



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

## FLORE

# Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

### **Il primo novecento, la Marina e le prime case popolari.**

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

*Original Citation:*

Il primo novecento, la Marina e le prime case popolari / Pietro Giorgieri; Francesca Nuti. - ELETTRONICO. - (2012), pp. 38-43.

*Availability:*

The webpage <https://hdl.handle.net/2158/781874> 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)

L'elemento chiave che rappresenta una svolta nello sviluppo edilizio e che caratterizza la struttura urbanistica del territorio compreso fra la città di Carrara e il mare è costituito dal viale XX Settembre.

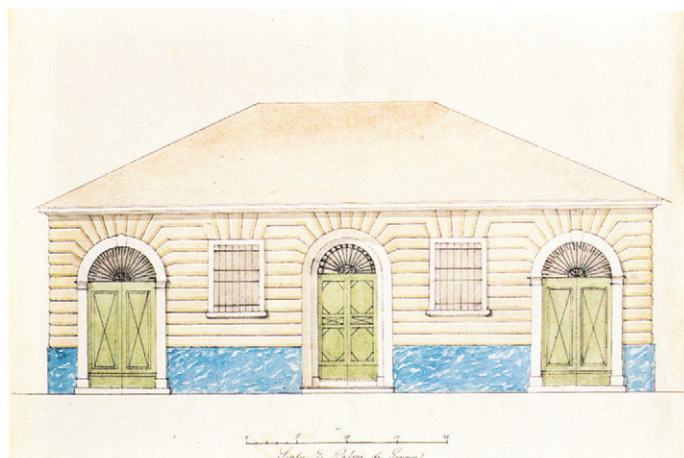
I lavori di costruzione di quest'opera iniziano nel 1906 e terminano nel 1915<sup>45</sup>. Gli studi per la realizzazione del piano sono tuttavia precedenti e risalgono agli ultimi anni del secolo. Il viale, lungo 7 Km. e interamente alberato su ambo i lati con 5 metri di marciapiede per parte ha, al centro della carreggiata, un doppio binario per la tranvia elettrica (fig. 23)<sup>46</sup>. La sezione stradale (circa 30 m.) è eccezionalmente ampia e non ha eguali in altre città italiane delle dimensioni di Carrara.

Il viale, che caratterizzerà in modo permanente la struttura e la morfologia del territorio, diviene immediatamente il simbolo della nuova città, il segno di un periodo eccezionale per la storia di Carrara. Esso è anche la prima grande infrastruttura della Carrara moderna non finalizzata direttamente alla produzione o al trasporto dei marmi. La realizzazione del viale, oltre che a risolvere i problemi funzionali della circolazione delle persone e delle merci varie, ha lo scopo di dare a Carrara l'immagine di città importante. Usando un linguaggio di oggi, potremmo dire che la costruzione del viale è stata anche un grande investimento pubblicitario per fornire sicurezza e certezza sia ai compratori dei marmi che da tutto il mondo giungevano a Carrara, sia alla stessa classe dirigente, che sulle ali di una nuova espansione economica aveva bisogno e desiderio di mostrare e materializzare la sua forza.

Il viale, che rappresenta l'ideale continuazione di via Roma, unisce la città di Carrara al mare, considerato ormai non solo luogo di imbarco per i marmi, ma anche fonte di "salubrità" e di "igiene fisica". La moda dei bagni marini<sup>47</sup>, anche per la vicinanza di Viareggio in quel periodo in grande sviluppo turistico, si fa sentire pure a Carrara<sup>48</sup>. Un collegamento efficace della città col mare non può più essere affidato alla sola via Cariona. Non bisogna inoltre dimenticare che alla Marina si era ormai formato un nucleo consistente di popolazione.

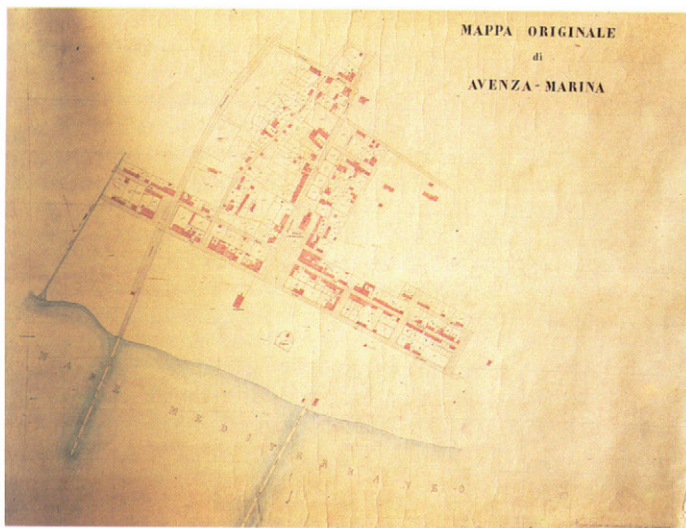
La costruzione di Marina di Carrara e la marginalizzazione di Avenza sono tra le più significative trasformazioni che caratterizzeranno lo sviluppo territoriale del Novecento. Il viale, che esclude dal suo percorso il vecchio centro di Avenza per dirigersi direttamente alla Marina, lo rende evidente. L'insediamento è di recente formazione: nel catasto estense del 1822 il nucleo non esiste ancora<sup>49</sup>. È con la formazione delle prime strutture portuali (1851) che si costituisce un insediamento stabile.

Alla fine degli anni '70 (fig. 25), dopo che si era già costruito il secondo ponte caricatore (1871), si registra l'apertura di diverse strade che definiscono la maglia viaria e la struttura della parte centrale caratterizzata dalla grande piazza sulla quale è ubicata la chiesa che, iniziata nel 1857, viene realizzata solo negli anni '80. La via del Porto e la via Cavour, corrispondenti all'attuale Ruga Alfio Maggiani, che sono le parallele interne alla via della Spiaggia (oggi Corso Garibaldi), e le relative vie trasversali di



24. Prospetto Casa Biggi. Progetto, 1861. E' un tipico esempio delle prime costruzioni residenziali ad un piano che si erigono alla Marina. (A.S.C., Lavori Pubblici, 130).

*Elevation of Casa Biggi. Project of 1861. This house is a typical example of the one-storey residential buildings realized in Marina. (A.S.C., Public Works, 130).*



25. Carta Catastale di Marina di Carrara, ancora denominata "Avenza-Marina" (1880-85). Sono individuabili sia i due pontili caricatori, sia la maglia viaria a rettangoli regolari con il lato lungo parallelo al mare. (A.S.C., carta non catalogata).

*Cadastral Map of Marina di Carrara, still called "Avenza-Marina" (1880-85). Both the two loading wharves and the street network with regular rectangles having their longer side parallel to the sea can already be seen. (A.S.C., map out of catalogue).*



26. La Marina. La zona a mare ancora interamente occupata dai depositi dei marmi. (foto d'epoca, 1915 circa).

*Marina. The area near the sea was still occupied by marble depots. (antique photograph, about 1915).*

raccordo, formano una maglia viaria regolare che delimita lotti di terreno di forma rettangolare con il lato parallelo al mare fortemente allungato.

Negli anni successivi, la struttura della maglia non muta e nel 1888, al rilievo per la formazione del catasto del regno<sup>50</sup>, l'insediamento è già ulteriormente accresciuto. Risultano inoltre evidenti le tracce dei futuri ampliamenti viari, che spesso delimitano solo gli spazi allora adibiti a depositi dei marmi che arrivando fin sulla spiaggia ne segnano fortemente il paesaggio (fig. 26). Gli assi principali del nuovo agglomerato urbano, che continua ad essere topograficamente individuato come "Marina di Avenza", hanno tuttavia già assunto la denominazione di "corso" (corso XX Settembre quello perpendicolare al mare e corso Umberto I, la vecchia via del Porto e via Cavour), evidenziando la volontà di trasformare l'agglomerato sorto intorno all'attività portuale in centro urbano autonomo. Comunque, solo con l'apertura del viale, il nascente nucleo urbano assume i connotati di un centro residenziale, che lo sviluppo continuo dell'attività di caricamento dei marmi (nel 1905 è realizzato il terzo pontile caricatore) rende più popoloso.

Nel 1915, nell'imminenza dell'apertura del nuovo viale, si procede al tracciamento di nuove strade e all'alberatura di quelle già esistenti nel centro<sup>51</sup>.

Il viale appena realizzato diviene immediatamente la sede per la nuova espansione edilizia. Lungo il suo percorso si localizzano i villini tipici dell'inizio del secolo: edifici ormai solo a destinazione residenziale, situati in un lotto di terra singolo e circondati da giardini anche sul fronte. Fra la strada e l'edificio si pone il giardino come elemento di filtro e decoro borghese: il confine tra "pubblico" e "privato" si allarga. Nel tratto più prossimo alla città,

2. *The First Years of the Twentieth Century, Marina and the First Working-class Houses.*

*Viale XX Settembre is a key element, representing a turning-point in the urban development and characterizing the urbanistic structure of the area between Carrara and the sea.*

*The works for the creation of the avenue were started in 1906 and ended in 1915<sup>45</sup>. The studies for its realization had begun earlier, during the last years of the nineteenth century. The avenue, 7 km long and entirely sided by trees, with a five-meter pavement on both sides, is equipped with a double track for the electric tramway, situated in the middle of it (fig. 23)<sup>46</sup>. The street section – about 30 meters long – is extraordinarily wide and is unique with respect to the other Italian towns having the same extension of Carrara.*

*The avenue, which would definitely characterize territorial structure and morphology, immediately became the symbol of the new town, the sign of an extraordinary period in the history of Carrara. It was also the first big infrastructure in modern Carrara which was not strictly tied with marble production and transport. The realization of the avenue not only provided the functional problems of people and goods traffic with an answer, but was also directed to giving a significant image to Carrara. By using the current language, we could say that the avenue was a great advertizing investment which supplied securities and certainties both to marble purchasers, coming to Carrara from all over the world, and to the leadership, that, after its new economic growth, felt the need and the wish to show and materialize its own power. The avenue represented the ideal continuation of Via Roma; it connected Carrara with the sea, which was not only considered as the point of shipment of marble, but was also a source of “health” and “hygiene”. The custom of sea bathing<sup>47</sup> was usual also in Carrara<sup>48</sup>, and this was also due to the influence of the nearby Viareggio, which was in a phase of great development. But the sole Via Carona was not enough for the connection of the town with the sea. Moreover, one should remember that a considerable group of people was already living in Marina.*

*The construction of Marina di Carrara and the loss of importance of Avenza are some of the most significant transformations characterizing the industrial development of the twentieth century. The avenue, which diverted its original route from the old centre of Avenza to turn directly towards Marina, has clearly proved it. The settlement took place recently, and this is evident in the Este land register of 1822, where no settlement have been reported<sup>49</sup>. The permanent settlement is the consequence of the construction of the first harbour-structures (1851).*

*The opening of various streets defining the urban texture dates back to the end of the seventies (fig. 25), after the construction of the second loading wharf (1871), the structure of the central part, characterized by a big piazza with a church, begun in 1854, was brought to completion only during the eighties.*

*Via del Porto and Via Cavour, today called Ruga Alfio Maggiani – they are internally parallel to the Via della Spiaggia (today*

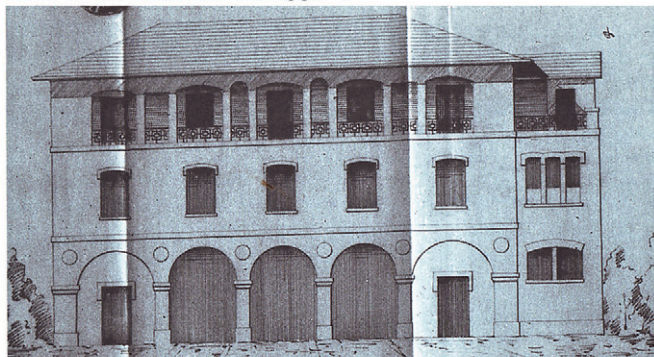
essi formano un insieme omogeneo e significativo che solo recentemente è stato alterato in alcuni punti, a causa degli interventi edilizi degli anni '60 e '70.

Nello stesso periodo in cui viene costruito il viale si ha, nel 1913, la prima edificazione di case di "edilizia economica e popolare" (vedi scheda n. 74). L'insediamento, posto in località Perticata allora fortemente decentrata, è di discreta qualità architettonica e costituito da edifici a schiera a 2 piani disposti in modo da formare isolati semichiusi che assumono il carattere morfologico di "cittadella".

Da anni a Carrara il problema della costruzione di case di edilizia economica-popolare era oggetto di diverse iniziative (nel 1910 viene costruito anche uno dei primi Enti per le Case popolari d'Italia)<sup>52</sup>, tuttavia l'esempio della Perticata rimane a lungo un'esperienza isolata, se si eccettua quella di Monterosso dove, negli anni '20, viene costruito un lungo edificio composto di 12 appartamenti di 4 camere ciascuno.

La costruzione del viale e l'espansione edilizia dei primi decenni del '900, che vede anche la costruzione di importanti edifici privati nella città, sono sostenute da una crescita economica notevolissima. La fine del secolo è segnata da importanti innovazioni tecnologiche che facilitano sia la segagione che l'escavazione del marmo che inizia ad essere afflitta dall'enorme problema dei detriti<sup>53</sup>. Nel 1885 viene introdotto l'uso del filo elicoidale che rivoluziona il sistema dell'escavazione dei marmi<sup>54</sup>. La portata di tale innovazione è ben evidenziata dallo stesso C.A. Fabbriotti che valuta i vantaggi arrecati da "questa riforma" sullo stesso piano di quelli prodotti dalla costruzione della ferrovia marmifera. Quella del filo elicoidale non è l'unica delle importanti innovazioni che si diffondono in quegli anni che sono teatro di una nuova rivoluzione tecnologica<sup>55</sup>.

Se si eccettua il periodo bellico '15-'18, l'espansione dell'industria del marmo prosegue ininterrotta fino al 1927, sostenuta da un andamento favorevole del mercato e dal continuo diffondersi delle nuove scoperte tecnologiche come il martello pneumatico nel 1908 e soprattutto l'elettrificazione, che ebbe negli anni 1922-1925 il suo massimo sviluppo<sup>56</sup>.



27. Ing. Cataloni. Progetto di edificio da destinare a case operaie da costruirsi nel terreno di pertinenza di una segheria ubicata a Puccineta, 1905. (A.S.C.).  
Ing. Cataloni. Project of a building for the housing of the workers planned on the territory belonging to a workshop for cutting marble located in Puccineta, 1905. (A.S.C.).

Corso Garibaldi) –, and the relating transversal streets formed a regular road network separating lots having a rectangular shape, with their longer side parallel to the sea.

During the following years the structure of the street network did not change and, in 1888, the survey made for the land register of the reign<sup>50</sup>, showed that the population had already increased. Moreover, the traces of the future street widenings are evident; they often defined the spaces which, up to that moment, were destined for marble depots and, reaching the beach, they characterized the surrounding landscape (see fig. 26). The main axes of the new centre, still called “Marina di Avenza” on the maps, had adopted the name “Corso” (Corso XX Settembre, the one perpendicular to the sea; Corso Umberto I, the former Via del Porto and Via Cavour) and this testified the intention to transform the urban centre which had developed around the activities of the harbour into an autonomous urban centre. This new-born centre took on the features of a residential centre, where the population increased due to the continual development of marble loading activities (in 1905 the third loading wharf was installed) only after the opening of the Viale.

In 1915, while the new avenue was under construction, new streets were built and the old ones were enriched with trees<sup>51</sup>. The new-built avenue became at once the centre of urban development. Some small villas, typical of the beginning of the century, were placed along it; they were exclusively residential buildings, situated in single lots and surrounded by gardens even on the front side. The garden was placed between street and building as a filtering element and as a symbol of bourgeoisie pride: the boundaries between “public” and “private” widened. In the area near the town they formed a homogeneous and significant whole, which has been changed only recently due to the building interventions of the sixties and the seventies.

The first “subsidized working-class homes” were built in 1913, while also the avenue was under construction (see tab. no. 74). This settlement was placed in Peticata, which was then highly decentralized; it had reasonable architectural qualities and was constituted by aligned two-storey buildings arranged so as to form semi-closed blocks assuming the morphologic features of a “citadel”.

The problem relative to the construction of working-class buildings gave origin to various initiatives - in 1910 one of the first Institutes for working-class houses in Italy was founded<sup>52</sup>. However, the example of Peticata remained for a long time an isolated experience with the exception of Monterosso where a long building consisting of 12 four-room apartments was built during the twenties.

The construction of the avenue and the urban development in the first decades of the twentieth century – during these years some important private buildings were edified – were supported by a considerable economic growth. The end of the century was characterized by important technological innovations which simplified marble cutting and excavation, affected by the serious problem of stalls<sup>53</sup>.