



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

## FLORE

# Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

### **Lo sviluppo ottocentesco e la diffusione dei laboratori del marmo.**

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

*Original Citation:*

Lo sviluppo ottocentesco e la diffusione dei laboratori del marmo / Pietro Giorgieri. - ELETTRONICO. - (2012), pp. 10-37.

*Availability:*

The webpage <https://hdl.handle.net/2158/781869> of the repository was last updated on

*Publisher:*

EDIFIR

*Terms of use:*

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

*Publisher copyright claim:*

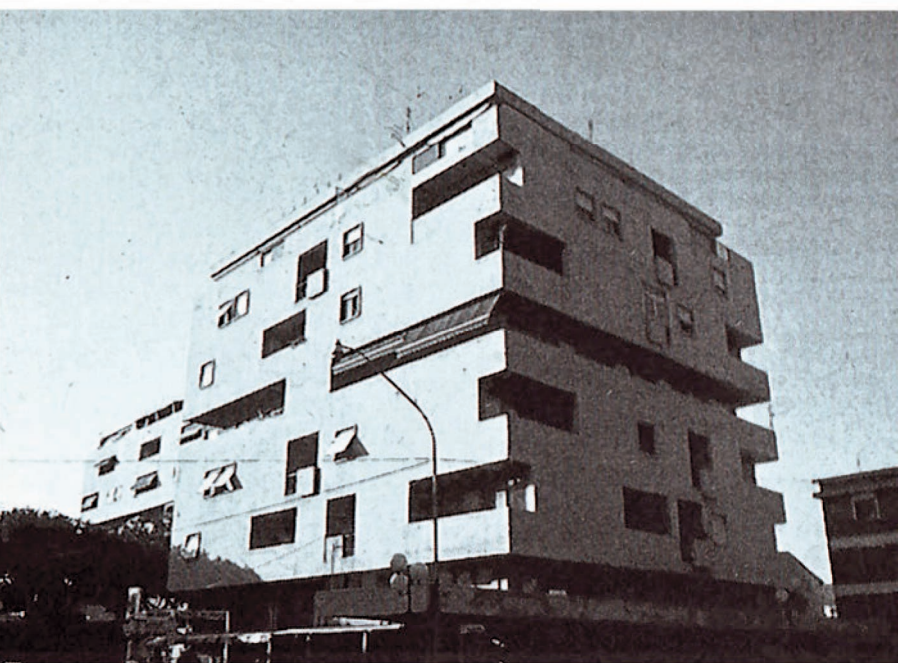
La data sopra indicata si riferisce all'ultimo aggiornamento della scheda del Repository FloRe - The above-mentioned date refers to the last update of the record in the Institutional Repository FloRe

(Article begins on next page)

**CITTA' e ARCHITETTURA**  
**FRA MODERNO E CONTEMPORANEO:**  
**CARRARA**

CITY and ARCHITECTURE  
BETWEEN MODERN AND CONTEMPORARY AGE :  
CARRARA

a cura di **Pietro Giorgieri**  
**Francesca Nuti**





Presentazione di Paolo Ventura p. 6

## LO SVILUPPO URBANO 1860-1945

[Cap.1] Lo sviluppo ottocentesco e la diffusione dei laboratori del marmo, *di Pietro Giorgieri*  
*Nineteenth Century Development and the Flourishing of Marble Workshops* p. 10

[1.1] Lo sviluppo urbano /*Urban Development* p. 16

[1.2] I piani di ampliamento /*Town Development Plans* p. 24

[Cap.2] Il primo Novecento, la Marina e le prime case popolari,  
*di Pietro Giorgieri e Francesca Nuti*  
*The First Years of the Twentieth Century, la Marina and the First Working-class Houses* p. 38

[Cap.3] Il Ventennio, la grande crisi,  
*di Pietro Giorgieri*  
*The Twenty Years of Fascism, the Crisis* p. 44

[Cap.4] Dal Piano Regolatore di Carrara al Piano Regolatore di Apuania,  
*di Pietro Giorgieri*  
*From Carrara Development Plan to Apuania Development Plan* p. 52

[Cap.5] Le grandi fabbriche e la nuova zona industriale,  
*di Pietro Giorgieri*  
*The Factories and the New Industrial Area* p. 59

NOTE p. 66

## INTERVENTI URBANI p. 71

50 Opere schedate dal Moderno al Contemporaneo,  
*di Pietro Giorgieri*

NOTE BIOGRAFICHE DEI PROGETTISTI , *di Francesca Nuti* p.133

BIBLIOGRAFIA, *di Francesca Nuti* p.143



## **LO SVILUPPO URBANO 1860 - 1945**

[Cap.1] Lo sviluppo ottocentesco e la diffusione dei laboratori del marmo  
di Pietro Giorgieri



1. "Mappa catastale della città di Carrara", 1836. (A.S.C.).  
"Cadastral Map of Carrara", 1836. (A.S.C. cartographical collection).

Il grande sviluppo edilizio ed urbanistico di Carrara, nella seconda metà dell'Ottocento, è strettamente legato alle vicende del settore marmifero che segnano fortemente la storia della città<sup>1</sup>.

Dal 1840, dopo un lungo periodo di gestazione, inizia un intenso ciclo di espansione produttiva che durerà, tranne brevi periodi, fino al 1927, anno in cui si passa ad una prolungata fase recessiva<sup>2</sup>. Chiave di volta del grande sviluppo economico e sociale dell'Ottocento è l'abolizione delle "Vicinanze" nel 1812 e l'affermazione del nuovo sistema sociale ed economico basato sulla libera impresa<sup>3</sup>.

La domanda di marmo in quegli anni è in una fase di notevole espansione: "...dalle poche migliaia di tonnellate annue del periodo dei Principi Baciocchi, l'esportazione salì alla media di circa 16300 tonnellate annue tra il 1840 e 1849, raddoppiando nel decennio successivo, raggiungendo la media di 36773 tonnellate"<sup>4</sup>.

Le innovazioni tecnologiche (frullone a moto orizzontale, telaio multilama a ruota mossa dall'acqua) che all'inizio del secolo

*The considerable development of Carrara in the building and urbanistic fields during the second half of the nineteenth century is closely linked with the events of the marble sector, which deeply affected the history of this town<sup>1</sup>.*

*A protracted and intense growing production cycle had its origins in 1840, at the end of a long preparation stage; with the exception of brief periods of time, this cycle continued until 1927, year when a prolonged regressive phase began<sup>2</sup>. The abolition of the "Vicinanze" in 1812 and the establishment of a new social and economic system based on free trade is the keystone of the great economic and social boom during the nineteenth century<sup>3</sup>.*

*The demand of marble during those years went through a stage of considerable growth: "...from a few thousand tons yearly, during the period of Princes Baciocchi, the export trade increased to an average of 16300 tons yearly between 1840 and 1849 and doubled in the following decade, reaching an average of 36,773 tons<sup>4</sup>". The technological innovations (horizontal motion bolter, waterwheel gang saw frame) which appeared at the beginning of the century following an increasing demand, spread rapidly and systematically. A first revolution of the production system inherent in the sector of marble stonework began in Carrara during the forties<sup>5</sup>.*

### ***1. Nineteenth Century Development and the Flourishing of Marble Workshops***

*The deep changes in the social and productive structure implied modifications both of the infrastructural and of the urban arrangement.*

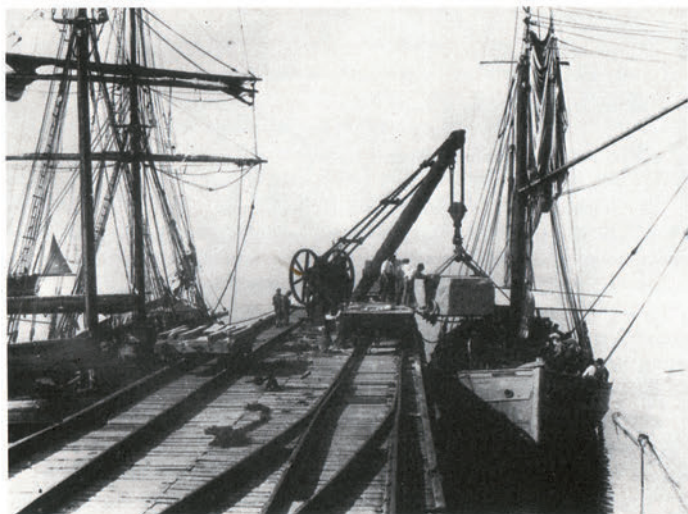
*The equipment for the transport of marble was the element which mostly interested the rising bourgeoisie.*

*In 1846, together with the construction of the first Italian examples of railways<sup>6</sup>, Andrea Del Medico, one of the most important owners of marble quarries, asked and obtained the concession to build a railway to carry the marble from the quarries to the sea.*

*The most important infrastructural modification in the history of modern Carrara took place in 1851, with the construction of new streets for the quarries; the English engineer Walton realized in Marina di Avenza (today called Marina di Carrara) a 210-meter-long bridge on the sea, equipped with three rudimentary cranes to load the marble (fig. 2). Up to that moment the blocks were placed on the ships either by using small boats which, loaded by means of "shears"<sup>7</sup>, carried the marble from the sea-shore to the ship riding at anchor offshore, or by beaching the ship and pushing it again into the sea after its loading.*

*The necessity to have a harbour structure had been present since the age of Este, although for slightly different reasons, and the loading wharves were both an anticipation and a surrogate of it<sup>8</sup>. The great boom in international demand and in maritime traffic during the forties implied the necessity of a rationalization of the loading equipment.*

*As previously mentioned, the growing contracting class demanded the creation of a new infrastructural system. The*



2. Pontile caricatore alla Marina. La realizzazione del primo pontile, nel 1851, segna una nuova fase di sviluppo produttivo per l'industria dei marmi. (foto d'epoca, inizio secolo).

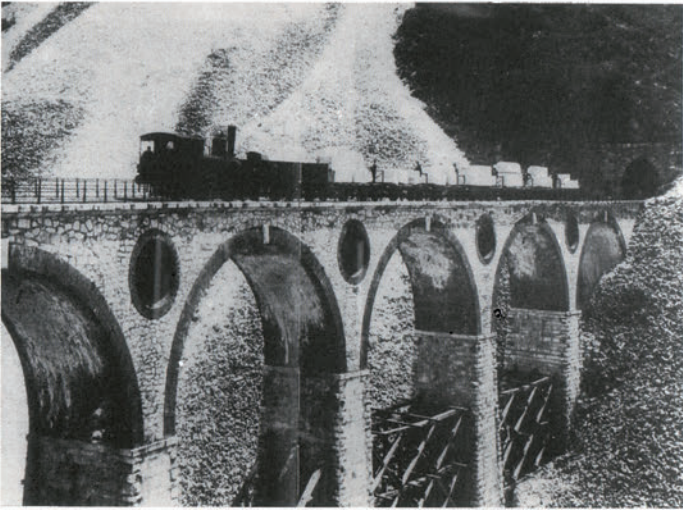
*Loading wharf in Marina. The realization of the first wharf, in 1851, represents a new stage in the productive development of marble industry. (antique photograph of the beginning of the century).*

fanno la loro apparizione, a seguito della crescente domanda, si diffondono con notevole rapidità ed in modo capillare. A Carrara, a partire dagli anni '40, si sviluppa una prima rivoluzione dei sistemi produttivi che interessa il settore della lavorazione del marmo<sup>5</sup>.

Le grandi trasformazioni della struttura sociale e produttiva richiedono modificazioni sia nell'assetto infrastrutturale che urbano. Ed è proprio il sistema delle attrezzature per il trasporto del marmo l'elemento cui la borghesia nascente pone le maggiori attenzioni.

Già nel 1846, in sintonia con le prime realizzazioni italiane di strade ferrate<sup>6</sup>, Andrea Del Medico, uno dei principali proprietari di cave, richiede ed ottiene la concessione per la costruzione di una ferrovia destinata al trasporto dei marmi dalle cave al mare.

È nel 1851 che, insieme alla costruzione di nuove strade di servizio alle cave, avviene la prima importante modificazione infrastrutturale della storia di Carrara moderna: a Marina di Avenza (l'odierna Marina di Carrara) viene realizzato, ad opera dell'ingegnere inglese Walton, un ponte sul mare lungo 210 metri e attrezzato con tre rudimentali gru per il carico dei marmi (fig. 2). Prima di allora i blocchi venivano collocati sulle navi o attraverso il laborioso uso di piccole barche che, caricate per mezzo delle



3. I Ponti di Vara. La ferrovia marmifera, la cui realizzazione richiese notevoli opere infrastrutturali fu l'elemento cardine dello sviluppo produttivo e commerciale di Carrara. (foto d'epoca).

*Vara bridges. The marble railway, the realization of which required considerable infrastructural works, was the key element of the productive and commercial development of Carrara. (antique photograph).*

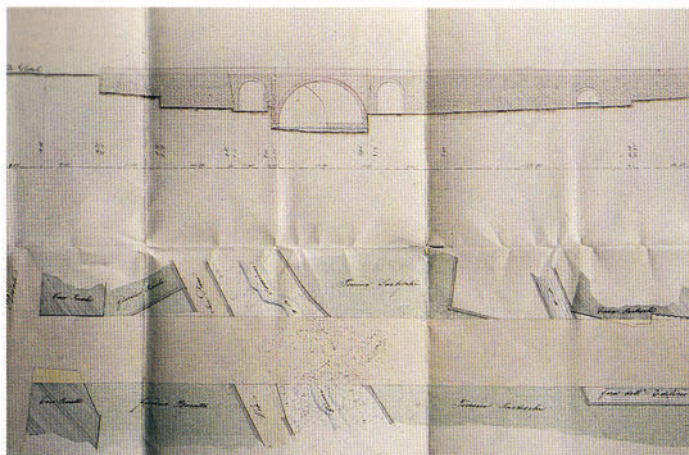
*fundamental elements were already clear in the middle of the nineteenth century: on the one hand the harbour; on the other hand a railway system connecting the quarries and the workshops with the harbour and with the national and international railway network, which would come into being very soon<sup>9</sup>.*

*In 1860 the station of Avenza, which was almost 3 km far from the town, was opened on the Pisa-Genova line. As a result of considerable pressures, Carrara obtained, in 1866, the creation of a branch-line with its terminal station in San Martino. This branch not only improved the connections and gave more importance to Carrara which became a "terminal station" town, but also helped the realization of a line for the transport of marble, which could make use of the "Carrara città - Avenza" railway section for its wagons.*

*However, the construction of the marble-railway<sup>10</sup>, superintended by a private society, was started only in 1871; it was based on a plan by Villy and Ganzoni which was completed by eng. Turchi who supervised the construction.*

*The first section, 10 kilometers of ordinary gauge track which included Avenza-Mina and Carrara-Torano sections, together with the branches of Miseglia and Piastra, was opened on August 19, 1876.*

*The long period of time after the first concession – about 30 years – was full of legal conflicts and controversies. The economic interest into play was enormous: the construction of the railway and its routes represented an element having considerable*



4. Ing. Berrettari. Ponte di Gropoli. Progetto di ricostruzione dell'arcata di mezzo, 1863, (A.S.C. Lavori Pubblici, 159).

*Eng. Berrettari. Gropoli bridge. Reconstruction project of the central span, 1863, (A.S.C. Public Works, 159).*

“bighe”<sup>7</sup>, servivano a trasportare i marmi dalla spiaggia alla nave ancorata al largo, oppure tirando a secco la nave stessa che veniva rimessa poi in mare a caricamento avvenuto.

La necessità di una struttura portuale, di cui i pontili caricatori sono un'anticipazione ed insieme un surrogato, era presente da tempo, fin dal periodo estense, seppure con motivazioni parzialmente diverse<sup>8</sup>. Il grande sviluppo della domanda internazionale e dei traffici marini degli anni '40 aveva tuttavia reso indispensabile una razionalizzazione dei mezzi di caricamento.

La necessità della formazione di una nuova rete infrastrutturale è, come si è già accennato, l'esigenza più sentita dalla nascente classe imprenditoriale. Gli elementi basilari sono già chiari a metà dell'Ottocento: da un lato il porto e dall'altro una rete ferroviaria che colleghi direttamente le cave ed i laboratori al porto stesso e alla rete ferroviaria nazionale e internazionale che presto si sarebbe realizzata<sup>9</sup>.

Nel 1860 viene aperta la stazione di Avenza sulla linea Pisa - Genova, lontana quasi 3 Km. dalla città. A seguito di notevoli pressioni Carrara ottiene, nel 1866, la costruzione di una diramazione, con relativa stazione di testa in località San Martino. Questo fatto, oltre a migliorare i collegamenti e a nobilitare Carrara con una “stazione di testa”, facilita la realizzazione della ferrovia marmifera che infatti utilizza il tronco “Carrara città - Avenza” per il passaggio dei suoi vagoni.

La costruzione della ferrovia marmifera<sup>10</sup>, ad opera di una società privata, inizia però solo nel 1871 su un progetto di Villy e Ganzoni completato poi dall'ing. Turchi che ne assunse anche la direzione dei lavori.



5. Ponte di Groppoli sul Carione. Stato attuale.  
*Groppoli bridge on Carione river. Present condition.*

importance due to its innovative features; an element capable of changing the hierarchy of the economic value of quarries and workshops<sup>11</sup>. A few years later, in 1883, a research was resumed on a possible extension of the line to higher areas, where the most important excavation centres were located. The works, begun in 1887, were brought to completion in 1890. At the end of the works, the "Marble Railway" covered 22 km in addition to the various junction lines connecting quarries with workshops. The railway reached the height of 455 m at Ravaccione and of 422 at Colonnata with average gradients of 36 per thousand (Torano-Ravaccione branch-line) and of 41 per thousand (Torano-Colonnata branch-line), reaching peaks of 55 per thousand. The line, with ordinary gauge track, something unusual in secondary lines, was an engineering structure having a considerable value. It was formed by quite exacting infrastructural works such as bridges (in particular those of Monte della Croce and of Vara) (fig. 3), and tunnels (the longest of which are those of Monte Novella, 940 meters long, and Torrione, 1120 meters long).

### *1.1 The Urban Development*

*From the land register of 1822, during the period of Este, Carrara results entirely enclosed by the walls with the exception of the Chiesa delle Grazie, in front of the Porta Vecchia and some buildings along the streets connecting Carrara with the nearest towns.*

*In 1839, the Teatro degli Animosi<sup>12</sup> was built outside the "Porta*

Il primo tratto, di 10 Km. di binari a scartamento normale comprendente i tratti di Avenza - Marina, Carrara - Torano, con le diramazioni di Miseglia e Piastra, viene inaugurato il 19 Agosto 1876.

Il lungo tempo trascorso dalla prima concessione, circa 30 anni, è denso di lotte e controversie giuridiche. Gli interessi economici in gioco sono enormi: la realizzazione della ferrovia e il percorso che essa andrà a svolgere, proprio per la loro capacità innovativa costituiscono un elemento di notevole portata in grado di cambiare la gerarchia dei valori economici delle cave e dei laboratori<sup>11</sup>. Dopo pochi anni, nel 1883, riprendono gli studi per l'estensione del tracciato anche alle zone più alte, dove erano localizzati i maggiori centri di escavazione. Le opere di costruzione, iniziate nel 1887, si concludono nel 1890. Al termine dei lavori la Ferrovia Marmifera ha uno sviluppo di 22 Km., a cui vanno aggiunti i vari raccordi per le diverse cave e segherie. Con pendenze medie del 36 per mille (tronco Torano-Ravaccione), e del 41 per mille (tronco Torano-Colonnata) e punte anche del 55 per mille, raggiunge quota 455 m. a Ravaccione e 422 a Colonnata. La linea, su binari a scartamento normale, cosa non frequente nelle linee secondarie, è un'opera ingegneristica di non trascurabile valore. È composta da opere infrastrutturali di notevole impegno come ponti (in particolare quelli di Monte della Croce e di Vara) (fig. 3) e gallerie, di cui quelle di Monte Novella di 940 metri e del Torrione di 1120 m. risultano le più lunghe.

### [1.1] Lo sviluppo urbano

Dal catasto estense del 1822, Carrara risulta ancora tutta interna alle mura, se si eccettua la Chiesa delle Grazie di fronte alla Porta Vecchia e qualche edificio lungo i percorsi che legano Carrara alle città vicine.

Nel 1839 viene costruito, fuori dalla "Porta nuova a mare", il Teatro degli Animosi<sup>12</sup>, con la facciata interamente rivestita in marmo (vedi scheda n. 51). Intorno a questo edificio si sviluppa abbastanza presto un tessuto edilizio composto dai laboratori di ornato e scultura e dalle residenze della nuova classe emergente. Nel 1847 viene costruito, subito dietro il Teatro, a formare l'attuale piazza Garibaldi, il Palazzo di Bernardo Fabbrocotti<sup>13</sup>, componente di una delle famiglie che più segnano la storia economica ed urbana della Carrara moderna.

Nel ventennio tra il 1840 e 1860, insieme ad un processo di densificazione del tessuto edilizio esistente che si realizza in prevalenza tramite numerosi rialzamenti e sopraelevazioni, la città si espande fuori dalle mura con sempre maggiore decisione. Le direzioni dello sviluppo sono, da una parte, la via Postale (attuale via Rosselli) che nel primo tratto presenta il Teatro degli Animosi ed il Palazzo Fabbrocotti, dall'altra, la strada di San Francesco da cui ha inizio la via Friedland che collega Carrara a Massa attraverso la Foce.

Al momento dell'unificazione nazionale Carrara, a differenza di quanto generalmente accade nelle altre città italiane<sup>14</sup>, è in una fase di rapida trasformazione.



6. La villa, proprietà di nobili locali, viene acquistata da Dervillé, esponente della nuova classe imprenditoriale legata al commercio e alla lavorazione del marmo.

*The villa, property of some local nobles, was bought by Dervillé, a representative of the new contracting class tied with marble trade and processing.*

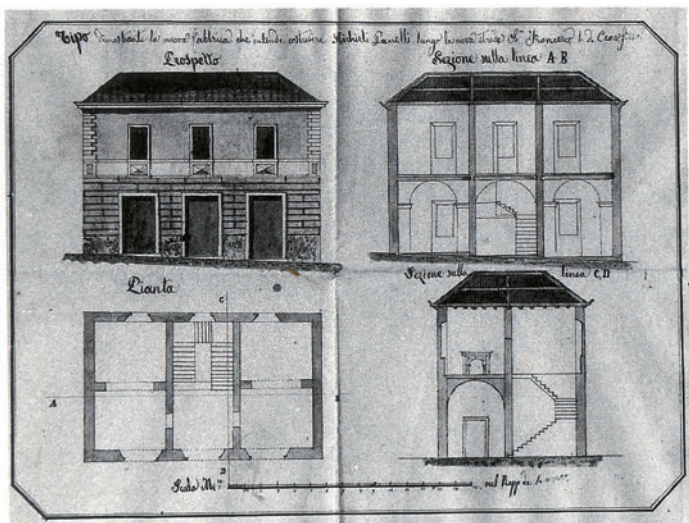
*Nuova to the sea", with its façade entirely encrusted with marble (see table no. 51). A building texture formed by ornament and sculpture workshops and the residences of the rising class surrounded this building within a short time.*

*In 1847 a palace was build behind the theatre, forming the Piazza which today is called Garibaldi: the Palazzo Bernardo Fabbricotti<sup>13</sup> – he was a member of one of the families which mostly influenced the economic and urban history of modern Carrara.*

*During the twenty years going from 1840 to 1860 the town definitely spread beyond the walls and at the same time the existent urban texture thickened especially by means of numerous elevations and added floors.*

*On the one hand, this development took place towards Via Postale (today Via Rosselli) which includes in its first section the Teatro degli Animosi and Palazzo Fabbricotti; on the other hand, towards the street of San Francesco, which was the first part of Via Friedland, connecting Carrara with Massa through the Foce. When Italy reached political unity, Carrara, in contrast with the other Italian towns<sup>14</sup>, underwent rapid changes.*

*In a document of 1865 relative to the location of oil street-lamps<sup>15</sup> it is evident that the area around the Teatro degli Animosi had already reached a substantial definition and configuration of urban area. The density of street-lamps distribution, for example, was similar to the density in the main streets inside the walls. Also*



7. "Tipo dimostrante la nuova fabbrica che intende costruire Michieli Garelli, lungo la nova strada San Francesco del Crocefisso". (A.S.C. Lavori Pubblici, 217).

"Model of the new factory planned by Michieli Garelli along the new San Francisco del Crocefisso street". (A.S.C., Public Works, 217).

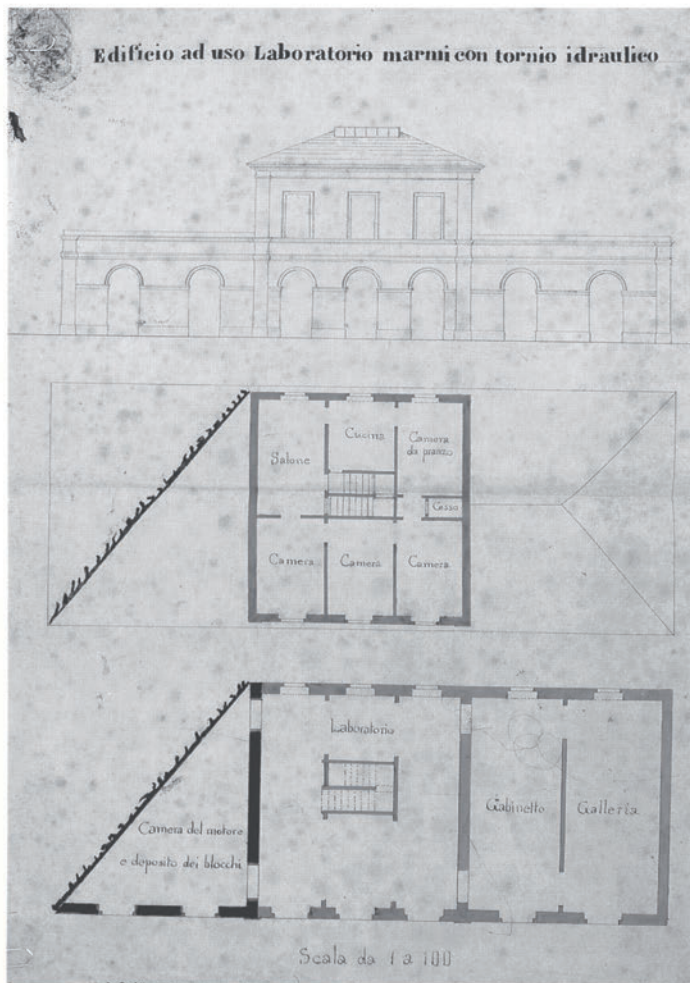
Nella carta del 1865 relativa alla distribuzione dei lampioni ad olio<sup>15</sup>, è evidente come la zona intorno al Teatro degli Animosi abbia già raggiunto una sua sostanziale definizione e consacrazione ad area urbana. La densità della distribuzione dei lampioni è, ad esempio, analoga a quella delle principali vie all'interno delle mura. Anche i due assi di sviluppo sopra accennati (le attuali via Rosselli e via Verdi, quest'ultima allargata nel 1849) sono già individuati e considerati degni di essere illuminati così come la via Lumense, l'attuale via Garibaldi, e il primo tratto di via Cavour, che si collegava alla via Cariona col nuovo ponte di Gropoli (figg. 4-5) allora in fase di risistemazione<sup>16</sup>.

I fautori di questo ampliamento sono gli artigiani-artisti divenuti proprietari di fiorenti studi di scultura o ornato.

La prima espansione edilizia, che si protrae fino circa al 1883/85, ha carattere fortemente produttivo<sup>17</sup>; la tipologia edilizia prevalente è la "casa-laboratorio", in cui il piano terra è destinato a studio, galleria e laboratorio, ed i piani superiori all'alloggio della famiglia<sup>18</sup>. Gli edifici hanno sempre annesso un piazzale di servizio, generalmente collocato sul retro, al quale si accede o da una strada laterale oppure dalle grandi aperture dei piani terra che rendono possibile l'entrata dei blocchi di marmo e che costituiscono una caratteristica peculiare dei fronti stradali.

L'aumento dell'attività lavorativa, rendendo insufficiente lo spazio a piano terra, genera poi in molti casi la formazione di un

Edificio ad uso Laboratorio marmi con tornio idraulico

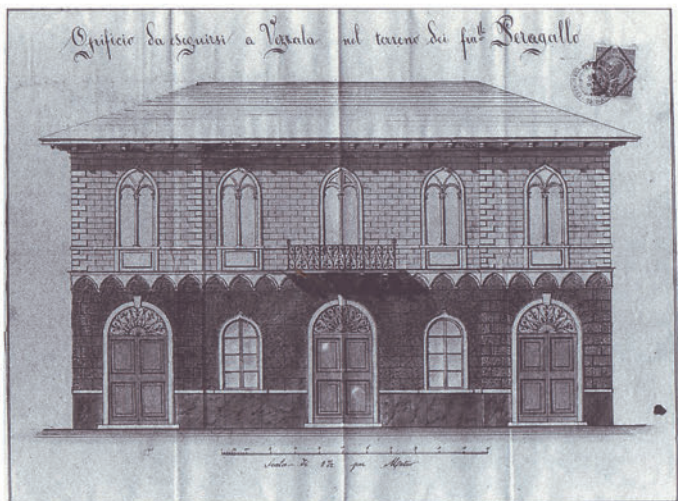


8. "Edificio ad uso di Laboratorio marmi con tornio idraulico". Progetto, 1874. (A.S.C. Lavori Pubblici, 217).

"Building for a marble workshop with hydraulic lathe", project - 1874. (A.S.C. Public works, 217).

the two above mentioned development axes (today called Via Rosselli and Via Verdi, the latter widened in 1849) were already clearly identifiable and were considered important enough to deserve lightening, like Via Lumense, today Via Garibaldi, and the first section of Via Cavour, which was linked with Via Cariona with the new bridge of Groppoli (fig. 4-5) which was then under reconstruction<sup>16</sup>.

The artisan-artists, owners of the flourishing ornament and sculpture studios, were the supporters of this widening.



9. "Opificio da eseguirsi a Vezzala nel terreno dei fra.<sup>lli</sup> Peragallo". Progetto, 1883. (A.S.C. Lavori Pubblici, 279).

*"Factory to be built in Vezzala on the territory belonging to Peragallo brothers". Project of 1883. (A.S.C. Public works, 279).*

nuovo edificio, affiancato all'esistente e ad un solo piano, adibito esclusivamente a laboratorio.

Le costruzioni unicamente residenziali nella nuova città sono, in questa prima fase di sviluppo, praticamente assenti; infatti anche le "palazzine" ed i primi rari "casamenti" hanno il piano terra destinato alla lavorazione del marmo.

La nuova città è, nel suo complesso, un grande laboratorio in cui i depositi dei blocchi di marmo bianco caratterizzano il paesaggio urbano.

Il Magenta, attento osservatore economico della zona, in un suo scritto del 1871, in cui definisce Carrara la Mulhouse italiana<sup>19</sup>, ci fornisce dati significativi della realtà economica e sociale del periodo: "... 42 segherie armate di 200 telai e 20 frulloni", "115 officine di scultura e ornato annunerano all'interno della piccola e laboriosa città"; "Tremila persone lavorano alle cave; circa cento donne sono dedicate a portare acqua per uso dei cavatori; 550 persone lavorano nelle officine di scultura e negli opifici di segheria", "il servizio dei trasporti viene fatto da 450 persone e da 300 paia di somari"<sup>20</sup>. Viene inoltre rilevato come la città di Carrara cominci ad avere un numero cospicuo di attrezzature collettive e di servizio: "sede della Camera di Commercio, scuola tecnica, ginnasio, Cassa di Risparmio, banca e biblioteca popolare, società di mutuo soccorso, casino degli artefici, una succursale della Banca Nazionale, una reputatissima Accademia di Belle Arti"<sup>21</sup>.

A partire dagli anni '60 anche la localizzazione delle segherie tende a modificarsi con la loro discesa verso valle. Nel 1861

The first housing development, which lasted until 1883/1885, had a highly productive character<sup>17</sup>. The prevailing building typology was the "house-workshop", where the ground floor was destined for the studio, the art gallery and the workshop, and the upper floors for family lodging<sup>18</sup>.

The buildings always included a service square, generally situated behind them, which could be reached from a side street or from the large openings at the ground floor, which allowed the access of marble blocks and characterized the streets fronts.

The working activities increased so much that the ground floors were no more sufficient; as a consequence, in most cases a new building, generally a one-storey structure, which was used only as a workshop, was erected near the pre-existing building.

Buildings having the sole residential function were still absent in this new town during this first development phase; in fact, even in the "residential blocks" and in the first isolated examples of "apartment houses" the ground floor was reserved for marble processing.

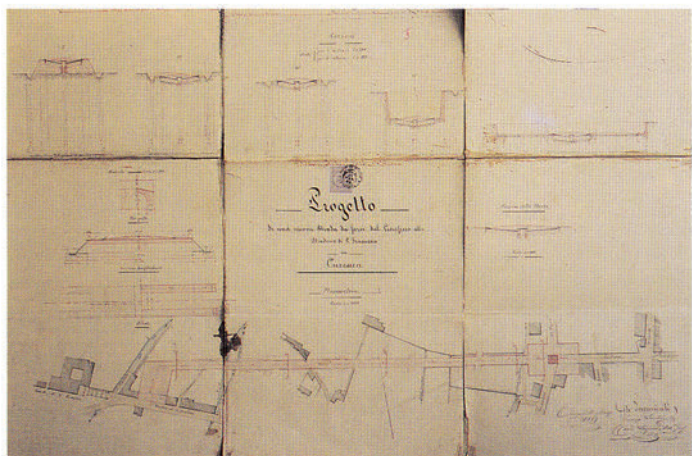
The new town was, on the whole, a big workshop where white marble blocks characterized the urban space.

Magenta, the economic observer of this area, in a document dated 1871 defined Carrara as the Italian Mulhouse<sup>19</sup> and supplied significant data on the economic and social situation of that period, "...42 workshops for cutting marble equipped with 200 frames and 20 bolters"; "115 sculpture and ornament workshops are located within this small and busy town"; "Three thousand people work in the quarries; about a hundred women have been employed to carry fresh water to the quarrymen; 550 people work in sculpture and marble workshops"; "the transport service employs 450 people and 300 couples of donkeys"<sup>20</sup>. Moreover, Magenta underlined that Carrara had a considerable amount of public and services, "Chamber of Commerce, technical school, gymnasium, Cassa di Risparmio, bank and public library, mutual aid association, artisans house, a branch of the Banca Nazionale and an estimated Accademia delle Belle Arti are located in Carrara"<sup>21</sup> (see table no. 5).

The location of workshops for cutting marble had been changing since the beginning of the sixties, with a gradual movement downhill. In 1861 Walton<sup>22</sup> opened on the immediate outskirts of Carrara, in the area of Groppoli, the most up-to-date workshop for cutting marble of those times, equipped with 12 frames holding an average of 300 - 350 blades<sup>23</sup>.

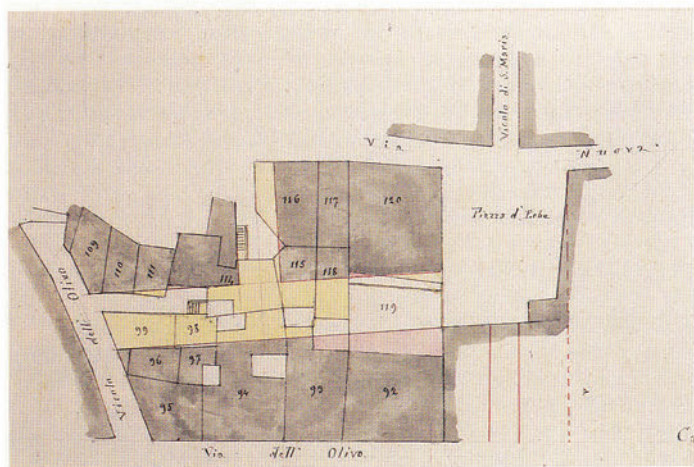
Some years later Walton himself opened another workshop even more downhill, in the area of Puccineta. In 1874 there were seven workshops for cutting marble situated on the plain, and they were the most advanced from a technological point of view. The Binelli workshop, boasting the highest number of frames, was located on the plain, in the area of Pontecimato<sup>24</sup>.

At the same time the new "families of the marble" built their houses on the hills surrounding the town. This took place both through the construction of new buildings like, for example, Villa Fabbricotti on the Padula (see tab. no. 10) and with the acquisition of the properties of the declining noble families (fig. 6).



10 "Progetto di una nuova strada da farsi dal Crocefisso allo Stradone di San Francesco" (via Cavour), 1869. Segna l'inizio di una nuova importante fase di sviluppo urbano. (A.S.C., Lavori pubblici, 719).

*"Project of a new street going from the crucifix to the Stradone di San Francesco" (via Cavour), 1869. It represents the beginning of a new important stage in the urban development. (A.S.C., Public works, 719).*



11. Ing. Luchini. "Progetto d'un' apertura di Strada, che dal vicolo dell'Olivo, mette nella Piazza d'Erbe in Carrara". 1871. Analogo progetto verrà attuato dopo il 1886. La Piazza d'Erbe, visibile nella planimetria, è stata realizzata in seguito il primo sventramento ottocentesco della città antica. (A.S. Prefettura, Affari Generali, 1167).

*Eng. Luchini. "Project for the opening of a street leading from Vicolo dell'Olivo to Piazza d'Erbe in Carrara", 1871. An analogous project will be carried out after 1886. Piazza d'Erbe, which can be seen in the site plan, was realized through the first clearance of the ancient town during the nineteenth century. (A.S. Prefettura, General Affairs, 1167).*



12. Mappa Catastale del 1877. Sono già visibili i nuovi assi urbani nelle direzioni di piazza San Francesco e via Rosselli verso la stazione. (A.S.C. fondo cartografico).

*Cadastral map of 1877. They new urban axes in the directions of Piazza San Francesco and Via Rosselli towards the station can already be seen. (A.S.C., cartographical collection).*



13. G. Turchi e T. Simonetti, "Città di Carrara, Pianta di Regolamento e Ampliamento del 1874". Il ricorso allo strumento del piano per organizzare lo sviluppo edilizio della città, testimonia la rapidità e l'intensità delle trasformazioni urbane che, nella seconda metà dell'ottocento, investono la città di Carrara. (C. Lazzoni, op. cit., tavola allegata).

*Turchi and T. Simonetti, "Town of Carrara. Development and Widening Plan of 1874". The use of a plan for the organization of the building development of the town testifies the rapidity and the intensity of urban transformations affecting Carrara during the second half of the nineteenth century. (C. Lazzoni, op. cit., enclosed table).*

Walton<sup>22</sup> apre nell'immediata vicinanza di Carrara, in località Groppoli, la più moderna segheria del tempo con 12 telai portanti in media da 300 a 350 lame<sup>23</sup> (vedi scheda n. 55).

Pochi anni dopo, lo stesso Walton ne apriva un'altra ancora più a valle, in località Puccineta. Nel 1874 le segherie nella piana sono sette e sono anche quelle tecnologicamente più avanzate. La segheria Binelli, che conta il maggior numero di telai, è dispersa nella pianura a Pontecimato<sup>24</sup> (vedi scheda n. 56).

Contemporaneamente si assiste alla diffusione della residenza delle nuove "famiglie del marmo" nelle zone collinari che circondano la città. Ciò avviene sia con la costruzione di nuovi edifici, come nel caso della villa Fabbriotti alla Padula (vedi scheda n. 60), sia con l'acquisizione dei possedimenti delle famiglie nobiliari in decadenza (fig. 6).

## [1.2] I piani di ampliamento

È già nel maggio 1869, in un periodo di grande dinamicità economica e sociale e di continua espansione urbana (si progetta allora il proseguimento di via Cavour fino a piazza San Francesco) (fig. 10) che la città di Carrara adotta un piano di ampliamento. Il piano redatto dall'ing. Castelpoggi fu però respinto dal Ministro<sup>25</sup>.

Nel 1874 il progetto del Piano di Regolamento e Ampliamento fu ripreso e redatto dall'ing. Turchi (direttore dei lavori della ferrovia marmifera di cui si stava realizzando il primo tratto) e dall'ing. Simonetti (ingegnere capo del comune), ed ottenne l'approvazione con Regio Decreto il 28 novembre 1875<sup>26</sup> (fig. 13).

La scelta stessa di ricorrere allo strumento del piano è una conferma della novità e della portata delle trasformazioni: gli interventi specifici e territorialmente circoscritti, come l'apertura di una nuova strada – con cui le Amministrazioni Comunali delle altre città italiane organizzano senza grandi problemi il loro lento sviluppo – a Carrara già nel 1870 iniziano a non essere più sufficienti.

Il piano di Carrara è, non a caso, il secondo in Toscana (se si eccettua quello di Firenze capitale) ed è coevo, se non antecedente, ai primi piani per città come Milano, Napoli, Torino<sup>27</sup>.

A Carrara, come è dichiarato dagli stessi progettisti, si redige "un progetto esclusivamente pratico"<sup>28</sup> e "in armonia colle forze economiche del Comune"<sup>29</sup>. In esso non sono riscontrabili particolari obiettivi compositivi; la planimetria di progetto esprime un disegno urbano incerto e poco gerarchizzato.

La mancanza di ogni velleità compositiva e l'estrema semplicità progettuale non sono altro che la chiara espressione delle forze economiche emergenti che lo hanno animato. Esse sono, in questa fase di sviluppo, ancora troppo impegnate nella lotta per la loro affermazione e, nel complesso, risultano incapaci di distogliere risorse dalle esigenze di sviluppo produttivo.

Non a caso il piano, come dichiarano i progettisti, "dovrebbe chiamarsi solo di ampliamento, perchè per il miglioramento ora non c'è spazio... In Carrara" – è scritto nella citata relazione – "necessita edificare per fornire l'alloggio che manca e non di-



14. Stradone di San Francesco. È ancora chiaramente visibile il carattere produttivo della prima espansione edilizia ottocentesca. (foto d'epoca).  
*Stradone San Francesco. The productive character of the nineteenth century can still be seen. (antique photograph).*

## 1.2 Town Development Plans.

*In May 1869, during a period characterized by great economic and social dynamism and by a continuous urban development (the project to extend Via Cavour to Piazza San Francesco (fig. 10) dates back to those years), Carrara adopted a town development plan. But the plan, drawn up by eng. Caltelpoggi, was rejected by the Minister<sup>25</sup>.*

*In 1874 the project of a Town Development Plan was resumed; drawn up by eng. Turchi (Works manager for the marble-railway, the first section of which was under construction) and by eng.*



15. Piazza San Francesco. Blocco di marmo trainato da buoi. (foto d'epoca, archivio privato).

*Piazza San Francesco. Marble block pulled by oxen. (antique photograph, private archive).*

struggere per mero titolo di lusso e di abbellimento”<sup>30</sup>. Sulla città esistente non sono pertanto previsti interventi di demolizione, se non quello della Volta dei Livi in prossimità di piazza Alberica. Il piano del 1874 è significativo, oltre che per gli anni in cui viene redatto, anche perché è finalizzato ad una espansione prevalentemente produttiva. La relazione allegata, al di là delle osservazioni sull’andamento della popolazione e sulla conseguente necessità di nuove residenze, lo esprime molto chiaramente: “La maglia viaria è prevista abbastanza ampia al fine di permettere la formazione di spazi abbondanti a corredo e a servizio della edificazione”, infatti le “officine di sculture e ornato reclamano sufficienti spazi di collocamento degli innumerevoli blocchi di marmo destinati alla lavorazione”<sup>31</sup>.

Le stesse sezioni stradali sono previste di “ampie” dimensioni (circa 12 m.) al fine di rendere possibile “l’evenienza di doversi collocare in opera dei binari ridotti che col mezzo di piccoli carrelli pongano in immediato contatto le officine colla ferrovia”<sup>32</sup>.

È interessante notare come la ferrovia marmifera assuma, in questo piano, sia la funzione di elemento terminale e di raccordo della maglia viaria carrabile, sia di cerniera di interi isolati situati lungo il suo percorso.

L’attuazione di quanto previsto ritarda qualche anno<sup>33</sup> e praticamente inizia alla fine degli anni ’70 (nel 1880 si traccia l’attuale via P. Tacca di fronte al nuovo ospedale); tuttavia essa risulterà



16. Piazza San Francesco, laboratorio di scultura Nicoli. Interno.  
*Piazza San Francesco, Nicoli sculpture workshop. Interior.*

*Simonetti (Chief Engineer of the local administration), this plan was approved with a Royal Decree on November 28, 1875 (fig. 13)<sup>26</sup>.*

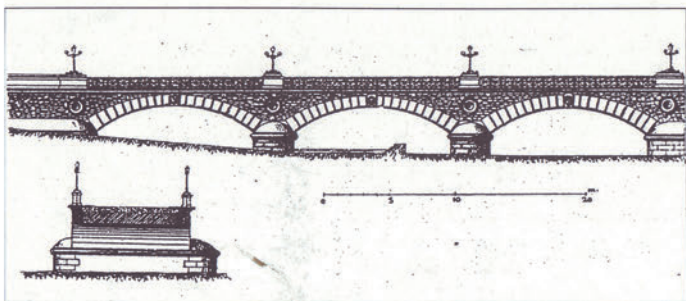
*The choice to adopt a plan as an instrument testifies the novelty and importance of transformations; the specific and localized interventions like the opening of a new street – interventions adopted by the Local Administrations of various Italian towns to organize with ease their slow development – had become inadequate for Carrara after 1870.*

*Carrara Plan was the second to be carried out in Tuscany (with the exception of the plan of Florence, the capital); it was contemporary, if not previous to the Plans of cities such as Milan, Naples and Turin<sup>27</sup>.*

*The planners themselves maintained that the project drawn up in Carrara was “an exclusively practical project”<sup>28</sup> and that it was “in accordance with the economic forces of the Comune”<sup>29</sup>. One could not find particular intentions of composition in it; the project site plan reveals an uncertain and slightly hierarchized urban texture.*

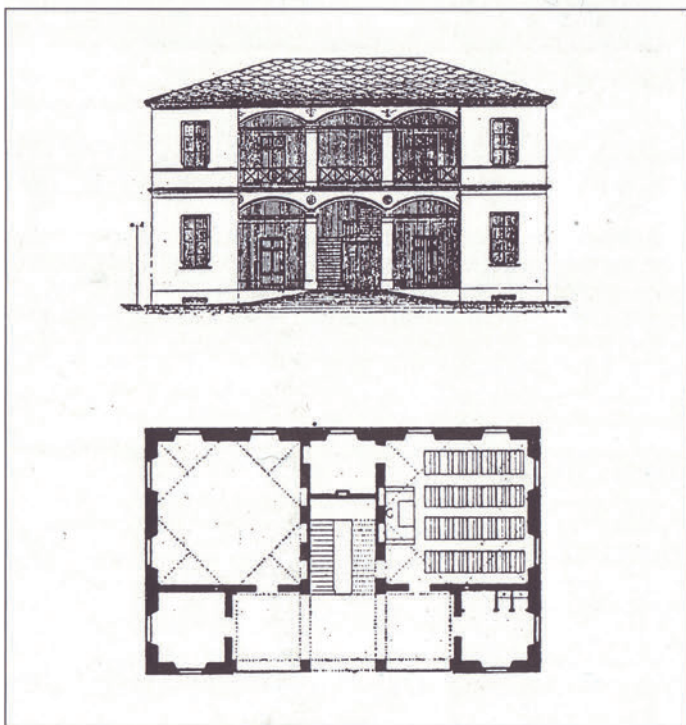
*The lack of whatever intent of composition and the extreme simplicity of the project were only the clear expression of the rising economic forces which inspired it. In this development stage they were still too much involved in their struggle for assertion and, on the whole, they were unable to divert the resources from the necessities of their own economic development.*

*It is not by chance that the plan, as the planners maintained, “should only be considered a widening plan, due to the fact that there is no space for any improvement...”. The already*



17. L. Caselli. Ponte sul Carione alla Lugnola. Progetto (1884-1890). (P.Interdonato, op.cit., tavola allegata).

*L. Caselli. Bridge on Carione in Lugnola - project, L. Caselli. (P. Interdonato, op. cit., enclosed table).*



18. L. Caselli, "Progetto di edificio scolastico per le borgate", 1885, non realizzato. La soluzione proposta riprende analoghi progetti dell'Antonelli. (A.S.C., miscellanea, 36).

*L. Caselli, "Project of a school for the suburbs", 1855, not realized. The proposed solution presents analogies with the projects by Antonelli. (A.S.C., miscellany, 36).*



19. Ponte sul Carione alla Lugnola. Stato attuale.  
*Bridge on Carione at Lugnola. Present condition.*

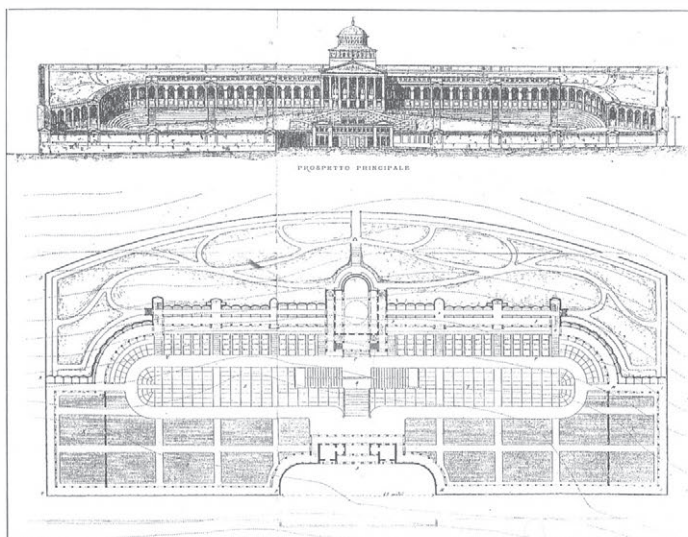
mentioned document says that, “In Carrara it is necessary to build in order to find a solution to housing shortage and not to demolish for the sake of money and embellishment”<sup>30</sup>. Consequently no demolition intervention was planned for the town, with the exception of the intervention for Volta dei Livi, near Piazza Alberica.

The plan of 1874 is significant not only due to the years in which it was drawn up, but also because it was directed towards a development which was mainly productive. The enclosed report, apart from the remarks on population trend and the resulting necessity to have new dwellings, expresses this concept very clearly, “The street-network has been planned wide enough in order to allow the formation of large areas at the service of buildings”. In fact the “sculpture and ornament workshops need spaces large enough to locate the numberless marble blocks which have to be processed”<sup>31</sup>.

“Large” dimensions had been planned also for the sections of the roads (about 12 m) so as to make it possible “to install, if necessary, narrow gauge tracks connecting, by means of small trolleys, the workshops with the railway”<sup>32</sup>.

It is worth considering how the marble-railway took on both the function of a terminal element which was also connected with the practicable road-network and the function of a hinge, linking entire blocks situated along its route.

The plan was delayed for some years<sup>33</sup> and was started at the end of the seventies (in 1880, Via P. Tacca was planned in front of the new hospital). However, everything was very rapid and all the planned street networks were completed before 1887, when a new Development Plan was taken into consideration. Via Roma, where the expropriation had begun in 1883, was the last important artery to be opened. Piazza Farini, which would be



20. L. Caselli, "Progetto Cimitero Monumentale di Marcognano", 1885. Realizzato in altro modo. (A.S.C., miscellanea, 36).

*L. Caselli, "Project for the Monumental Cemetery of Marcognano, 1885, realized in a different way. (A.S.C., miscellany, 36).*

molto rapida e tutta la maglia viaria di progetto viene interamente realizzata entro il 1887, anno in cui iniziano gli studi per un nuovo Piano di Ampliamento. Via Roma, i cui espropri prendono l'avvio nel 1883, è l'ultima importante arteria ad essere aperta.

Unica importante eccezione alla struttura spaziale dell'attuale città di Carrara che non è prevista nel Piano del 1874 è Piazza Farini che verrà realizzata tra il 1892 e il 1895.

Contemporaneamente all'attuazione del piano del 1874, si ha un cambiamento molto significativo delle caratteristiche e dell'intensità dell'espansione urbana. Con gli anni '80 ha inizio la seconda fase di sviluppo della città di Carrara segnata dalla densificazione del tessuto e dalla diffusione delle "palazzine" residenziali, le quali spesso non hanno più il laboratorio a piano terra<sup>34</sup>. La tipologia è generalmente a corpo doppio strutturale e triplo distributivo con tre cellule sul fronte e la scala a doppia rampa ubicata nella cellula mediana. Il prospetto, simmetrico a tre finestre, è sistematicamente arricchito da un "poggiolo" in marmo al primo piano.

La borghesia, ormai saldamente alla guida della città, comincia a materializzare il proprio bisogno di un'identità e di un'immagine che la rappresentino: struttura portante di questa trasformazione è la politica dei lavori pubblici che caratterizza l'attività delle amministrazioni comunali di Carrara e di tutte le maggiori città italiane del periodo. Politica segnata sia dall'intensità degli interventi che vengono avviati sia, e soprattutto, dal tipo nuovo di attrezzature e servizi sociali che si realizzano.

A Carrara, dopo la costruzione nel 1874 del nuovo ospedale alla Levatella ad opera di V. Micheli, vengono realizzati importanti

realized between 1892 and 1895, was the only important exception to the spatial structure of Carrara during those times which was not included in the Plan of 1874.

Contemporary to the execution of the plan of 1874, a significant change of the features and the extent of urban development took place. The second phase of the development of Carrara began in the eighties; the town was characterized by the thickening of urban texture and by the flourishing of "residential blocks", often deprived of their workshop at the ground floor<sup>34</sup>. The typology was generally a two or three-body structure arranged with three units on the front and a two-flight staircase located in the middle unit. The three-window symmetrical front view was enriched with a marble "balcony" on the first floor.

The bourgeoisie, already in a position of leadership in the town, began to materialize its need to have an identity and a representative image; the policy of public works which characterized the activity of the local administrations of Carrara and of the main Italian cities of that period was the bearing structure of this transformation. This policy was characterized both by the extent and amount of the interventions and, most of all, by the new kind of social services and facilities realized.

After the building of the new hospital of Levatella in 1874 carried out by M. Micheli, some important public structures were built in Carrara, such as the Carabinieri Barracks, Garibaldi nursery school (see tab. no. 66), Saffi boys' primary school (see tab. no. 63), Dogali Cavalry Barracks (see tab. no. 64), and the new monumental cemetery of Marcognano (fig. 20)<sup>35</sup> with its access avenue lined with trees, the realization of which, never brought to completion, implied the demolition of the town western walls.

All the interventions were operated by the local government engineer Leandro Caselli<sup>36</sup>, native of Piedmont and pupil of Antonelli (together with his better known brother Crescentino). He repropounded not only Antonelli's exceptional building techniques, but also the idea of a large scale production and of the specific relationship existing between architectural intervention and town.

Saffi school, Dogali Barracks (in front of which Caselli proposed to open a piazza which would never be realized), Garibaldi nursery school and, at last, the Politeama Verdi have exceptional size and structure and represent the monuments of a bourgeoisie town<sup>37</sup>.

The concept of public building, which up to that moment was only tied with the church and with the Town Hall, underwent deep transformations and was enriched with new features and objectives. The interventions operated to realize theatres, schools, nursery schools, hospitals and barracks assumed a dimensional and formal importance so as to provide the basis for the modern concept of public and social services and facilities.

Towards the end of the eighties, while the town was given a definite structure, a series of interventions for the rationalization of traffic and a more systematic intervention and control on territory were begun.

In the plan of 1887, drawn up by eng. Caselli<sup>38</sup>, it is evident that the range of interests had definitely widened.

edifici pubblici come la caserma dei Carabinieri, l'asilo Garibaldi (vedi scheda n. 66), le scuole elementari maschili Saffi (vedi scheda n. 63), la caserma di Cavalleria Dogali (vedi scheda n. 64) ed infine il nuovo cimitero monumentale a Marcognano (fig. 20)<sup>35</sup>, con relativo viale alberato di accesso, la cui realizzazione, per altro non conclusa, comporta la demolizione delle mura occidentali della città.

Gli interventi sono tutti dell'allora Ingegnere comunale Leandro Caselli<sup>36</sup>, di origine piemontese ed allievo (insieme al più celebre fratello Crescentino) dell'Antonelli, del quale ripropone non solo le eccezionali tecniche costruttive, ma anche l'idea della grande scala e dello specifico rapporto esistente fra intervento architettonico e città.

La scuola Saffi, la caserma Dogali (di fronte alla quale Caselli progetta l'apertura di una piazza che invece non verrà mai realizzata), l'asilo Garibaldi e infine il Politeama Verdi, hanno dimensione e struttura eccezionali, e rappresentano i monumenti della città borghese<sup>37</sup>.

Con queste realizzazioni il concetto stesso di edificio pubblico, fino ad allora riconducibile essenzialmente alla chiesa e, in parte, al palazzo comunale, muta profondamente e si arricchisce di nuovi connotati e oggettivazioni. Gli interventi per realizzare teatri, scuole, asili, ospedali e caserme assumono una rilevanza dimensionale e formale tale da segnare la formazione del moderno concetto di attrezzatura e servizio sociale e collettivo.

Verso la fine degli anni '80, mentre la città viene definitivamente strutturata, si inizia ad elaborare una serie di interventi di razionalizzazione della viabilità ed un più sistematico intervento e controllo del territorio.

Nel piano del 1887, elaborato dall'ing. Caselli<sup>38</sup>, si legge come l'orizzonte degli interessi sia notevolmente ampliato.

Il piano, anche per la formazione culturale del progettista, è all'altezza delle più significative esperienze urbanistiche italiane del periodo. In esso, con molta chiarezza, sono colti i maggiori problemi strutturali della città. Problemi che ancora oggi sono in larga misura attuali ed aggravati da successive scelte urbanistiche.

Relativamente alla struttura generale della viabilità, si nota che:

1) è essenziale la realizzazione di una strada di circonvallazione, cioè di una strada che permetta di raggiungere la montagna e quindi le cave senza dover attraversare la città.

2) bisogna procedere ad "una variante per la rete urbana della ferrovia marmifera", di cui sono già "troppo manifesti gli inconvenienti che arreca alla viabilità urbana"<sup>39</sup>.

3) "si rende inevitabile fra pochi anni "una nuova strada", la quale serva a congiungere con regolare andamento planimetrico ed altimetrico la città colla Marina (...) che si potrebbe chiamare più propriamente Via della Marina"<sup>40</sup>.

Delle tre proposte solo la terza (l'attuale viale XX Settembre) è stata in seguito realizzata seppur con andamento in parte modificato e costituisce l'asse territoriale più importante e significativo dell'intera piana apuana.

La sede urbana della ferrovia marmifera non viene invece mai

The plan, also because of the cultural background of the planner, kept abreast of the most significant urban experiences in Italy during that time.

The plan underlines very clearly the structural key problems of the town. Nowadays these problems are still largely topical and have grown more serious owing to later urban choices.

As far as the overall structure of traffic network was concerned, one should notice that:

1) The realization of a by-pass, allowing to reach the mountains and consequently the quarries without crossing the town was fundamental.

2) "an improvement route for the urban network of the marble-railway" should be operated in order to avoid the "very evident inconveniences caused to urban traffic"<sup>39</sup>.

3) "a new street" connecting Carrara with Marina di Carrara and having a regular planimetric and altimetric route should be built within a few years; a street which could be properly called "Via della Marina"<sup>40</sup>.

Only the third of these proposals would be carried out, even though its route would be partially modified (the street which today is Viale XX Settembre); it represented the most important and significant territorial axis of the Apuan plain.

The marble-railway inside the town, instead, never changed its position and when, in 1963, it lost its original function, it was transformed into a traffic axis for cars giving origin to analogous traffic problems and to a deeper interruption in the building texture.

As far as this concept is concerned, it is worth noticing that Caselli's solution implied a completion and a reorganization of blocks by reforming a continuity in the texture and in the morphologic features of the town.

The problem of the by-pass and in particular that of a street connecting the quarries with the infrastructures (harbour, railway) remains still unsolved.

The first version of the plan implied the creation in Monterosso of a public garden "including different areas which could be intended for the formation of bushes, small lakes, flower-beds and any other element contributing to the creation of a varied and picturesque garden". But the Town Council rejected this idea for economic reasons. Later on (1915), this area was destined for a hospital-structure built with low pavillions on a highly hierarchized planimetric structure arranged as a garden. In 1965 the so-called "monoblock", a ten-storey building having a façade 80 meters long was added; this building not only confirmed that its urban location was wrong because it was not easy to reach, but also spoiled a very interesting landscape.

The Plan, following the fashion of "demolition" spread after the ratification of the so-called "Law of Naples"<sup>41</sup> of 1885, suggested various interventions of demolition and of street widening within the old centre of the town. Among all these interventions<sup>42</sup>, the only one to be carried out was the widening of Piazza delle Erbe and the opening of Via del Mercato (fig. 11).

spostata e quando, nel 1963, cessa la sua funzione, è trasformata in asse di scorrimento per le auto, creando analoghi problemi di viabilità e inoltre, una più marcata frattura del tessuto edilizio. Anche su questo aspetto è significativo notare come nell'idea del Caselli si dovesse invece procedere ad un completamento ed una ricomposizione degli isolati, ricostruendo così una continuità del tessuto e delle caratteristiche morfologiche della città.

Il problema della circonvallazione, e in particolare di una strada che dalle cave arrivi alle infrastrutture (porto, ferrovia), è tutt'oggi irrisolto.

Il piano, nella prima stesura, prevedeva anche la creazione a Monterosso di un pubblico spazio verde "che comprenda diverse zone che potranno destinarsi alla formazione di macchie, laghetti, aiuole ed altro che concorra alla costituzione di un giardino di effetto vario e pittoresco". Tale previsione però fu stralciata per motivi economici dal Consiglio Comunale. In seguito (1915) l'area fu destinata ad attrezzatura ospedaliera che venne realizzata con padiglioni bassi su un impianto planimetrico fortemente gerarchizzato e trattato a giardino. Nel 1965 vi fu poi aggiunto il cosiddetto "monoblocco", edificio con 80 metri di fronte e a 10 piani, il quale, oltre a confermare una ubicazione urbanisticamente errata a causa della difficoltà di accesso, ha compromesso una zona paesaggisticamente di grande interesse.

Il Piano, in sintonia con la moda degli "sventramenti" divenuta dilagante dopo l'approvazione della cosiddetta "Legge di Napoli"<sup>41</sup> del 1885, propone diversi interventi di demolizione ed allargamento stradale dentro la città antica. Di tutti quelli previsti<sup>42</sup>, viene realizzato solo quello dell'ampliamento della piazza delle Erbe e della apertura della via del Mercato (fig. 11).

L'ultimo importante intervento ottocentesco nella città di Carrara è la costruzione del Palazzo del Politeama Verdi (1887-1892) e della relativa piazza Farini (fig. 21)<sup>43</sup>.

La piazza, di impianto regolare e due volte più grande della piazza Alberica, è dominata dall'edificio del Politeama Verdi (vedi scheda n. 65) il quale, oltre al teatro di circa 1500 posti, contiene anche due consistenti blocchi residenziali di 400 vani destinati a case da pigione<sup>44</sup>. Con la sua enorme facciata lunga 72 metri per 20 di altezza, è l'edificio più imponente della città. La sua costruzione può essere individuata non solo come l'inizio della formazione di un nuovo centro sociale e commerciale, ma anche come il segno della totale estraneità e indipendenza della Carrara moderna dal vecchio centro storico. L'edificio è rivolto a sud, in direzione opposta alla vecchia città, a guardare verso il futuro "Viale della Marina".

Per tutto il corso dell'Ottocento si era avuto semplicemente uno slittamento del centro verso sud, con l'allargamento del suo perimetro alla zona del Teatro degli Animosi, ma la piazza Alberica e la Piazza dell'Accademia (ancora dentro la ex cinta muraria) continuano a funzionare come fondamentali poli di aggregazione sociale e culturale. Il centro della città era divenuto la zona di margine fra il vecchio centro storico e la nuova città in costruzione: mediazione fisica tra il centro storico in via di marginalizzazione e la nuova città in espansione ancora incapace di esprimere la sua totale autonomia. La stessa zona intorno al



21. Piazza Farini, col maestoso Politeama Verdi sullo sfondo. La piazza, già sistemata con doppio filare di alberi ed illuminazione pubblica, inizia a porsi come nuovo centro urbano indipendente dalla città storica. (foto d'epoca, inizio secolo).

*Piazza Farini, with the imposing Politeama Verdi as a background. The Piazza, arranged with a double line of trees and public lighting, began to appear as a new urban centre independent from the historical town. (antique photograph of the beginning of the century).*

*The last important intervention during the nineteenth century in Carrara was the building of Politeama Verdi (1887-1892) and of the annexed Piazza Farini (fig. 21)<sup>43</sup>.*

*The piazza has a regular structure and is two times bigger than piazza Alberica; it is overlooked by Politeama Verdi (see tab. no. 65) which not only included the 1500-seat theatre, but also two substantial residential structures having 400 rooms to be rented<sup>44</sup>. This building, with its huge façade 72 meters long and 20 meters high, was the most outstanding structure in the town. This building not only marked the starting point of the creation of a new social and commercial centre, but also underlined the complete independence of modern Carrara from the old centre of the town. The building is turned southwards, to the opposite direction with respect to the old town, looking towards the having-to-be "Viale della Marina".*

*During the nineteenth century a southwards movement of the centre took place together with the widening of its boundaries up to the area of the Teatro degli Animosi; but Piazza Alberica and Piazza dell'Accademia (still within the former circle of walls) continued to have the function of fundamental poles of social and cultural meeting. The town center had become the boundary between the spreading new town and the old centre – physical mediation between the old centre, which was losing its former importance and the new growing town, still not capable of expressing its total autonomy. The area around the Teatro degli*



22. Gabinetti di decenza pubblica. La loro diffusione alla fine dell'Ottocento è uno dei segni più caratteristici del nuovo decoro borghese che si diffonde nelle città italiane in quel periodo. (foto d'epoca, 1903).

*Public lavatories. Their diffusion at the end of the nineteenth century is one of the most peculiar features of the "bourgeoise decorum" which characterized the Italian towns during that period. (antique photograph, 1903).*

Teatro degli Animosi è a ridosso della vecchia porta e in stretto legame morfologico e funzionale con piazza Alberica, rispetto alla quale non si struttura come spazio pubblico alternativo, ma ne rappresenta una gemmazione morfologicamente e dimensionalmente incerta, col teatro emblematicamente orientato verso la città vecchia. Il Caffè Elvetico, uno dei più importanti della città, aveva, quasi simbolicamente, due ingressi, uno dalla piazza Alberica ed uno dalla piazza del Teatro.

L'espansione urbana di Carrara si conclude sostanzialmente nella metà degli anni '90 con la completa realizzazione di piazza Farini. Da allora gli interventi sono essenzialmente di qualificazione ambientale o di completamento edilizio. La configurazione di base, sia morfologica che funzionale, è definita e registrerà poi solo alcune modificazioni, per altro incongrue, nel corso degli anni '60 del presente secolo.

La fine dell'Ottocento è anche il periodo in cui a Carrara, con maggior sistematicità, si inizia ad "abbellire" la città e ad usare il verde come elemento decorativo degli spazi urbani. Nel 1897 viene alberata e sistemata con aiuole l'ex piazza d'Armi, e nello stesso anno si procede a realizzare la doppia alberatura di piazza Farini.



23. Viale XX Settembre. Opera di eccezionali dimensioni, emblema della ricchezza economica di Carrara, il Viale segna il cambiamento della scala dell'intervento edilizio, dalla città al territorio, (1906-15). (foto d'epoca, anni trenta).

*Viale XX Settembre. This huge avenue is the symbol of the economic wealth of Carrara; it represents a change in the scale of public intervention from the town to the territory (1906-15). (antique photograph of the thirties).*

*Animosi is close to the old gate and has a strict morphologic and functional connection with Piazza Alberica; with respect to the piazza, this area has not the structure of an alternative public space, but represents an outcome of it, uncertain from the morphological and dimensional point of view, with the theatre emblematically turned towards the old centre of the town. The Caffè Elvetico, one of the most important cafés of the town had two almost symbolic entrances: one on Piazza Alberica and the other on Piazza del Teatro.*

*The urban development of Carrara was brought to completion in the middle of the nineties, with the complete realization of Piazza Farini. From that moment on, the interventions have been turned towards the improvement of the environment and the completion of buildings. The basic layout, both morphological and functional, was already clear and would be only partially but not substantially modified during the sixties of our century.*

*The end of the nineteenth century was also the period during which Carrara was "embellished" and green areas were used as an ornamental element of urban areas. In 1897 trees and flowerbeds were placed in the former Piazza d'Armi and, during the same year, a double line of trees was planted in Piazza Farini.*

Finito di stampare in Italia nel mese di Ottobre 2012  
da Pacini Editore Industrie Grafiche - Ospedaletto (Pisa)  
per conto di Edifir-Edizioni Firenze

Carrara, città la cui storia è fortemente connessa con l'escavazione e lavorazione del marmo, ha avuto dalla seconda metà dell'ottocento alla prima metà del novecento un importante e significativo sviluppo urbano con la realizzazione di architetture e opere di ingegneria di grande importanza e valore storico, come la ferrovia marmifera. La città si segnala inoltre per essere stata oggetto della redazione di diversi piani ottocenteschi e novecenteschi.

Nel volume sono contenuti capitoli specifici inerenti lo sviluppo urbano tra il 1869 e il 1945 e 50 schede sugli interventi urbani (edifici e quartieri) più significativi, compresi quelli contemporanei. Tra le opere segnalate, oltre agli edifici di E. Detti, V. Magistretti, C. Aymonino, sono compresi gli interventi ottocenteschi di rinnovo urbano di L. Caselli e la colonia marina di F. Mansutti e G. Miozzo, di grande interesse non solo in riferimento all'ambito locale.

**Pietro Giorgieri**, architetto, è professore associato di urbanistica alla Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.

Svolge attività di ricerca e studio sui temi della progettazione della città e del disegno urbano. Attualmente, fra i vari progetti di ricerca in cui è impegnato, sta curando in qualità di responsabile scientifico gli studi *Disegnare la città eco-sostenibile*, cofinanziato dalla Regione Toscana e dall'Università di Firenze. È attivo anche nel campo della progetto urbano e architettonico. Partecipa a numerosi concorsi e convegni di progettazione. Recentemente è risultato vincitore del concorso internazionale per la progettazione del nuovo parco urbano di Pistoia. I suoi lavori, sia di progettazione che di riflessione teorica, sono stati pubblicati da diverse case editrici e riviste italiane.

**Francesca Nuti**, architetto, è stata docente a contratto alla Facoltà di Architettura di Firenze. Si occupa di progettazione architettonica, recupero, riqualificazione degli spazi pubblici e di interior design in Italia e all'estero.

Partecipa a concorsi internazionali sul tema della riqualificazione di aree pubbliche, come il concorso indetto dal comune di Calenzano (Fi) in cui ha vinto il secondo premio.

Tra i suoi recenti lavori la sistemazione del centro di Sesto Fiorentino, del Borgo di Legri e la risistemazione dell'area mercatale a Rignano sull'Arno.

Collabora inoltre con diverse aziende nella progettazione e sviluppo di nuovi oggetti, in particolar e riferimento all'arredo urbano.

ISBN 978-88-7970-587-5



Euro 12,00