuto non accettabile.

Nel 1901 il sindaco prof. Alessandro Biggi passò la questione al prof. Crescentino Caselli della Reale Accademia di Brera, che propose la costituzione di una società di gestione e la costruzione di 100 abitazioni di 5 vani ciascuna. Ma anche tale proposta fu accantonata per necessità di maggiori dettagli.

Proprio lo stesso sindaco di Carrara fu tuttavia chiamato nel marzo 1902 a partecipare alla costituzione del Comitato Comunale per le case operaie, promosso dall'on.le Ippolito Luzzati e operante a livello nazionale. Nel maggio successivo il sindaco carrarese dava vita al Comitato locale: veniva adottato il principio dell'am

mortamento assicurato, pagato dal Comune col rincaro sul pedaggio marmi e dagli operai con un canone di affitto non superiore a L. 4 per vano (19).

Per le costruende case popolari fu dapprima designato un terreno di Bienaimé in località Monterosso, che venne però successivamente destinato all'erezione di un nuovo ospedale.

La seguente amministrazione Sarteschi si cimentò nel 1904 in un progetto di 14 edifici a 3 piani con 6 alloggi di 4 vani, da costruirsi in località S. Francesco in gestione di economia, poi sotto la direzione dell'Ente Comunale creato nell'ottobre dello stesso anno.

L'asta del marzo 1909 per la realizzazione di un primo gruppo di case andò deserta, e quindi il Commissario regio podestà rimise la pratica alla nuova amministrazione presieduta dal comm. Cucchiari. Questa abbandonò subito il progetto della municipalizzazione e, valendosi delle disposizioni della Legge 2 gennaio 1908, deliberò nel luglio 1910 la costituzione di un ente au



Quartiere di edilizia economica e popolare
alla Perticata

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura
moderna, Firenze, Alinea, 1989, p.211

tonomo a cui il Comune conferiva un capitale di lire 300.000, un terreno in Piazza S. Francesco e un altro all'angolo di Via Aronte con Via Mazzini.

Con il Regio Decreto 8 febbraio 1912 l'Istituto per le Case Popolari di Carrara veniva riconosciuto come Corpo Morale e veniva pure approvato il suo statuto (20).

Nel 1913, nello stesso periodo in cui si stava costruendo il viale, l'istituto iniziava l'edificazione di un primo gruppo di 48 alloggi distribuiti in 6 edifici a 2 piani disposti a schiera, in località Perticata - una zona lungo il viale, allora fortemente decentrata.

L'esempio della Perticata tuttavia, rimase a lungo un'esperienza isolata, ad eccezione di quella di Monterosso dove negli anni '20 sarà costruito un lungo edificio composto di 12 appartamenti di 4 camere ciascuno (21).

Nuove strutture: l'ospedale e

lo sviluppo della Marina:

L'aumento demografico verificatosi nel primo decennio del '900 non aveva comportato solamente l'accentuazione dei disagi di carattere urbanistico, ma anche delle problematiche a livello sanitario.

Già l'ospedale della Levatella, portato a termine nel 1876 col contributo del conte Monzoni, aveva denunciato tali gravi insufficienze da far sentire l'urgente bisogno di nuove strutture riguardanti il settore.

Nel 1914 si giunse quindi alla costruzione di un nuovo ospedale nell'ex-parco Bienaimé, in prossimità della stazione della ferrovia marmifera di Monterosso (22) per la cui realizzazione, così come per il porto di Marina di Carrara e altri problemi cittadini - quali la ferrovia marmifera, le pensioni di invalidità e vecchiaia ai lavoratori del marmo (23) - fu determinante l'interessamento presso le autorità centrali del parlamentare repubblicano milanese Eugenio Chiesa (24), che assommava in sé volontà, spirito di iniziativa,

visione moderna dei problemi e prestigio personale.

Da lui venne la spinta fondamentale in favore della costruzione del porto e dello sviluppo di Marina di Carrara, dopo che l'incremento della produzione del marmo passò dalle circa 60.000 tonnellate del 1860 alle 205.177 del 1901 (25). Occorreva quindi procedere con sistemi e mezzi di trasporto che consentissero l'imbarco del marmo a Marina direttamente per le destinazioni finali, senza ulteriori e costosi trasbordi presso i più importanti porti di Livorno o Genova.

Era necessario invece accogliere nel bacino portuale navi di grosso tonnellaggio, che potessero attraccare a banchine dotate delle attrezzature adeguate, in sostituzione dei tre pontili caricatori in legno (26), soggetti altresì alle mareggiate e ai forti venti.

Il progetto dell'ing. Ignazio Inglese, ispettore superiore del Genio Civile, interpellato dal Chiesa, fu approvato nel 1914 dal Consiglio Superiore dei La

avori Pubblici: prevedeva un molo a ponente di 540 metri; uno a levante di 560, convergente colla linea del vecchio pontile; una diga frangiflutti; una banchina addossata ai due moli lunga 840 metri e larga 10, poggiate su pali in beton infissi fino alla profondità di 13 metri con sovrastrutture in cemento armato.

Le caratteristiche del progetto consistevano nella protezione del bacino portuale dal vento dominante, il libeccio, e mediante la banchina su pali di cemento armato, una più facile escavazione del fondo marino, sufficiente all'approdo dei vapori moderni, e una più economica manovra dai piazzali di caricamento (27).

Nel gennaio 1915 fu firmata la convenzione tra lo Stato e il Comune di Carrara, con la quale si stabiliva che per l'esecuzione del progetto il Comune avrebbe anticipato la somma di un milione, restituibile dallo Stato in 10 annualità. Il pagamento totale dei lavori sarebbe avvenuto coi rimborsi dello Stato,

il contributo della provincia, i proventi della tassa marmi e il reddito degli arenili.

Pochi mesi dopo l'Italia entrava in guerra e la costruzione del porto fu sospesa (28).

Nel frattempo lo stabile insediamento di popolazione alla Marina, costituitosi verso il 1851 con le prime strutture portuali e rafforzatosi alla fine degli anni '70 per le maggiori possibilità di lavoro derivate dalla costruzione del secondo ponte caricatore, aveva effettuato l'apertura di diverse strade interne, parallele alla Via della Spiaggia (oggi Corso Garibaldi) e di relative vie trasversali che andarono a formare una maglia viaria regolare intorno a una struttura centrale, caratterizzata da una grande piazza e da una chiesa.

L'insediamento, oltre che dalla crescente attività di caricamento dei marmi (nel 1905 era stato costruito il terzo pontile), beneficiò della realizzazione del Viale XX Settembre che, escludendo dal proprio percorso

il vecchio centro di Avenza, puntava direttamente alla Marina.

Nel 1915, nell'imminenza dell'apertura del viale, con il tracciamento di nuove strade e l'alberatura di quelle già esistenti nella zona centrale, il nucleo urbano cominciava ad assumere i connotati di un centro residenziale.

Caratteristica dell'insediamento era tuttavia ancora un paesaggio fortemente segnato dalla presenza di vasti depositi di marmi, non solo sulla spiaggia, ma anche negli spazi interni delimitati dalla maglia viaria (29).

Carrara, "città-laboratorio"

In conclusione, a confermare il ruolo assunto dalla città di Carrara quale "città-laboratorio" tra l'inizio dell'Ottocento e i primi anni del XX secolo, è sufficiente la verifica della localizzazione delle varie attività commerciali e industriali, distribuite all'interno del tessuto urbano.

Mentre le attività industriali erano all'epoca situate, a causa della necessità di attingere acqua indispensabile al funzionamento dei macchinari adibiti al taglio della pietra (telai), lungo il tratto cittadino del Carrione, molti altri opifici e depositi si trovavano in prossimità della ferrovia marmifera, in modo da poter usufruire dei vantaggi di tale struttura.

Il percorso della stessa, che attraversava il tessuto urbano nella parte est, era caratterizzato dalla presenza di una notevole quantità di laboratori di marmo. In particolare la zona formata dalla Piazza S. Francesco e dai due assi fondamentali Via Verdi/Via Cavour, rappresentava la volontà di creare un centro produttivo legato al marmo, in antitesi e in riequilibrio economico con le

attività commerciali svolte principalmente nella parte più antica della città.

L'asse ottocentesco, composto da Piazza d'Armi, Via Roma e Piazza Farini, rappresentava infine il punto focale lungo il quale si erano venute a polarizzare le maggiori attività finanziarie, culturali e sociali, integrate in pregevoli edifici, di cui il Palazzo dello Istituto Femminile, le scuole elementari "Aurelio Saffi", la Cassa di Risparmio e il Politeama ne erano i punti più qualificanti, insieme ad altri numerosi palazzi privati.

Se dunque alla fine degli anni '80 l'espansione urbanistica di Carrara sembrava aver privilegiato la zona in cui era sorto il Teatro Animosi e il tracciato del Corso Vittorio Emanuele con rilevanti interventi edilizi a carattere pubblico e privato, la realizzazione di Piazza Farini e l'innesto col Viale XX Settembre, esaurirono la potenzialità urbana dell'area precedente e determinarono il successo del nuovo centro cittadino, in cui il "palazzo" costituiva il tipo dominante e più rappresentativo della classe borghese al potere.

NOTE :

IL PRIMO NOVECENTO

- (1) Gli avvenimenti politici occorsi a Carrara dopo le elezioni amministrative dell' 89 fino al gennaio 1894, derivano dalla mancanza di una amministrazione sufficientemente coraggiosa, aperta, capace cioè di affrontare tutti i problemi lasciati insoluti dall'amministrazione Marchetti. Il mantenimento della cinta daziaria, l'abbandono del programma di edilizia popolare, e in genere la scarsa sensibilità per i problemi sociali, ingenerano negli strati popolari, e particolarmente tra gli operai, una forte ribellione I moti del gennaio 1894 sono collegati senza dubbio a quelli dei Fasci siciliani; tuttavia lo stato di agitazione era già cominciato fin dal novembre, quando gli operai manifestarono per reclamare un aumento salariale e una riduzione di orario. La mattina del 13 gennaio viene programmato lo sciopero nazionale e gli operai cominciano a concentrarsi in diverse località per iniziare quella che doveva essere una manifestazione di protesta. Dalla stessa sera in cui avvengono i primi scontri con i carabinieri in modo occasionale, al 16 gennaio si instaura a Carrara un clima di tensione che, causa il comportamento irresponsabile delle forze dell'ordine, finì per trasformarsi in eccidio. Il 17 gennaio 1894 il Crispi (incaricato dal re di formare il governo) inviò come Commissario Straordinario del Governo il Generale degli Alpini Nicola

Heusch, che proclamò lo stato di assedio (che durò sino al 2 giugno) e istituì con decreto del 17 gennaio i tribunali di guerra. Nonostante la pressione governativa che invitava a una distensione, furono denunciati 680 operai e celebrati 208 processi per direttissima, seguiti da 464 condanne a pene varianti da uno a trent'anni di reclusione. ... I morti erano stati complessivamente 12 e molto numerosi i feriti. Non pochi dirigenti dei moti fuggirono all'estero.

A. Bernieri, Storia di Carrara ..., op.cit., pp.144-146

- (2) Prima di questa innovazione tecnica, il metodo dell'escavazione del marmo dalla montagna era effettuato attraverso l'uso della polvere pirica. L'esplosione provocata però non era controllata, cosicché dalla grande massa staccata molta parte del prezioso materiale si perdeva in frantumi e le stesse pareti circostanti venivano spesso lesionate, tanto da compromettere il successivo sfruttamento delle cave. E' per questo motivo che alla fine del 1800 le ditte Adolfo Corsi e Italo Faggioni (per prime) cominciarono a usare per il distacco dei blocchi il filo elicoidale.

Fu un'innovazione importantissima. Il filo elicoidale, tre fili d'acciaio attorcigliati ad elica in una stesa fino a 1000-2000 metri, chiusa ad anello che scorre tra carrucole (volanetti), fissate su montanti, viene fatto passare sotto il marmo da staccare e, trascinandosi appresso acqua e rena,

taglia sullo stesso due facce. Cambiata la disposizione, taglia le altre fino a ottenere la separazione completa del blocco dal monte.

Il marmo ... ieri e oggi, Massa, SEA, 1985, p.27

- (3) Nell'ultimo decennio dell'800 e negli anni iniziali del secolo nuovo l'escavazione, la lavorazione e la esportazione dei marmi ebbero un tale incremento che la ferrovia marmifera e i vecchi carri trainati dai soliti buoi non riuscivano a coprire tutto il trasporto. Per aiutare questo settore vennero impiegate (tra il 1909 e il 1920) le trattrici. Queste ultime (denominate localmente "ciabattone") erano dei mezzi meccanici a vapore, caratterizzate da due grandissime ruote ai lati, ... avanzavano con fracasso e fumo infernali ...

Ibidem, p.30

- (4) A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il porto ..., op.cit., pp.120,129

- (5) E. Dolci, Carrara ..., op.cit., p.286

- (6) Ibidem, p.289

- (7) Archivio Comunale di Carrara, Ufficio Statistica e Censimento

- (8) L'aumento era stato favorito dall'incessante e vasta richiesta di sculture ed elementi per grandi costruzioni provenienti dalle Americhe e dall'Inghilterra. M. Borgioli, B. Gemignani, Carrara ..., op.cit., p.56

(9) "... (si) ritiene sia il caso di sopprimere quelle strade intese a sviluppare la Città a monte, e mantenere non solo, ma dare un maggiore sviluppo a tutte le opere di demolizione e sventramento dei quartieri più antichi e popolati della Città, giacché a questo va unito, oltreché un miglioramento edilizio, un altro intento igienico e sanitario, di cui il Comune deve essere il primo e supremo tutore.

Le condizioni disgraziatissime di queste due vie (del Cafaggio e del Baluardo) prive di aria e di luce e nelle quali si addensa in proporzioni rilevantissime la popolazione meno abbiente, dispensano dal dilungarsi nel dimostrare la necessità dei lavori proposti.

La soppressione delle arterie a monte è consigliata dal fatto che si rende necessario indirizzare verso mare tutto il movimento edilizio della Città, per liberarla finalmente delle strettoie che sino ad ora ne hanno impedito lo sviluppo proporzionalmente all'incremento delle popolazioni e del commercio.

Quanto più Carrara si avvicinerà al suo porto e alla ferrovia Pisa-Spezia, tanto più sollecito ne sarà lo sviluppo sia edilizio che economico. Solo infatti a valle della Città trovansi terreni fabbricativi in quantità sufficiente ed a prezzi convenienti; solo portandosi verso la ferrovia e il Mare, i due grandi fattori della civiltà, ed avvicinandosi così ai mezzi di trasporto, i nostri laboratori ed opifici industriali potranno raggiungere quella prosperità cui

pure hanno diritto.

Modificazioni al Piano Regolatore - Relazione dello
Ufficio Tecnico, 1908, Archivio di Stato di Massa,
Lavori Pubblici, busta 499, serie II

(10) Ibidem

(11) P. Giorgieri, Itinerari apuani .. op.cit., p.154

(12) T.R. Pom, Rileggiamo Carrara, op.cit., p.213

(13) Ditta Carresi & Palagi di Firenze.

Archivio di Stato di Massa, Pratiche Speciali, Tram
via Elettrica, busta 707, serie II

(14) Concorsero a rendere più risoluta da parte dell'ammi
nistrazione e più prontamente accettata da parte del po
polo la decisione della sua costruzione due grandi
convinzioni sviluppatesi e affermatesi profondamente
nella coscienza di tutta la società di allora: la pri
ma che il mare con le sue acque e la sua aria fosse i
nesauribile riserva di salute e il toccasana di quasi
ogni malattia fisica o nervosa; la seconda che il via
le fosse l'opera urbanistica più indicativa dell'avve
nuta promozione di una cittadina di provincia a un
più alto grado politico, a un più alto tono urbanisti
co, che potevano legittimare sogni per un avvenire il
limitatamente prospero.

T.R. Pom, Rileggiamo Carrara, op.cit., p.209

Ideale continuazione della Via Roma .. nella sua te
stata compresa fra la Chiesa di S. Ceccardo e la Fab
brica si viene a verificare una concomitanza .. e un

ingorgo di dati ... di grande importanza documentale urbanistica. Vengono infatti come tumultuosamente ad assommarsi in questo tratto ... gli strumenti viari di tutte le Carrare: quella del borgo medievale che arrivava qui per Via Garibaldi (l'attuale Via VII Luglio) ... dopo aver raccolto in epoca successiva, al Boccalone, lo sbocco viario della Carrara rinascimentale e moderna attraverso il Corso Rosselli (ex Vittorio Emanuele, ex Postale) ... e finalmente la Via Roma, l'espressione più vistosa e potente della Carrara del tardo Ottocento.

Ibidem, p.217

(15) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.154

(16) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.289

(17) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.158

(18) Pier Luigi Bessi, Case Popolari, Massa, SEA, 1990, p.11

(19) Ibidem, p.13

(20) Ibidem, p.14

(21) P. Giorgieri, Itinerari apuani ... op.cit., p.158

(22) Nello stesso anno fu costruita anche la nuova sede della Pubblica Assistenza. "La Pubblica Assistenza, fondata ... nel 1896 nel vecchio ospedale di Grazzano (S. Giacomo) ... trovò la sua sede definitiva nel 1914 nel palazzo di Via Roma ... dell'arch. Ugo Bertolucci."

M. Borgioli, B. Gemignani, Carrara ... op.cit., p.180

(23) A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il porto ... op.cit., p.130

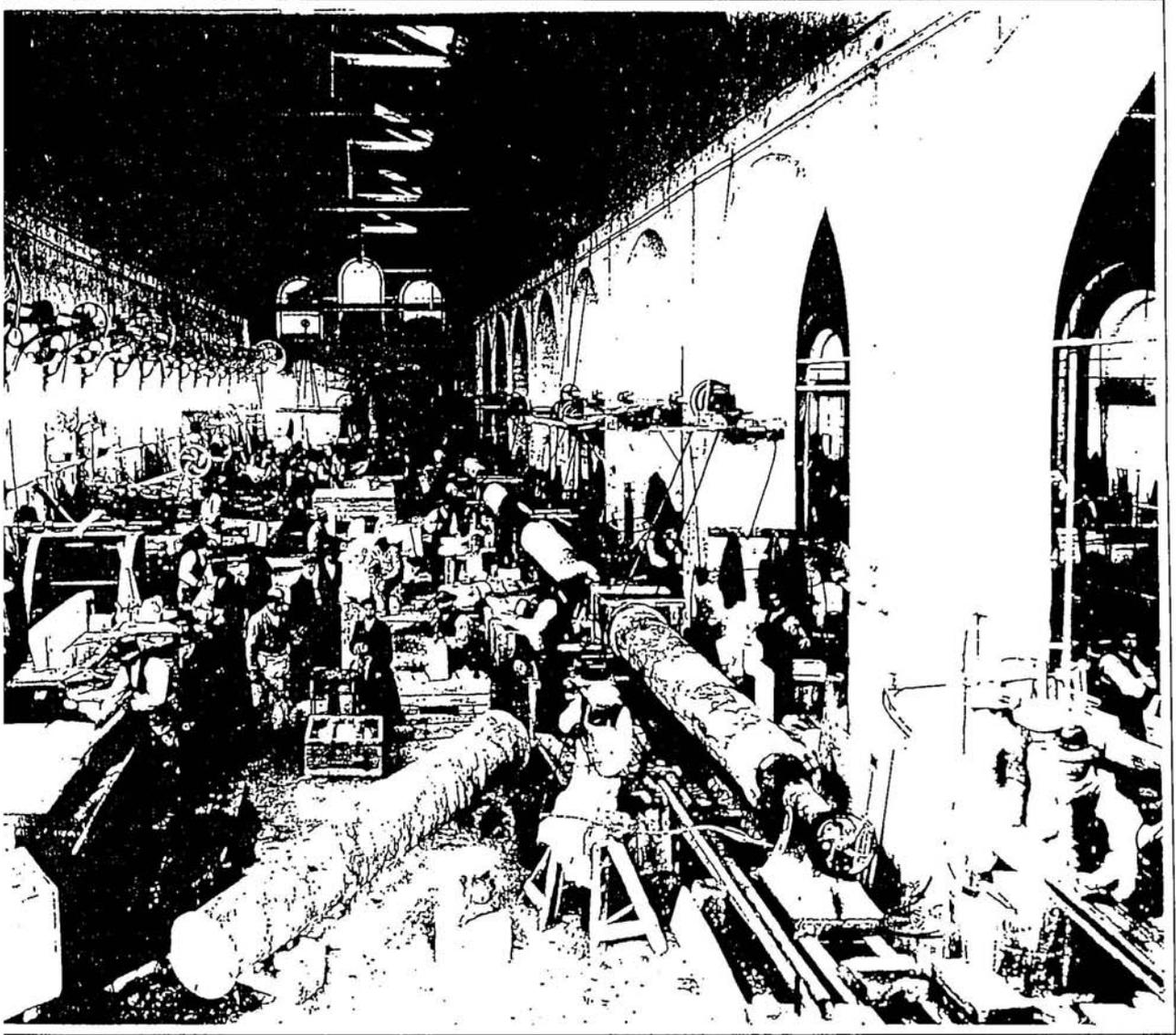
- (24) Eletto nel 1905 deputato di Carrara per il partito repubblicano, dopo che alle elezioni amministrative del 1902 si era verificata una schiacciante vittoria di una coalizione repubblicano-socialista nei confronti del blocco conservatore moderato.
E. Dolci, Carrara, op.cit., pp.286,287
- (25) A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il porto, op.cit., p.129
- (26) Il primo pontile, costruito nel 1851 dall'inglese ing. William Walton, era stato affiancato nel 1871 da un secondo pontile a levante e nel 1905 da un terzo a ponente su iniziativa di industriali locali.
Ibidem, p.108
- (27) Ibidem, pp.130,136,137
- (28) Ibidem, pp.144,145
- (29) P. Giorgieri, Itinerari apuani, op.cit., pp.154,156

I L V E N T E N N I O

Nuove tecnologie e
la costruzione del porto

Alla vigilia del primo conflitto mondiale l'industria marmifera carrarese aveva raggiunto un altissimo livello di produzione con le oltre 377 mila tonnellate del 1912 (rispetto alle 330.800 del 1907, che pur avevano già rappresentato un notevole traguardo)(1), e tale risultato era stato reso possibile dallo sviluppo di due significative fasi rivoluzionarie: la prima all'inizio dell'Ottocento con l'abolizione delle vicinanze e la moderna tecnologia applicata da imprenditori stranieri e poi dagli operatori locali alla segazione del marmo mediante telai multilame e segherie a turbina; la seconda con la successiva costruzione dei pontili caricatori, della ferrovia marmifera e della generale adozione di innovazioni tecnologiche, quali l'uso dell'energia elettrica, del filo elicoidale per il taglio dei blocchi dalla montagna, delle pulegge penetranti, del martello pneumatico .. (2).

Dopo la parentesi della guerra l'industria aveva



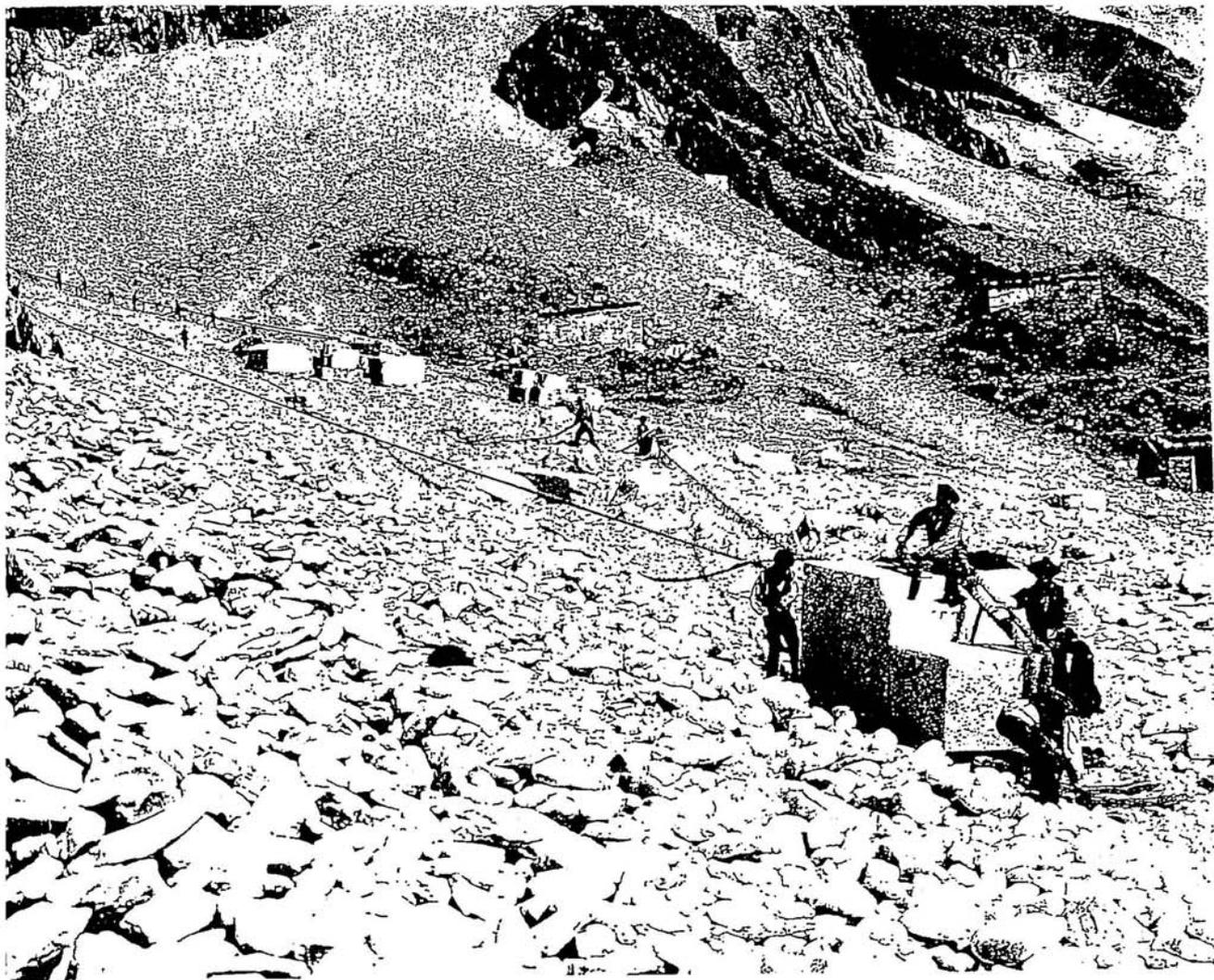
L'interno di un opificio

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.185

registrato una netta ripresa sulla base degli elementi strutturali precedenti: se nel 1918 essa era scesa a 53.471 tonnellate, nel 1926 si impennò a 390.124 tonnellate - massimo livello raggiunto in tutta la storia dell'industria carrarese fino al secondo dopoguerra, con esportazioni indirizzate soprattutto verso gli Stati Uniti, Germania, Francia, Belgio, Inghilterra e Argentina (3).

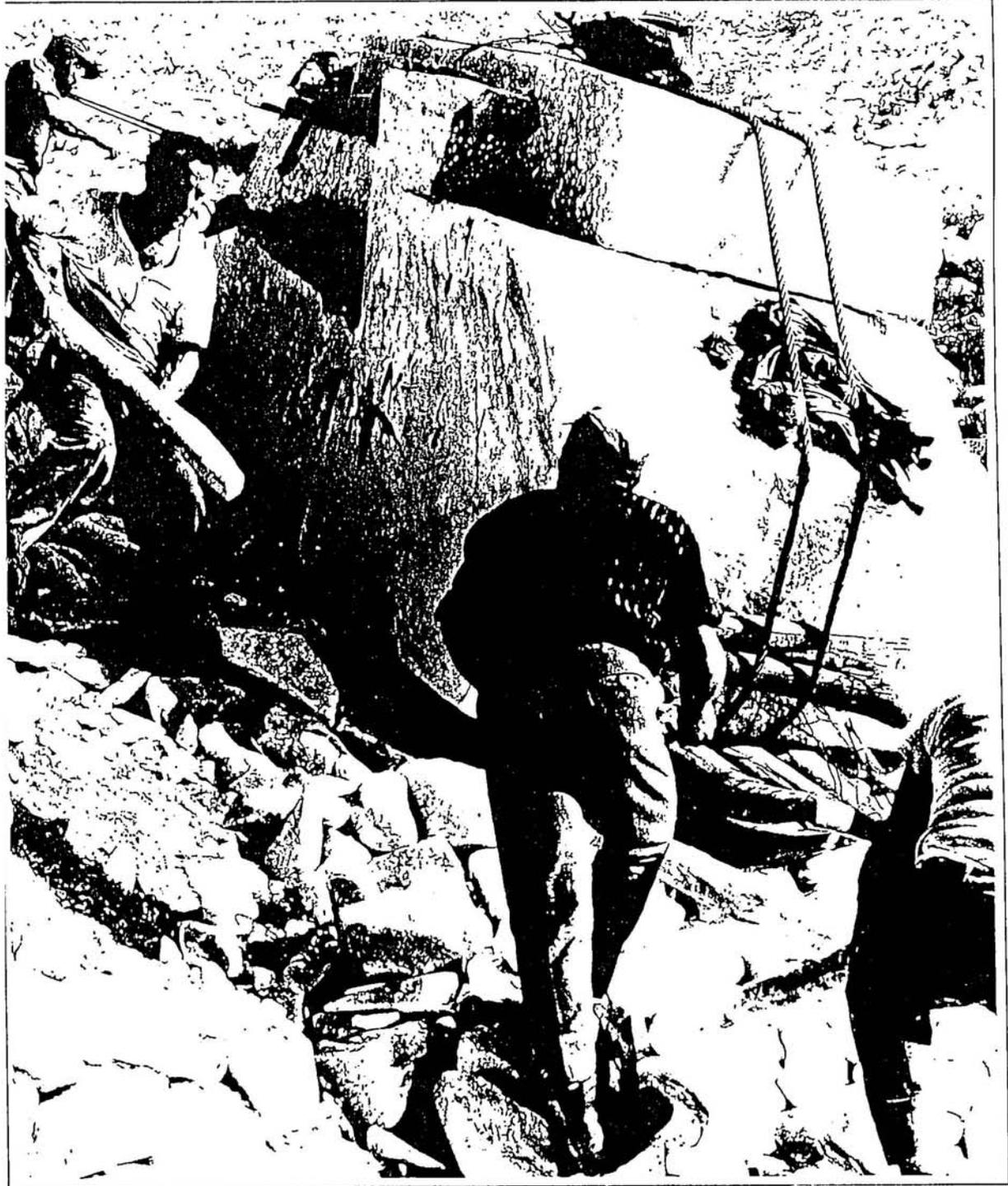
Degne di nota in questo periodo furono altre significative scelte relative al miglioramento delle strutture e dei metodi tecnologici riguardanti il trasporto del materiale greggio (ad esempio la lizzazione meccanica, detta "piano inclinato") (4), nonché la ripresa del progetto per la realizzazione del porto a Marina di Carrara da parte dell'Amministrazione Comunale.

Verso il 1922, sotto la spinta della stessa popolazione di Marina, del Municipio di Carrara e col contributo dell'Ente Autonomo del porto (nel frattempo costituitosi), si poterono infatti iniziare i lavori di



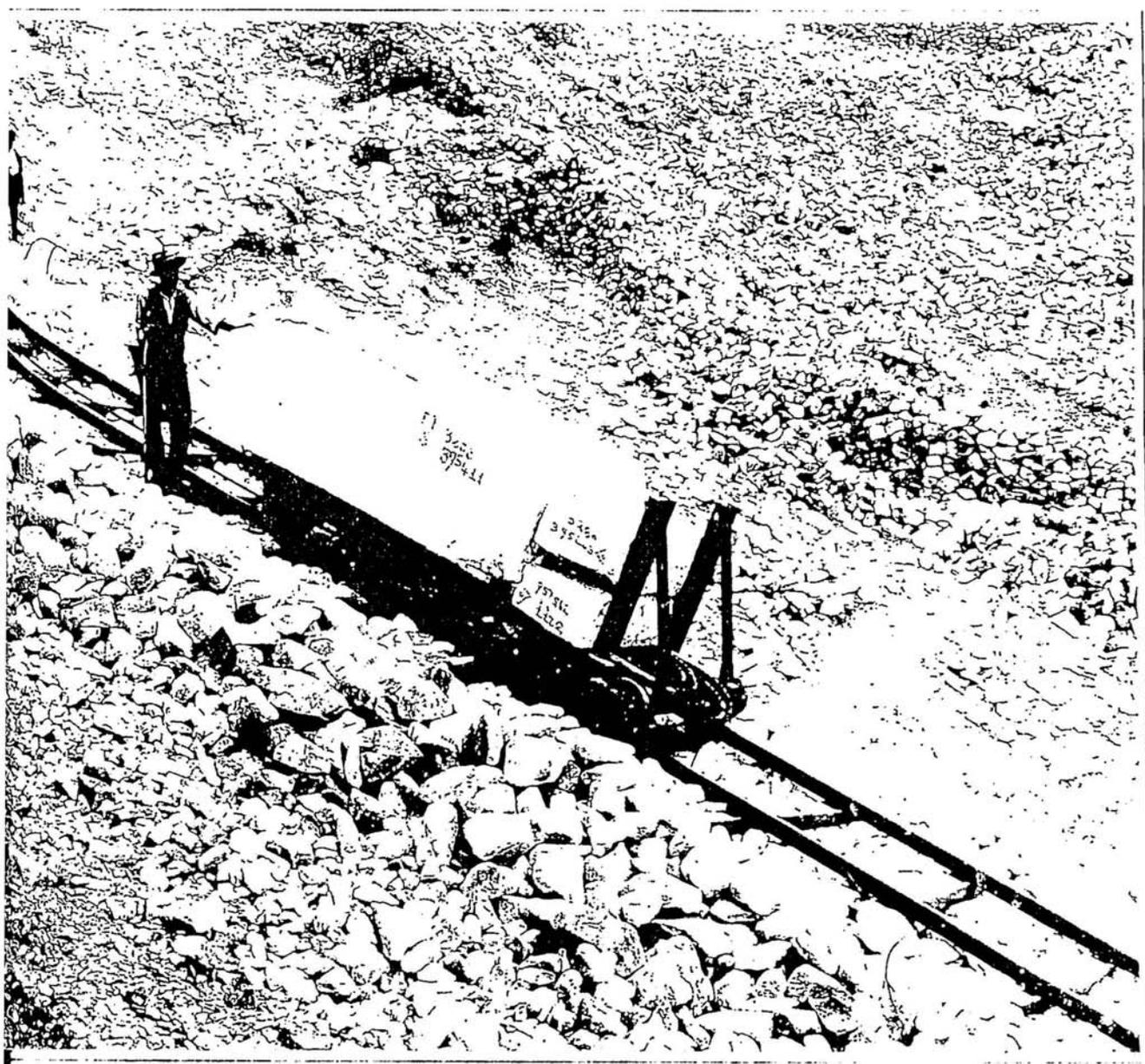
La lizzatura

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare,
Firenze, Alinari, 1990, p.131



La lizzatura

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.143



Un piano inclinato

Ilario Bessi, Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989, p.119

costruzione nonostante i tempi fossero mutati, i prezzi fossero aumentati a causa dell'inflazione e l'ingerenza politica e sociale del partito fascista si facesse pesantemente sentire.

Si cominciò col gettare la diga di ponente, normale alla spiaggia; poi, dopo oltre cinque anni, la diga foranea o frangiflutti, più ampia del molo di ponente per reggere l'impatto delle mareggiate invernali; infine la gettata dei massi della diga di levante.

I lavori proseguirono lentamente nel successivo ventennio e benché non fossero ancora terminati allo scoppio della seconda guerra mondiale, le strutture costruite mostrarono una certa funzionalità, poiché permettevano l'attracco non soltanto di piccoli bastimenti a vela, ma anche di piroscafi di maggiore stazza (5).

La grande crisi

Subito dopo il 1926 ebbe inizio una nuova gravissima crisi - che sarebbe durata sino al 1945 -, alle cui radici stavano forse cause di carattere soggettivo, come

un'inadeguata preparazione industriale dei dirigenti delle grandi aziende o la loro incapacità di manovra politica nei confronti del fascismo e di Renato Ricci (6), ma anche cause di carattere oggettivo contro le quali era molto difficile combattere per salvare l'industria carrarese (7).

La prima fu la rivalutazione della lira a quota 90 sulla sterlina, annunciata da Mussolini nel suo discorso di Pesaro nell'agosto 1926, con la quale si ponevano in serie difficoltà tutte le industrie di esportazione, come quella del marmo, la cui vendita crollò infatti sui mercati esteri (8).

La seconda fu l'istituzione del Consorzio obbligatorio del marmo (9) che, raccolte tutte le commesse, le distribuiva ai consorziati non tenendo conto della tradizione commerciale di ciascuna ditta e distruggendo il mercato con l'obbligare i clienti a ricevere marmi di tipi e qualità diverse da quelle a cui erano abituati e che rispettavano le loro esigenze. Le commesse poi erano passate dal Consorzio ai produttori, non con criteri

di equità e raziocinio, ma in modo assolutamente clientelare per favorire coloro che erano vicini per interessi, o per ragioni politiche o per parentela, a Ricci e ai dirigenti fascisti.

La terza causa del disastro fu lo scoppio della grande crisi mondiale del 1929 alla borsa di New York, che rapidamente si estese oltre che all'America, alla Europa tutta. La produzione scese nel 1931 a 192.563 tonnellate e continuò a calare negli anni successivi (10).

Con la crisi del 1926 si chiuse dunque un modello di sviluppo basato essenzialmente su tre elementi di base: il marmo bianco, la domanda estera e la prevalenza del prodotto grezzo rispetto a quello lavorato.

Il periodo che seguì, fu segnato da un continuo peggioramento della situazione economica e sociale con numerosi fallimenti e crescente aumento della disoccupazione (11). Nel 1935 le maggiori aziende del settore vennero messe all'asta ed acquistate dalla Società Anonima Marmi d'Italia, il cui capitale fu sottoscritto dalla Montecatini, dalla Banca del Lavoro e dall'I.R.I.

La Montecatini rilevò poi la Società Anonima Marmi d'Italia e divenne proprietaria di circa il 60% delle cave carraresi (12).

Interventi di politica economica:

Edilizia popolare e Zona Industriale Apuana

Da un punto di vista strettamente territoriale e urbanistico, nel periodo del ventennio fascista Carrara fu segnata da importanti trasformazioni e significativi interventi pubblici. Tra questi, la già descritta realizzazione del porto, un consistente incremento di case economiche popolari, la redazione di un nuovo Piano Regolatore e la creazione della Zona Industriale Apuana (Z.I.A.).

Negli anni compresi tra il 1925 e il 1929, a seguito delle maggiori possibilità finanziarie scaturite dal raddoppio del contributo versato dagli industriali per ogni tonnellata di marmo estratto, fu affrontato il problema delle abitazioni nelle zone montane per i lavoratori delle cave, e di altre da costruirsi in città per le numerose famiglie che ancora vivevano nelle baracche (13).

L'Ente comunale per le case operaie intensificò in tale periodo la sua attività e realizzò in breve tempo diversi complessi. La loro localizzazione fu determinata in base alla politica nazionale di decentramento e decongestionamento dei centri abitati, e al tentativo di recuperare la zona montana e i suoi nuclei abitativi, sedi naturali della manodopera marmifera, dove le crisi del settore avevano determinato varie correnti migratorie.

Nel '26 presero avvio i cantieri di Bedizzano, Gragnana, Miseglia, Torano; nel '27 quelli di Codena, Colonnata e Bergiola per un totale di 28 immobili corrispondenti a 183 appartamenti.

A questi si aggiunsero nel 1928 in città gli 8 immobili - per 103 appartamenti - di Grazzano, costruiti in linea e a più piani (14).

Quanto alla Zona Industriale Apuana, i motivi che determinarono il suo insediamento (D.L. 24 luglio 1938 - n°1266) non furono soltanto riconducibili alla volontà

di proporre un'alternativa all'attività del marmo, ma anche alla politica della "ruralizzazione" (15), alla presenza nella zona apuana di una adeguata rete infrastrutturale (porto di Marina di Carrara, ferrovia Genova-Roma, statale Aurelia), all'esistenza nelle Apuane di una miniera di ferro, all'eventuale interesse che la Montecatini poteva avere in settori diversi da quello marmifero, alla pressione su Mussolini dei gerarchi locali che tentavano in tal modo di limitare i disastri del crollo economico degli industriali carraresi e di diminuire il numero dei disoccupati.

Altrettanto decisive furono le pressioni svolte dall'autorità politica di allora sulle maggiori industrie nazionali nei settori chimico e metalmeccanico, le quali, favorite dal clima di autarchia vigente (che le metteva al riparo da qualsiasi concorrenza interna ed estera), potevano permettersi di installare stabilimenti in una zona a scarsa vocazione industriale, quale appunto quella del litorale apuano.

Le nuove iniziative industriali, pur restando so

stanzialmente estranee alle attività economiche locali, costituirono un importante fattore di reddito, raggiunsero l'obiettivo di contenere la disoccupazione con i circa 8000 posti di lavoro creati nel giro di pochi anni, agirono positivamente sulla riuscita del porto di Marina con un forte incremento del traffico portuale e incisero sullo sviluppo urbano di Avenza, dove lo I.A.C.P. costruì vari edifici in prossimità degli stabilimenti industriali.

La Z.I.A., ubicata in un'area prevalentemente utilizzata per la coltivazione dell'ulivo, si estendeva nella pianura costiera per una lunghezza di 7 chilometri tra la città di Massa e quella di Carrara-Avenza, a circa 3 chilometri dal mare, per un'area di 800 ettari.

Nello stesso anno della sua istituzione, con R.D.L. 16 dicembre 1938 - n°1860, la zona diventò una sola unità amministrativa col nome di Apuania, insieme ai tre comuni di Massa, Carrara e Montignoso.

Il nuovo assetto territoriale, amministrativo e produttivo impresso dal regime fascista all'intera zona,

faceva riferimento a un programma strategico più ambizioso di sviluppo - il passaggio da un'economia agricola a un'economia altamente industriale - che si volle rendere possibile mediante agevolazioni fiscali e tariffarie, e la rapida costruzione di una vasta rete infrastrutturale (strade carrabili e raccordi ferroviari).

Con l'avvento del secondo conflitto mondiale, la Zona Industriale avrebbe tuttavia rivelato in maniera drammatica non solo lo sconvolgimento sociale, economico e ambientale apportato nella provincia, ma anche le sue debolezze intrinseche: cessate infatti le agevolazioni e cambiato l'indirizzo economico nazionale verso una libera economia di mercato, le aziende ivi installate si sarebbero trovate in gravi difficoltà per i maggiori costi di produzione e per la lontananza dai centri di approvvigionamento delle materie prime e dai mercati di collocamento dei prodotti (16).

1923 - 1928 Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento

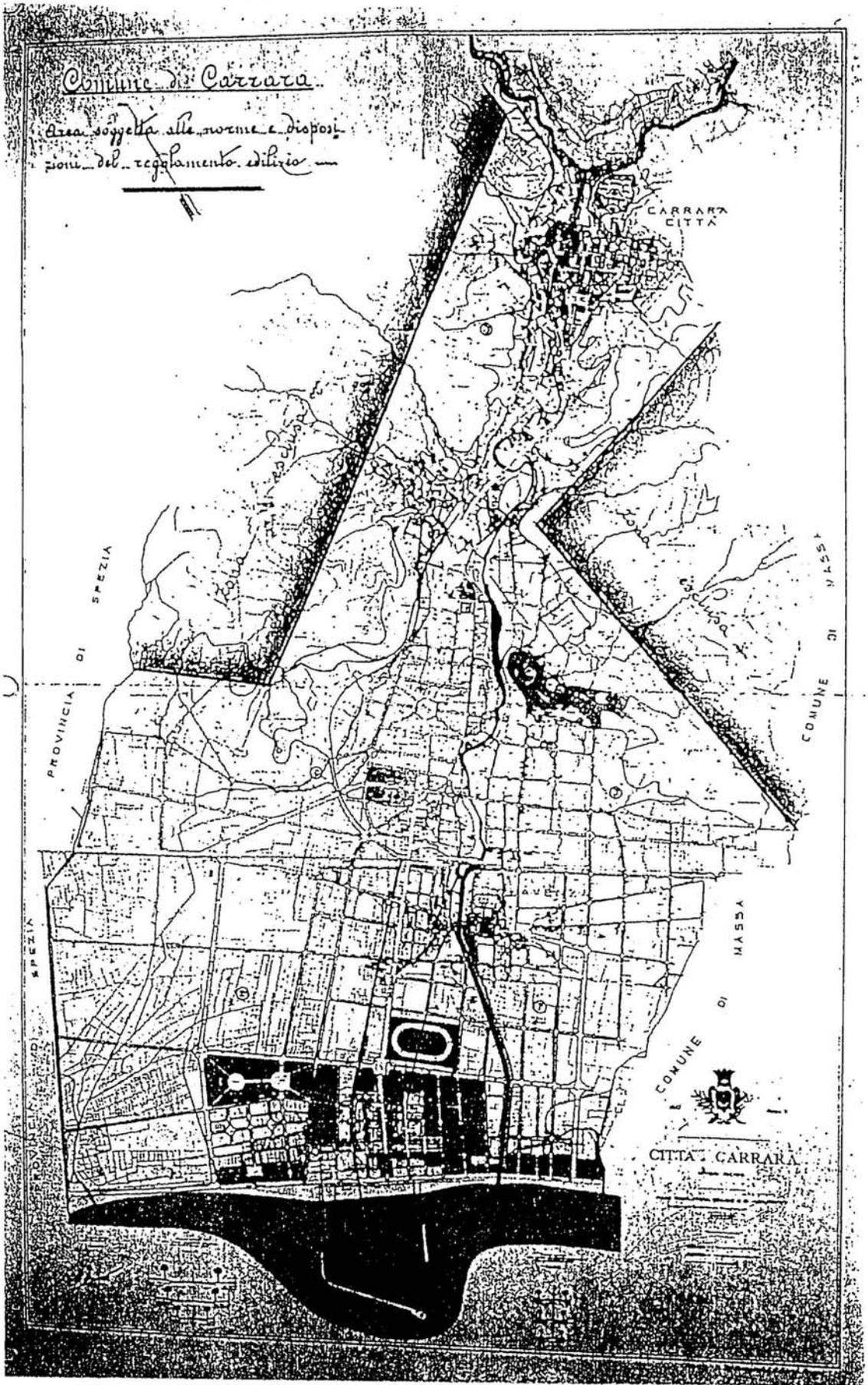
Arch. Vittorio Mazzi e Geom. Giovanni Salvetti

Da un punto di vista urbanistico, gli stessi avveni

menti che tra il 1926 e il 1931 avevano inciso in modo determinante sulla depressione economica, condizionarono inevitabilmente lo sviluppo di Carrara, tanto che dopo la prima guerra mondiale non furono realizzate all'interno di essa nuove strutture pubbliche (a parte il nuovo ospedale) (17) o strutture private di un certo rilievo.

Il centro cittadino presentava in sostanza le tradizionali problematiche degli anni precedenti, rese più evidenti dal mancato risanamento e perciò dal progressivo degrado del nucleo più antico e popoloso.

Nonostante la crisi economica ormai in atto, e al fine di allinearsi con le direttive urbanistiche nazionali, miranti a diradare i centri cittadini, riorganizzare i rapporti tra territorio e città, recuperare alla produttività vaste aree agricole e valorizzare determinate aree (18), anche il Comune di Carrara si dette un "moderno" Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento, che fu redatto dal 1923 al 1928 dall'architetto Vittorio Mazzi e dal geometra Giovanni Salvetti dell'Ufficio Tec



nico Comunale (19) e che fu approvato dalla Ila Amministrazione Fascista presieduta dal Podestà ingegnere Manrico Canesi (20).

Caratteristica principale del piano appare la grandiosa e sistematica lottizzazione dell'intero territorio comunale, specie di tutta la zona a sinistra del Viale XX Settembre e della Marina, mentre per la città, dove gli interventi di espansione erano limitati dalla collina, erano previste consistenti demolizioni del tessuto urbano già costruito.

Si trattava comunque, secondo le idee generali dell'urbanistica di quegli anni, di affiancare una "città nuova" a quella vecchia, e rendere funzionali tra di loro le varie zone gerarchizzate mediante un'efficiente rete di trasporti e comunicazioni (21).

Il piano, benché sovradimensionato quanto a previsioni di crescita della città (22) e realizzabilità dei progetti estesi lungo un periodo di circa cinquant'anni, è interessante perché, pur non prendendo in considerazione le frazioni a monte (che avevano registrato una

diminuzione di abitanti e beneficiato dei recenti interventi di edilizia popolare), suddivide tutto il territorio comunale in zone di sviluppo comprendenti ciascuna i centri di abitazione esistenti, così come avverrà per i futuri piani regolatori di Carrara.

L'obiettivo fondamentale - "costituire una sola grande città dai monti al mare" (23) con il Viale XX Settembre quale arteria principale - non era che la ovvia conseguenza della precedente intensificazione di insediamenti lungo il viale, quali l'intervento di edilizia popolare alla Perticata e la diffusione di villini, nonché l'espandersi delle costruzioni nei dintorni di Fossola, Avenza e Marina.

"Un intenso sviluppo edilizio si nota a Fossola, intensissimo a Marina che è quasi raddoppiata; Avenza in breve volger d'anni, da paese eminentemente agricolo si trasforma colle nuove numerose e grandiose segherie e laboratori, in un centro industriale di prim'ordine. La città a sua volta ha occupato tutti i terreni disponibili nell'intorno e va rapidamente unendosi a

Fossola." (24)

L'esigenza di trasformare economicamente e modernamente il territorio non era disgiunta dall'urgenza di apportare specifici interventi estetici e risanatori nell'antico nucleo cittadino, così che, mentre questo ultimo sarebbe rimasto rappresentativo dei valori storici ed estetici, la periferia avrebbe risposto a criteri di funzionalità e valorizzazione del suolo, oltre che di capacità di assorbimento di una parte della popolazione ormai troppo stretta nella vecchia Carrara.

Scrivono i progettisti: "Fra le quali spese meritano essere citate quelle notevolissime pel risanamento ed abbellimento della Città, in modo da trasformarla in ogni sua parte, artisticamente bella e comoda.

La parte più interessante, i territori delle frazioni di Fossola, Avenza e Marina, dotate di vaste zone di terreno pianeggiante, con leggera pendenza verso il mare, e bene esposto, da classificarsi fra le migliori per una fabbricazione intensiva ed economica, dovrà assurgere alla maggiore grandezza, dovendosi in quelle

località edificare tutto quanto possa occorrere a dar vita alla Nuova Carrara dai monti al mare.

Le arterie stradali in esse zone contemplate, racchiudono alla periferia grandi zone di territorio destinato alle industrie ed alla possibilità di aprire in dette zone, altre strade per la maggior utilizzazione delle medesime a scopo edilizio." (25)

Risalendo dalla zona a mare verso monte, è la Marina che appare destinata secondo i progettisti e gli esperti dell'Ufficio Tecnico "al maggior avvenire, non solo come spiaggia balneare, giacché essa è a niuna seconda per la bellezza ed imponenza del panorama, per la salubrità del suolo, per la pulizia delle sue acque, per la vicinanza alle ferrovie di maggior traffico e per la tramvia che tra breve la unirà da un lato al Magra e dall'altro a Viareggio, ma anche e più specialmente come zona industriale." (26)

Le zone di ponente e di levante vi sono ben distinte nelle previsioni di sviluppo: la prima caratterizzata da insediamenti residenziali per la borghesia medio-alta

e attrezzature turistiche nelle aree più privilegiate antistanti il mare; la seconda - potenziata dall'attività portuale, dalla costruzione di strade principali e secondarie e nuovi edifici industriali - destinata al traffico delle merci e al miglioramento economico di tutta la zona.

Oltre una lunga serie di strade, si prevedevano viali intercalati da piazze e un grande campo polisportivo un poco più nell'interno.

Uno sviluppo prevalentemente industriale investiva l'abitato di Avenza che, già avvantaggiato come centro di scambio dalla stazione ferroviaria, si sarebbe arricchito di un vasto reticolato di strade verso mare e nelle adiacenze del Viale XX Settembre.

Lo stesso dicasi delle frazioni di Bonascola e Nazano, dove tuttavia la costruzione del Campo Sportivo del Littorio a S. Luca e la riduzione a parco pubblico della villa Dervillé, dava alla zona una destinazione non limitatamente industriale come ad Avenza.

Fossola, insieme al territorio un poco più a sud

denominato S. Antonio, con la costruzione di una grande piazza esagonale e l'ampliamento del Parco delle Rimembranza, sarebbe diventata "il centro della più grande Carrara" (27) che avrebbe così invaso il territorio pianeggiante e collinare fin dove era urbanisticamente possibile.

A Carrara, mediante massicci espropri e demolizioni nelle zone di espansione ottocentesca (Via Cavour, Via Verdi, Via Marsala, Via Buonarroti, Via P. Tacca, Via Cucchiari, ...) e medievale (Piazza delle Erbe, Via Carriona, ...) si intendeva risanare e ampliare per far posto al nuovo Palazzo Comunale, alla Casa del Balilla, a edifici scolastici e grandi piazze, tra cui quelle del Littorio di Puccinetta all'entrata della città e il raddoppiamento di Piazza Farini.

In questa rinnovata immagine della città massima importanza era data alla viabilità urbana in risposta a esigenze di più rapidi e moderni mezzi di trasporto: la Carriona sarebbe stata allargata sia a monte che a valle; il tracciato della ferrovia marmifera radicalmente muta

to; e soprattutto un viadotto a nord della città avrebbe unito Monterosso a Potrignano con un percorso di 106 metri.

Con l'ottimismo delle più rosee previsioni in fatto di sviluppo economico e demografico, i responsabili dell'Ufficio Tecnico affermano: "Quando si tenga conto che il piano regolatore comprende la demolizione di 3325 vani e che quindi per lo meno 9000 abitanti andranno ad abitare la nuova zona del piano regolatore sfollando più specialmente Carrara Vecchia ed Avenza; che Marina conta nell'estate una popolazione bagnante di 5000 abitanti che potranno in breve venire triplicati; che infine, dato che il Consorzio sarà fonte di un aumento rilevantissimo della ricchezza del paese, è da ritenersi che la percentuale di aumento potrà dal 18% risalire, come per il passato fra il 1871 ed il 1911, al 28%, non parrà eccessiva l'area compresa nel nuovo piano regolatore." (28)

Il piano Salvetti-Mazzi non troverà pratica attuazione.

zione per le ingenti spese previste e le difficoltà tecniche insite nel progetto stesso.

Proseguimento della crisi nel settore marmifero

Il periodo che intercorse tra il 1928 e il 1938 - anno in cui fu redatto il successivo piano regolatore - si dimostrò particolarmente negativo per la regione apuana, dove si accentuarono i disagi dell'industria marmifera (29) e perciò di tutto l'assetto economico provinciale.

Le conseguenze delle Sanzioni Economiche del 1935 possono essere chiaramente rilevate dal seguente prospetto inerente alle esportazioni di marmo:

Marmo Esportato dalla Regione Apuana (30)

1918	Tonn.	51.202
1920	"	186.774
1926	"	252.685
1930	"	182.300
1933	"	138.704
1936	"	93.356

dove viene evidenziato come nel 1936 si ebbe una diminuzione rispetto al 1930 di 88.944 tonnellate, e rispet

to al 1926 di 149.329 tonnellate.

Parallelamente la crisi investì anche il settore della produzione marmifera, poiché da 236.579 tonnellate del 1930 si passò nel 1936 a 138.700 tonnellate, con decremento di 97.879 tonnellate.

Produzione di Marmo nella Zona del Carrarese (31)

1918	Tonn.	57.860
1920	"	220.814
1926	"	337.083
1930	"	236.579
1933	"	145.420
1936	"	138.700

Il 1936 rappresentò quindi il periodo più sfavorevole che la produzione e il commercio dei marmi avesse conosciuto, fatta eccezione per l'arco di tempo in cui la nazione era stata in guerra nel '15-'18.

In questo regime economicamente chiuso agli scambi con l'estero a causa delle tensioni politiche e dell'indirizzo autarchico, era inutile sperare in una ripresa dell'industria marmifera.

Da tale situazione era appunto sorta per la zona apuana la proposta del governo di indirizzare su altre

basi l'economia locale, mediante la costituzione di quella zona industriale protetta, di cui si è precedentemente parlato.

"Opere di regime"

Nel frattempo Carrara, che da un punto di vista fisico non aveva subito rilevanti trasformazioni o rinnovamenti, risentiva ormai di una lunga fase di abbandono e trascuratezza, e cominciava a denunciare la perdita del ruolo di "città-laboratorio" (32) assunto fin dalla metà dell'Ottocento, allorquando si era operata nel suo interno quella caratteristica e speciale fusione tra infrastrutture pubbliche e private, laboratori del marmo e tessuto urbano.

Nel decennio 1930-1940 furono tuttavia realizzati tre considerevoli edifici: il Palazzo delle Poste e Telegrafi in Via Aronte, l'Opera Nazionale Balilla in Via Verdi e il Palazzo INAIL in Via Cucchiari.

Si tratta di "opere di regime", dopo che nel 1929 era andato a Roma un enorme monolite di marmo bianco

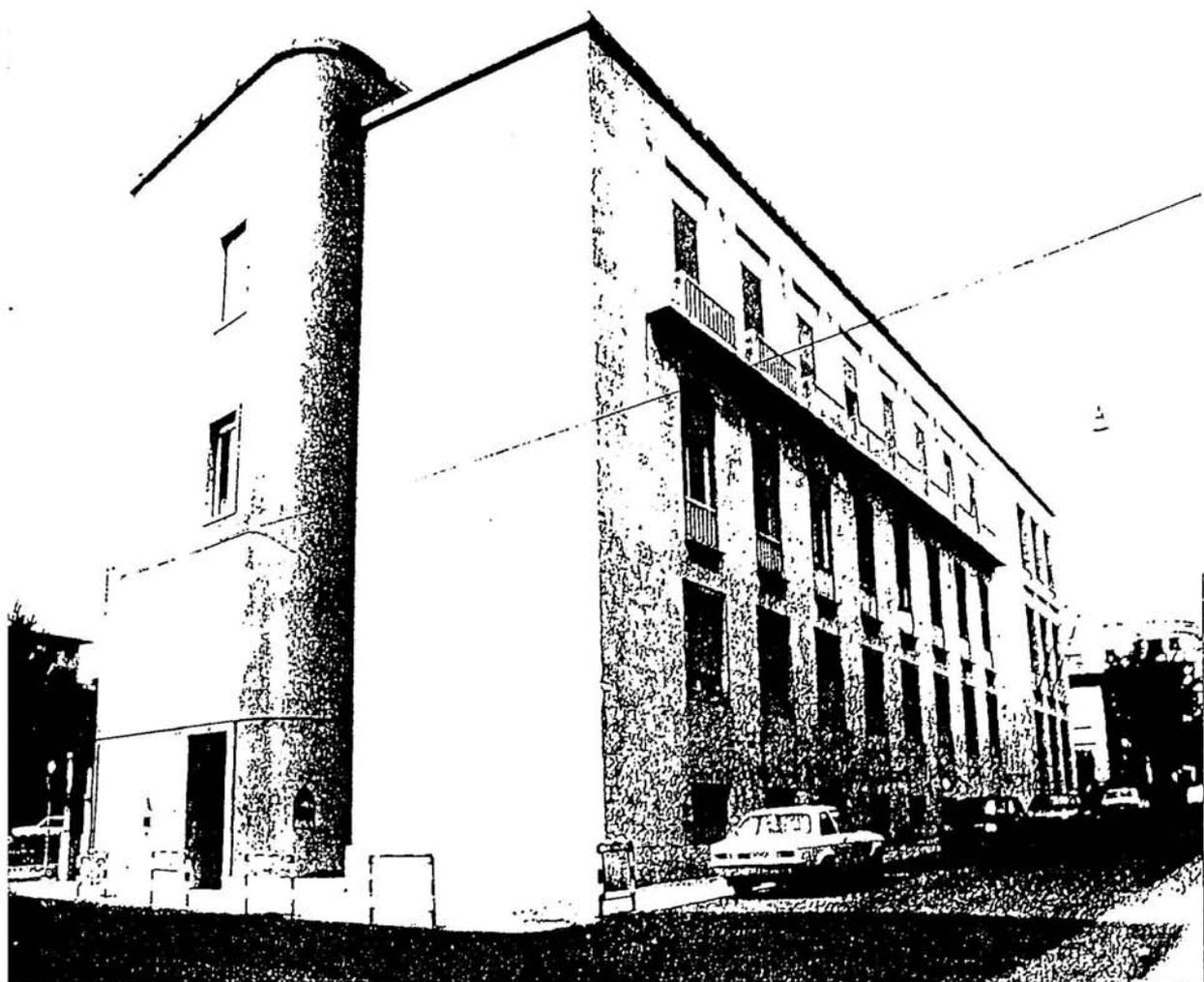
Palazzo del Balilla, Via Verdi

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,
Sarzana, Zappa, 1985, p.338



Palazzo del Genio Civile, poi INAIL

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,
Sarzana, Zappa, 1985, p.345



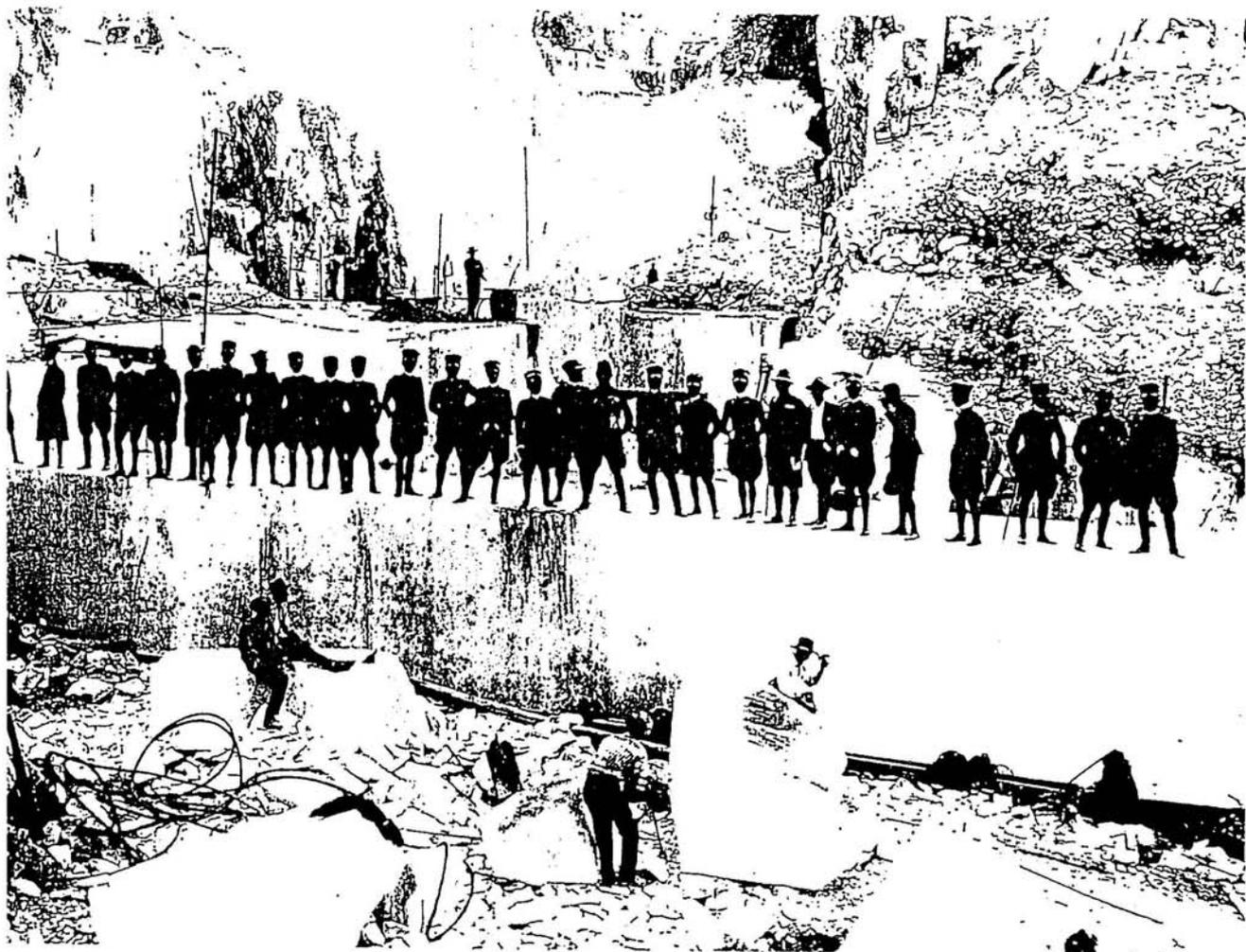
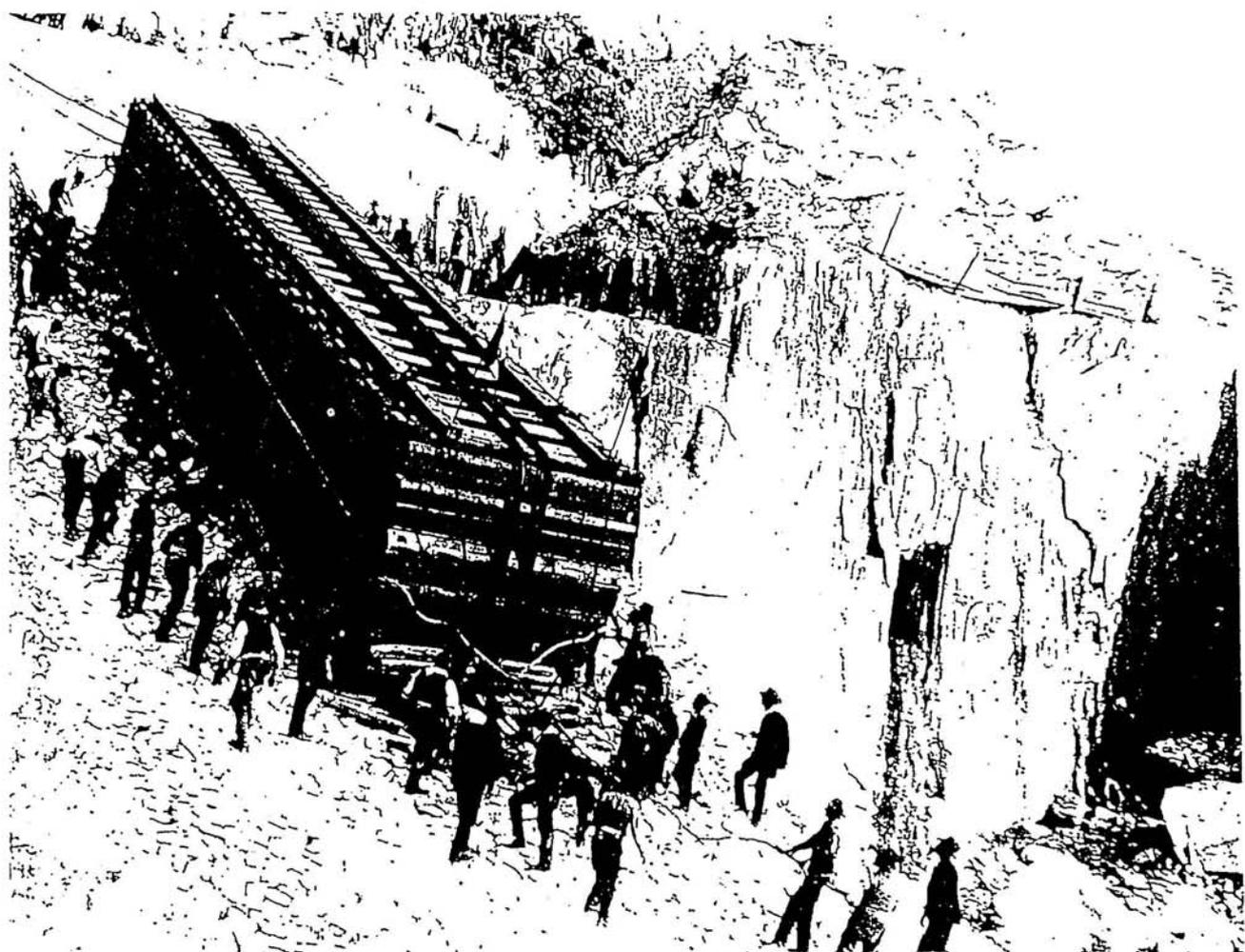


Foto di gruppo sul monolite che sarà inviato a Roma

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare,
Firenze, Alinari, 1990, p.144



Lizzatura del monolite

Antonio Bernieri, Carrara dal marmo al mare,
Firenze, Alinari, 1990, p.145

destinato al Foro Mussolini, dono degli industriali carraresi, auspice il gerarca Renato Ricci (33).

Le prime due costruzioni, assai imponenti, con pianta a "L" e motivo della torre esagonale come fulcro compositivo ed elemento di sottolineatura dello angolo, hanno le facciate interamente rivestite di marmo e fanno uso, specie nel Palazzo delle Poste, di ogni tipo di marmo apuano non solo nelle parti strutturali, ma anche in quelle funzionali, negli ornati e negli arredi esterni ed interni (34).

L'edificio INAIL, anch'esso con pianta a "L" e facciata in marmo bianco, è tuttavia caratterizzato da maggior rigore e linearità, e propone un esempio di quella architettura razionale, nitida e simmetrica, attraverso cui il regime intendeva esprimere i valori di modestia, chiarezza, rettitudine e educazione urbanistica (35).

Tutto ciò rispondeva anche alla contemporanea cultura promozionale del marmo auspicata dal professore Adolfo Angeli (già sindaco di Carrara durante la

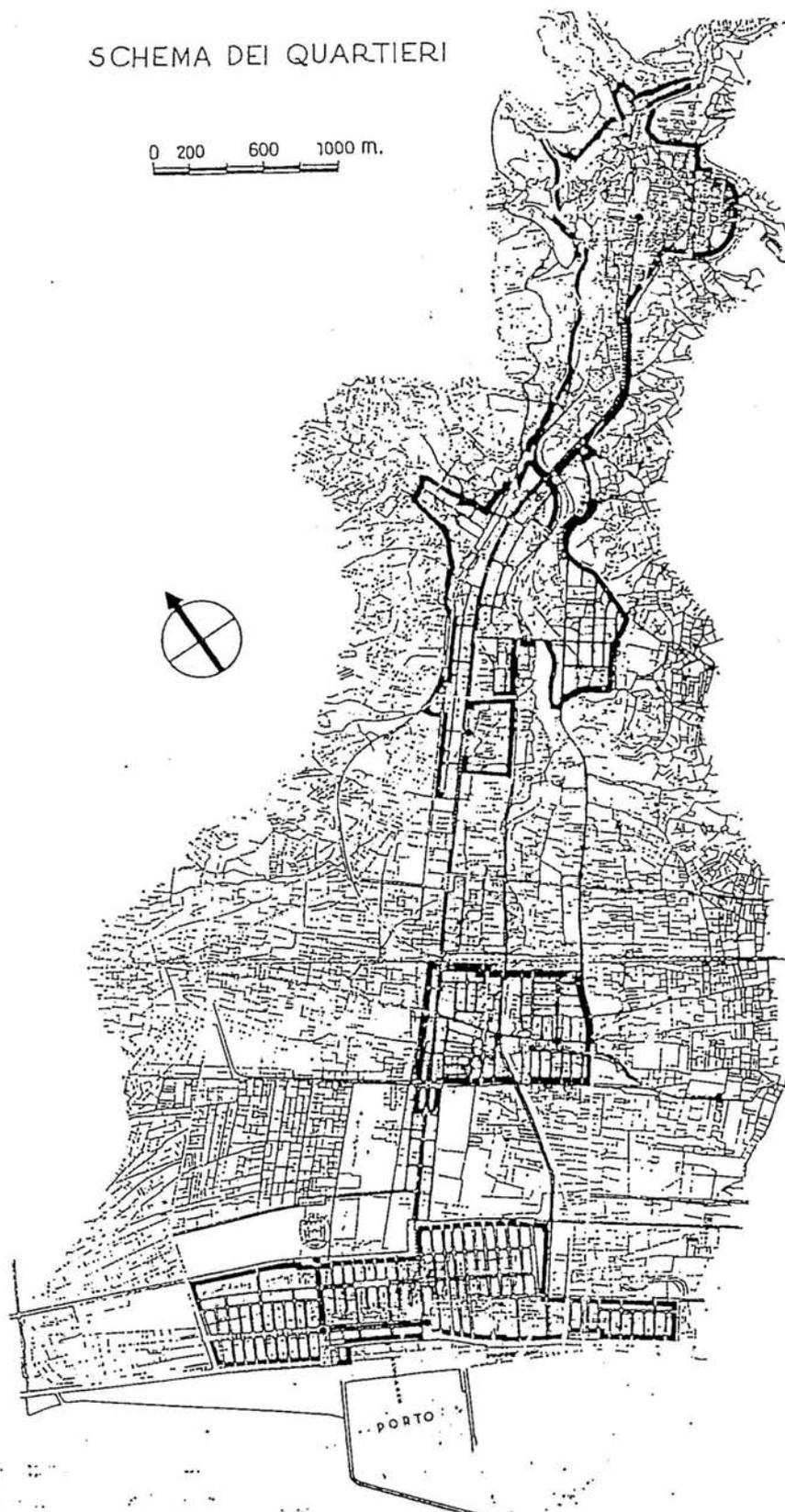
la Amministrazione Fascista), sotto la cui presidenza si era attuata nel 1930 una sorta di riforma nell'Accademia di Belle Arti con l'annessione di una "Scuola diurna per artigiani", in aggiunta a una antecedente "Scuola serale del nudo" (36).

Dal Piano Regolatore De Simone-Bertagnolo (1939)
al Piano Regolatore di Apuania (1941)

Carrara e il suo comprensorio avevano dunque urgenza di una nuova e particolare lettura urbanistica con cui, tramite un P.R.G., si potessero esprimere efficaci e appropriati interventi non solo nell'interno della città come centro direzionale, ma anche nelle altre zone dell'ambito comunale.

Alla fine del 1939 veniva quindi proposto il P.R.G. redatto dagli ingegneri Domenico De Simone e Paolo Bertagnolo (37) che, rispetto a quello precedente, dimostrava di possedere un maggiore realismo nella riorganizzazione del territorio e una visione più chiara riguardo il problema della zonizzazione.

SCHEMA DEI QUARTIERI



Domenico De Simone e Paolo Bertagnolo, Piano Regolatore di Carrara - Schema dei quartieri, Archivio del Comune di Carrara



Domenico De Simone e Paolo Bertagnolo, Piano Regolatore di Carrara, Archivio del Comune di Carrara

Il piano inoltre, per la prima volta dalla fine Ottocento, dopo i significativi interventi all'interno della città, ancor oggi caratterizzata dagli edifici progettati dal Caselli, propone per alcune aree un riassetto che, in linea con le pur discutibili esperienze urbanistiche italiane del periodo, avrebbe "riqualificato" e marcato la città in senso scenografico e "moderno" con la dilatazione degli spazi e la creazione di imponenti strutture architettoniche.

I progettisti, dopo aver preso atto della situazione esistente e dei collegamenti principali per i tre nuclei di Carrara, Avenza e Marina di Carrara, esponevano i criteri-guida della stesura del piano, riassumibili in:

- realizzabilità in rapporto alle condizioni igieniche e finanziarie locali;
- gerarchizzazione stradale;
- decongestionamento del traffico cittadino mediante la costruzione di nuove strade e lo spostamento della ferrovia marmifera dal centro alla periferia;

- risanamenti e ampliamenti per mezzo di importanti demolizioni;
- sistemazione di Avenza e Marina di Carrara.

Assai significativa è la precisa suddivisione in zone (intensiva, semintensiva, estensiva, industriale, ferroviaria e verde - pubblica, agricola, per attrezzature), a cui corrispondono diverse utilizzazioni del territorio e tipologie edilizie (palazzine, villini, case economiche e rurali) comportanti un'idea di rapporti sociali fortemente gerarchizzati: le case economiche localizzate in vicinanza delle attività produttive o nelle fasce più interne o marginali; i villini e le palazzine sugli assi viari principali.

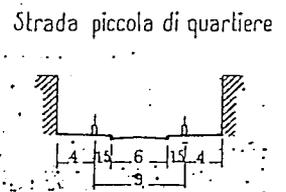
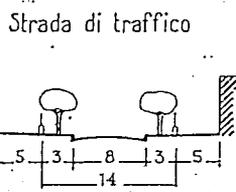
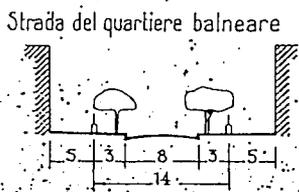
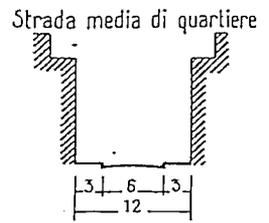
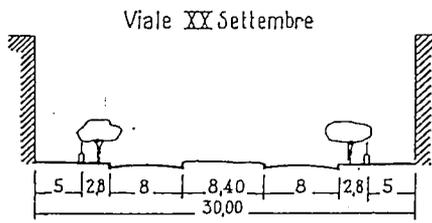
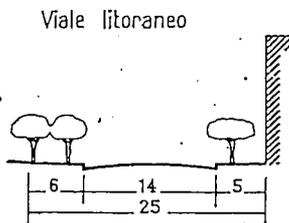
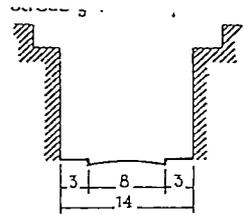
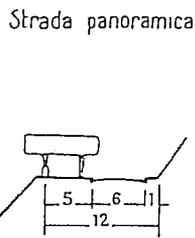
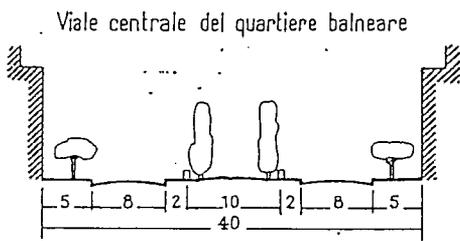
Un consistente sviluppo edilizio era previsto, oltre che nel primo tratto del Viale XX Settembre, anche attorno al nucleo di Avenza, al quale veniva dato però un carattere esclusivamente popolare-operaio, in considerazione del fatto che sorgeva presso la stazione ferroviaria e in prossimità della nuova zona industriale. Con lo spostamento della strada statale Aurelia lungo

i margini della futura area di espansione verso la Z.I.A., Avenza avrebbe perduto, in aggiunta, la tradizionale individualità di centro di collegamento e transito che essa aveva sempre avuto nelle comunicazioni monti-mare e soprattutto sud-nord.

Per Marina, al fine di disciplinare il "grave disordine derivante ... dal traffico dei marmi e dalle presenza dei vasti depositi relativi lungo la spiaggia e persino nell'abitato in conseguenza alla costruzione del porto" (38), si ipotizzava la suddivisione in tre diverse zone, così da dare più ampio respiro alla struttura urbana esistente: quella centrale con funzione commerciale, quella a ponente da destinare "a quartiere balneare ... per la presenza di ottimi arenili" (39), quella a levante per le attività di servizio al porto.

Dietro le prime due, ampie aree erano riservate alla costruzione di villini, a zone verdi e a strutture sportive. Il viale litoraneo Marina-Viareggio, danneggiato dalle mareggiate, sarebbe stato trasformato da semplice strada di transito in viale panoramico "di in

Domenico De Simone e Paolo Bertagnolo, Piano Regolatore di Carrara - Sezioni stradali, Archivio del Comune di Carrara



teresse turistico e residenziale ... con la parte centrale ... sistemata a zone verdi, e con piccoli marciapiedi ai lati." (40) La sua sezione stradale avrebbe addirittura raggiunto l'estensione di 40 metri - 10 in più rispetto al Viale XX Settembre -, così come le sezioni assegnate alle strade dei quartieri balneari e a quelle di traffico erano previste in misure particolarmente ampie.

Per Carrara erano individuati pesanti interventi di demolizione e ristrutturazione urbanistica in base a finalità specifiche:

- risanamento igienico:

allargamento di Piazza delle Erbe e collegamento mediante sottopassaggi pedonali con Piazza Alberica;
demolizione quasi completa dei quartieri di Grazzano, Cafaggio, Via Groppini;
diradamento delle vie S. Maria e dell'Arancio

- ristrutturazione viaria:

allargamento ove possibile della Via Carriona fino alla stazione di S. Martino;

creazione di una nuova circonvallazione a est della città a servizio dell'ospedale, con raccordo al Via le Potrignano;

spostamento del tratto urbano della ferrovia marmifera;

ampliamento della Via Garibaldi per l'attraversamento longitudinale della città fino a Vezzala lungo il percorso Piazza Accademia e Via del Plebiscito, dove si sarebbe creata una piazzetta di innesto;

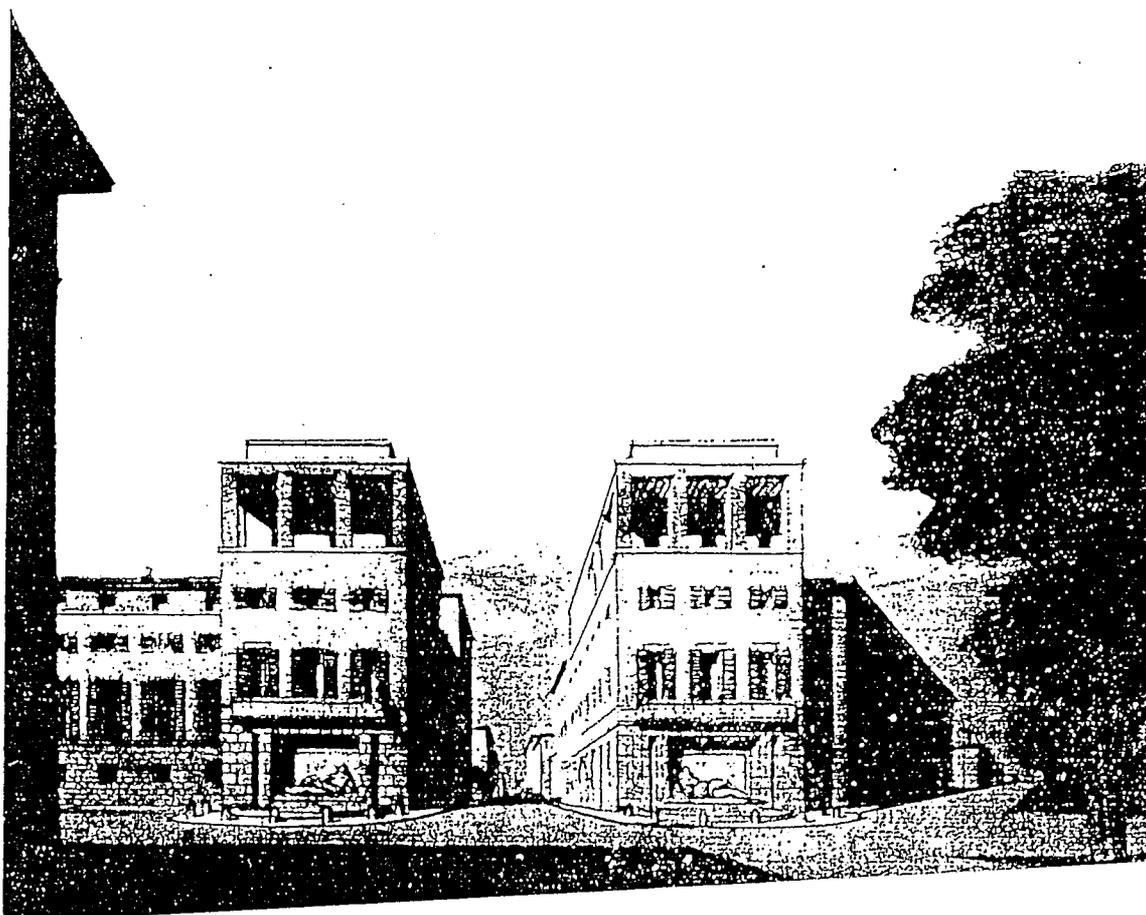
apertura di una nuova strada dietro la Chiesa del Carmine per l'attraversamento trasversale, che avrebbe tagliato Via Garibaldi e Via Roma, raggiunto un nuovo piazzale di Via Verdi, e poi la Chiesa di S. Francesco e la strada per Massa

- riqualificazione dell'immagine urbana e formazione di nuovi spazi pubblici:

creazione di due piazze - la prima di ingresso alla città, dalla quale si sarebbero diramati la Via Roma, il previsto viale di circonvallazione e lo slargato imbocco di Via Garibaldi, architettonicamente caratte

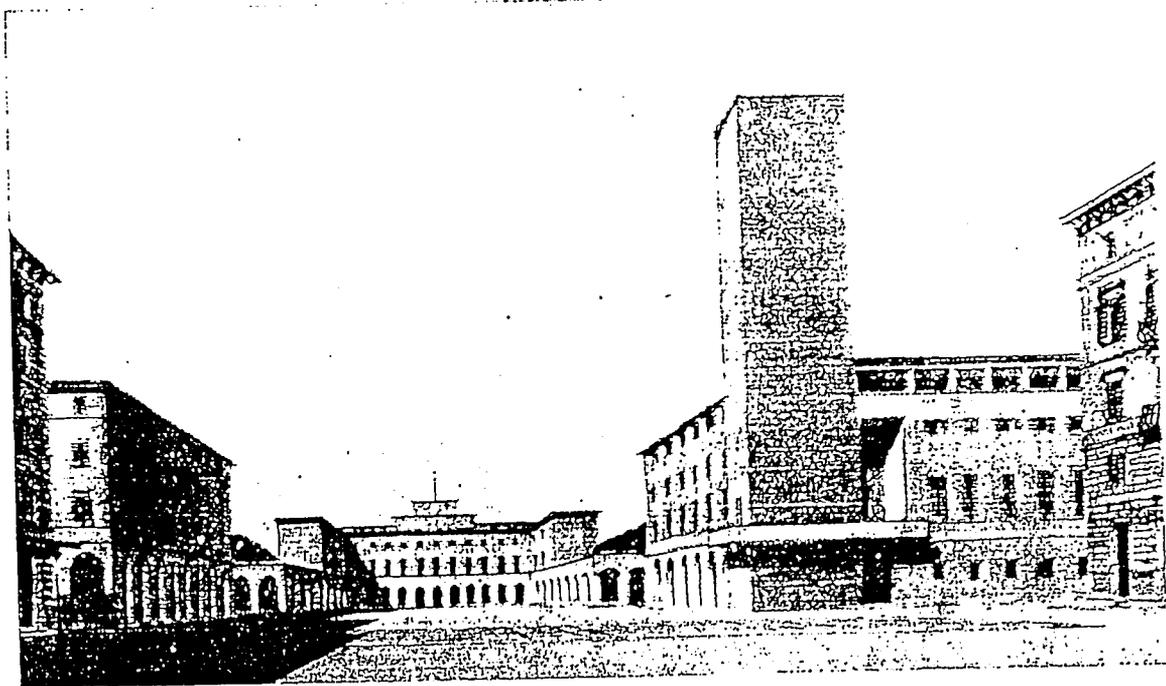
E. Del Debbio. Progetto di riqualificazione dell'ingresso
di Carrara con la formazione di due testate simmetriche.
Il progetto fa parte del P.R. De Simone-Bertagnolo

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura moderna,
Firenze, Alinea, 1989, p.167



E. Del Debbio. Progetto della nuova sede comunale,
con l'ampliamento di Piazza Farini. Lo studio fa
parte del P.R. del 1938.

Pietro Giorgieri, Itinerari apuani di architettura
moderna, Firenze, Alinea, 1989, p.169



rizzata da due edifici a torre simmetrici sulle teste laterali della Via Roma;

la seconda con funzione di centro amministrativo e commerciale, aperta a ovest di Piazza Farini verso Via Garibaldi "in modo da mettere in valore la nuova sede comunale (nella ex-villa Fabbriotti-Colombarotto), la Casa del Fascio, la Torre Littoria e nuovi edifici di carattere pubblico." (41)

E' chiara l'adesione ai criteri urbanistici e architettonici del tempo, che tendevano a dilatare quanto più possibile gli spazi - dissolvendo l'idea di piazza come luogo urbano definito di aggregazione sociale (42) - per orientare l'attenzione verso determinati punti o palazzi, simboli imponenti del potere politico.

La stessa ricerca di valori scenografici mediante l'isolamento di un particolare edificio in un vasto spazio, era stata applicata dai progettisti anche al monumento medievale di Avenza, la torre di Castruccio Castracani, che doveva risultare separata dal contesto ambientale in cui era da sempre stata inserita, così come il

Duomo di Carrara avrebbe dovuto liberarsi di "alcune fatiscenti casupole" (43) che impedivano di ammirarne in modo completo la ricca facciata.

Circa la sistemazione delle attività industriali, si esprimeva l'intento di spostare le segherie e i laboratori situati lungo il percorso cittadino della Carriona verso mare, per facilitarne le comunicazioni con la stazione e il porto e lasciare libere molte aree edificabili.

Di contro, la creazione di zone verdi a giardini, parchi e centri sportivi avrebbe migliorato la vita dei cittadini e soddisfatto "le moderne esigenze per l'educazione fisica della gioventù." (44)

Il piano concludeva: "L'attuazione del piano regolatore, sia pure graduale, dovrà trovare nei laboriosi ed industri Carraresi i suoi migliori collaboratori. E tra non molti anni, radicalmente migliorato e rinnovato nella compagine urbanistica, il Comune di Carrara, per i provvedimenti in atto disposti dal Duce, potrà diventare una delle più fiorenti città industriali italiane." (45)

Il piano De Simone-Bertagnolo, sottoposto alla Commissione Comunale, fu respinto a causa delle soluzioni tecniche considerate troppo dispendiose e inattuabili in quel particolare momento storico.

Due anni più tardi, tuttavia, lo stesso Ufficio Tecnico redasse e adottò il nuovo Piano Regolatore di Apuania, approvato con D.M. 23 novembre 1941 (46), il quale però ancora una volta non trovò applicazione pratica per lo scoppio della seconda guerra mondiale e i successivi problemi della fase di ricostruzione.

Nel piano (47), l'attenzione dei progettisti è rivolta alla zona morfologicamente più pianeggiante del territorio comunale, nella quale i nuovi interventi si presentavano di più agevole realizzazione. Tuttavia, come già nel P.R. De Simone-Bertagnolo, l'occupazione della pianura, benché massiccia specie tra Avenza e Marina, non sembra suggerire la fusione dei tre centri esistenti, a differenza del precedente

progetto Salvetti-Mazzi.

Caratteristica del piano era il sistema viario che, disposto ortogonalmente, consentiva la formazione di aree geometriche regolari in cui erano previsti nuovi interventi edilizi soprattutto residenziali, ma soggetti allo zoning mediante prescrizioni tipologiche che.

In tal modo, mentre sul versante di Marina di Carrara le previsioni di ordine turistico facevano sì che le nuove costruzioni fossero di tipo signorile e medio-popolare (villini e palazzine), nella zona di Avenza, data la necessità di creare alloggi per gli operai occupati nella vicina zona industriale, si progettava la realizzazione di fabbricati a carattere prevalentemente popolare.

Risalendo il Viale XX Settembre fino alla località oggi denominata Stadio, a circa mezza via tra Avenza e Fossola, si notano forme di intervento diverse: vasti lotti destinati a residenze signorili lungo il viale e densificazione di edilizia economica sul lato

orientale, là dove il territorio libero dalla stretta collinare permetteva la massiccia costruzione di nuovi quartieri nella campagna.

Per Carrara città le possibilità erano invece limitate ad alcune fasce perimetrali - le uniche che d'altra parte offrivano opportunità di interventi urbanistici.

I paesi a monte furono ignorati anche dal P.R. di Apuania che per quanto riguardava il Comune di Carrara regolamentava quindi i soli territori della città di Avenza di Marina e di quelli lungo il Viale XX Settembre.

Un'ultima interessante particolarità del piano era inoltre la soluzione del collegamento Carrara-Massa mediante il traforo della collina della Foce (48).

NOTE :

IL VENTENNIO

(1) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.93

(2) Nel 1890 quasi tutti i telai erano sospesi con funi, la sabbia era gettata dagli operai, il moto era impresso da cigolanti rotoni. Nelle cave di marmo non vi era nemmeno un motore: mine e "coni" per lo stacco dei blocchi, mazzuoli e scalpelli nei laboratori.

Un decennio dopo notiamo l'inizio di una attrezzatura meccanica. Per le cave vengono utilizzate due cadute d'acqua per complessivi 50 HP a cura di due ditte private (Adolfo Corsi e Augusto Faggioni), che trasmettono energia elettrica e fanno funzionare il filo elicoidale. Altri tre motori a petrolio sostituiscono le braccia dell'uomo nel dare i tagli ai blocchi. Nei 108 laboratori della zona si è affacciato il primo motore a gas coi suoi 10 cavalli di forza.

Con il 1904 cominciano anche i primi impianti di filo elicoidale presso le segherie, dove sono contemporaneamente adottati i telai a "cala" automatica con distribuzione pure automatica di acqua e sabbia. Verso il 1908 si introduce alle cave la "trivellazione a diamante" e poi l'uso dei martelli pneumatici che, insieme, contribuiscono a ridurre il maggiore inconveniente della regione apuana, e cioè la grande abbondanza di detriti che invade la lavorazione. Con l'impiego di tutti questi mezzi meccanici e con

l'ausilio delle teleferiche, destinate prevalentemente al trasporto ascendente del materiale, si è quantitativamente accresciuta la produzione del marmo.

Nei laboratori saliti nel 1913 a 140, si sono in tanto fatti strada i torni e le piallatrici, simili a quelli usati per i metalli, e successivamente le lucidatrici, le levigatrici e i trapani meccanici.

Enrico Marchetti, Lo sviluppo delle macchine nella industria marmifera, in "Il marmo nell'arte, nell'industria, nel commercio", Carrara, Ist. to Editoriale Fascista Apuano, Anno XVII, n°6, Nov.-Dic. 1939, pp. 1-13

(3) A. Bernieri, Carrara, op. cit., p. 93

(4) Negli anni attorno al 1925 la ditta Cesare Frugoli risolse almeno in parte il problema riguardante l'introduzione di accorgimenti moderni nelle fasi prime di trasporto, ossia quelle che immediatamente seguono il distacco dei blocchi fino al carico sui carri ferroviari, sulle tratte. In altre parole, la sostituzione con mezzi meccanici del tradizionale sistema della lizzatura coi canapi.

Essa applicò nelle cave un sistema di trasporto a valle su carrelli scorrenti su di un binario, manovrati da un argano elettrico; da questo procedeva un cavo, con una portata di 56 tonnellate, che tratteneva la discesa del carrello o ne aiutava la risalita. Il binario correva su pavaneti, cioè, su terreno instabile formato da detriti.

Questo sistema di lizzazione meccanica fu chiamato "piano inclinato".

Il marmo, ieri ... op.cit., pp.30,31

(5) A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il porto ... op.cit., pp.157,161

(6) Renato Ricci (1896-1956), volontario della prima guerra mondiale, poi legionario fiumano, rientrò a Carrara nel 1920 dove fondò l'Associazione Nazionale Legionari Fiumani e militò nel partito liberale nel quale fu nominato membro del consiglio direttivo della sezione cittadina. Fu a capo del Fascio del Combattimento di Carrara dal maggio 1921 al maggio 1924 quando fu eletto deputato. Console generale della milizia, vice-segretario nazionale del partito fascista, Consigliere nazionale, sottosegretario di Stato all'Educazione Nazionale come Presidente della Opera Nazionale Balilla, poi ministro delle Corporazioni. Seguì Mussolini nel partito fascista repubblicano di Salò dove fu comandante generale della Guardia Nazionale Repubblicana. Processato alla fine della guerra e condannato a lieve pena, fu ammistiato e pertanto scontò solo i tre anni di detenzione preventiva (1945-1948).

A. Bernieri, Storia di Carrara ... op.cit., p.189

(7) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.96

(8) La fissazione della lira a quota 90 generava una grave compressione dei salari, essendo consentito agli industriali di abbassarli per vincere le difficoltà

che l'alto costo della lira creava alle esportazioni.
Ibidem, p.207

(9) Il Consorzio obbligatorio del marmo del 1927 sembrava richiamare l'antica società consorziale voluta da Alberico Cybo nel 1564 - l'Offitium Marmoris -, ma la differenza tra i due organismi era sostanziale.

Alberico aveva infatti attuato una misura di protezionismo economico dell'industria marmifera, chiamando a far parte della società i maggiori diciassette operatori economici - produttori e commercianti -. Lo scopo principale dell'Offitium era quello di salvaguardarli dalla concorrenza dei piccoli imprenditori che, viaggiando "all'azzardo", potevano danneggiare i contratti e i compromessi di vendita tra i clienti stranieri e i mercanti ufficiali di Carrara.

Renato Ricci fece invece del Consorzio uno strumento di lotta contro le maggiori industrie marmifere, con particolare accanimento contro i Fabbricotti, i Marchetti e i Faggioni, a favore dei loro minori concorrenti.

A. Bernieri, Storia di Carrara, op.cit., p.212

A. Bernieri, Carrara, op.cit., pp.95,96

(10) Agli inizi del 1927 la Sezione Industriali del marmo aveva proposto l'attuazione di un fondo quota accantonamento prezzo marmi esportati, che doveva servire per finanziare le iniziative promozionali che favorissero lo sviluppo della produzione e delle vendite. Questo fondo si formò ovviamente con l'aumento dei prezzi di listino (del marmo grezzo del 10%) da poco

rialzati, e poiché tale aumento coincise improvvisamente con la politica di rivalutazione della lira, il prezzo reale di vendita del marmo raggiunse in valuta oro circa il 35% in più di quello del 1926. Così iniziò la grave crisi dell'industria marmifera, dalla quale Carrara non poté più risollevarsi, perché essa si innestò alla fine degli anni '30 con la grande crisi mondiale scoppiata a New York l'anno prima. A. Bernieri, Storia di Carrara, op.cit., p.209

- (11) Insieme al fallimento delle grandi industrie marmifere di proprietà dei Fabbricotti, Lazzoni, Marchetti, Binelli, e dei pionieri inglesi Walton, Robson, Cripps, naufragarono anche numerose piccole ditte a carattere familiare che dipendevano per produzione e lavorazione dalle grandi aziende succitate. Ibidem, p.216
- (12) La Società Montecatini fin dal 1926 aveva cominciato ad occuparsi dell'escavazione del marmo, rilevando il complesso delle cave della Soc. An. Nord Carrara il cui esercizio si rilevò passivo. La Montecatini decise allora di risolvere la situazione allargando la sua influenza ai bacini marmiferi carraresi. Agli inizi della crisi essa offerse alla ditta Carlo Andrea Fabbricotti di rilevare tutte le sue proprietà marmifere per la somma di L.65.000.000 e poiché l'offerta fu rifiutata, agì attraverso la Banca del Lavoro. Nel 1935, quando lo scoperto per gli interessi e per quote di ammortamento non pagate dagli industriali carraresi raggiunse la cifra di L. 8.164.993, la Banca Nazionale del Lavoro stipulò un accordo con la Montecatini

ni e mandò all'asta le proprietà delle ditte insolvi-
bili, costituendo per il loro rilevamento la Società
Anonima Marmi d'Italia, il cui capitale veniva sotto-
scritto oltre che dalla Montecatini, dalla Banca del
Lavoro e dall'I.R.I.

La Montecatini rilevò poi la Società Anonima Marmi di
Italia e divenne proprietaria di oltre il 60% delle
proprietà marmifere carraresi, acquistate complessiva-
mente per L. 22.028.875.

La ditta C.A. Fabbricotti, per la quale la Montecatini
aveva offerto 65 milioni, fu acquistata all'asta per
L. 9.796.042 e la S.A.M.I. valutata dalla perizia del
Tribunale oltre 40 milioni, fu acquistata per
L. 6.384.977.

Ibidem, pp. 217, 218

(13) P.L. Bessi, Case popolari, op.cit., p. 17

(14) Ibidem, p. 18

P. Giorgieri, Itinerari apuani, op.cit., p. 162

(15) Localizzazione delle strutture produttive in zone non
industriali, per ridurre il peso politico della classe
operaia nel nord e per ottenere costi di produzione più
contenuti mediante salari più bassi.

Ibidem, p. 52

(16) Ibidem, pp. 52-58, 160, 162

(17) L'opera, iniziata già nel 1914 con l'auspicio di un ra-
pido coronamento, fu purtroppo avversata da avvenimen-
ti drammatici che costrinsero l'Amministrazione Comuna-
le e gli altri enti interessati ad impegnare in campi

diversi le scarse risorse. La prima guerra mondiale e la crisi susseguente agli anni '20 ritardarono il completamento dei vasti e razionali padiglioni, i quali, allora, costituivano un esempio di razionalità e funzionamento.

M. Borgioli, B. Gemignani, Carrara, op.cit., p.214

(18) Giorgio Ciucci, Il dibattito sull'architettura e la città fascista, in "Storia dell'Arte Italiana" - Il Novecento, Torino, Einaudi, 1982, Vol.7, p.276

(19) L'architetto Vittorio Mazzi (Carrara 1879 - 1957) oltre che per l'Ufficio Tecnico Comunale, svolse una ampia attività in ambito privato e costruì parecchi villini e palazzine lungo il Viale XX Settembre, specie nei dintorni di Fossola.

(Informazioni reperite presso la famiglia Mazzi di Carrara.)

Non è stato possibile ottenere indicazioni circa il geometra Giovanni Salvetti.

(20) Vittorio Mazzi, Giovanni Salvetti, Progetto di un nuovo Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento per la città di Carrara e frazioni di Fossola, Avenza e Marina, Proprietà privata Mazzi, Carrara.

(21) G. Ciucci, Il dibattito sull'architettura, op.cit., p.274

(22) Sulla base di calcoli matematici, i tecnici prevedevano che da 45.236 abitanti nel 1928, la popolazione di Carrara sarebbe passata a 100.980 abitanti nel 1978. (La popolazione effettiva di Carrara nel 1978 risultò di 70.213

unità)

V. Mazzi, G. Salvetti, Progetto op.cit.

Prospetto dei movimenti della popolazione, Comune di Carrara, Ufficio Statistica e Censimento

(23) V. Mazzi, G. Salvetti, Progetto op.cit.

(24) Ibidem

(25) Ibidem

(26) Nuovo Piano Regolatore - Relazione dell'Ufficio Tecnico del Comune di Carrara, Proprietà privata Mazzi, Carrara

(27) V. Mazzi, G. Salvetti, Progetto op.cit.

(28) Ibidem

(29) Il governo fascista, cercando nuovi mercati di vendita per i prodotti italiani, si era rivolto alle grandi imprese coloniali. Una simile scelta indusse però il governo francese e quello inglese, sino ad allora indifferenti verso la politica fascista, ad adottare (spinti dall'opinione pubblica) un atteggiamento intransigente e indurre la Società delle Nazioni a penalizzare l'Italia mediante l'applicazione delle sanzioni.

Fascismo, in "Grande Dizionario Enciclopedico", Torino, U.T.E.T., Vol.V, p.537

(30) Rivista del Servizio Minerario per l'Anno 1936, Ministero delle Corporazioni (Corpo Reale delle Miniere), Ufficio Provinciale dell'Economia.

(31) Ibidem

(32) Il fallimento delle grandi aziende manifatturiere del

marmo (v. nota 11) e di altri laboratori minori det^{te} l'avvio a un processo che, accentuatosi negli anⁿⁱ successivi, portò alla perdita di tale identità.

- (33) Chiamato "Colonna Mussolini", questo enorme blocco, lungo 17 metri e del peso di circa 300 tonnellate, fu staccato dal monte con una complessa operazione di taglio con filo elicoidale che lo rese subito pronto per il trasporto. Questa operazione fu la più spettacolare che si fosse mai vista a Carrara e, probabilmente, la più grande in assoluto nel suo genere: fu necessaria una gabbia di legno di 50 tonnellate alle quali si aggiunsero altre 14 tonnellate di ferro per le connessure. Questa gabbia fu lizzata fino oltre i Ponti Vara mediante l'impiego di 10.000 metri di grosse corde d'acciaio, dove fu presa al traino da oltre trenta paia di buoi che la trascinarono al porto di Marina di Carrara.

Si trattò di un'impresa veramente titanica nella quale, a dispetto di tutte le recenti innovazioni tecniche introdotte con l'uso di nuove forme di energia, emerse la portata di una cultura millenaria incentrata sull'uomo e sull'animale.

E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.291

- (34) Ibidem, p.291

- (35) G. Ciucci, Il dibattito sull'architettura ... op.cit., p.330

- (36) E. Dolci, Carrara ... op.cit., p.290

- (37) Domenico De Simone, presidente di sezione del Consi

glio Superiore dei Lavori Pubblici, e Paolo Bertagnolo, ingegnere capo del Genio Civile, elaborarono anche il piano regolatore per la città di Massa nel 1938.

P. Giorgieri, Itinerari apuani .., op.cit., pp.168,177

Non è stato possibile reperire ulteriori informazioni circa i citati progettisti.

- (38) Domenico De Simone, Paolo Bertagnolo, Il Piano Regolatore di Carrara, Archivio del Comune di Carrara, Annali dei Lavori Pubblici 1939, fascicolo I, p.18
- (39) Ibidem, p.19
- (40) Ibidem, p.14
- (41) Ibidem, p.16
- (42) P. Giorgieri, Itinerari apuani .., op.cit., p.172
- (43) D. De Simone, P. Bertagnolo, Il Piano .., op.cit., p.18
- (44) Ibidem, p.21
- (45) Ibidem, p.22
- (46) Archivio del Comune di Carrara, Annali dei Lavori Pubblici 1941, fascicolo I
- (47) Causa la irreperibilità della relazione concernente il P.R. di Apuania, se ne propone una sommaria descrizione in base alla documentazione planimetrica allegata, relativa alla zona di Carrara.
- (48) L'idea del traforo della Foce sarà riproposta dall'architetto Luigi Piccinato nel P.R.G. del 1964.

GLI SVILUPPI ECONOMICI E
URBANISTICI DAL DOPOGUERRA
ALL' EPOCA ATTUALE

Problemi economici e urbanistici del dopoguerra

Nel periodo immediatamente seguente la fine del secondo conflitto mondiale (1945-1951), la nuova edilizia, che si sviluppò sostanzialmente verso la zona di Marina di Carrara e di Avenza favorita dalla morfologia del territorio (1), risultò assai eterogenea (ville, palazzine, casette, palazzi, case popolari) e si inserì nel tessuto urbano esistente in modo non regolamentato e autonomo.

Le stesse considerazioni si possono trarre dall'analisi della città di Carrara, in cui i nuovi interventi (principalmente ristrutturazioni, sopraelevazioni e aggiunte eseguite nel nucleo più antico) alterarono l'originario carattere ambientale architettonico.

Tuttavia, se Carrara strutturalmente non presentava all'epoca evidenti cambiamenti, mantenendo nel complesso l'ossatura urbanistica del secolo precedente, dal punto di vista economico si assisteva alla radicale trasformazione del ruolo svolto dalla città nell'ambito comunale.

Dopo la chiusura delle grandi imprese manifatturiere del marmo, gli effetti del sovvertimento economico

causato dagli ultimi avvenimenti politici (dal periodo fascista a quello bellico) si ripercossero anche nel centro cittadino, che gradualmente abbandonò il carattere di "città-laboratorio" e iniziò invece un processo di terziarizzazione. I locali prima sedi di attività legate alla lavorazione del marmo furono gradatamente occupati da esercizi di vario genere, così che solo alcune fasce marginali della città (2) e la località S. Martino (sede della ancora attiva ferrovia marmifera) risultarono gli ultimi baluardi delle attività industriali e artigiane del marmo.

All'interno del tessuto urbano, e precisamente lungo il percorso della ferrovia marmifera, continuavano a sussistere, anche se in maniera sporadica, alcuni laboratori (industriali: Ascoli & Del Medico; artigianali: Nicoli & Berretti) e depositi di marmo.

Altri fattori negativi per la trasformazione economica di Carrara furono la chiusura delle grandi aziende inglesi (Walton, Gooddy & Cripps, ecc.) che si erano impegnate, al termine della seconda guerra mondiale, a

riorganizzare la loro attività e il sistema commerciale locale, e le decisioni della Montecatini Gruppo Marmi, l'unica impresa che sarebbe stata in grado di ri-sollevare le sorti della precaria situazione, che in pochi anni spostò invece i propri interessi verso altre località (Versilia).

La ripresa economica si rivelò difficile, in quanto, anche se nei primi anni del dopoguerra si verificò un andamento di rapida crescita (come si può constatare dal seguente prospetto riguardante la produzione marmifera tra il 1945 e il 1964), la capacità produttiva si stabilizzò su valori medi:

<u>Produzione Marmifera Carrarese</u>		(3) -
1945	Tonn.	16.125
1950	"	159.030
1952	"	233.164
1954	"	283.167
1956	"	278.654
1958	"	240.549
1960	"	288.240
1962	"	302.165
1964	"	277.150

Si assistette quindi a una lunga fase di stasi, decisamente svantaggiosa per l'economia locale che in questo periodo avrebbe necessitato di nuovi impulsi e incrementi, capaci di imporre una svolta decisiva a tutto il settore.

"A determinare questa precaria situazione contribuiscono diversi fattori: il mutato gusto della clientela (con la scomparsa quasi totale, specie sui mercati esteri, della richiesta dei marmi bianchi da impiegarsi nell'arte funeraria e monumentale); la concorrenza allo interno e all'estero di marmi di minor pregio e quindi di minor costo; la mancanza di nuove strutture tecnologiche di impiego (che avrebbero potuto consentire minori costi di produzione); la scarsa pubblicità sui mezzi di informazione specializzati sulla qualità del prodotto e dei suoi metodi di impiego." (4)

Soltanto dopo il 1964 ci si avviò verso un graduale aumento produttivo, rimasto ininterrotto sino ai giorni nostri:

Produzione Marmifera Carrarese

(5)

1966	Tonn.	333.106
1968	"	422.665
1972	"	427.329
1976	"	584.093
1980	"	675.028
1984	"	844.508
1987	"	762.978
1990	"	997.685

In particolare, nel periodo tra il 1960 e il 1980, si venne a determinare non solo una sempre maggiore richiesta del prodotto marmifero nel mercato internazionale (con prevalenza dei paesi del Medio Oriente), ma anche furono realizzate strutture e innovazioni tecnologiche (filo diamantato, mezzi meccanici gommati, nuove strutture portuali, ecc.) (6) che consentirono, insieme all'automazione di alcune fasi di lavoro, l'incremento della produzione.

Tuttavia, anche se i dati più recenti inducono a pensare all'attività marmifera in termini ottimistici, nel panorama nazionale la zona apuana ha ormai progressivamente perduto quell'egemonia nel settore e quella importanza economica, che l'aveva contraddistinta nel



Una via di arroccamento

Mauro Pucciarelli, Massa-Carrara, Milano
Sagdos, 1984, p.59

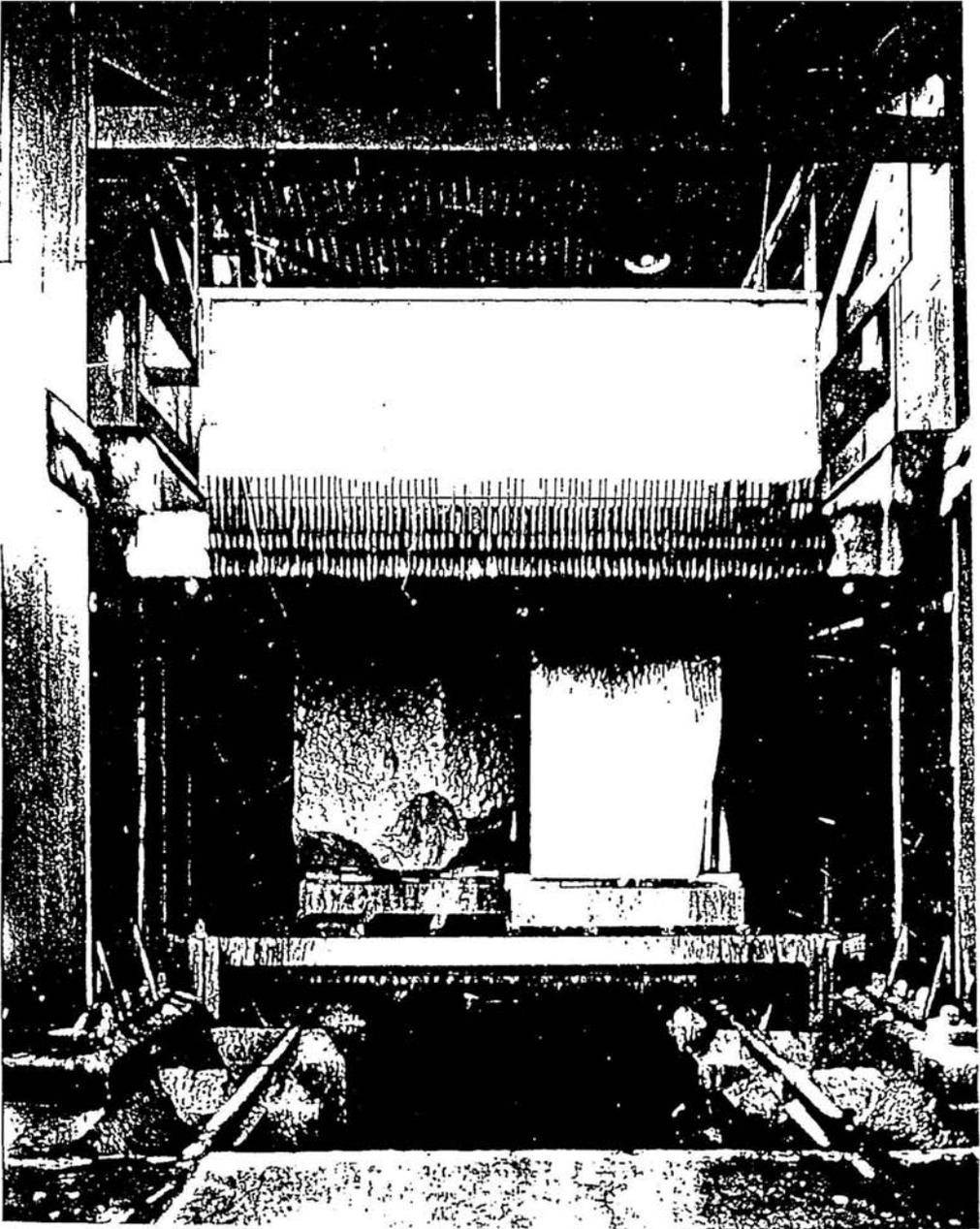


Nuova strada degli anni sessanta

Luciana e Tiziano Mannoni, Il Marmo, materia e cultura,
Genova, Sagep, 1978, p.109

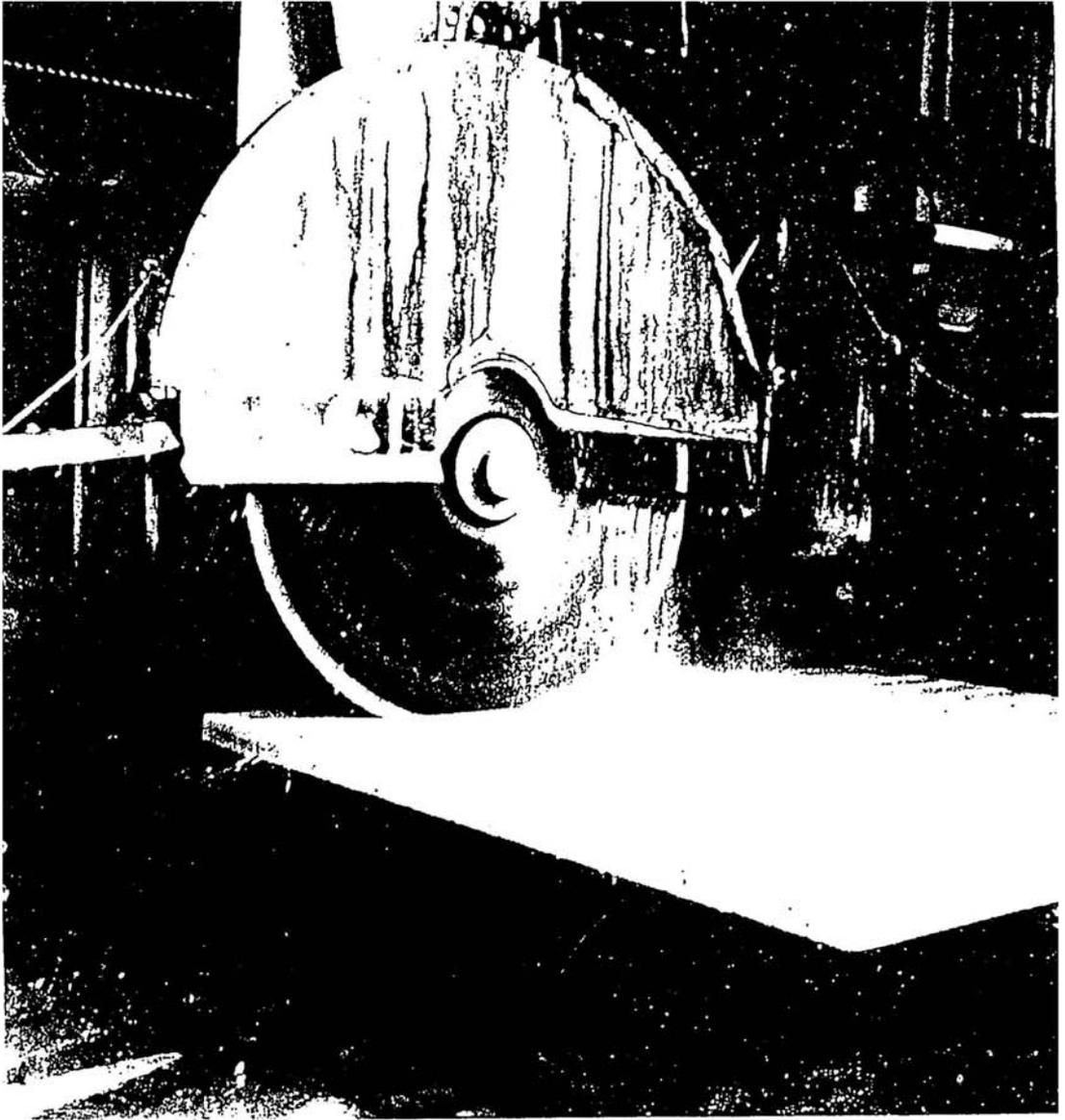


Luciana e Tiziano Mannoni, Il Marmo, materia e cultura,
Genova, Sagep, 1978, p.73



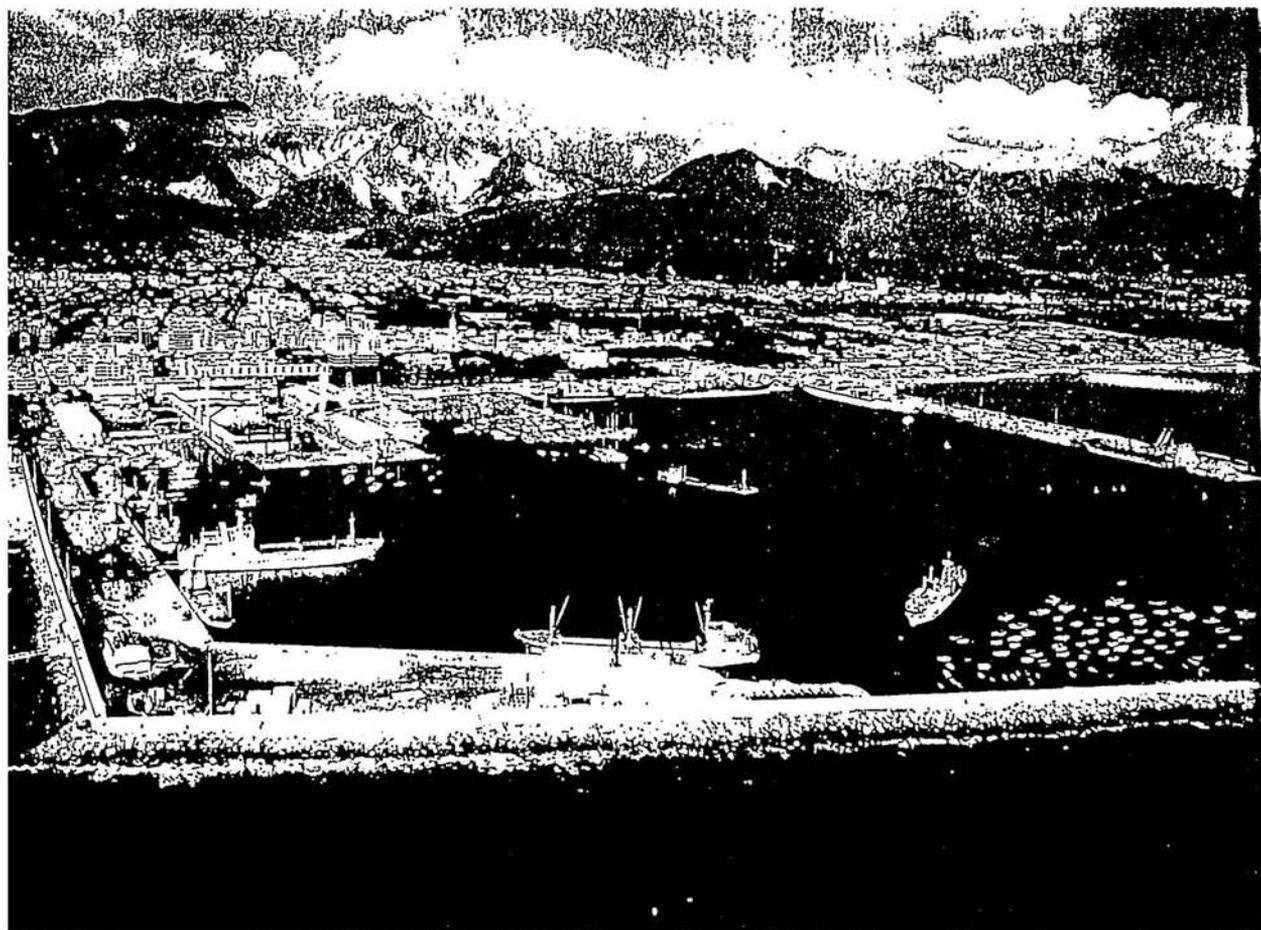
Un telaio moderno

Il marmo ... ieri e oggi, Massa, SEA, 1985, p.113



Il disco diamantato

Il marmo ... ieri e oggi, Massa, SEA, 1985, p.137



Panoramica del porto di Marina di Carrara

Mauro Pucciarelli, Massa-Carrara, Milano,
Sagdos, 1984, p.60

corso dell'Ottocento e all'inizio del Novecento.

Attualmente la produzione carrarese partecipa, rispetto a quella nazionale, con la percentuale del solo 26% (7) confermando di fatto il proprio ridimensionamento.

1956 - Piano Regolatore Comunale Generale di Carrara
Architetti Luigi Pera e Fernando Clemente

Agli inizi degli anni '50 le diverse problematiche che emerse nel territorio comunale evidenziavano la mancanza di un adeguato disegno urbanistico, capace di regolamentare e programmare il futuro sviluppo urbano.

Il Comune di Carrara affidò dunque il compito di redigere un nuovo P.R.G. agli architetti Luigi Pera e Fernando Clemente (8), che il 7 aprile 1956 presentarono alla commissione esaminatrice le loro proposte di intervento (9).

Nell'analisi del territorio comunale - in base all'epoca, alle motivazioni della nascita, alla struttura urbanistica, alle attività in esso esplicate, al genere

di vita della popolazione, alle esigenze attuali e future, alla diversa morfologia e altimetria - seguendo un itinerario monti-mare - vengono individuati quattro principali centri insediativi:

- a) Zona Montana
- b) Zona di Carrara Città
- c) Zona di Avenza
- d) Zona di Marina di Carrara

a) Zona Montana

A monte, sede delle residenze dei cavatori, le insufficienti strutture, le carenze igienico-sanitarie (non rispondenti alle esigenze degli abitanti) e la mancanza di infrastrutture urbanistiche, determinavano un processo di emigrazione verso il centro cittadino e in altre località, dove si svolgeva la vita sociale a un più alto livello ed era possibile trovare un'alternativa al lavoro marmifero (Avenza: Z.l.A.; Marina: turismo, porto).

Il previsto risanamento, integrato con nuove attrezzature e servizi sociali (acqua potabile, fognature,

energia elettrica, asili, scuole, sale di ritrovo ...)
doveva quindi tamponare, oltre al depauperamento del
patrimonio edilizio esistente, quel rapido processo
di svuotamento che, se prolungato nel tempo, avrebbe
forse causato la scomparsa di quei paesi montani che
da sempre avevano rappresentato gli ideali serbatoi
di manodopera per la lavorazione del marmo.

Un'altra interessante proposta, dettata dalla
bellezza dei luoghi, era rappresentata dalla volontà
di indirizzare all'attività turistica, quei paesi che,
oltre alle possibilità fornite dai suggestivi panora
mi delle cave, potevano usufruire dell'apporto di al
tre zone del territorio, adatte ad interpretare il
nuovo ruolo.

A tal scopo sarebbe stato indispensabile dotare
tutta la regione montana di un tronco stradale chiuso
ad anello - dal monte Uccelliera a Colonnata - e una
diramazione a nord verso Campo Cecina, dove si prevede
va un complesso turistico-sportivo, aperto su "un va
stissimo panorama avente per sfondo il mare a sud, e

le più alte vette delle Apuane a est e a ovest." (10)

b) Zona di Carrara Città

Trovandosi ubicata in un particolare ambito morfologico che non consentiva eccessivi sviluppi urbanistici, essa necessitava, più che di un vero e proprio piano di espansione, di una attenta rilettura e reinterpretazione della struttura urbana esistente:

1) risanamento di tutto il centro urbano e realizzazione di nuove strutture socio-amministrative:

Camera di Commercio, Opera di Maternità, completamento del centro amministrativo

2) rilettura della rete carrabile:

sistemazione e spostamento fuori dell'abitato del tronco urbano della Via Carriona;

rettifica e completamento della circonvallazione a sud-est della città;

congiungimento di Carrara con Marina tramite un tratto viario capace anche di valorizzare la futura espansione del territorio

3) espansione del centro urbano:

verso Fossola, lungo una nuova strada collinare che, partendo dalla villa Fabbricotti di Montia, lungo la Carriona, si sarebbe snodata fino alla Marina, scendendo dalle pendici "dei colli che si sviluppano a sud-ovest di Carrara su terreno degradante verso il Viale XX Settembre ed esposto a mezzogiorno." (11)

La zona, a carattere estensivo, era destinata a una edilizia residenziale a tenore sociale elevato, da attuarsi principalmente nei pressi della villa Fabbricotti, vicino a Fossola e verso la Marina;

verso monte, fra la via di Gragnana e quella di Sorzano, in una zona suddivisa in semintensiva a carattere economico-popolare, ma dotata delle necessarie attrezzature collettive, ed estensiva per l'edilizia privata;

in aree già occupate da un recente sviluppo edilizio non regolamentato.

c) Zona di Avenza

Per Avenza, già allora non più attraversata dalla Via Aurelia (spostata a monte delle FF.SS per garantire

maggior fluidità e sicurezza di traffico), era prevista la possibilità di un ulteriore sviluppo in nuove zone:

- 1) zona del Piano di Ricostruzione del Ministero dei Lavori Pubblici;
- 2) zona a ovest del centro storico (edilizia intensiva e semintensiva);
- 3) zona a ovest della ferrovia marmifera (edilizia economica);
- 4) zona semirurale a ovest della ferrovia marmifera (edilizia molto diluita).

Veniva inoltre consigliata la costruzione di nuovi complessi stradali nelle aree di ampliamento e la rettifica della Via Carriona nel tratto Marina-Avenza-Via Aurelia.

d) Zona di Marina di Carrara

Per Marina veniva redatto un piano che teneva particolarmente in considerazione l'ipotesi di indirizzare il piccolo centro verso l'attività turistica.

Infatti tale zona, a causa della propria struttura

urbanistica, relativamente giovane - risalente al trentennio precedente - si presentava solo marginalmente interessata al commercio.

Il piano prevedeva quindi una parziale utilizzazione del territorio a residenza per i lavoratori della vicina Z.I.A. e della struttura portuale, mentre insisteva decisamente sulla opportunità di realizzare attrezzature turistico-alberghiere, valorizzare la spiaggia litoranea verso ovest fino al torrente Parmignola mediante opere di bonifica, proteggere le zone verdi ed effettuare rimboschimenti a pinete, soprattutto come fasce di protezione dalla zona industriale di Apuania.

La viabilità si sarebbe concentrata lungo il viale litoraneo e una nuova rete di strade per le zone residenziali, mentre il traffico di transito sarebbe stato incanalato in un braccio di circonvallazione a monte, collegato alla panoramica collinare che scendeva da Carrara, e agli assi più importanti di collegamento extra comunale - la Via Aurelia e le FF.SS.

Nel complesso gli aspetti più significativi del piano Pera sono identificabili non solo nell'intento di dotare la città di un nuovo centro direzionale amministrativo, capace di riproporla quale polo principale dell'intero territorio comunale, ma soprattutto nell'interesse particolare rivolto per la prima volta agli antichi nuclei montani, da rivitalizzare in termini demografici, economici e di qualità di vita con moderne strutture e con la valorizzazione turistico-sportiva delle bellezze naturali, ed inoltre nell'indirizzo spiccatamente turistico da imprimere alla zona litoranea.

Grande risalto viene anche dato al riordino e all'ampliamento della viabilità di tutta la zona: quella montana, mediante un vasto complesso a integrazione delle esistenti strade minerarie del marmo, da raccordare con gli itinerari verso ovest e nord, e con la panoramica ad anello monte Uccelliera-Colonnata; quelle di penetrazione mediante la via collinare, la circosollazione a sud-est dell'abitato e la Via Carriona de

bitamente rettificata, a potenziamento del Viale XX Settembre e della Provinciale Carrara-Avenza-Marina; quella di transito parallelo alla costa, con la nuova circonvallazione per il traffico pesante, a monte del viale litoraneo al quale si riservava essenzialmente una funzione panoramico-paesistica in relazione allo sviluppo turistico della zona.

Il piano, che venne consegnato per l'approvazione all'Amministrazione Comunale (retta da una giunta repubblicana-democristiana) il 7 aprile 1956, fu aspramente criticato in Consiglio dall'opposizione, soprattutto riguardo il progetto del quartiere residenziale tra Avenza e Marina, che avrebbe dovuto invece essere destinato alle case dei lavoratori.

L'opposizione osservò che si voleva ghettizzare la classe operaia e che le case dei lavoratori avrebbero dovuto sorgere ovunque fosse necessario, dalle "ville" a monte alle frazioni al piano (12).

Dopo alcuni mesi, quando le elezioni dettero la vittoria e la guida del Comune alla coalizione social-comu

nista, la commissione esaminatrice, influenzata più, da motivi politici che tecnici, non concesse l'approvazione per l'adozione del piano.

Inutile fu l'appassionata difesa dell'architetto Pera che, già scosso da violenti articoli di giornali, lettere minatorie anonime e accuse di favoreggiamento, ebbe a dichiarare al nuovo Consiglio Comunale: "Me ne rincrebbe perché io sono amico del popolo carrarese, amico a un punto tale che ho dedicato tre anni della mia attività in silenziose escursioni, sopralluoghi, un lavoro, diciamo, improbo, e fu l'opera snervante, continuativa contro pressioni che mi sono venute da tutte le parti, anche le più impensate anche in questi ultimi giorni." (13)

1964 - 1971 Piano Regolatore Generale del Comune di

Carrara

Arch. Luigi Piccinato

Venendo quindi a mancare uno strumento di programmazione e controllo del territorio, si verificò sino

alla fine del decennio uno sviluppo urbano spontaneo e caratterizzato dall'inserimento di un'edilizia eterogenea (14).

Il compito di riconsiderare la situazione manifestatasi, fu affidato ad uno dei più famosi e rappresentativi urbanisti del tempo: l'architetto Luigi Piccinato.

L'urbanista, agli inizi degli anni '60, presentò alla commissione esaminatrice la prima edizione di un P.R.G. che il 16 gennaio 1960 fu adottato, trasmesso al Provveditorato della Toscana, modificato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 26 luglio 1962 e quindi ritrasmesso al Comune di Carrara il 21 maggio 1963 (15), quasi tre anni dopo cioè, quando la legge di salvaguardia era ormai scaduta dal 16 gennaio 1963 (16).

In aggiunta alle modifiche imposte dal Consiglio Superiore dei LL.PP., si erano nel frattempo verificate alcune nuove emergenze:

- imminente applicazione della legge n°167 per l'acquisizione di aree per l'edilizia pubblica;

- richieste di nuovi alloggi a seguito di una crescita demografica superiore alle previsioni (1.500 unità in più rispetto al censimento del 1951), di una notevole scissione di gruppi familiari e di un movimento migratorio interno (17).

L'Amministrazione Comunale dovette quindi affrontare nel 1964 l'aggiornamento del piano il quale, oltre a contenere la conferma delle precedenti previsioni, intendeva risolvere quattro nuove emergenti:

- 1) realizzazione del tronco autostradale El Sestri Levante-Livorno (con inserimento del casello di uscita e viabilità di accesso) al fine di alleggerire il peso della circolazione lungo il Viale XX Settembre;
- 2) creazione di una nuova arteria di penetrazione del centro di Carrara in sostituzione di un tratto del binario della ferrovia marmifera ormai soppressa (18);
- 3) acquisizione di aree per l'edilizia economico-popolare (individuate a Marina, Avenza, Bonascola, Fossola, Bedizzano e Codena per un totale di 90 Ha.) in base alla legge n°167;

4) conversione in spazi verdi, impianti sportivi e servizi pubblici della vasta area ex GIL-Vercelli di Marina di Carrara, a maggiore qualificazione della zona turistico-alberghiera.

L'edizione aggiornata del piano, redatta appunto nel 1964 ma completata nel 1966 con le varianti disposte dal Consiglio Superiore dei LL.PP., fu finalmente approvata con D.M. n°2755 il 2 agosto 1971 (19) e benché poche siano state le opere realizzate in base al programma tuttora in vigore dell'architetto Piccinato, esso è stato l'unico piano regolatore che abbia interessato concretamente la città di Carrara dopo quello del 1875.

Il progetto, dal punto di vista demografico, era largamente sovradimensionato, come in genere lo furono i piani regolatori elaborati nel corso degli anni '60 e parte degli anni '70 (20).

Infatti, rispetto ai complessivi 65.931 abitanti del 1963, si sarebbe dovuto verificare nel trentennio successivo un incremento di poco inferiore al 13% per

un totale di circa 85.000 abitanti (21), che nel 1990 risultarono invece 68.480 (22).

Comunque, criterio fondamentale del piano Piccinato, già comparso nei precedenti De Simone-Bertagnolo, Apuania e Pera, era quello di impedire che tra i tre nuclei di Carrara, Avenza e Marina si attuasse per mezzo del Viale XX Settembre "un pericoloso processo di tamponamento edilizio che, qualora incontrollato, produrrebbe un gigantesco, unico insediamento della lunghezza di ben 8 chilometri, il cui stabilirsi andrebbe a scomporre l'organismo cittadino come tale." (23)

"Carrara, al contrario di quasi tutte le nostre città, per le quali nel secolo scorso si attuò quel pericolosissimo ampliamento "a macchia d'olio", si trova nella fortunata condizione di essere già articolata in nuclei edilizi autosufficienti. In questo modo appare del tutto arbitrario ed errato distinguere la città di Carrara, la città di Avenza e la città di Marina di Carrara: si tratta di un unico organismo strutturato in quartieri. Ognuno dei quali ha precise funzioni nel qua



Veduta aerea di Carrara

Augusto Cesare Ambrosi, ..., La Provincia di Massa-Carrara,
Milano, Pizzi, 1990, p.89

dro del territorio comunale, fisionomia sua propria, sua propria caratterizzazione." (24)

Se a Carrara competeva la funzione di centro di regionale e amministrativo, in quanto centro degli affari e delle attività commerciali legate all'industria del marmo, subito ne venivano rilevati i problemi causati dalla mancanza di spazi per ulteriori sviluppi: "Da monte alla costa ... la "grande Carrara" è articolata su un sistema a martello, o meglio a "T" rovesciata, in cui l'asta longitudinale risale la valle e la barra trasversale è raffigurabile negli sviluppi edilizi lungo la fascia costiera. I problemi ... sono dunque quelli propri di un tale sistema: insufficienza di spazi per il capoluogo affondato nella valle; pericoloso dilagare lineare continuo lungo tutta l'asta longitudinale, rappresentata da un'unica arteria; difficoltà delle comunicazioni costrette ad onerosi attraversamenti; vischiosità nell'unico nodo stradale che dovrebbe articolare le comunicazioni nazionali costiere trasversali con quelle longitudinali; imprecisione nella qua

lificazione degli insediamenti nella loro funzione."(25)

Per Carrara si trattava dunque e soprattutto di attuare una riqualificazione edilizia del tessuto esistente mediante una migliore utilizzazione delle aree ancora disponibili, e di strutturare la rete viaria in rapporto al nuovo organismo urbano.

Riguardo al primo punto si intendeva operare secondo due direttrici:

- a) trasformazione e riqualificazione degli isolati nella parte orientale della città, sui due lati di una nuova arteria che avrebbe affiancato la ex-sede della ferrovia marmifera;
- risanamento della zona più antica, che non avrebbe comportato demolizioni, ma al contrario, conservazione e ripristino dell'originario carattere ambientale e architettonico, che "gli intasamenti, le sovrapposizioni e le aggiunte apportate negli ultimi 150 anni" (26) avevano alterato con grave danno anche alle condizioni igieniche dei singoli edifici e del complesso ambientale

b) completamento di nuovi sviluppi residenziali già esistenti, ma slegati dal contesto urbano e viario, e privi di servizi collettivi.

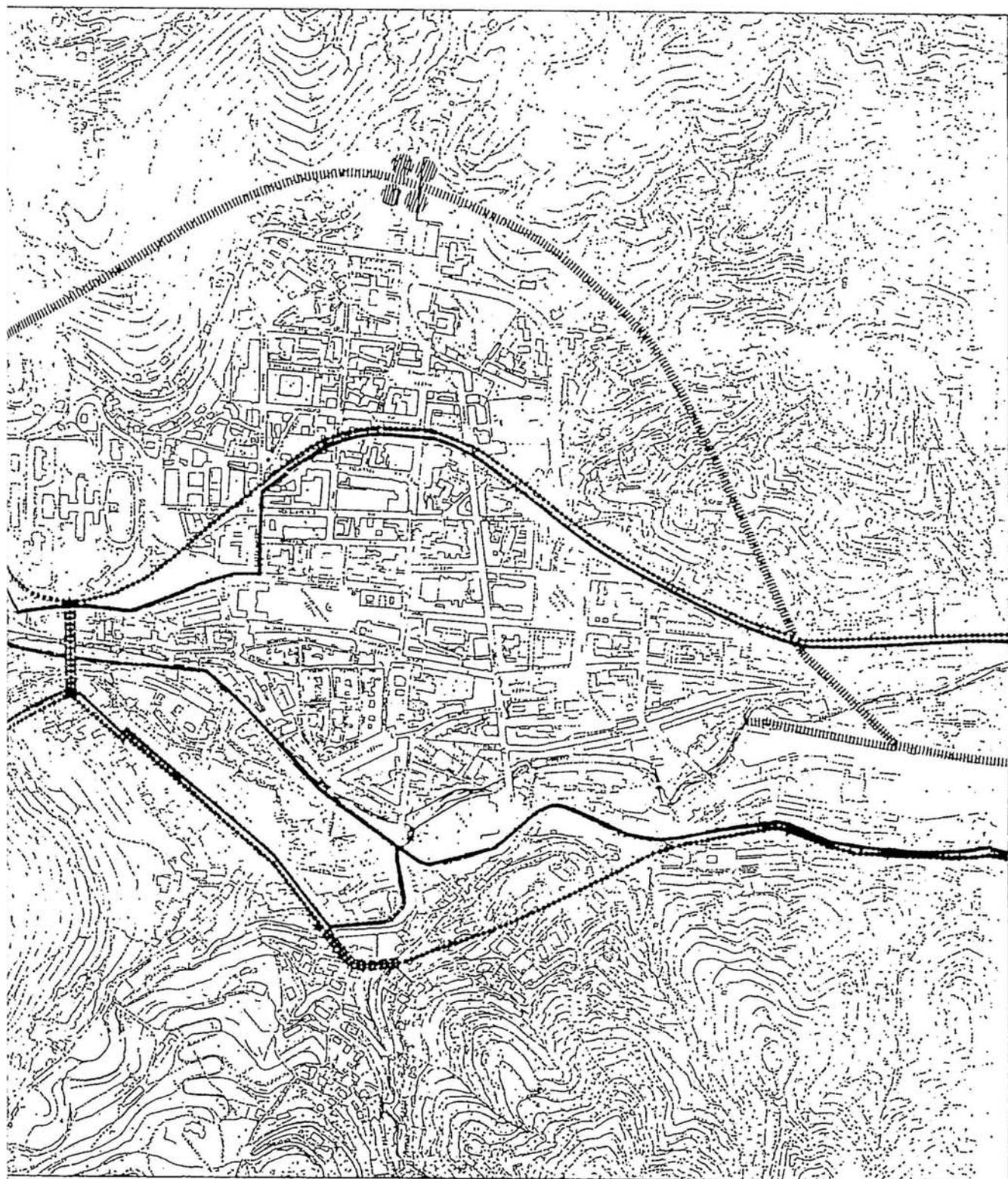
Questi ultimi erano individuati a Montia, al di là della collina omonima; all'estremo sud della città; nella zona di S. Luca e in quella di S. Antonio lungo il Viale XX Settembre, dove si progettava la formazione di quartieri completi di ogni attrezzatura (negozi, scuole, chiese, ecc.) (27).

I 20 Ha. che il progettista riteneva indispensabili reperire per un aumento della popolazione di 5.000 unità nei successivi trent'anni, si sarebbero invece rivelati del tutto ingiustificati, poiché, rispetto ai 24.841 abitanti risultanti dal censimento del 1951, in luogo di un incremento demografico si registrò per Carrara centro una vistosa diminuzione di ben 12.322 unità nel 1987 (28).

Quanto al sistema viario, si trattava di predisporre grandi e scorrevoli arterie tangenziali e di penetrazione, che avrebbero dato nuovo impulso e totale riordi

Luigi Piccinato, Piano Regolatore Generale,
Tracciati della "Viabilità dei Marmi"

Archivio del Comune di Carrara



..... = progetto Piccinato
———— = percorso attuale

no all'organismo cittadino.

In prima istanza era necessario scindere il traffico di scorrimento, inerente al collegamento cave/seghe...rie o laboratori/scali ferroviari o portuali, dal traffico di penetrazione.

Si prevedeva quindi l'allacciamento a nord delle tre valli marmifere con un viadotto (29) che, sorpassando a ovest la Carriona in località Vezzala, si innestava al Viale Potrignano, debitamente allargato, proseguiva lungo la Carriona, spostata e ampliata verso le colline, attraversava il Viale XX Settembre, si ricollegava alla vecchia Provinciale fino a Nazzano ed infine, lasciando da un lato Avenza, si immetteva nella Avenza-Mare.

In tal modo si sarebbe venuto a costituire un grande sistema viario che, dalle cave, distribuiva materie e prodotti fino al porto.

A est, la sede dell'ex-ferrovia marmifera diventava una strada a doppia carreggiata di penetrazione veloce verso l'ospedale, che poi proseguendo a nord, si sarebbe riannodata al viadotto e perciò alla strada dei marmi.

In direzione sud avrebbe corso parallelamente al Viale XX Settembre, completando così un sistema a fuso, capace di rendere chiara e agevole tutta la circolazione.

L'arteria orientale, nel tratto cittadino corrispondente all'entrata in Carrara dal Viale XX Settembre, avrebbe inoltre costituito la "nuova spina dorsale della città" (30) e dato maggiore significato alla attigua Piazza Matteotti (già Farini) che, situata "tra il settore direzionale di Via Garibaldi (Municipio Nuovo e Camera di Commercio) e quello di Via XX Settembre (Palazzo Postale, uffici vari e stazione delle autolinee)" (31) avrebbe avuto una più chiara funzione di centro urbano.

Il collegamento con Massa veniva risolto, come già nel Piano di Apuania del 1941, con il traforo della Foce.

Ad Avenza, mentre si cercava di limitare lo sviluppo urbano intorno all'antico nucleo, si prevedevano invece ampliamenti a occidente e oriente del Viale XX Settembre, insieme allo sviluppo di un sistema stradale trasversale, di zone verdi e attrezzature collettive che avrebbero fatto di Avenza "una città esprimente varie categorie

e classi sociali, ben collegate con Carrara-centro, con le zone di lavoro, con il porto e con la zona turistico-balneare di Marina." (32)

Il piano giustificava lo spazio riservato all'edilizia abitativa (circa 42 Ha. con densità territoriale di 200 ab/Ha) sulla base di un previsto aumento di popolazione di 8.500 unità, mentre dal censimento del 1951 al 1987, l'incremento sarebbe stato di sole 1.641 unità (33).

Significativo comunque il fatto che Avenza non fosse più declassata a zona di edilizia prevalentemente economico-popolare come nei precedenti piani, ma assumesse carattere di cittadina.

Un'importante rettifica della viabilità in questa parte del territorio, riguardava una deviazione della strada statale Aurelia che dalla zona industriale si sarebbe raccordata al Viale XX Settembre, in modo da evitare un pericoloso incrocio, causa di numerosi incidenti.

A Marina l'incremento di abitanti superò invece le previsioni del piano, poiché il calcolato aumento per

le soglie del '90 di 9.000 abitanti, salì di 1.046 unità nel 1987 (34).

A causa della presenza del porto che poneva dei limiti nella parte orientale, le espansioni edilizie per l'attività turistico-alberghiera venivano individuate nella parte nord-occidentale su una superficie di circa 75 Ha.

Il problema principale affrontato dal piano per la zona costiera era però il tentativo di deviare il traffico di transito dal viale litoraneo verso una circonvallazione tangenziale all'abitato che, incrociando il Viale XX Settembre, si sarebbe diretta su Massa. Da questa via si staccavano numerose penetrazioni confluenti in un grande viale mediano parallelo al mare (oggi Via F. Cavallotti), dotato di varie attrezzature (cinema, negozi, banche, alberghi, ..) che avrebbe dovuto costituire il nuovo centro lineare di Marina. Infine, una serie di vie secondarie e percorsi pedonali attrezzati a verde, avrebbe collegato le zone interne con la spiaggia, attraversando il viale

litoraneo alleggerito del traffico veloce.

Nei nuclei montani, in contrapposizione allo sviluppo urbano che già si era verificato e a quello che si prevedeva nelle parti del territorio comunale morfologicamente più idonee o avvantaggiate dalla vicinanza alle reti di comunicazioni extracomunali (S.S. Aurelia, FF.SS., autostrada E1, viale litoraneo), si assisteva invece a un processo di decadimento e depauperamento, che induceva l'urbanista a limitare gli interventi ad opere di risanamento e alla dotazione di quei servizi sociali e collettivi, di cui le frazioni a monte erano ancora sprovviste.

La previsione di una costante diminuzione della popolazione fu infatti confermata, poiché dai 12.074 abitanti del 1951 si passò ai 6.681 del 1987 (35).

Nel complesso il piano dava inoltre particolare cura ad una equilibrata distribuzione di attrezzature collettive e di servizi nei vecchi centri e in quelli di progetto: mercati coperti a Carrara, Avenza e Marina; un nuovo Macello Comunale e una Centrale del Latte

lungo la Carriona; una stazione autolinee a Carrara; nuova localizzazione dell'edilizia scolastica e centri sportivi; edifici per il culto nelle recenti aree di ampliamento.

Riguardo gli insediamenti delle industrie addette alla lavorazione del marmo, oltre la tradizionale sede lungo la Carriona, se ne prevedeva la distribuzione su una vasta superficie tra Avenza e Marina, servita da una nuova strada che ne avrebbe tuttavia circoscritto l'espansione a ovest.

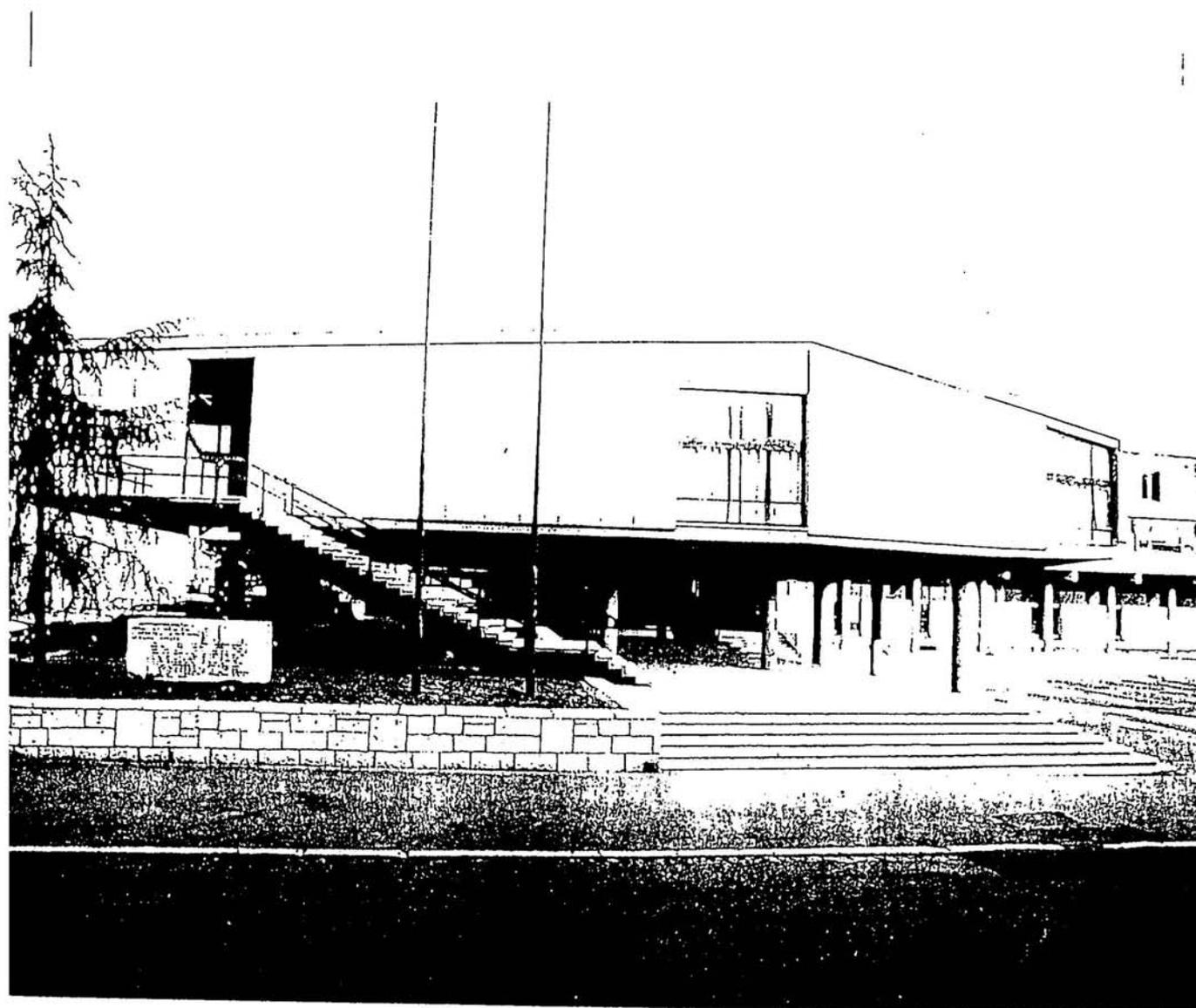
Con la stesura del nuovo piano il Comune veniva finalmente ad acquisire uno strumento urbanistico capace - almeno in teoria - di riorganizzare quello sviluppo incontrollato, che nelle zone di Avenza e Marina avevano trovato la massima espressione (36).

In tali località, dalla metà degli anni '60 e per tutto il decennio degli anni '70, si verificò una espansione edilizia di notevoli proporzioni, caratterizzata quasi interamente da edifici destinati a famiglie

Comune di Carrara,

Piazza 2 Giugno

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,
Sarzana, Zappa, 1985, p.350



Camera di Commercio,

Piazza 2 Giugno

Enrico Dolci, Carrara, la città e il marmo,

Sarzana, Zappa, 1985, p.348



residenti e non residenti del Comune nel periodo balneare.

In Carrara centro l'urbanizzazione interessò quasi esclusivamente le aree marginali e alcuni spazi interni, dove si inserirono nuove strutture socio-amministrative (Municipio, Camera di Commercio, nuovo ospedale, mercato coperto, galleria) (37) che, come espresso nel P.R.G. Piccinato, dovevano consentire alla città di assumere il ruolo di "centro direzionale amministrativo" (38).

Contemporaneamente si portavano a realizzazione il nuovo asse viario della circonvallazione (Via don Minzoni) e un'altra arteria di penetrazione - terminata nel 1977 - lungo l'ex-percorso urbano della ferrovia marmifera (Via del Cavatore) (39). A Marina veniva pure impostato quell'asse mediano, parallelo al viale litoraneo (poi Via F. Cavallotti).

Durante tutto questo periodo l'Amministrazione Comunale trascurò invece gli annosi problemi del centro cittadino: il risanamento della zona antica e la riqua

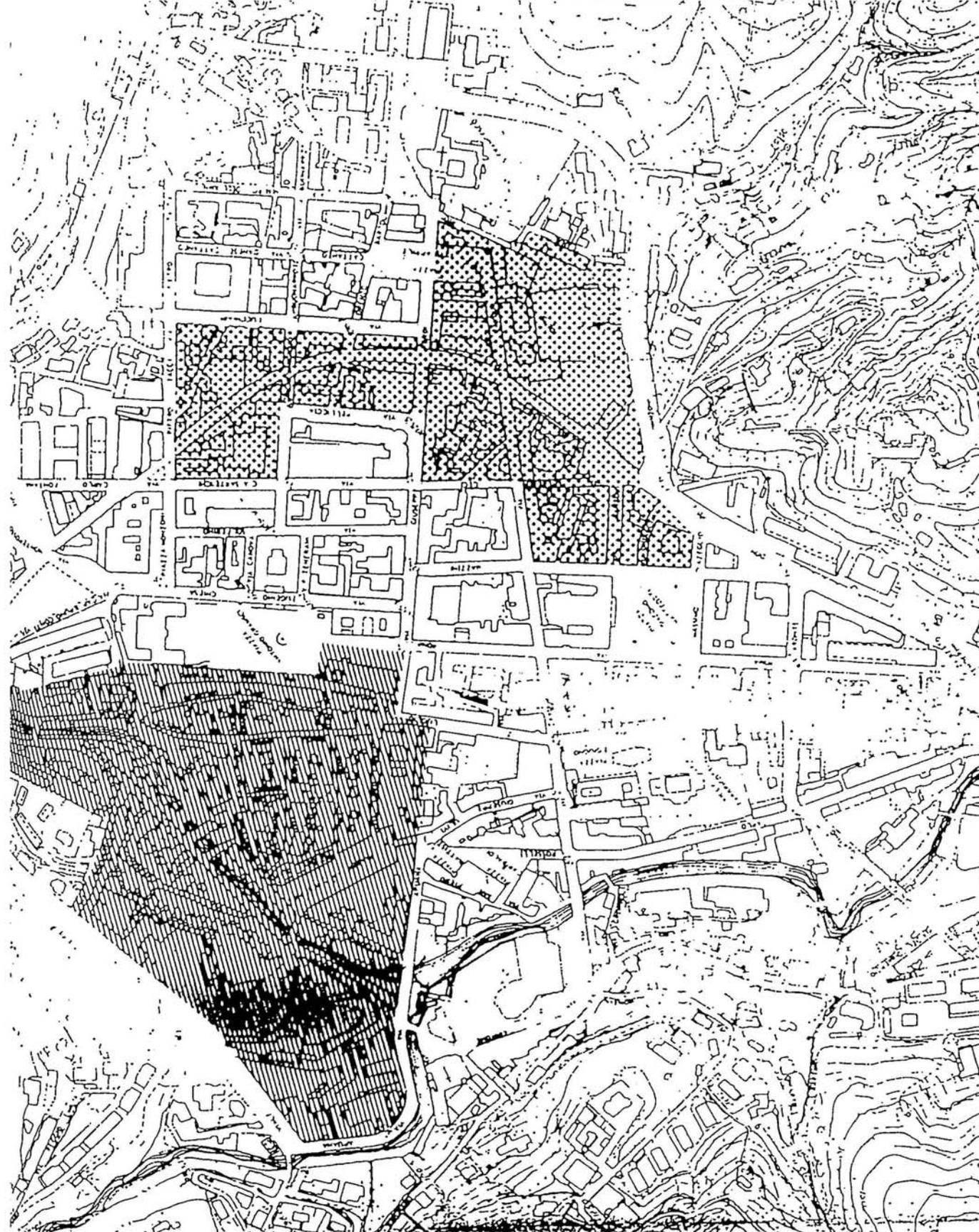
lificazione del tessuto ottocentesco.

I piani particolareggiati "Linea Verde" e "Linea Bleu"

Questi problemi furono affrontati nel 1975 con la stesura di due piani regolatori particolareggiati, ognuno dei quali con il preciso compito di intervenire in uno specifico settore urbano della città: "Linea Verde" (40) corrispondente alla perimetrazione del centro storico e "Linea Bleu" (41) relativo a gran parte del tessuto ottocentesco.

E' interessante evidenziare come le finalità dei due piani siano del tutto antitetiche.

"Linea Verde" più che una strategia di intervento, si presenta essenzialmente come un'analisi limitata alle strutture fisiche: prevede infatti un piano di recupero conservativo attraverso il miglioramento delle condizioni statiche e igieniche degli edifici e il restauro dei fronti più degradati. Gli interventi sono affidati a privati, e questo fatto, insieme alla mancanza di localizzazione di servizi collettivi (a differenza di quan



Piani Particolareggiati

"Linea Verde" - Centro storico; "Linea Bleu" - Carrara Est

Archivio del Comune di Carrara

to accade nella zona "Bleu"), rimarca la tendenza ad emarginare ancor più il centro storico e ad allontanare la popolazione autoctona, in favore dei ceti elevati in grado di affrontare le onerose spese di restauro con conseguente disgregazione del tessuto sociale e aumento del fabbisogno di abitazioni.

"Linea Bleu" propone invece la parziale demolizione dell'abitato ottocentesco della parte est della città e la soppressione di alcuni spazi pubblici per la realizzazione di un nuovo quartiere moderno (costituito da palazzine a più piani col piano terra adibito facoltativamente ad attività terziarie).

La sistemazione degli abitanti di edifici da demolire sarebbe stata ricercata o in alloggi costruiti "ad hoc" su aree comunali, o nei vari P.E.E.P. in corso di realizzazione.

Per l'area ex-Montecatini a sud del comprensorio - già assegnata a stazione per autolinee interurbane - è prevista una nuova sistemazione a verde pubblico integrabile con parti della Piazza XXVII Aprile (già S.

Francesco) Via Cayour e Via Verdi.

L'autostazione si sarebbe potuta individuare in una zona tra il Municipio/Via Rosselli/Via Aronte, mentre nel sottosuolo di Piazza Matteotti si sarebbe ricavata un'ampia zona di parcheggio pubblico.

Il mantenimento a servizio scolastico dell'ex-Caserma Dogali di Via Cucchiari e l'utilizzazione per strutture a uso collettivo (piscina, palestre, centro culturale, ecc.) dell'ex-Convitto G.I.L. avrebbero contribuito, insieme agli spazi di verde pubblico e alla completa ristrutturazione del comprensorio, a:

- frenare il depauperamento della zona "sia in termini di utilizzazione dei manufatti edilizi esistenti, che nel numero e classi di età degli abitanti" (42);
- fornire la città di un'area specializzata in servizi sociali e collettivi;
- promuovere un riflusso di popolazione, attratta dalle nuove iniziative di riqualificazione;
- rafforzare il valore storico e artistico dell'ancora funzionante laboratorio Nicoli sulla Piazza XXVII Aprile

le, attraverso l'assegnazione di alcuni spazi alle tradizionali attività legate alla lavorazione del marmo.

I due piani regolatori particolareggiati furono consegnati quasi contemporaneamente al Comune nel 1979, valutati dalla commissione esaminatrice e adottati a partire dal 21 novembre 1979 come varianti al P.R.G. con delibere n°275 ("Linea Bleu") e n°276 ("Linea Verde").(43)

Dopo tale data i piani furono inoltrati alla Giunta Regionale Toscana che respinte le proposte della "Linea Bleu", a tutt'oggi non ha deliberato riguardo la "Linea Verde" (44).

In questi ultimi anni (1980-1990) la realizzazione della nuova piscina comunale, degli edifici I.N.P.S., I.N.A.M. (oggi U.S.L.), I.N.A.I.L. e della nuova Pretura (45) ha rappresentato per Carrara centro la significativa traduzione di un programma inteso a rivitalizzare quel ruolo direzionale amministrativo che la città

ha da sempre esercitato sul suo territorio.

Lettura della città attuale:

servizi e attività commerciali-industriali,

strutture e infrastrutture

Nell'indagine fin qui proposta si sono intese analizzare le maggiori trasformazioni socio-economico-urbanistiche della città attraverso i più significativi periodi storici durante i quali, a partire dal XIX secolo, Carrara centro ha assunto ruoli ben definiti nell'ambito del territorio da essa amministrato: da città-laboratorio allineata con la prima industrializzazione a livello nazionale e collegata più con l'esterno che con l'interno del paese, a città commerciale e poi amministrativo-direzionale dalla metà del XX secolo (46), dopo che il suo decadimento economico e politico aveva preso avvio con la nascita della Z.l.A. e lo spostamento dei grandi insediamenti produttivi in località solo in parte comunali.

La Z.l.A. aveva infatti determinato il sorgere di

una vasta zona residenziale agganciata alla città di Massa, favorendo l'immigrazione di persone provenienti da varie parti d'Italia (specialmente dal milanese e altre zone di origine delle ditte che si erano installate nella Z.I.A.).

Successivamente, nel periodo postbellico, la necessità di ampi spazi - che Carrara non poteva più offrire - causò il decentramento in altri comuni (Sarzana, Pietrasanta, Querceta, ...) di molte industrie, laboratori e uffici commerciali, come quelli assai importanti della Montecatini Gruppo Marmi, che si trasferì su terreni vicino al lago di Massaciuccoli a stretto contatto con le cave di sabbia della ditta Henraux a Querceta o della Campolonghi a Montignoso.

Mancò quindi a partire dagli anni '50 la possibilità per Carrara di rivitalizzarsi e riqualificarsi a livello nazionale e internazionale come principale nucleo propulsore dell'attività marmifera.

Anche il corpo sociale della città, detentore di un'altissima specializzazione e qualificazione, almeno

sino al 1950-1955, (data della persistenza di importanti industrie sul terreno comunale) dovette cedere il proprio primato a favore di altri centri produttivi.

Oggi Carrara continua ad esistere come una delle principali zone di escavazione e lavorazione marmifera, ma la città è diventata essenzialmente un centro terziario (con pochi negozi qualificanti), all'interno del quale si trovano comunque servizi comunali e, almeno per ora, alcuni a livello provinciale, benché la maggior parte sia già stata trasferita nella vicina Massa.

Anche dal punto di vista amministrativo si deve quindi rilevare che la città si sta trasformando in un nucleo sempre meno significativo, per la cui riqualificazione occorrerebbero una più decisa presa di posizione dell'Amministrazione locale e un interesse culturale, tesi al recupero del grande patrimonio storico, architettonico e socio-economico che Carrara ha sempre dimostrato di possedere.

L'incremento delle attività terziarie a scapito di quelle commerciali (il trasferimento o la cessazione di

esercizi quali il Mulino Forti, Tessuti Ferrari, Tipografia Sanguinetti, Montecatini Gruppo Marmi, ... non sono stati compensati dall'insediamento di altre importanti attività nell'area cittadina), ha interessato principalmente la parte del tessuto ottocentesco delimitata dalla Via VII Luglio (già Garibaldi) e Via Verdi, lungo il cui asse mediano - Via Roma, resa parzialmente pedonale - si individuano negozi di una certa importanza, attività amministrative professionali (assicurazioni, studi, banche) e di servizio (bar, cinema).

All'interno del nucleo medievale si è invece verificata un'inversione di tendenza: l'impovertimento delle attività terziarie.

Infatti, anche se nell'area circostante Piazza delle Erbe sono presenti numerosi esercizi commerciali riservati al solo genere alimentare (panifici, macellerie, frutta e verdura, ecc.), questi ultimi si sono notevolmente ridimensionati numericamente dopo la nascita del mercato coperto di Via Carriona (1966), che ha tratto a sé gran parte dei commercianti che prima esercitavano

nell'antica piazza.

Gli unici assi che hanno più o meno mantenuto le tradizionali caratteristiche, sono rappresentati da Via S. Maria, Via Alberica e Piazza Alberica. In questi ultimi due spazi (sedi di notevoli edifici appartenuti negli anni passati alla nobiltà carrarese: Del Medico, Lazzoni, Pisani, Luciani, Orsolini, ...) lo svolgersi di attività diverse dalle precedenti, evidenzia l'importanza sociale ed economica di un'area dalla quale erano rimasti esclusi esercizi commerciali a carattere popolare.

Nella parte del centro antico a destra del Carrione (Cafaggio, Cappelletto, Baluardo, ...) come in altre località del nucleo medievale (Vicolo Pisano, Via dell'Olivo, ...) la situazione è completamente diversa: le precarie condizioni igienico-ambientali sono accentuate dalla totale assenza di attività commerciali.

Riguardo invece la presenza e distribuzione di strutture pubbliche socio-amministrative (in parte ere

ditate dal secolo precedente e in parte realizzate negli ultimi decenni - grazie alle quali Carrara riesce ancora a mantenere in ambito comunale un relativo ruolo di centro direzionale amministrativo), la parte più antica della città ne risulta completamente priva, fatta eccezione per gli edifici destinati alle funzioni di culto.

Alcune strutture pubbliche sono ancora distribuite all'interno del tessuto ottocentesco (scuole, banche, Ospedale Civico della Levatella, ..), mentre altre più recenti, in particolare quelle ad uso amministrativo-sanitario, sono state ubicate, secondo un criterio discutibile, nella parte alta di Via don Minzoni (dietro alla Chiesa di S. Francesco), in una zona marginale della città, mal collegata col centro amministrativo (sito in Piazza Matteotti e Piazza Il Giugno) per la difficoltà di raggiungere la zona soprattutto da parte degli anziani, e per la mancanza di un adeguato servizio di trasporto.

Una simile situazione è riscontrabile anche nel

caso della nuova sede della Pretura nell'area di S. Martino (vicino alla ex-stazione della ferrovia marmifera), relativamente emarginata dal centro cittadino, mentre la piscina comunale, affiancata al complesso ex-Convitto G.I.L., rischia di rimanere nel mezzo del contesto urbano, un episodio isolato sia per l'aspetto esteriore, sia per la difficoltà di reperire quei servizi complementari (parcheggi) adatti per ospitarla.

Tali strutture sono inoltre servite da una viabilità carrabile quasi esclusivamente caratterizzata da itinerari a senso unico: quelli di penetrazione nella città - Via Mazzini e Via del Cavatore (biforcazioni del Viale XX Settembre) -, e quelli di uscita - Via Rosselli, Via VII Luglio e Via Roma (convergenti nuovamente nel viale, in direzione mare).

Il problema della viabilità è ancor più accentuato dalla mancanza di aree adibite a parcheggi pubblici, che al momento attuale sono insufficienti non solo per

i residenti, ma anche per coloro che, raggiungendo il centro, debbano usufruire dei servizi pubblici ubicati nel suo interno.

Ulteriori carenze si riscontrano a livello di strutture e attrezzature pubbliche (aree verdi, strutture ricreative, sportive, culturali, servizi commerciali, ...), eccezion fatta per l'unica zona verde, Piazza d'Armi, la quale è soprattutto un giardino con il viale circolare asfaltato.

La sola area verde attrezzata della città era rappresentata anni or sono, dal terreno ex-Montecatini Gruppo Marmi (oggi proprietà comunale) lungo Via don Minzoni, che, fornita di campi sportivi (tennis, pallavolo, bocce, prato, cinema all'aperto) era meta e punto di ritrovo di giovani e anziani.

Attualmente tale area, asfaltata, svolge la funzione di sede delle autolinee pubbliche.

Depauperamento edilizio -

Decremento e incremento abitativo di Carrara centro e del suo territorio tra il 1951 e il 1990

Se le informazioni trascritte sono le più facili da individuare, ad un'analisi più attenta la città rivela altri aspetti non meno importanti e significativi: depauperamento edilizio e decremento abitativo.

Questi ultimi, in parte causati dalla scarsa funzionalità del tessuto urbano, sono fondamentalmente imputabili ad eventi più complessi e alle trasformazioni socio-economico-urbanistiche dell'intero territorio comunale (sviluppo di Avenza e Marina di Carrara; perdita della propria identità e successiva incapacità di riorganizzazione).

Il depauperamento edilizio, riscontrabile in vari punti dell'organismo cittadino, assume un aspetto preoccupante in alcune zone del centro antico - Grazzano, Cafaggio, Cappelletto dove l'attuazione di un piano di risanamento non ha mai trovato una risposta adeguata - e della parte ottocentesca orientale della

città - nata in funzione della lavorazione manifatturiera del marmo, e ancora in cerca di una nuova identità.

Il decremento abitativo relativo a Carrara centro è un fenomeno che negli ultimi decenni ha messo a nudo il grave decadimento della città:

Popolazione residente in Carrara centro al 31.12.1990 (47)

1951	No. Residenti	16.336
1961	" "	14.714
1971	" "	11.895
1981	" "	10.877
1990	" "	11.855

Popolazione residente in Carrara centro per Classi di Età al 31.12.1990

(48)

<u>Classi di Età</u>	<u>Valori assoluti</u>		
	<u>Maschi</u>	<u>Femmine</u>	<u>Totale</u>
0 - 2	143	98	241
3 - 5	137	110	247
6 - 10	249	269	518
11 - 13	167	190	357
14 - 18	350	327	677
19 - 24	457	495	952
25 - 44	1678	1538	3216
45 - 59	988	1137	2125
60 - 64	387	462	849
65 - 74	548	830	1378

75 e oltre	357	938	1295
<hr/>			
TOTALE	5461	6394	11855
<hr/>			

I dati esposti rivelano che la città risulta interessata da un costante invecchiamento della sua popolazione e che quindi nel suo tessuto urbano non viene garantito un sufficiente ricambio di residenti.

Lo stesso decremento abitativo ha tuttavia coinvolto anche tutta una realtà limitrofa, costituita dalla fascia montana in cui sono ubicati diversi piccoli centri (Colonnata, Codena, Bedizzano, Bergiola, Torano, ecc.), come si può rilevare dai dati seguenti:

Popolazione residente nella Circoscrizione

Amministrativa N°1 - Monti al 31.12.1990 (49)

<u>Località</u>	<u>1951</u>	<u>1961</u>	<u>1971</u>	<u>1981</u>	<u>1990</u>
Bedizzano	1513	1478	1099	842	910
Castelpoggio	572	532	456	396	375
Codena	1542	1248	1114	997	1033
Colonnata	844	763	596	429	407
Miseglia	1098	1124	791	694	623
Sorgnano	1007	842	729	541	523
Torano	1892	1675	1199	908	900
Bergiola	914	811	661	601	587
Gragnana	1880	1758	1478	1317	1157
Noceto	165	139	101	76	89

Mentre in tali frazioni, sedi tradizionali della ma
nodopera adibita alla lavorazione del marmo, il feno
meno è stato principalmente determinato dal cambiame
to del sistema economico territoriale e dal manca
to di risanamento edilizio, a Marina di Carrara e in parte
ad Avenza, tra il 1951 e il 1990 - se pur con una cer
ta flessione nell'ultimo decennio - si assiste a un
perentorio aumento demografico, determinato da favore
voli combinazioni socio-economico-urbanistiche.

Popolazione residente nelle Circoscrizioni
Amministrative N°4 - Avenza e N°5 - Marina
al 31.12.1990 (50)

<u>Località</u>	<u>1951</u>	<u>1961</u>	<u>1971</u>	<u>1981</u>	<u>1990</u>
Avenza	12401	14902	14914	12785	13971
Marina	8477	10892	17205	19500	18381

Il notevole decremento abitativo di Carrara centro
e di riflesso della sua fascia montana, rappresenta quin
di il segno evidente del malessere della città, che non
è solo limitato alla funzionalità del suo sistema urbano,
ma che è soprattutto indice della perdita di ruolo e di
funzione nell'ambito comunale.

NOTE:

GLI SVILUPPI ECONOMICI E URBANISTICI

DAL DOPOGUERRA ALL'EPOCA ATTUALE

(1) In questa fase della ricostruzione lo Stato, la cui azione era diretta ad agevolare (mediante benefici vari) le riparazioni, la ricostruzione delle abitazioni private danneggiate dalla guerra e la ripresa dell'edilizia popolare, dette notevole appoggio tecnico e finanziario.

Grazie appunto alla concessione di una larga serie di provvedimenti legislativi a favore dell'edilizia, vennero favoriti tra il 1944 e il 1950 interventi che consentirono di attenuare una situazione preoccupante.

I successivi dati permettono di illustrare in cifre i risultati raggiunti dopo sei anni dal termine del conflitto.

Carrara:

Case riparate dai privati col contributo dello Stato:

n. alloggi	5.800	n. vani	20.152
------------	-------	---------	--------

Case ricostruite dai privati col contributo dello Stato:

n. alloggi	74	n. vani	278
------------	----	---------	-----

Da segnalare inoltre l'apporto dell'attività edilizia IAPC, dell'INA-Casa, dell'UNRRA-Casas e altri enti pubblici che affiancavano l'opera dello Stato nel Comune di Carrara.

Attività svolta da IAPC:

n. alloggi	322	n. vani	1.611
------------	-----	---------	-------

Attività edilizia svolta da UNRRA-Casas:

n. alloggi	20	n. vani	100
------------	----	---------	-----

Attività edilizia svolta da INA-Casa in Massa-Carrara;

n. alloggi 369 n. vani 1.930

La Ricostruzione Edilizia in Provincia di Massa e Carrara (1946-1952), Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Massa e Carrara, pp.27-31

- (2) Nell'attuale Via Apuana; Corsi & Nicolai; nel tratto della Via Carriona - tra il ponte della Lugnola e l'area di S. Martino - : Forti, Caniparoli, Triscornia e altri laboratori minori.
- (3) Notiziario Economico della Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Massa e Carrara, Dicembre 1964, Ufficio Provinciale dell'Economia
- (4) Aspetti dell'industrializzazione nella Provincia di Massa e Carrara nell'ultimo trentennio, Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Massa e Carrara, p.511
- (5) Elaborazione della Camera di Commercio di Massa e Carrara su dati della Regione Toscana, Servizio Attività Estrattive
- (6) La costruzione delle prime strade nei bacini carraresi dettero una svolta decisiva al settore trasporto. La prima strada di approcamento per Torano fu costruita nel 1962 ed entrò in funzione nel 1965; quella per Gioia nello stesso anno; quella di Fantiscritti nel biennio '66-'67.
Nel decennio 1960-1970 si susseguirono nel settore lapideo tutta una serie di avvenimenti che apportarono, sia nell'estrazione che nella trasformazione,

cambiamenti, aggiornamenti, nuova tecnologia. Nelle cave, a fianco dei fili elicoidali veloci, delle tagliatrici a corborundum, operava un'importantissima macchina: la pala. Questa macchina sarà nell'estrazione il catalizzatore accelerante, lo stimolo all'evoluzione, alla riduzione della fatica.

Nei laboratori si installarono i tagliablocchi a disco, i telai diamantati e si pervenne alla standardizzazione di alcuni prodotti.

Se nel 1966 vi sono a Carrara soltanto 6 telai diamantati, nel 1969 essi diventano 16, nel 1970 29 e nel 1981 195.

Sviluppo dell'industria marmifera mondiale: Anni '20, Anni '50, Anni '80, Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Massa e Carrara, p.127

(7) Ibidem, p.134

(8) Luigi Pera negli anni 1955-1956 era direttore incaricato dell'Istituto di Architettura Generale e Tecnica di Pisa, da: Annuario per l'Anno Accademico 1955-1956, Università degli Studi di Pisa, Pisa, U. Giardini, 1957.

Non è stato possibile reperire informazioni circa l'architetto Fernando Clemente.

(9) Luigi Pera, Fernando Clemente, Relazione illustrativa del Piano Regolatore Comunale Generale di Carrara, Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici, 1956

(10) Ibidem

(11) Ibidem

- (12) A. Bernieri, Carrara, op.cit., p.46
- (13) L. Pera, Relazione sul P.R.G. del Comune - Seduta del 20 novembre 1956 del Consiglio Comunale, Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici
- (14) Occorre ricordare che in questo periodo il P.R. di Apuania, pur essendo l'unico strumento urbanistico legalmente valido, era tuttavia inadatto a regolamentare adeguatamente il boom edilizio ed economico allora in atto.
Relazione dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Carrara, 1987, Archivio del Comune di Carrara
- (15) Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Toscana, Firenze, Protocollo n°12110, 21/5/1963, Archivio del Comune di Carrara
- (16) Luigi Piccinato, Relazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Carrara, 1964, p.2, Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici
- (17) Ibidem, p.4
- (18) Il traffico della Marmifera riprese nel secondo dopoguerra, ma solo per attestarsi su valori insignificanti a metà degli anni '50, incapace di reggere alla sempre più intensa concorrenza dei trasporti su strada. Si imponevano quindi una riforma tecnologica di tutta l'industria marmifera, l'applicazione di macchine moderne per l'escavazione e la lavorazione del marmo in cava e nelle segherie, una vera e propria rivoluzione industriale capace di modificare sostanzialmente il rapporto tra lavoratori e produzione. Di tale trasformazione era parte integrante e risolutiva

va quella dei trasporti.

Già nel 1956 apparve a cura della Associazione degli Industriali uno studio per la riforma del trasporto dei blocchi di marmo. In esso si prevedeva la radicale sostituzione della ferrovia marmifera con un sistema di trasporti su appositi autocarri viaggianti sopra una rete stradale che, partendo dagli stessi piazzali delle cave raggiungesse, senza alcun trasbordo intermedio, le banchine d'imbarco al porto di Marina di Carrara.

A. Bernieri, L. e T. Mannoni, Il porto, op.cit., pp.122,128

La ferrovia marmifera fu soppressa nel 1962.

- (19) Relazione dell'Ufficio Urbanistica, 1987, op.cit., p.5
- (20) Piero Pierotti, La politica delle città in Italia, in "Città, spazio urbano e territorio in Italia", Milano, Angeli, 1983, p.61
- (21) L. Piccinato, Relazione, op.cit., p.15
- (22) Prospetto dei Movimenti della Popolazione, Anno 1990, Comune di Carrara, Ufficio Statistica e Censimento
- (23) L. Piccinato, Relazione, op.cit., p.10
- (24) Ibidem, pp.15,16
- (25) Ibidem, p.9
- (26) Ibidem, p.18
- (27) La realizzazione dei punti a) e b) era demandata dall'arch. Piccinato a successivi e opportuni piani

particolareggiati a cura dell'Amministrazione Comunale.

L. Piccinato, Relazione, op.cit., p.38

- (28) Il decremento fu dovuto all'emigrazione verso i due P.E.E.P. di Bonascola e Avenza che offrivano alloggi confortevoli ed economici, e alla naturale tendenza a spostarsi verso Marina (tendenza accentuata anche dal fatto che a Carrara l'edilizia è rimasta bloccata per anni - vincoli della zona paesistica, piani particolareggiati.

Relazione dell'Ufficio Urbanistica, 1987, op.cit., p.8

- (29) L'idea di un viadotto era già stata espressa nel piano Salvetti-Mazzi, benché limitata al tratto Potignano-Monterosso per lo smistamento del traffico marmifero.

(30) L. Piccinato, Relazione, op.cit., p.20

(31) Ibidem

(32) Ibidem, p.21

(33) Relazione dell'Ufficio Urbanistica, 1987, op.cit., p.10

(34) Ibidem, p.11

(35) Ibidem, p.7

- (36) Tale sviluppo, oltre ad essere favorito dalla naturale morfologia del territorio, era stato determinato negli anni '60 dal momento particolarmente positivo dei settori economici svolti in tale zona - Z.l.A., turismo, porto - nonché dal rilascio di licenze edilizie nelle more delle diverse adozioni del

piano Piccinato, che con tale ultimo piano non avevano nulla in comune.

Relazione dell'Ufficio Urbanistica, 1987, op.cit., p.4

(37) Municipio: inaugurato nel 1961, costruito su progetto degli architetti Dante Petrucci e B. Fredegolli.

Camera di Commercio: inaugurata nel 1961, costruita su progetto messo a punto dallo Studio ing. Baldo de Rossi di Roma. L'edificio si caratterizza per il rivestimento in marmo bianco e granito rosso.

Nuovo Ospedale (Monoblocco): inaugurato nel 1976, nell'ambito del Piano Ospedaliero varato dalla Regione Toscana, diventa il culmine di un'articolata piramide di servizi socio-sanitari e anello di congiunzione tra il vecchio ospedale della Levatella e i padiglioni sulla collina retrostante.

Mercato Coperto: realizzato nel 1966 su progetto dell'architetto Piccinato, è situato lungo il percorso della Via Carriona in prossimità del ponte della Lugnola. La struttura entra in funzione negli anni '70 e comporterà lo spostamento dell'attività commerciale (di genere prevalentemente orto-frutticolo) dal nucleo medievale (Piazza delle Erbe) in quella nuova sede.

Galleria: la prima galleria, costruita agli inizi degli anni '50 e la seconda negli anni '60 sono adiacenti e consentono l'unione di Piazza Matteotti e Piazza Il Giugno (sede del Municipio, Camera di Commercio, uffici vari) in cui si svolgono le principali attività amministrative del territorio.

M. Borgioli, B. Gemignani, Carrara, op.cit., pp.187-295

(38) v.P. 298

(39) Originariamente tale infrastruttura, secondo la relazione del P.R.G., doveva assorbire parte del traffico marmifero, ma implicava, per la sua realizzazione demolizioni molto estese in quel settore della città.

L'opportunità di redigere un P.R.P. appare chiaramente espressa nella relazione dell'architetto Piccinato: "... nella sede della Ferrovia Marmifera si potrà ora realizzare - studiando un opportuno P.R.P. - l'asse centrale viario e i due settori dell'edilizia qualificante che lo affiancano, e che costituiranno nel loro insieme il vero nuovo centro della città." L. Piccinato, Relazione ..., op.cit., p.28

Gli eventi in epoca successiva dovevano portare a una soluzione più adeguata a risolvere il problema del traffico marmifero, indirizzandolo su una sede specializzata (Variante al P.R.G. adottata dal Comune di Carrara con delibera n°178 del 7/12/1976, approvata dalla Regione Toscana con delibera n°8408 del 5/9/1979 - Ufficio Urbanistica del Comune di Carrara) e ^{annullando} scevrando dalla funzione di arteria specifica per il traffico marmifero la soluzione proposta dal Piccinato.

Relazione dell'Ufficio Urbanistica, 1987, op.cit., p.18

(40) Comprensorio "Linea Verde" delimitato da: Via del Capelletto, Via del Plebiscito, Piazza Accademia, Via VII Luglio, Via G. Ulivi, Via Apuana, Via Lombarda. Arch. Lionello Boccia e Ezio Nelli, Comprensorio di

Linea Verde - Relazione Tecnica del Piano Regolatore Particolareggiato, 1979, Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici

- (41) Comprensorio "Linea Bleu" delimitato da: Via Tacca, Via Cucchiari, Via Verdei, Piazza XXVII Aprile, Via Canal del Rio, Via don Minzoni, Via M. d'Azeglio, Via Mazzini, Via Cavour, Via Ceci, Via Pelliccia, Via Buonarroti, Via Sarteschi.

Arch. Gianni Grilletto, Comprensorio di Linea Bleu di Carrara Centro - Relazione Tecnica del Piano Regolatore Particolareggiato, 1979, Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici

- (42) Ibidem, p.13

- (43) Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici

- (44) Informazioni reperite presso l'Ufficio Urbanistica del Comune di Carrara

- (45) Piscina Comunale: realizzata nel 1982 su progetto dell'arch. G. Cacciatori, è situata in Via Sarteschi nell'area adiacente all'ex-Convitto G.I.L. "Vittorino da Feltre".

Edifici I.N.P.S., I.N.A.M. (U.S.L.), I.N.A.I.L.: costruiti tra il 1981 e il 1989 in Via don Minzoni in prossimità della Chiesa di S. Francesco.

Pretura: costruita nell'area di S. Martino su progetto dell'arch. Ezio Nelli, ultimata nel 1991.

- (46) v. p.273

- (47) Le Circoscrizioni Amministrative del Comune di Carrara

ra - Aspetti demografici al 31.12.1990 - Anagrafe
Comunale, Comune di Carrara, Ufficio Statistica, e
Censimento

(48) Ibidem

(49) Ibidem

(50) Ibidem

I L P I A N O R E G O L A T O R E

P O N T U A L E

In data 13 agosto 1987 con delibera n°1186, la Giunta Municipale P.C.I.- P.S.I.- P.R.I., sindaco lo avvocato Fausto Marchetti, incarica l'architetto Luciano Pontuale (1) di predisporre la revisione del piano regolatore della città (2).

Da allora, sino al 31 dicembre 1991, alla scadenza cioè del termine stabilito per l'assolvimento del progetto, non ancora reso pubblico, poche informazioni sono trapelate sul nuovo strumento urbanistico cui tutti i cittadini attribuiscono grande importanza per il futuro di Carrara.

Un clima di tensione e sospetto è nel frattempo serpeggiato nell'opposizione e nella stessa maggioranza (3), poiché gli incontri col professor Pontuale e la sua équipe di tecnici (4) hanno rivelato più i concetti ispiratori del piano, che precise scelte riguardanti ad esempio il problema infrastrutturale, la normativa edi

lizia, la destinazione di un'area industriale o lo sviluppo di attrezzature turistiche.

Concetti ispiratori del piano

I concetti ispiratori generali, variamente e sporadicamente esposti in quotidiani e periodici locali, sono stati più chiaramente trattati in un articolo dell'architetto Pietro Giorgieri, membro dell'équipe (5) e nella "Relazione sullo stato dei lavori (I fase)" del giugno 1989 (6).

Nel primo caso si legge: "I due grandi compiti del progetto urbanistico degli anni '90 sono:

- a) la tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale ereditato, essendo il bisogno di radici e di identità un valore essenziale per la città e la comunità intera;
- b) la riqualificazione delle aree più periferiche tramite la valorizzazione dei percorsi e dei tracciati, e la formazione di luoghi di incontro e aggregazione sociale. Questo implicherà l'individuazione

di aree da "alleggerire" (spazi per il verde e lo sport, aree di salvaguardia, ripristino dell'ambiente: aree fluviali, agricole di pregio, boschi, ecc.) e aree da "densificare", al fine di creare luoghi forti di aggregazione sociale e strutturazione morfologica, in particolare spazi pubblici chiusi sul modello della piazza, in cui la mescolanza di attività e funzioni (residenze, commerci, servizi collettivi) crei "effetto urbano". (7)

Nel secondo, la visione progettuale si amplia e viene agganciata alle problematiche intercomunali e regionali: "I fondamenti delle politiche regionali in materia di programmazione territoriale si possono riassumere in:

- 1) particolare attenzione alle situazioni comprensoriali e regionali per un più razionale uso delle risorse e un migliore assetto del territorio;
- 2) salvaguardia dell'ambiente e del territorio;
- 3) recupero del patrimonio edilizio esistente, non solo residenziale, ma anche territoriale e ambientale." (8)

In particolare, i piani per il territorio di Carrara, elaborati nella Provincia dopo la Conferenza di Programmazione del Febbraio 1988, d'intesa con i Comuni, la Provincia e gli altri enti interessati, riguardano:

- il Parco delle Apuane;
- il piano paesaggistico regionale, comprensivo di:
 - piano delle aree per le attività estrattive,
 - piano regionale integrato dei trasporti,
 - direttive della fascia costiera,
 - piano dei porti e degli approdi turistici. (9)

Molta attenzione appare quindi riservata ai contenuti ambientali, per il cui tema fondamentale, individuato nel paesaggio come espressione dell'ambiente che lo realizza, i progettisti dichiarano di stare predisponendo piani di salvaguardia, suddivisi in "schede di progetto" per il verde urbano e territoriale, dal Parco delle Apuane ai diversi parchi di quartiere, e in "piani guida" per le aree da ristrutturare nell'abitato (10).

Sempre in sede della succitata Conferenza regiona

le di Programmazione della Provincia di Massa-Carrara, un'analisi approfondita è stata svolta sulle strategie politiche e sulle concrete azioni programmatiche e normative in favore del Parco delle Apuane, per il quale si è inteso impostare una nuova cultura non più basata su logiche puramente quantitative di sfruttamento indiscriminato del comprensorio apuano, ma sulla consapevolezza di operare in un sistema ambientale così complesso, da coinvolgere nelle sue problematiche: la razionalizzazione e riorganizzazione della produzione, la localizzazione e le modalità di sfruttamento dei bacini, la questione e il riutilizzo del ravaneto; il sistema infrastrutturale collegato alle strade di approvvistamento, la protezione dell'assetto idrogeologico e quindi del patrimonio ambientale e paesistico (11).

Scendendo alla fascia costiera, nell'ambito delle strategie di valorizzazione e modernizzazione delle risorse ambientali ed economiche, si è affrontato il problema del futuro sviluppo del porto di Marina di Carrara che, potenziato ed ampliato, dovrebbe concre

tizzare tre diverse ~~inter~~modalità di trasporto (maritimo/ferroviario/stradale) mediante l'affiancamento e la convergenza della strada e della rotaia per la formazione di un Centro Intermodale Merci a livello internazionale (12).

A est del porto commerciale si dovrebbe inoltre collegare un porto turistico attestato alla foce del torrente Lavello (confine tra i due Comuni di Massa e Carrara) (13), in grado di ospitare più di mille imbarcazioni e perciò dotato di darsene e attrezzature varie, per il quale risulta tuttavia indispensabile uno studio sulla situazione morfologica della spiaggia sommersa, sulle caratteristiche sedimentologiche del fondale e sulle direzioni delle correnti, così da non sovvertire l'attuale situazione idrodinamica e aumentare i fenomeni erosivi già in atto (14).

Indagine sull'uso del suolo - Il "lotto edificato"

Un altro interessante capitolo della "Relazione" - Indagine sull'uso del suolo (15) - riguarda i criteri

e i metodi di lavoro assunti per l'analisi in questione, che, articolata in tre parti, corrispondenti ad altrettanti ambiti geografici omogenei:

- 1) territorio urbanizzato: dalle frazioni a monte alla pianura,
- 2) zona extraurbana: parte collinare, zone agricole della pianura e parti non ancora edificate di Marina e della zona industriale,
- 3) parte montana (16)

si fonda sul rilevamento diretto e sistematico delle strutture insediative ("stato di fatto"), sulla ricostruzione della disciplina urbanistica ("stato di diritto"), sull'indagine della funzionalità dei servizi pubblici e su quella degli insediamenti produttivi dell'industria e dell'artigianato, e ragionando più in termini di "fabbisogno pregresso" che di "fabbisogno futuro", considera ogni ulteriore espansione come il passaggio estremo dell'operare urbanistico (17).

Ponendosi quindi il nuovo P.R.G. obiettivi di

contenimento dell'uso del territorio (non essendo prevedibile un incremento demografico e edificativo) e riqualificazione dell'esistente, non è stata ritenuta appropriata l'adozione normativa del tradizionale principio di ripartizione in "zone" (data la scarsa applicabilità del criterio degli indici di edificabilità per l'individuazione delle stesse), ma è stato assunto come unità-base pianificatoria, il "lotto edificato" (o edificabile), ferme restando le esigenze intrinseche delle diverse realtà presenti sul territorio comunale, in relazione alle rispettive genesi storiche, consistenze qualitative, trasformazioni recenti e condizioni attuali (18).

Dopo una prima distinzione di carattere storico tra:

- lotti formati, edificati o trasformati entro i primi decenni dell'Ottocento,
- lotti formati ed edificati tra i primi decenni dello Ottocento e il 1945,
- lotti formati ed edificati dopo il 1945,

- lotti formati dopo il 1930 e tuttora precariamente edificati o edificabili

sono state effettuate ulteriori distinzioni relative alla loro consistenza qualitativa, trasformazione recente e condizione attuale, a fini di acquisizioni e programmazioni di scala urbana (19).

"La revisione del P.R.G. di Carrara"

Non ultima in fatto di importanza, come espressione diretta delle scelte culturali alla base del futuro assetto urbanistico di Carrara, è stata la conferenza tenuta il 26 febbraio 1991 dallo stesso professor Pontuale (20) che, dopo avere schematicamente ripercorso la peculiarità e la vastità delle specifiche problematiche del territorio (21), ha ribadito la linea guida e l'impostazione del suo piano: scandagliare tutte le parti del territorio per ritrovarne e conservarne le origini storiche, o per proporre trasformazioni compatibili con la loro cultura in senso lato - storica, paesaggistica, antropologica ed estetica.

Solo così la città nel suo complesso potrà riscoprire la propria identità, salvaguardare il suo patrimonio, riprogettare sé stessa, migliorare la sua qualità di vita.

L'attuazione di un tale piano richiederà tuttavia da parte dell'Amministrazione una gestione ferma e coraggiosa, capace cioè di imporsi con una normativa essenzialmente vincolistica e di freno, ma anche prodiga di incentivi e contropartite vantaggiose, affinché possa essere innescato un meccanismo atto a bonificare certe aree o a delocalizzare certe attività, là dove l'urbanista ne ha previsto l'impianto.

Tutto questo implicherà dei sacrifici, delle conflittualità politiche ed economiche, ma in sede di progettazione per una migliore qualità dell'ambiente e della vita, l'urbanista non può scendere a mediare la cultura dell'interesse pratico-economico con quella dei valori dell'ambiente.

Afferma così il recupero di luoghi paesaggisticamente significativi, quali le colline e la pianura, da

intendere non più come aree di espansione edilizia, ma di ripristino dei tradizionali valori agricoli; le montagne, da rivitalizzare in tutti i loro esclusivi aspetti ambientali e residenziali; la zona umida confinante con Sarzana, uno degli ultimi luoghi lungo il litorale che conservi un antico e raro habitat idrofaunistico, da salvaguardare per la sua importanza naturalistico-ambientale; il parco fluviale del Carrione, disinquinato dalla marmettola di spurgo delle segherie e liberato dagli impianti industriali, da ripensare con la parallela Via Carriona, in termini di percorso tipico di tutto il territorio e della storia di Carrara, lungo il quale potrebbe snodarsi dal mare alla montagna una pista ciclabile, intercalata da zone verdi, verde attrezzato, zone di ristoro e soprattutto da attività rappresentative della cultura del marmo - legate cioè, non alla produzione seriale, ma al manufatto artistico, in funzione sia di richiamo turistico, sia di riscoperta per tutti i cittadini delle loro radici culturali, sociali ed economiche.

Anche il centro storico potrà essere recuperato, non nel senso o con l'illusione di farlo rivivere nei suoi originari valori - definitivamente scomparsi -, ma ammettendo con una adeguata normativa modi di trasformazione che non blocchino l'evoluzione di una struttura che deve essere salvaguardata e rispettata, ma che deve continuare ad essere abitata secondo standards coerenti al modo civile con cui oggi si vive in una città.

L'inevitabile snaturamento non dovrà impedirne la conservazione.

Di contro, una zona industriale accentratrice delle maggiori attività produttive, non dovrà rimanere uno spazio urbano sottratto alla città e vuoto al termine della giornata lavorativa, poiché allora vedrà subentrare un altro tipo di vita mediante attrezzature sportive, centri ricreativi e attività commerciali.

Il professor Pontuale conclude confermando la sua fiducia nel senso di civiltà e nella comprensione dei cittadini, che potranno cominciare a verificare gli

effetti positivi del nuovo piano regolatore in un arco di tempo non breve, e tuttavia necessario per l'attuazione di un attento recupero e un corretto sviluppo di Carrara e del suo territorio.

NOTE :

IL PIANO REGOLATORE PONTUALE

- (1) Luciano Pontuale, nato a Roma nel 1933, ordinario di Urbanistica presso l'Università degli Studi Genova; progettista e consulente di interventi urbanistici (P.R.G., P.R.P...) ed edilizi nei Comuni di Asti, Padova, Pistoia, Genova, Ravenna, Carrara.
- (2) Archivio del Comune di Carrara, Lavori Pubblici
- (3) Tensione per il P.R.G., La Nazione, Anno 133, n° 290, 18/11/91
Timori dal P.R.G. dei misteri, Ibidem, Anno 133, n°304, 2/12/91
Paolo Baldini, Piano Regolatore: top secret ... ma per chi?, Il Comune - Periodico mensile della D.C. Carrarese, n°4/1991, p.2
- (4) I carraresi architetti Pietro Giorgieri, Lucio Granai, Giovanni Sassi, Franco Menconi, dottore Alberto Tenerani
- (5) P. Giorgieri, Manca una vera politica del territorio, Il Comune, op.cit., Aprile 1990, p.11
- (6) Nuovo P.R.G. - Relazione sullo stato dei lavori (I fase), Giugno 1989, Ufficio Urbanistica del Comune di Carrara
- (7) P. Giorgieri, Manca una vera politica ..., op.cit., p.8
- (8) Nuovo P.R.G. - Relazione ..., op.cit., pp.43,44
- (9) Ibidem, p.45
- (10) Ibidem, p.328
- (11) Ibidem, pp.330,331

- (12) Ibidem, p.248
- (13) Ibidem, p.250
- (14) Molto è stato scritto sul porto turistico per illustrarne i vantaggi o l'impatto ambientale.
Tra i vari articoli:
Il No del Censis al porto turistico del Lavello,
Le Città, n°292, 31/1/1991
Porto turistico e turismo, L'Eco Apuano, Anno 2,
n°3, Marzo 1991
Ma l'ultimo progetto sfida troppo il mare, La Nazione, Anno 133, n°116, 22/5/1991
Porto turistico a più darsene e con delfini, Ibidem,
Anno 133, n°144, 19/6/1991
- (15) Nuovo P.R.G. - Relazione, op.cit., p.168
- (16) Ibidem, p.169
- (17) Ibidem, p.164
- (18) Ibidem, pp.325,326
- (19) Ibidem, pp.326,327
- (20) La revisione del P.R.G. di Carrara, conferenza del prof. Luciano Pontuale organizzata dalla Lega per l'Ambiente presso l'Istituto Tecnico Statale Commerciale "D. Zaccagna" di Carrara, in data 26/2/1991
- (21) - Forte e sistematica utilizzazione delle risorse, dalle montagne (cave) ai fiumi (segherie) al mare (porto) alla pianura (infrastrutture e diffusa edificazione);
- fenomeni di abbandono e ristrutturazione spontanea

nea nei paesi della montagna, con progressiva scomparsa dei valori storici e qualità ambientali;

- problema della marina, specie nel rapporto tra porto commerciale, attività turistiche e residenziali in un nucleo fortemente edificato, a cui non corrisponde più una struttura urbana adeguata;
- rapporto tra le attività produttive connesse alla escavazione, lavorazione e commercializzazione del marmo e i problemi infrastrutturali (le vie del marmo).

S C H E M A R I A S S U N T I V O D E I
P I A N I U R B A N I S T I C I E
T E R R I T O R I A L I D I C A R R A R A

SCHEMA RIASSUNTIVO
DEI PIANI URBANISTICI E TERRITORIALI
DI CARRARA

1) 28 Novembre 1875

Ingg. Giuseppe TURCHI e Telesforo SIMONETTI

"Piano di Regolamento e Ampliamento"

Approvato.

Caratteristiche:

Relativo alla sola città di Carrara, il piano ha finalità essenzialmente pratiche e funzionali intese a:

- a) diminuire i disagi dell'incremento demografico, dotando i ceti meno abbienti di abitazioni più igieniche e confortevoli;
- b) creare una distinzione tra la zona urbana e quella attrezzata industrialmente, già estesasi lungo il percorso cittadino orientale della ferrovia marmifera;
- c) sviluppare i nuovi quartieri a carattere produttivo su una maglia viaria ortogonale convergente verso Piazza S. Francesco e collegarli al tessuto urbano esistente.

2) 10 Settembre 1887

Ing. Leandro CASELLI

"Piano di Regolamento e Ampliamento"
Approvato.

Caratteristiche:

Relativo alla sola città di Carrara, il progetto mira alla realizzazione di 4 punti principali:

- a) risanamento dell'allertato mediante sventramenti e allargamenti nel cuore del centro storico;
- b) ampliamento della città con la creazione di nuovi quartieri in vari punti periferici;
- c) miglioramento e ampliamento della viabilità generale, sia interna che tangenziale alla città.

La viabilità, punto qualificante del piano, è individuata come elemento prioritario della funzionalità delle attività e dei traffici locali:

con lo spostamento dell'alveo del Carrione, in località S. Ceccardo, si sarebbe creato un piazzale di convergenza per tutte le strade a sinistra del fiume e per una circonvallazione che

attraverso S. Francesco, Monterosso, Vez
zala si sarebbe congiunta alla Carriona,
a S. Martino e di nuovo al piazzale sud
detto, così da formare il circuito della
"Via dei Carri" senza dover attraversare
la città.

Il traffico di scorrimento cittadino era
risolto con due principali strade perime
trali - una di queste avrebbe comportato
la demolizione delle mura albepiciane,
l'altra si sarebbe snodata in prossimità
di Monterosso - e una variante per la se
de urbana della ferrovia marmifera.

Una nuova arteria, Via della Marina, in
partenza dal piazzale di S. Ceccardo,
avrebbe collegato Carrara al mare;

d) giardino pubblico a Monterosso.

3) 1923 - 1928

Arch. Vittorio MAZZI e Geom. Giovanni SALVETTI
"Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento per
la Città e Frazioni, Fossola, Avenza e Marina"
Approvato.

Caratteristiche:

Lottizzazione dell'intero territorio comunale, suddiviso in zone di sviluppo comprendenti ciascuna i centri di abitazione già esistenti, così da costituire "una sola grande città" con il Viale XX Settembre quale arteria principale. "Il maggior avvenire" è riservato a Marina di Carrara, distinta nelle zone di ponente (insediamenti residenziali, attrezzature turistico-balneari e sportive) e di levante (attività portuali e commerciali), mentre uno sviluppo essenzialmente industriale è previsto per Avenza, Nazzano e Bonascola.

Una grande piazza esagonale, tangente al Viale XX Settembre in località S. Antonio, sarebbe diventata il centro della "più grande Carrara". A Carrara Città, dove nessuna ulteriore espansione era possibile, massicci espropri e demolizioni nella parte ottocentesca e medievale, avrebbero fatto posto a nuovi e rappresentativi edifici pubblici.

Grande importanza è assegnata alla viabilità urbana, con spostamento del tracciato della ferrovia marmifera e progetto di un viadotto a nord della città tra Monterosso e Potrignano.

Le frazioni a monte non rientrano nel progetto del piano.

4) 1939

Ingg. Domenico DE SIMONE e Paolo BERTAGNOLO

"Il Piano Regolatore di Carrara"

Non approvato.

Caratteristiche:

Precisa e più limitata zonizzazione del territorio - intensiva, semintensiva, estensiva, industriale, agricola, verde, per attrezzature - con corrispondenti tipologie edilizie e gerarchizzazione stradale.

Per Carrara centro demolizioni e ampliamenti avrebbero risanato e riqualificato l'immagine urbana con la creazione di due grandi piazze - una all'entrata e l'altra in prosecuzione di Piazza Farini - e la costruzione di monumentali edifici pubblici.

Nuove strade e lo spostamento del tratto urbano della ferrovia marmifera avrebbero decongestionato il traffico cittadino; le attività industriali della Via Carriona sarebbero state delocalizzate verso mare per lasciar posto ad aree edificabili.

Per Avenza era ribadito il carattere popolare-operario.

Per Marina era proposta la suddivisione in tre zone: la centrale con funzione commerciale, la

occidentale per uso residenziale e turistico,
l'orientale per le attività del porto.

La viabilità si sarebbe arricchita di nuove
strade; il viale litoraneo, con sezione amplia
ta a 40 metri e affiancata da zone verdi, avreb
be corrisposto ad esigenze turistico-residenzial
i.

Vari spazi erano riservati a giardini e centri
sportivi.

Le frazioni a monte non rientravano nel progett
to del piano.

5) 1941

"Piano Regolatore di Apuania",
Zona di Carrara
Approvato.

Caratteristiche:

Copertura di tutto il territorio comunale, se pur con tendenza a mantenere una certa distinzione tra i tre nuclei di Carrara, Avenza e Marina.

Ricorso alla zonizzazione con relative prescrizioni tipologiche.

Il sistema viario ortogonale consente la formazione di aree geometriche regolari per vari interventi edilizi, di cui i più consistenti sono localizzati nel tratto mediano orientale del Viale XX Settembre.

Il collegamento diretto con Massa è risolto col traforo della Foce.

6) 7 Aprile 1956

Arch. Luigi PERA e Fernando CLEMENTE

"Piano Regolatore Comunale Generale di Carrara"
Non approvato.

Caratteristiche:

Sono individuati quattro centri di intervento:

a) Zona Montana:

Il problema delle frazioni a monte è per la prima volta analizzato nelle sue componenti di degrado ambientale e depauperamento demografico.

La soluzione è individuata in opere di risanamento, nella creazione di servizi sociali e attrezzature di vario tipo, ma soprattutto - per il rilancio economico della zona - nella attuazione di un circuito stradale ad anello, dal monte Uccelliera a Colonnata, al cui centro è situato il complesso turistico-sportivo di Campo Cecina.

Il collegamento tra la regione marmifera e il centro urbano verrebbe così esteso, e il potenziamento a fini turistici della zona alpestre più agevolmente effettuato.

b) Zona di Carrara Città:

Il progetto principale è quello di riproporre la quale centro direzionale amministrativo

dell'intero territorio comunale mediante la realizzazione delle idonee strutture. Insieme alla rilettura della rete carrabile, sono previste limitate zone di espansione verso monte, in alcune aree periferiche e lungo una nuova strada collinare verso Fossola, e poi in discesa verso Marina, destinata a un'edilizia residenziale medio-alta.

c) Zona di Avenza:

Possibilità di sviluppo nelle aree ad ovest del centro storico e della ferrovia marmifera, con corrispondente ampliamento della rete viaria.

d) Zona di Marina di Carrara:

Limitata utilizzazione del territorio in funzione della struttura portuale e dell'edilizia economica, a beneficio della valorizzazione turistico-alberghiera di tutto il litorale fino al torrente Parmignola ad ovest, con protezione ed estensione delle zone verdi.

Riguardo la viabilità, mentre il viale litoraneo e una nuova rete di strade avrebbero servito le aree residenziali e a destinazione turistica, una circonvallazione a monte raccordata alla panoramica collinare proveniente da Fossola, avrebbe incanalato

il traffico di transito sugli assi extraco
munali della Via Aurelia e delle FF.SS.

7) 1964 - 1971

Arch. Luigi PICCINATO

"Piano Regolatore Generale del Comune di Carrara"
Approvato.

Caratteristiche:

Criterio fondamentale: impedire la fusione dei tre nuclei Carrara - Avenza - Marina, che, pur costituendo un unico organismo, sono caratterizzati da una loro propria fisionomia e funzione.

Carrara, centro direzionale, amministrativo e commerciale, non potendo attuare ulteriori sviluppi per mancanza di spazi, doveva essenzialmente operare una riqualificazione edilizia dell'esistente, utilizzare le poche aree disponibili (soprattutto completando con servizi collettivi e infrastrutturali zone residenziali ancora slegate dal più grande contesto urbano) e riordinare l'organismo cittadino con un razionale sistema viario che scindesse il traffico di scorrimento - collegamento cave/opifici/scali ferroviari o portuali - dal traffico di penetrazione.

Il traffico di scorrimento faceva capo a nord a un viadotto di raccordo per le tre valli marifere, da cui si staccava un sistema viario a

fuso che a ovest correva lungo Viale Potrignano, la Via Carriona, attraversava il Viale XX Settembre, si collegava alla Provinciale e infine si immetteva nella Avenza-Mare; a est si snodava in doppia carreggiata lungo la sede dell'ex-ferrovia marmifera e poi parallelamente al viale, completando in tal modo il collegamento delle cave con il porto senza intralciare il traffico cittadino.

Un tratto dell'arteria orientale, corrispondente all'entrata in Carrara dal Viale XX Settembre, avrebbe però costituito "la nuova spina dorsale della città", magnificando la funzione direzionale del vicino centro urbano.

Il collegamento con Massa era risolto col traforo del colle della Foce.

Ad Avenza lo sviluppo urbano era organizzato a occidente e oriente del viale su un sistema stradale trasversale, zone verdi e attrezzature collettive che avrebbero fatto assumere alla zona un carattere di cittadina.

A Marina, dove le espansioni erano individuate nella parte nord-occidentale del territorio per i limiti posti dalla presenza del porto, il problema principale era quello di deviare il traffico di transito dal viale litoraneo: una circonvallazione tangenziale all'abitato avrebbe quindi incrociato il Viale XX Settembre, dirigendosi verso Massa.

Dalla stessa circonvallazione numerose penetrazioni sarebbero confluite in un nuovo grande viale mediano parallelo al mare, dotato di varie attrezzature e destinato a costituire il nuovo centro lineare di Marina.

Per i nuclei montani si prevedevano soltanto interventi di risanamento e dotazione di servizi sociali e collettivi.

Questi ultimi erano anche progettati ed equamente distribuiti sull'intero territorio comunale.

Gli insediamenti industriali venivano concentrati in una vasta superficie tra Avenza e Marina, servita da una nuova strada.

Il piano era basato sulla previsione di un incremento demografico di circa il 13% su tutto il territorio, ad eccezione delle frazioni montane.

B I B L I O G R A F I A

- "ALBUM DELLE APUANE", La Nazione, 1991
- AMBROSI A.C., BAVASTRO R., .., La Provincia di Massa-Carrara, Milano, Pizzi, 1990
- BALDINI P., Piano Regolatore: top secret ... ma per chi?, in "Il Comune", n°4/1991
- BERNIERI A., Carrara, Genova, Sagep, 1985
- BERNIERI A., Carrara dal marmo al mare, Firenze, Alinari, 1990
- BERNIERI A., Storia di Carrara moderna 1815 - 1935, Pisa, Pacini, 1983
- BERNIERI A., MANNONI L. E T., Il porto di Carrara, Genova, Sagep, 1983
- BESSI I., Luci di marmo, Pisa, Pacini, 1989
- BESSI P.L., Case popolari, Carrara, SEA, 1990
- BORGIOLO M., GEMIGNANI B., Carrara e la sua gente, Carrara, SEA, 1977
- CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI CARRARA, Aspetti dell'industrializzazione nella Provincia di Massa e Carrara nell'ultimo trentennio; La ricostruzione edilizia in Provincia di Massa e Carrara (1946-1952); Notiziario Economico, Dicembre 1964; Sviluppo dell'industria marmifera mondiale: Anni '20, Anni '50, Anni '80.

- DOLCI E., Carrara, la città e il marmo, Sarzana, Zappa, 1985
- GALEOTTI E., "Aronte", Carrara, 1924, 1925
- GEMIGNANI B., Massa-Carrara, una provincia difficile, Massarosa (Lu), Testimone, 1972
- GIAMPAOLI G., BIZZARRI A., Guida di Carrara, Carrara, Bassani, 1932
- GIORGIERI P., Itinerari apuani di architettura moderna, Firenze, Alinea, 1989
- GIORGIERI P., Manca una vera politica del territorio, in "Il Comune", Aprile 1990
- HUBERT G., La sculpture dans l'Italie Napoléonienne, Paris, Boccard, 1964
- "IL MARMO ... IERI E OGGI", Massa, SEA, 1985
- J. C. J., Carrara et ses environs, Lausanne, Bridel & C. ie, 1896
- KLAPISCH-ZUBER C., Les Maîtres du marbre 1300-1600, Paris, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1969
- "LA NAZIONE", Ma l'ultimo progetto sfida troppo il mare, Anno 133, n°116, 22/5/1991;
Porto turistico a più darsene e con delfini, Anno 133, n°144, 19/6/1991;
Tensione per il P.R.G., Anno 133, n°290, 18/11/1991;
Timori dal P.R.G. dei misteri, Anno 133, n°304, 2/12/1991

- LAQUIDARA L., Per una storia della sanità nell'Ottocento preunitario apuano, Massa, SEA, 1990
- LATTANZI C., I Bergamini, Milano, Pizzi, 1991
- LAVAGNINI L., Carrara nella leggenda e nella storia, Livorno, Italiana Demetra, 1962
- LAZZONI C., Carrara e le sue ville, Carrara, Drovandi, 1880
- "LE CITTA'", Il No del Censis al porto turistico del Lavello, n°292, 31/1/1991
- "L'ECO APUANO", Porto turistico e turismo, Anno 2, n°3, Marzo 1991
- MANNONI L. E T., Il Marmo, materia e cultura, Genova, Sagep, 1978
- MARCHETTI E., Lo sviluppo delle macchine nell'industria marmifera, in "Il marmo nell'arte, nell'industria, nel commercio", Carrara, Ist.to Editoriale Fascista Apuano, Anno XVII, Nov.-Dic. 1939
- MARZOCCHI D., La Carrara di Leandro Caselli, in "Tesi per la Città", Comune di Carrara, SEA 1989
- MICHELI-PELLEGRINI P., Statuti e Ordinamenti di Carrara, in "Le Apuane", Anno X, n°19, Massa, SEA, 1990
- PICCIOLI C., L'ordinamento giuridico degli Stati di Massa e Carrara dopo la Restaurazione (1815-1829), in "Gli ordinamenti della città di Carrara dal Medioevo al XIX secolo", Comune di Carrara, 1991

PISANI C., L'antico ospedale dei SS. Giacomo e Cristoforo di Carrara dal 1830 all'unità d'Italia, in "Massa e Carrara, da Maria Beatrice a Vittorio Emanuele II (1829-1859)", Modena, Dini, 1990

POM T.R., Rileggiamo Carrara, Carrara, SEA, 1989

"RIVISTA DEL SERVIZIO MINERARIO PER L'ANNO 1936", Ministero delle Corporazioni (Corpo Reale delle Miniere), Ufficio Provinciale dell'Economia

ARCHIVIO DI STATO DI MASSA

Disposizione dei fanali per l'illuminazione della città di Carrara - 1865, Lavori Pubblici, busta 159, serie II

Progetti per il ponte di Groppoli - 1863, Lavori Pubblici, busta 159, serie II

TURCHI G., SIMONETTI T., Pianta di Regolamento e Ampliamento della città di Carrara, Relazione - 1875, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

CASELLI L., Progetto per un nuovo Piano Regolatore e di Ampliamento per la Città di Carrara, Relazione - 1887, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

Relazione della Commissione Consiliare sul Piano Regolatore e di Ampliamento della Città dell'Ing. Leandro Caselli - 1887, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

CASELLI L., Nota sulle modificazioni introdotte nel Progetto del Piano Regolatore colle deliberazioni Consiglieri del 10 Settembre 1887 e 5 Luglio 1888, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

CASELLI L., Nota intorno allo studio per un nuovo Regolamento Edilizio - 1888, Pratiche Speciali, busta 675, serie II

Modificazioni al Piano Regolatore, Relazione dell'Ufficio Tecnico - 1908, Lavori Pubblici, busta 499, serie II

Tramvia elettrica - 1904, Pratiche Speciali, busta 707,
serie II

MAZZI V., SALVETTI G., Progetto di un nuovo Piano Rego-
latore Edilizio e di Ampliamento per la città
di Carrara e frazioni di Fossola, Avenza e Ma-
rina, 1923-1928, Proprietà privata Mazzi,
Carrara

Nuovo Piano Regolatore, Relazione dell'Ufficio Tecnico
del Comune di Carrara - 1928, Proprietà privata Mazzi,
Carrara

ARCHIVIO DEL COMUNE DI CARRARA

DE SIMONE D., BERTAGNOLO P., Il Piano Regolatore di Car-
rara - 1939, Annali dei Lavori Pubblici 1939,
fascicolo I

Piano Regolatore di Apuania, zona di Carrara - 1941,
Annali dei Lavori Pubblici 1941, fascicolo I

- PERA L., CLEMENTE F., Relazione illustrativa del Piano Regolatore Comunale Generale di Carrara - 1956, Lavori Pubblici, 1956
- PERA L., Relazione sul P.R.G. del Comune - Seduta del 20 novembre 1956 del Consiglio Comunale, Lavori Pubblici, 1956
- Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Toscana, Firenze, Protocollo n°12110, 21/5/1963
- PICCINATO L., Relazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Carrara - 1964, Lavori Pubblici
- BOCCIA L., NELLI E., Comprensorio di Linea Verde, Relazione Tecnica del Piano Particolareggiato - 1979, Lavori Pubblici
- GRILLETTO G., Comprensorio di Linea Bleu di Carrara Centro, Relazione Tecnica del Piano Regolatore Particolareggiato - 1979, Lavori Pubblici
-

COMUNE DI CARRARA

Relazione dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Carrara, 1987, Ufficio Urbanistica

Nuovo P.R.G. - Relazione sullo stato dei lavori (I fase), Giugno 1989, Ufficio Urbanistica

Prospetto dei movimenti della popolazione, Anno 1891,

Ufficio Statistica e Censimento

Prospetto dei movimenti della popolazione, Anno 1911,

Ufficio Statistica e Censimento

Prospetto dei movimenti della popolazione, Anno 1990,

Ufficio Statistica e Censimento

Le Circoscrizioni Amministrative del Comune di Carrara,

Aspetti demografici al 31.12.1990, Ufficio Sta-
tistica e Censimento