


POLDO





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DOTTORATO DI RICERCA IN
Architettura

CICLO XXX

COORDINATORE Prof. Giuseppe De Luca

VIAREGGIO. UN'IDEA DI CITTÀ E LA SUA REALIZZAZIONE.
Dal Concorso per la sistemazione della spiaggia del 1924 al Piano regolatore del 1941

Settore Scientifico Disciplinare: ICAR/18

Dottoranda

Antonella Serafini

Tutor

Prof. Mario Carlo Alberto Bevilacqua

Co-Tutor

Prof. Ulisse Tramonti

Coordinatore
Prof. (Giuseppe De Luca)

Anni 2014/2017

ABBREVIAZIONI FONTI ARCHIVISTICHE

CDS: Archivio Comunale e Centro Documentario Storico, Viareggio
ASC: Archivio Centrale di Stato, Roma
ASF: Archivio di Stato, Firenze
ASL: Archivio di Stato, Lucca
ASoP: Archivio Soprintendenza, Pisa
A.Dida: Archivio Dipartimento di Architettura, Firenze

Tutte le delibere (e verbali annessi) citate emesse dall'Amministrazione di Viareggio – Consiglio Comunale, Giunta, Podestà, Commissario Prefettizio – derivano dai Protocolli cronologici conservati presso il CDS.

Tutte le Licenze edilizie e relativi disegni allegati citati e/o riprodotti sono collocati nei rispettivi fascicoli all'interno dei cartolari cronologici conservati presso il CDS.

E stato effettuato lo spoglio dei seguenti periodici di cui si rimanda alle note al testo

Quotidiani
Il Nuovo Giornale 1922-1923
Il Popolo Toscano, 1926 -1932
Il Telegrafo 1934-1942
La Nazione 1926-1943

Periodici locali
Il Faro 1922-1926
L'Artiglio 1932-1942
L'Intrepido 1923-1925
La difesa di Viareggio 1919
Tirrena 1934
Versilia Mare 1938
Viareggio Ieri 1964-1967
Nuova Viareggio Ieri 1988-1991

ODONOMASTICA

L'odonomastica di Viareggio è stata più volte soggetta a variazioni. Alle iniziali titolazioni di carattere descrittivo vengono sostituite, a partire dall'Unità d'Italia, quelle celebrative; interventi in tal senso avvengono anche durante il Ventennio; a ciò si aggiunga il persistere di talune titolazioni popolari che, pur non essendo mai state in nessuna forma ufficiali, immutate nel tempo sono i "nomi di fatto", in particolare tre riguardano luoghi centrali della città: la Passeggiata, Piazza Grande e il Piazzone.

Nel presente lavoro utilizziamo l'odonomastica vigente al 1923 con le dovute integrazioni successive. Per facilitare la comprensione al presente forniamo la seguente tabella di corrispondenze.

1923	Oggi
Piazza Vittorio Emanuele (Grande)	Piazza Nieri e Paolini (Grande)
Piazza Principe Amedeo	Piazza Mazzini
Piazza Cavour (Piazzone)	Piazza Cavour (Piazzone, Piazza del Mercato)
Piazza delle Darsene	Piazza Viani
Piazza Puccini	Piazza Maria Luisa (lato mare)
Via Umberto I	Via Matteotti
Via Carlo Alberto	Via Bertini
Viale Carducci	Viale Belluomini (nel tratto fra Piazza Puccini e la Fossa dell'Abate)
Viale Impero/Terrazza Ciano	Terrazza della Repubblica

Si precisa inoltre che, riferita al medesimo tracciato, troviamo usate indifferentemente le titolazioni: Via Aurelia, Via Emilia, Via Emiliana.

In deroga.

Relativamente ai Viali a Mare la costante compresenza di più denominazioni, anche e soprattutto nella documentazione d'archivio, ci impedisce qualunque uniformazione pertanto indichiamo qui di seguito le opzioni possibili.

Per Viali a Mare si intendono due strade parallele, una pedonale – la Passeggiata (arenili strettamente intesi) – e l'altra carrabile.
Sono delimitati a sud dal Canale Burlamacca e a nord dalla Fossa dell'Abate.
Viale Regina Margherita è uniformato in Viale Margherita

La denominazione ufficiale per la Passeggiata è:
Viale Margherita: dal Canale Burlamacca a Piazza Principe Amedeo
Viale Marconi: da Piazza Principe Amedeo a Piazza Puccini
Viale Impero poi Terrazza Ciano: da Piazza Puccini alla Fossa dell'Abate

La denominazione ufficiale per il viale carrabile è:
Viale Manin: dal Canale Burlamacca a Piazza Principe Amedeo
Viale Carducci: da Piazza Principe Amedeo alla Fossa dell'Abate

Nei documenti analizzati di rado si utilizza l'odonomastica ufficiale, si ricorre a indicazioni tramite i nomi delle strade o delle piazze che delimitano le aree interessate, e neppure sempre nello stesso modo.

Il tratto dei Viali a Mare relativo a Viale Margherita e Viale Manin è definito nei seguenti modi possibili:
Canale Burlamacca/Via Garibaldi – Via Mazzini/Piazza Principe Amedeo

Il tratto dei Viali a Mare relativo a Viale Marconi e Viale Carducci è definito nei seguenti modi possibili:
Piazza Principe Amedeo/Via XX Settembre – Via Marco Polo/Piazza Puccini/Via Colombo

PODESTÁ E COMMISSARI PREFETTIZI

Aprile 1924 - Novembre 1929	Luigi Leonzi, Sindaco Commissario Prefettizio infine Podestà
Dicembre 1929 – Agosto 1930	Leopoldo Perongini Commissario Prefettizio
Settembre 1930 - 4 Ottobre 1930	Ermete Grossi Commissario Prefettizio
9 Ottobre 1930 - Settembre 1934	Duca Francesco Salviati Podestà
Ottobre 1934 - 22 Marzo 1939	Raffaele Casali, Commissario Prefettizio
25 Marzo1939 - 4 Agosto1943	Renato De Zerbi Commissario Prefettizio

INDICE

Introduzione ……..p. I

1. La nascita del centro balneare ……. p.9

1a. Cenni storici ...…… p.9

1b. I primi Piani Regolatori: Valentini (1748) e Nottolini (1824).
La vendita dei terreni: il Decreto di Maria Luisa di Borbone (1820) …p.10

1c. Viareggio primo Centro Balneare italiano. Da "Lido di Lucca" a "Polinesia in Toscana"…… p.12

2. Il Ventennio. Turismo, mondanità, cultura. E *di là dal molo*…… p.16

2a. La Fascistizzazione ……..... p.16

2b. Viareggio luogo del *possibile* …… p.20

2c. Turismo e mondanità ……. p.23

2d. La propaganda ……... p.29

2e. Sulla spiaggia *e* di là dal molo ……... p.31

3. Un'idea di città p.43

3a. Gli arenili. Il perno dell'idea …….. p.44

3b. La città oltre la spiaggia ……. p.50

4. La realizzazione dell'idea …….. p.53

4a. Origini della zonizzazione……. p.54

4b. Le Delibere e le azioni degli organismi di governo della città inerenti l'edilizia e l'urbanistica e più in generale orientanti l'idea di città …….. p.57

4b.1 Intenti. Orientamenti. Organizzazione ……. p.58

4b.2 L'acquisto degli arenili …… p.79

4b.3 L'acquisto della Pinete di Levante ……. p.84

4b.4 I Piani regolatori ……..p.88

4b.5 I Regolamenti Edilizi e le normative *ad hoc* …… p.121

4c. Licenze edilizie. Alcune osservazioni ……p.127

4d. La Via Regia e la Città Vecchia …… p.136

4e. La Passeggiata e i Viali a Mare. Via Ugo Foscolo e Viale Buonarroti. Il Quartiere Littorio ……... p.150

4f. L'espansione a Nord-Nord-Est ……... p.193

4g. la Darsena: da "area di servizio" a Comunità …… p.215

4h. La Periferia …… p.233

5. Il Piano Regolatore del 1941 ……. p.236

6. La città costruita …… p.262

6a. Un confronto: la Perla del Tirreno e la Perla verde dell'Adriatico .. p.270

6b.Gli attori …….. p.273

Appendice iconografica ……. p.284

1. Piante della città (C1-C15) ……. p.285

2. Piani Regolatori e Progetti. Lottizzazioni (P1-P45) ……..…… p.300

3. Cartoline. Fotografie. Disegni. Documenti (1-86) ……..….p333

Appendice p.417

1. Licenze edilizie 1923 ……... p.419

2. Licenze edilizie 1929 ……... p. 437

3. Licenze edilizie 1933 ……... p. 447

4. Esempi modifiche …… p. 456

5. Tabelle. Grafici …….. p.462

Bibliografia …… p.469

INTRODUZIONE

Oggetto della presente ricerca è la trasformazione di un pittoresco centro balneare in una moderna città turistica: la realizzazione di un progetto che, avviatosi alla fine dell''800, giunge a compimento negli anni Venti e Trenta del XX secolo, seguendo i cambiamenti della società in un periodo di complesse evoluzioni di cui l'urbanistica è uno dei segni rappresentativi.

Da Maria Luisa di Borbone – che nel 1820 eleva Viareggio a rango di città – a Renato De Zerbi che nel 1940 istituisce la Commissione per lo studio del primo Piano Regolatore dell'intero Comune, l'obiettivo principale appare quello di favorire e incrementare lo sviluppo edilizio.
La duchessa affida il compito di disegnare il nascente centro balneare all'architetto regio Lorenzo Nottolini, De Zerbi invita a presiedere la Commissione Gustavo Giovannoni, Accademico d'Italia e certamente una delle figure di maggior prestigio del dibattito che si era svolto in merito all'urbanistica e all'architettura a partire dal 1916.
Nel corso di questi centoventi anni l'Amministrazione civica è retta da persone che hanno idee abbastanza chiare e sostanzialmente simili in merito al destino, al ruolo e alla funzione di Viareggio, determinate a sfruttarne le bellezze naturali intervenendovi con azioni edificatorie cui si richiede di avere indiscusso valore estetico.
L'assenza di stratificazioni storiche di rilievo rende ogni generazione legittimata ad agire sul territorio demolendo e ricostruendo in virtù della ricerca della modernità, dell'igiene, del comfort e delle "convinzioni" estetiche del momento. Emblematiche in tal senso le vicende degli edifici della Passeggiata, pressoché interamente riedificati fra il 1928 e il 1935.
Quello che avviene nel periodo fra le due guerre, più precisamente fra il 1924 e il 1941, non è altro che la piena attuazione di quanto durante il primo secolo di vita della città si era pensato e teorizzato. La realizzazione passa attraverso un sostanziale stravolgimento della struttura e dei caratteri della Città Vecchia da cui tutto ha inizio, nel 1922, con la decisione di spostare la sede del Mercato. In quegli anni la zona oltre via Mazzini era ancora scarsamente urbanizzata e i Viali a Mare oltre piazza Principe Amedeo ancora da organizzare, tuttavia la

sentita necessità di spostare il Mercato di circa 700 metri, in una piazza nei pressi di via Mazzini, e la decisione di reperire i fondi necessari con l'alienazione di una striscia di Pineta di Ponente fronte mare, all'estremo nord, da destinarsi all'edificazione di un quartiere di élite, mostra l'esistenza di linee progettuali per la città che si sarebbe effettivamente realizzata.

L'idea di città che si afferma negli indirizzi programmatici deliberati alla fine dell'Ottocento dall'Amministrazione comunale ha come premessa l'acquisizione degli arenili, demanio dello Stato, e della Pineta di Levante, Tenuta arciducale. I piani regolatori che saranno redatti fra il 1910 e il 1923, finalizzati all'acquisto degli arenili, definiscono un progetto di lungomare che verrà abbandonato nel 1924 per nuove prospettive. Nel contempo a partire dal 1916 si prende atto che è in corso uno sviluppo edilizio non controllato che rischia di pregiudicare negativamente il futuro, pertanto vengono avviate le prime riflessioni sulla città nel suo complesso. L'incendio che nel 1917 distrugge alcuni edifici lignei della Passeggiata accelera la ricerca delle soluzioni. Le direttrici che muovono gli amministratori, ripetute incessantemente negli atti amministrativi e nei documenti, sono: la vista del mare, l'estetica, l'igiene.

Alla metà degli anni Venti con la decisione di difendere con ogni mezzo l'autonomia del porto si afferma la volontà di mantenere e sviluppare, accanto alla industria balneare, anche quella legata alla marineria e alla costruzione navale nata contemporaneamente un secolo prima. Prende avvio il disegno di una città non monofunzionale, bisognosa quindi di infrastrutture articolate e complesse.

La zonizzazione della città appare fin dagli inizi naturale, determinata dalla presenza del Canale Burlamacca che divide l'area turistico-balneare da quella industriale.

I due eventi che abbiamo indicato come punto di partenza e di arrivo del nostro studio, benché non concretizzati, hanno una importanza fondamentale nella definizione dell'idea di città e della sua realizzazione.

Nel 1924, acquistati gli arenili, il Comune ritiene di dover agire al meglio per la loro sistemazione, consapevole della loro importanza nell'ambito dello sviluppo turistico ed economico della città. A tale scopo costituisce una Commissione

con il compito di scrivere un bando di concorso, di respiro nazionale, in cui dovevano essere indicate le caratteristiche della città che si vuole *costruire* a partire dal suo prestigioso arenile. La prematura scomparsa di tre dei sei componenti impedisce l'avvio dei lavori; si affida allora a Ugo Giusti e Galileo Chini, membri superstiti, il compito di disegnare il progetto del litorale; resterà irrealizzato ma indica l'idea di città da perseguire.
Nel 1941, mentre infuria il secondo conflitto mondiale, a Viareggio è in pieno svolgimento lo studio del primo Piano Regolatore organico che riguarda l'intero territorio comunale. Il dibattito pubblico che lo accompagna è preziosa fonte per misurare i risultati delle azioni compiute nei diciassette anni appena trascorsi ed anche come riposizionamento dell'idea di città da proiettare nel futuro prossimo. Approvato dagli organismi territoriali, non vi sarà modo né tempo per avere l'avallo ministeriale tuttavia i punti fondamentali, ossia le idee cardine che lo ispirano, troveranno effettiva realizzazione nella seconda metà del '900.

Diversamente dalle città della costa romagnola il cui sviluppo, eccezion fatta per Rimini, avviene mutuato dall'essere i luoghi del Duce, la Versilia, in particolare Viareggio, entra negli interessi del Regime in virtù della sua fama consolidata.
Agli inizi del XX secolo Viareggio è rinomata a livello internazionale, simile nell'aspetto, di gusto Liberty, e nella vitalità a tutti gli altri centri turistici coevi europei. La natura incontaminata che oltre al mare e ad un lunghissimo litorale include vaste pinete, un lago, le colline e le Alpi Apuane, la rende luogo ricercato per lunghe villeggiature di una élite aristocratica, altoborghese e intellettuale che contribuirà ad accrescerne la fama e, di conseguenza, lo sviluppo edilizio.
La Viareggio del periodo in esame conta mediamente 30-35 mila abitanti e in estate vede decuplicare le presenze. Nel 1923 ha un solo edificio scolastico, un piccolo ospedale, nessun impianto sportivo pubblico, le strade sono sterrate e anche in ambito turistico si muove con strutture precarie o obsolete. Il Regime "prende in carico" il luogo e il suo mito deciso a fare ordine nell'urbanizzazione spontanea, pittoresca che appare ora inadeguata all'accelerazione improvvisa che i nuovi mezzi di comunicazione e la mutata

concezione di vacanza danno alle presenze in loco. Si investiranno fondi ed energie per pianificare una revisione architettonico-urbanistica del "caotico" aspetto del litorale e governare lo sviluppo del territorio.
La costruzione di quella che la stampa definisce a più riprese "la grande Viareggio" avviene in presenza di due grandi riforme avviate dal Duce: quella relativa all'architettura e al concetto stesso di urbanistica e quella concernente la "industria del forestiero". Le leggi e le disposizioni emanate, le Scuole e gli Enti istituiti *ad hoc* operano in ambito concettuale prima ancora che economico e pratico e danno avvio a complessi e articolati dibattiti. Fondamentale risulta il R.D. 15/4/26 n.765 che da un lato regola i finanziamenti extra a cui può attingere il comune definito "luogo di cura" (definizione ottenuta pressoché da tutti i centri balneari) dall'altro impone l'elaborazione di piani regolatori che dimostrino l'uso di quei fondi, secondo gli scopi della legge, per lo sviluppo delle città.

Per delineare le vicende oggetto del nostro studio abbiamo attinto in larghissima parte a fonti primarie: delibere e documenti prodotti dagli organismi di governo, dalle commissioni, dai professionisti incaricati.
Attraverso una lettura cronologica delle delibere di Giunta e di Consiglio, dei Podestà e Commissari Prefettizi è stato possibile delineare l'idea di città che si afferma sia ideologicamente sia idealmente e gli atti concreti tesi alla sua realizzazione. Abbiamo verificato attraverso lo spoglio dei giornali dell'epoca lo svolgimento di quanto dichiarato negli atti e le ricadute sulla città, anche se consapevoli che l'intensa campagna di stampa, propagandistica, di cui Viareggio fu oggetto nel periodo in questione, era in gran parte finalizzata all'avallo o comunque a sancire che quell'idea di città era l'unica possibile.
Un altro elemento guida è stato lo studio dei piani regolatori e, in subordine, dei regolamenti edilizi. L'analisi inoltre delle licenze edilizie ci ha consentito sia di monitorare la crescita e le aree di sviluppo della città, sia l'individuazione di alcune tipologie edilizie e l'evolversi del loro linguaggio.
In possesso di questi dati abbiamo analizzato l'evoluzione dei singoli quartieri dividendo la città in cinque zone che ancora oggi costituiscono i principali quartieri cittadini: la Città Vecchia, i Viali a Mare che per tipologia e vocazione includono anche la parallela via Foscolo-viale Buonarroti; la zona centro

settentrionale; la Darsena; la periferia. In questo ambito abbiamo enucleato le vicende di alcune edificazioni che ci sono apparse emblematiche.
Il materiale iconografico a disposizione è essenzialmente costituito da fotografie, cartoline illustrate, che documentano prevalentemente le architetture della Passeggiata, ossia locali di svago e alberghi. Vi sono in realtà anche numerosi dipinti che ritraggono scorci della città, in prevalenza la Darsena. Non si può parlare dell'esistenza di una *ecole*, tuttavia a partire dalla fine dell'Ottocento la costante presenza in zona di artisti forestieri, insieme ad un nutrito gruppo di pittori locali, ha come risultato una consistente produzione di quadri che, in differenti linguaggi, documenta i diversi aspetti della città. Esemplare a tal proposito il confronto fra le opere di Lorenzo Viani e di Moses Levy emblematiche dell'esistenza di due anime della città (Figg.84-86).

Nel periodo in esame la città è oggetto di interventi che ne mutano non solo l'aspetto ma anche l'agibilità e la percezione dello spazio, in particolare:
- lo spostamento del Mercato (1922-1925)
- la costruzione del cavalcaferrovia, noto come Cavalcavia (1933)
- la costruzione della Stazione Nuova (1934-1936)
- tre grandi lottizzazioni (intorno al 1928)
- la radicale trasformazione della Passeggiata (1928-1935)

Il primo importante cambiamento che segna inesorabilmente lo spostamento del baricentro della città e del suo sviluppo a settentrione è, come abbiamo anticipato, lo spostamento del Mercato. La costruzione del Cavalcavia sul prolungamento di via della Foce, segnale incontrovertibile dell'adeguamento del borgo alla civiltà delle auto, provoca la demolizione di un'area consistente della parte più antica della città. La realizzazione della Stazione Nuova fra via Mazzini e via XX Settembre modifica l'area con l'imponente presenza del fabbricato, con l'allestimento del grande piazzale antistante il lato mare e la demolizione del rione lato monte. La chiusura dei passaggi a livello determinata sia dal Cavalcavia sia dalla nuova Stazione, in mancanza del previsto sottopasso, renderà difficoltosi i collegamenti fra le due zone al di qua e al di là della ferrovia, creando una frattura nel tessuto urbano ben più consistente di quella costituita precedentemente dai binari.

Intorno al 1928 prendono avvio tre grandi lottizzazioni che non solo mutano l'aspetto del territorio ma che evidentemente, accanto alla diffusa espansione della piccola edilizia privata, sanciscono definitivamente l'indirizzo a costruire su tutto il territorio disponibile. Nel 1926 il Comune lottizza e inizia l'alienazione di una striscia nella zona settentrionale della Pineta di Ponente dando avvio alla nascita del Quartiere Littorio; nel 1928 in centro, all'altezza di via Leonardo, viene lottizzata ed edificata l'area della villa Rigutti e del suo parco; nel 1929 in Darsena prendono avvio contemporaneamente la lottizzazione di una striscia di Pineta di Levante e dell'area del dismesso Campo d'Aviazione.

In sostanza consistenti quote di pineta, di parchi e di campagna diventano zone di rapido sviluppo edilizio.

Infine, ultimo ma non meno importante dato, fra il 1928 e il 1935 si ha la "riedificazione" di tutti gli edifici della Passeggiata, dal Canale Burlamacca a piazza Puccini.

Il Piano Regolatore elaborato da Raffaello Brizzi nel 1935, benché relativo a progetti poi non compiuti quali il complesso di Città Giardino e il grande Viale di collegamento fra la Stazione Nuova e il mare, documenta l'idea di città che in quel momento appare in via di attuazione, naturale prosecuzione degli interventi che abbiamo ora descritto. Come abbiamo già ricordato in Darsena si pianifica lo sviluppo del settore industriale relativo alla cantieristica e al porto. Nelle aree periferiche, ma non solo, si assiste inoltre allo sviluppo dell'edilizia popolare che vede attive Cooperative che associano categorie sociali appartenenti ai ceti medi e popolari.

Contestualmente a queste grandi trasformazioni in atto si pianifica la realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessarie. Verranno costruiti quattro edifici scolastici; un orfanatrofio; un ricovero per gli anziani indigenti; l'edificio per l'O.N.M.I.; un grande centro polisportivo comprendente lo stadio; un grande teatro all'aperto; verrà inoltre ingrandito l'ospedale. Si procederà a dotare la città di acquedotti, della illuminazione pubblica, delle fognature e si porrà mano alla sistemazione dei manti stradali e alla costruzione dei marciapiedi.

L'Amministrazione comunale finanzia e controlla direttamente ogni atto della "costruzione" con sforzi economici non indifferenti. E' altresì vero che niente è

facile. Sia l'acquisto degli arenili sia quello della Pineta di Levante, sia la sistemazione della Passeggiata, come la costruzione del Cavalcavia e della Stazione Nuova, vedranno le Amministrazioni in continua vertenza o con gli organismi dello Stato o con le categorie economiche avverse ai progetti (principalmente i concessionari della spiaggia), pertanto l'idea di città originaria subirà modificazioni dovute alla necessità di mediare fra interessi diversi. In tutto questo un ruolo di primaria importanza è rivestito dalla Soprintendenza Regionale all'Arte Medievale e Moderna che eserciterà un costante controllo sull'estetica degli edifici ma soprattutto attuerà numerose forme di protezione dei beni ambientali quali le pinete, i giardini, le aree verdi, anche se non sempre con gli esiti prefissi.

Il primo studio relativo alle vicende architettonico-urbanistiche di Viareggio è il saggio di Maria Adriana Giusti *Viareggio fra ipotesi e realtà* apparso su "Parametro" nel 1985 a cui fece seguito, della stessa autrice, nel 1989 il volume *Viareggio, 1828 - 1938: Villeggiatura, moda, architettura*. Nell'ambito di una vasta panoramica che parte dalle origini, per la prima volta Giusti fa luce sulle vicende relative al periodo fascista su cui in quegli anni, ancor più di adesso, pendeva la *damnatio memoriae*. Quanto pubblicato in seguito, riferito al periodo fra le due guerre, non ha apportato sostanziali novità e ha mantenuto l'attenzione sugli aspetti del centro turistico balneare; si sono prevalentemente studiati i linguaggi architettonici degli edifici dell'area interessata al turismo, la Passeggiata e i Viali a Mare. Altri studi hanno avuto come oggetto la Darsena in funzione dell'industria navale. Non è mai stata analizzata la città nel suo insieme e in particolare manca una ricognizione relativa alla "costruzione" della città avvenuta fra le due guerre.
In tale panorama il nostro scopo era in origine quello di portare un contributo analizzando la città nel suo complesso, osservando e approfondendo le analisi relativamente allo sviluppo urbanistico concentrato prevalentemente sulle vicende dei quartieri "oltre" la Passeggiata e i Viali a Mare. Man mano che procedevamo con lo spoglio dei documenti ci siamo resi conto però che non era possibile prescindere anche da una rinnovata analisi degli arenili e della Passeggiata e che la nostra ricerca avrebbe dovuto riposizionare alcune delle convinzioni accreditate; l'insieme dei materiali raccolti ci ha condotto così ad

operare alcune revisioni circa le ragioni e i contesti di alcuni eventi e di alcune paternità di progetti. Abbiamo agito come "archeologi" oltre che come storici, nel tentativo di rintracciare il maggior numero possibile delle tessere di un mosaico che appare sempre più complesso. Dunque, invece che concludere – sia pure momentaneamente – le vicende, questo studio apre nuovi orizzonti di ricerca.

Nell'affrontare la ricerca abbiamo dovuto prender atto dell'assenza di una storiografia consolidata a fronte invece di una estesa pubblicistica basata più sulla volontà di dimostrare delle tesi piuttosto che sull'analisi dei fatti attraverso le fonti. Il primo tentativo di redigere una cronologia evenemenziale risale a Giuseppe Genovali, maestro elementare, che nel 1885 scrisse *Della origine di Viareggio e dei fatti più rimarchevoli di storia voareggina,* ma bisogna arrivare a Francesco Lenci e al 1920 per avere il primo vero libro di storia su Viareggio, per altro dedicato solo ai suoi primi cento anni come città: *Viareggio dal 1820 al 1920*; nel 1940 lo stesso autore darà alle stampe un altro testo relativo ad un periodo più ampio *Viareggio dalle origini ai giorni nostri. Avvenimenti e uomini*. Già Lenci dichiara le difficoltà incontrate nelle sue indagini, lamentando che spesso la *agiografia* e le leggende si sono talmente radicate e diffuse che su alcuni episodi è davvero difficile fare chiarezza.

Per quanto riguarda i fatti di nostro interesse il compito si presentava apparentemente più agevole ma a tal proposito è bene precisare subito che l'archivio cittadino, costituito nel 1963, benché ricchissimo di documenti manca tuttora di una inventariazione e di una catalogazione. I materiali sono suddivisi in cartolari in modo empirico, grossolanamente in ordine cronologico, né di rado ci è accaduto di trovare in cartolari documenti di nessuna corrispondenza con quanto dichiarato sul frontespizio.

Questo ci impone una presa d'atto: per quanto vasta sia la documentazione da noi rinvenuta non possiamo affermare con certezza che sia stato visionato tutto quanto prodotto in merito ed è altresì vero che – relativamente a quanto ci manca all'appello – non possiamo escludere né che sia andato disperso né che non sia mai stato prodotto. Ci riferiamo, ad esempio, ad evocati ma introvabili allegati di delibere amministrative, verbali di commissioni, licenze edilizie. Analoga situazione per le preziose documentazioni provenienti dagli archivi

della Soprintendenza Regionale all'Arte Medievale e Moderna, al momento della nostra consultazione conservati presso l'archivio della Soprintendenza ai Beni A.P.S.A.A.D. di Pisa, non inventariati né catalogati e in procinto di essere trasferiti a quella di Lucca.

Un'altra delle difficoltà della nostra ricerca, e di quelle di chi ci ha preceduto, ha le sue radici nel fatto che Viareggio insieme a tutta la provincia di Lucca si fascistizzò quasi integralmente. La maggior parte degli esponenti della cultura e dell'imprenditoria non solo aderirono al Fascismo ma ne furono talvolta anche fieri sostenitori, il che ha causato nel dopoguerra una sorta di *cupio dissolvi* o, in alcuni casi, una *revisione* dei fatti: se da un lato non si è potuto ignorare il grande sviluppo che la città ha avuto nel periodo fra le due guerre, dall'altro si è alimentata una sorta di cortina fumogena intorno a chi ne è stato l'artefice, una florida aneddotica ha a lungo artefatto la "vera" storia.

Emblematica a tal proposito la vicenda di Lorenzo Viani (1882-1936) che dopo una animata militanza da anarcosocialista aderì al Fascismo: ad un periodo negazionista (durante il quale sono state persino modificate alcune firme di suoi quadri dove la V includeva la data dell'Era Fascista) ha fatto seguito la versione del "tesserato per necessità". Solo recenti studi hanno fatto luce sulla reale adesione dell'artista e sulla sua militanza fascista, senza che questo mutasse né la sua poetica, né il linguaggio della sua produzione pittorica e letteraria.

E' tuttora assente anche una storia sull'avvento del Fascismo a Viareggio e sul governo locale durante il Ventennio, ciò ci ha reso difficile redigere biografie anche minime per alcuni dei protagonisti; a questo si sono aggiunte le "reticenze" dei discendenti. Atteggiamento quest'ultimo che appare desueto a chi come noi ha messo a fuoco le doti professionali, ma comprensibile per chi ha ancora presente nella memoria le dolorosissime e per certi aspetti ingiustificabilmente vergognose vicende della storia patria che si sono consumate negli ultimi anni del Fascismo e maggiormente fra l'8 settembre 1943 e il 25 aprile 1945.

Tuttavia confidiamo che il nostro studio possa contribuire all'affermarsi di un atteggiamento sempre meno ideologico e sempre più fattuale nei confronti di un periodo che, proprio per la sua durata non è – mi si passi il gioco di parole, "tutto un fascio". E' ricco invece di caleidoscopiche vicende e gli stessi comportamenti dei singoli attori sono tutt'altro che monolitici. L'urbanistica e

l'architettura del periodo in questione rappresentano una eredità complessa di cui e con cui non dobbiamo avere né timore né vergogna di confrontarsi, come dimostrano gli studi in merito in corso da tempo a livello nazionale.

Nel 1982 Giorgio Ciucci iniziava il suo lungo saggio sull'architettura del Ventennio affidando alle parole di Palmiro Togliatti la descrizione del Fascismo[1], noi facciamo nostre le parole di Gaetano Salvemini:

> "L'importante è che lo storico si ricordi sempre che i suoi preconcetti sono delle semplici idee provvisorie; che egli verso i fatti ha solo dei doveri e i fatti verso di lui hanno solo dei diritti; che è suo obbligo abbandonare ogni più cara idea, appena un gruppo di fatti impreveduti e non desiderati venga a contrapporsi in maniera inconciliabile alle fragili costruzioni della mente. Questa è l'unica obiettività che si abbia il diritto di chiedere allo storico come a qualunque altro scienziato: ogni altra obiettività è da respingersi perché significherebbe mancanza di pensiero e morte della scienza"[2].

[1] Giorgio Ciucci, *Il dibattito sull'architettura e le città fasciste*, in *Storia dell'arte italiana*, Einaudi, Torino, 1982, vol. 7, pp. 263-264.

[2] Gaetano Salvemini, *La storia come scienza*, in "Rivista italiana di Sociologia", anno VI, 1902, p. 46.

1. LA NASCITA DEL CENTRO BALNEARE

1a. Cenni storici

Viareggio è una città giovane e pressoché priva di sedimenti storici[3].

Vi sono testimonianze documentarie di una prima occupazione del territorio nel 1168 con la costruzione, a scopi militari, di una torre di legno che verrà sostituita nel 1172 con un castello in muratura ma senza che ciò attivi alcuna forma di urbanizzazione. Fino agli albori del '500 Viareggio esiste solo come toponimo (Selva Regia o Selva Palatina) relativo ad un mero insediamento difensivo della Repubblica di Lucca impegnata in una guerra plurisecolare, condotta a fianco di Genova, contro Pisa e Firenze per il possesso del porto di Motrone; la contesa si concluderà definitivamente nel 1531 a sfavore di Lucca. Prevedendo l'esito negativo della guerra, Lucca aveva dato inizio alle prime opere di bonifica e avviato i lavori per la creazione di un porto alla foce del Canale Burlamacca già negli anni Sessanta del XV secolo; l'arretramento del mare, inoltre, aveva reso l'antico castello troppo distante dalla costa rendendo necessaria una nuova costruzione difensiva e nel 1541 verrà edificata una nuova torre[4]; il manufatto, presente ancora oggi quasi intatto, è l'unico edificio plurisecolare di Viareggio, noto come Torre Matilde.

Nei due secoli successivi alla costruzione della Torre, al ruolo eminentemente difensivo del luogo si associa quello di scalo portuale ma, benché si proceda alla costruzione dei primi edifici fra cui una chiesa, qualunque sviluppo urbano è inibito dalle pessime condizioni ambientali. Il primo nucleo della città rimane embrionale a causa della malaria che prolifera nella vasta area paludosa fra il lago di Massaciuccoli e il mare, rendendo difficili e precarie le condizioni di vita.

Il vero sviluppo della città ha inizio alla fine degli anni Quaranta del XVIII secolo dopo la bonifica ad opera dell'ingegnere idraulico veneziano Bernardino

[3] Le notizie storiche riferite nel presente capitolo, salvo diversa indicazione, hanno come fonti: Francesco Lenci, *Viareggio dal 1820 al 1920*, Folchetto, Pisa,1920; Id., *Viareggio dalle origini ai giorni nostri. Avvenimenti e uomini*, Nistri Lischi, Pisa, 1941; Francesco Bergamini, *Le mille e una... notizia di vita viareggina 1169/1940*, Pezzini,Viareggio, 1995; Id., *Viareggio e la sua storia, 1000-1800*, Pezzini, Viareggio, 2000.

[4] Relativamente alle questioni inerenti la difesa delle coste si rimanda a Marco Lenci, *Lucca, il mare e i corsari barbareschi nel XVI secolo*, Pacini Fazzi, Lucca, 1987.

Zendrini[5]. Nel 1747, quattro anni dopo la fine dei lavori di bonifica, il Senato di Lucca delibera di suddividere il territorio di sua proprietà in ventisei lotti uguali ed assegnarli, a sorteggio, ad altrettante famiglie nobili lucchesi che vi avrebbero edificato le dimore per le loro villeggiature primaverili[6]. Contemporaneamente si sviluppano l'agricoltura nelle terre bonificate e le attività portuali: contadini, carpentieri e marinai caratterizzano l'*etnia* della futura città.

1b. I primi Piani Regolatori: Valentini (1748) e Nottolini (1824).

La vendita dei terreni: il Decreto di Maria Luisa di Borbone (1820)

La planimetria disegnata nel 1748 da Valentino Valentini è considerata il primo Piano Regolatore della città: vi appaiono circa un centinaio di fabbricati e vengono indicati venti terreni già dati in concessione in attesa di essere edificati[7](Fig.C1). L'area viene divisa in isolati secondo uno schema a griglia che ha come asse di riferimento il Canale Burlamacca; tale impianto, ripreso nel 1824 da Lorenzo Nottolini, costituirà la struttura permanente della città anche quando il parametro di riferimento diventerà la linea di costa in luogo del Canale (Figg.C2-C3).

Sulla via Regia sorgono le prime ville per le villeggiature dell'aristocrazia lucchese che tendono a riprodurre forme e stili pressoché uguali a quelli dei palazzi di città[8].

Il vero sviluppo si ha durante il regno di Maria Luisa di Borbone che nel 1820 eleva Viareggio a rango di città ed emana il Decreto che agevola la costruzione di nuove abitazioni con cessioni gratuite di terreno e sgravi fiscali[9]. Si affida a Nottolini, architetto Regio, l'elaborazione del già citato Piano Regolatore e lo

[5] Vedi Bernardino Zendrini, *Relazione all'Ufficio della foce di Viareggio con una appendice: intorno agli effetti delle macchie, per rapporto all'alterazione dell'aria*, 1736; ristampa anastatica, Lucca, 1975. Per una estesa trattazione sulle questioni si rimanda a Corrado Benzio, *Viareggio: storia di un territorio. Le marine lucchesi fra il XV e il XIX secolo*, Pacini, Pisa, 1986.

[6] Vedi F. Lenci, *cit.*, 1941, p. 27; a p. 28 si legge "…a patto che pagassero alla comunità pubblica soli tre scudi annui di canone. Queste furono poi portate, con altro terreno dello Stato, da 26 a 113 per contentare quelli che la fortuna in primo tempo non aveva favorito".

[7] Un dettagliato elenco degli edifici inseriti nella pianta del Valentini è riportato in Roberto Lucarini, *Viareggio tra Settecento e Novecento*, Pacini Fazzi, Lucca, 1990, pp.19-22.

[8] Vedi F. Lenci, *cit.*, 1920, *passim*; Id, *cit.*, 1941, p. 28.

[9] Decreto 30 maggio 1820 in *Bollettino delle Leggi del Ducato Lucchese*, Lucca 1820, Tomo V, pp. 66-67.

stretto controllo sui luoghi, i modi e i tempi delle azioni edificative promosse[10]. Si legge nell'art. 3 del Decreto:

> "Chiunque vorrà profittare delle facilità superiormente indicate dovrà con memoria in scritto dirigersi dal Nostro Architetto Regio esibendo il disegno del fabbricato che intende erigere, ed apparterrà allo stesso Architetto destinare il luogo più adatto per la fabbrica, avuto riguardo alla regolarità delle strade, ed ornamento della città".

La regolarità delle strade e l'ornamento della città, sia pure diversamente espressi, saranno concetti guida di tutti i successivi piani regolatori fino al 1941. Le case, si precisa, dovranno essere almeno di tre piani, indicazione chiara di voler dotare la città di residenze adeguate all'importanza che si vuole attribuire alla zona[11].

Il decreto di Maria Luisa appare come il primo regolamento edilizio di Viareggio, al contempo contiene i primi impulsi alla speculazione. La differenza fra quanto era avvenuto alla metà del '700 e quanto si prospetta nel 1820 può essere così riassunto:

- alla metà del XVIII secolo nei territori appena bonificati il patriziato lucchese costruisce le proprie ville per la villeggiatura;
- agli inizi del XIX secolo, agli albori delle cure elioterapiche e dei bagni al mare, l'aristocrazia finanziaria intravede concrete possibilità di investimento[12].

Dal 1821, quando Paolina Bonaparte costruisce la sua dimora allora sulla spiaggia (oggi piazza Shelley), al 1869, quando viene portato a termine l'Ospizio Marino nell'allora periferia nord della città (oggi piazza Mazzini), Viareggio passa dai circa mq.200.000 di terreno edificato a quasi mq.500.000 (Fig.C4). Nello stesso periodo vengono più volte rivisti i confini della città fino ad arrivare al 1870 quando il suo perimetro diventa definitivo, compresa la frazione di Torre del Lago.

[10] La duchessa muore nel 1824 ma il programma da lei indicato prosegue sotto il figlio Carlo Ludovico.
[11] articolo 4, punto 1.
[12] In realtà il processo di edificazione prende avvio lentamente, sembra infatti che pur essendosi appropriati di terreni così a basso costo le aristocrazie pratichino una politica attendista e successivamente, benché i vari atti di cessione e/o vendita facessero espresso riferimento alla costruzione di abitazioni private, esse non di rado vengono costruite predisposte ad essere trasformate in alberghi. Relativamente alla questione vedi F. Lenci, *cit.*,1920, pp.38-39.

1c. Viareggio primo centro balneare italiano. Da "Lido di Lucca" a "Polinesia in Toscana"

I destini di Viareggio, come abbiamo visto, sono legati dalle origini a quelli di Lucca che ne determina ogni fase dello sviluppo riuscendo alla fine a trasformare un luogo deserto e malsano nel fertile nucleo del primo centro balneare italiano, nel "Lido di Lucca" o "Marina di Lucca" sebbene nessuno di questi due toponimi compaia mai in forma ufficiale. La maggior parte delle ville e dei palazzi appartengono al patriziato lucchese che qui viene a svernare ed è ai Lucchesi che si deve la nascita del Carnevale nel 1873[13].

Il 29 giugno del 1822 Maria Luisa di Borbone, con il decreto che istituisce le regole d'uso per le bagnature, sancisce la nascita di Viareggio primo centro balneare italiano[14]; nascita ratificata nel 1827 dall'autorizzazione ad opera del figlio Carlo Ludovico a costruire i primi due stabilimenti, uno per le donne e uno per gli uomini[15]. E tuttavia è bene anticipare qui la contemporanea nascita, sempre ad opera della Regnante, dell'altra Viareggio, quella dell'industria navale con lo scavo della prima darsena nel 1819 che avvierà lo sviluppo della cantieristica viareggina[16].

La scoperta dei benefici dei bagni di mare e di sole accuratamente descritti nel *Manuale per i bagni di mare* dal medico lucchese Giuseppe Giannelli del 1833, interamente "ambientato" a Viareggio, segna probabilmente il punto di avvio dell'idea di città[17]. Viareggio ha alcune caratteristiche naturali che facilitano il suo sviluppo in tal senso: un lunghissimo litorale sabbioso con il mare che digrada molto lentamente rendendo pertanto facile il bagno anche a chi non sa nuotare; si trova all'interno di un vastissimo parco (oggi Migliarino San Rossore) che contribuisce non poco all'amenità del luogo; non ha un tessuto storico, è tutta da costruire e, come abbiamo appena visto, i legislatori

[13] Il Carnevale nacque come sfilata di carrozze e maschere in via Regia nel febbraio del 1873 ad opera di giovani lucchesi, riproponendo quanto già veniva fatto a Lucca, vedi F. Bergamini, *cit*., 1995, p. 210.
[14] In *Bollettino delle Leggi del Ducato Lucchese*, Lucca 1822, Tomo VII, pp. 49-50.
[15] Lettera del Ministro Segretario di Stato per gli affari Esteri ed Interni del Ducato di Lucca Ascanio Mansi al Gonfaloniere di Viareggio, CDS Cartolare I 4, Fascicolo Gonfaloniere.
[16] Per la storia della cantieristica viareggina vedi Carlo Pezzini, *Dall'ascia all'acciaio*, *storia della cantieristica e delle darsene viareggine*, Pezzini, Viareggio, 1996.
[17] Giuseppe Giannelli, *Manuale per i bagni al mare*, Ducale Tipografia Bertini, Lucca, 1833.

incoraggiano in ogni modo la sua edificazione, pertanto può assecondare senza vincoli né ingombranti paragoni la neonascente architettura della città *loisir*[18].

L'avvento delle cure elioterapiche e delle bagnature vede la metamorfosi del luogo di villeggiatura in città balneare e il sopraggiungere dell'aristocrazia fiorentina accanto a quella lucchese, nonché un variegato via vai di stranieri appartenenti al mondo della cultura europea che ormai includono Viareggio nel loro *Gran Tour*. La svolta si ha nell'ultimo scorcio del XIX secolo quando Giacomo Puccini "scopre" Torre del Lago e Adolf Von Hildebrand Forte dei Marmi: nasce il mito dell'Eden, della Polinesia in Toscana, che troverà nell'*Alcyone* di Gabriele D'Annunzio il suo manifesto pubblicitario e in uno stuolo di capimastri costruttori la sua edificazione[19]. Viareggio e più in generale la Versilia[20] devono la loro fama e il loro fascino alle doti ambientali naturali ma anche alla trasfigurazione che di esse viene fatta da scrittori, pittori, poeti, musicisti che creano e alimentano il mito ma ne causano anche, loro malgrado, la progressiva cementificazione[21].

Solo per fare un esempio: Giacomo Puccini aveva voluto la sua villa in riva al lago poi, quando ivi giunge il rumore del progresso sottoforma di torbiere, nel 1921 *fugge* all'estremo nord di Viareggio sull'arenile allora quasi deserto contribuendo a formare, più o meno consapevolmente, l'aggregazione di nuovi nuclei edificativi. E così Plinio Nomellini nel 1907, Galileo Chini nel 1914, Lorenzo Viani nel 1924 vanno a "violare" saltando il fosso, o meglio la Fossa dell'Abate, l'allora incontaminata pineta di Lido di Camaiore.

---

[18] Vedi Maria Adriana Giusti, *Viareggio, 1828 - 1938: Villeggiatura, moda, architettura*, Idea Book, Milano, 1989.

[19] Vedi *L'Alcyone e la scoperta della Versilia*, atti del convegno Marina di Pietrasanta, Pacini Fazzi, Lucca, 1999.

[20] La definizione di Versilia, relativamente ai suoi confini territoriali, varia a seconda dei contesti. Per gli artisti e i forestieri in generale che frequentavano la zona fra la fine dell'Ottocento e il primo Novecento la Versilia andava da Bocca di Magra a Bocca di Serchio; tale equivocata estensione è giustificata dal fatto che effettivamente all'epoca il territorio era abbastanza uniforme, caratterizzato da una lunga spiaggia costeggiata da una altrettanto lunga pineta, interrotta di quando in quando da piccoli agglomerati di case. A rigor di storia la Versilia include solo quattro Comuni: Forte dei Marmi, Seravezza, Pietrasanta e Stazzema, bagnati dall'omonimo fiumiciattolo. Nei fatti il termine Versilia, a partire dai primi del '900, include anche Viareggio – autoproclamatasene capitale – Camaiore e Massarosa. Per distinguere la Versilia costituita da soli quattro Comuni da quella a sette è invalso l'uso di usare i termini "Versilia Storica" e "Versilia".

[21] Per una estesa panoramica sulle vicende architettoniche, artistiche, culturali, sociali si rimanda a *Fra il Tirreno e le Apuane*, catalogo mostra Lucca, Artificio, Firenze, 1990; *Alla ricerca dell'Eden. La Versilia nella pittura di paesaggio fra '800 e '900*", catalogo mostra Seravezza, Pacini, Pisa, 1999; Glauco Borella, Antonella Serafini (a cura di), *La costruzione della Versilia*, Maschietto & Musolino, Pistoia, 2000.

La costruzione della Versilia avviene senza un piano regolatore preordinato, dal Canale Burlamacca di Viareggio si estende verso nord facendo del lungomare un *continuum* senza iati fino a Forte dei Marmi[22].

A Viareggio si assiste, pur nella lottizzazione regolare a griglia tracciata da Nottolini, al sorgere di edifici in un esteso florilegio di stili frutto dei capricci o delle nostalgie dei committenti. Quello che accade a Viareggio accade in tutti i centri balneari che vanno diffondendosi in Europa[23]: la nascita di una architettura di parvenza effimera, strana, multiforme, esotica, a cui il Liberty presta origini e suggestioni, che fa contemporaneamente da diaframma e da quinta scenica alla vita straordinaria – ossia fuori dell'ordinario – che si svolge in questi centri di cura, tali sono infatti considerate allora le città balneari. Luoghi dove si va per prendere bagni di mare e di sole e in cui l'ozio attinge alle più svariate e molteplici occasioni di svago, in cui la dimensione sospesa rende tutti liberi di muoversi con levità, leggerezza. L'architettura delle città balneari, tanto simili fra loro da poter essere considerate quasi una sorta di globalizzazione *ante litteram*, risponde nelle sue forme esattamente a quel che gli si chiede di essere, indulgere alla smemoratezza[24], alla illusione di essere "altrove", alla vacanza nel senso di assenza dalle e delle responsabilità, quel che si cercava in Polinesia, appunto.

Il mito dell'Eden produsse anche la convinzione che ad una natura bella e incontaminata potesse, meglio, dovesse corrispondere una convivenza fra gli uomini in grado di rimuovere ingiustizie e disuguaglianze. Nacque così il sogno della "Repubblica di Apua" cui parteciparono convintamente poeti e filosofi, artisti e scrittori fra cui Lorenzo Viani (probabilmente l'ideatore, certamente lo

[22] Vedi G. Borella, A. Serafini, *cit*.

[23] Si vedano Ferruccio Farina, *Architetture balneari tra Europa e Americhe nella Bella Epoque*, Motta, Milano, 2001; Marco Massa, *Passeggiate lungo molti mari*, M&M, Firenze, 2005; Valentina Orioli (a cura di), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Bruno Mondadori, Milano, 2012.

[24] Scrive Alberto Savinio: "…Questa la ragione perché scrittori e artisti, o come dire noi che viviamo più di fantasia che diversamente, abbiamo eletto di passar l'estate qui da te (a Forte dei Marmi, *ndr*) [...]. Perché abbiamo bisogno di luoghi sgombri di storia e per così dire neutri. Questione di salute. Per non respirare un'aria già respirata dai secoli. Per non calpestare un suolo già calpestato da secoli. Per non guardare, non toccare oggetti e cose già guardati e tocchi dalle mani e dagli occhi dei secoli, e sui quali quegli occhi e quelle mani hanno lasciato indelebili tracce. Abbiamo bisogno non solo di riposo ma di purificazione... ed è per questo che noi, grandi intossicati metafisici, veniamo a fare la cura qui da te. Perché la tua aria è veramente pura o Forte, ossia monda di grandi ricordi e di memorie solenni. Non è calda di pathos né greve di accumulate tragedie", A. Savinio, *Il Forte mi parlò*, in "Il Corriere della Sera", 14.11.1946.

"storico ufficiale"), Giuseppe Ungaretti, Moses Levy[25]. La Versilia, territorio che in una manciata di chilometri passa dal mare, dalla macchia mediterranea, ai colli e si spinge fino alle vette delle alpi in un susseguirsi di odori, di luci, di atmosfere completamente differenti, apparve a coloro che iniziarono a frequentarla dalla fine dell''800 come il luogo di una Natura sacra e corrusca: l'intero universo sembrava raccolto qui e poteva essere per intero penetrato, "posseduto" come D'Annunzio pose in *verba* in *Meriggio*, e fare avvertire la vita *divina*. L'ebbrezza del paesaggio divenne il sogno del liberato mondo: un paesaggio così bello e così totale *doveva* liberare l'uomo dalle catene e ricollocarlo nel Paradiso Terrestre[26].

Nel 1897 il quotidiano "Il Secolo" dedica un fascicolo del suo supplemento mensile "Le cento città d'Italia" interamente a Viareggio, dove vengono descritte ed encomiate non solo le bellezze naturali e le comodità delle strutture ricettive ma anche la vivacità delle offerte di svago: una ufficializzazione della fama e della bellezza, del ruolo di prim'ordine che la città ha assunto nell'ambito del turismo balneare.

[25] Vedi Stefano Bucciarelli, Marcello Ciccuto, A. Serafini (a cura di), *La Repubblica di Apua*, Maschietto, Firenze, 2010.
[26] Vedi Umberto Sereni, *Il sogno del 'liberato mondo'*, in *Fra il Tirreno*..., cit., pp.17-60.

2. IL VENTENNIO. TURISMO, MONDANITÀ, CULTURA. E *DI LÀ DAL MOLO*.

2a. La Fascistizzazione

A tutt'oggi manca uno studio circostanziato sulle origini e l'avvento del Fascismo a Viareggio nonché sul governo della città, la storiografia locale si è concentrata prevalentemente sulla rendicontazione delle azioni di sabotaggio al Regime e successivamente sulla Resistenza[27]. Non è quindi agevole determinare come una città con forti tradizioni anarcosocialiste[28] si fascistizzi – come del resto tutta la provincia di Lucca – sotto l'egida implacabile e determinata di Carlo Scorza e, successivamente, rimanga sostanzialmente immune dalle violente faide che si accendono nel territorio provinciale dopo la "caduta" del Gerarca, avvenuta nel 1932, in seguito al nuovo corso preso dal Regime deciso ad avviare la "normalizzazione". Ci viene in aiuto un complesso e articolato studio di Giuseppe Pardini dedicato alle vicende politiche del Fascismo lucchese nel quale sono documentati episodi che ci permettono di tracciare alcuni importanti passaggi degli avvenimenti viareggini[29].

---

[27] Si vedano Giovanni Cipollini, *Viareggio negli anni della nascita e dell'avvento del fascismo (1919-1923)*, Tesi di Laurea, Lettere, Pisa, a.a.1975-76; Id, *Le origini del fascismo a Viareggio*, in "Nuova Viareggio Ieri", 6/1988, pp.16-18; Id, *L'avvento del fascismo a Viareggio*, in "Nuova Viareggio Ieri", 7/1989, pp.17-19; M. Lenci, *1927-1937 Intimidazione e repressione fascista a Viareggio*, in "Nuova Viareggio Ieri", 5/1992, pp.15-16; F. Bergamini, *La marcia su Roma dei fascisti Viareggini*, in "Nuova Viareggio Ieri", 12/1994, pp. 8-9; Id, *cit.*, 1995 *passim*.

[28] Diversi fattori concorrono a creare l'idea di una Viareggio, prima ancora che socialista, anarchica. Lo si deve a Lorenzo Viani che prima di aderire al Fascismo condusse in prima persona furenti battaglie politiche in nome della giustizia sociale, finendo anche in carcere; a Mario Tobino che in *Sulla spiaggia e di là dal molo* (Mondadori, Milano, 1966, citazioni ed. 1998), una raccolta di racconti ispirati alle vicende e ai personaggi viareggini, insiste su questo aspetto caratteriale prima ancora che politico, vedi § 2; ma soprattutto a F. Bergamini che per primo, accollandosi l'onere di raccogliere la documentazione che formerà l'Archivio cittadino e l'annesso Centro Documentario Storico, metterà insieme una sorta di enciclopedia cronologica (*Le mille e una notizia*…, cit.) scegliendo più o meno consapevolmente i fatti anche in base ad una versione "di sinistra" della storia. In ogni caso vi è un episodio in cui tutto questo confluisce e da cui riparte: le cosiddette "giornate rosse", una rivoluzione durata tre giorni, consumatasi fra il 2 e il 4 maggio 1920, raccontata da Tobino, *cit*., pp. 67-105; documentata nel Quaderno n.2 della collana edita a cura del Centro Documentario Storico: Paolo Fornaciari (a cura di), *Le giornate rosse. 2/4 maggio 1920. Una "rivoluzione impossibile"*, Pezzini, Viareggio, 1999. Vedi inoltre Andrea Genovali, *Storie di calcio e di rivoluzione*, Del Bucchia, Massarosa, 2011.

[29] E' suddiviso in due saggi: Giuseppe Pardini, *Dalla conquista del poter all'avvento del Regime. Vicende politiche del Fascismo lucchese (1923-1934)*, in "Documenti e Studi", Semestrale dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca, 18-19/1996; Id*, Dagli "anni del consenso" alla guerra. Il Fascismo in provincia di Lucca (1934-1940)* , in "Documenti e Studi", 20-21/1998.

Riscontriamo che la singolarità che Viareggio mantiene rispetto sia alla Versilia sia all'intera provincia in numerose occasioni, si ripropone anche per quanto riguarda l'affermazione del Fascismo.

Viareggio non è immune dagli scontri e dalle violenze che accompagnano in tutta Italia la formazione dei Fasci di Combattimento e la successiva presa del potere dopo la Marcia su Roma[30], tuttavia la classe dirigente locale appare subito orientata a favore dei *revisionisti* ispirati al pensiero di Giuseppe Bottai che puntava alla normalizzazione, a trasformare il partito da organizzazione di "combattimento" a strumento di azione politica in grado di governare e rinnovare il Paese. Fioretto Fioretti, elemento di spicco del Fascismo viareggino, così scriveva nel 1923 sulle colonne del *Bruschino*:

> "Abbiamo affermato ed affermiamo che il fascio ha da modificarsi, affinché le migliori energie nazionali trovino in esso l'agevole posto ove esplicare la propria attività. Solo in tal modo il Fascismo si identificherà con la Nazione e sarà ancora utile a questa. [...] Il Fascismo per noi ha compiuto la sua prima missione; ha diffuso il senso della nazionalità in tutto il Paese; ma se esso non si prepara a camminare di pari passo con la Nazione, sarà da questa sorpassato e finirà per costituire un enorme peso morto, faticoso a trainarsi. E la modificazione deve avvenire specialmente nel metodo: si deve eliminare cioè quella disciplina militaresca dei cervelli, che i capi provinciali, dalla marcia di Roma sino al giorno d'oggi, hanno in tutti modi imposto: i repellenti venivano espulsi"[31].

Tali dichiarazioni, in aperto contrasto con l'anima intransigente del Fascismo, rivoluzionaria, che aveva in Scorza l'indiscusso capo della Lucchesia, conduce al pressoché immediato scioglimento del Fascio viareggino: non è che il primo di una serie di duri scontri che, condotti sia all'interno degli organismi del Partito sia sulla stampa locale, porteranno Viareggio ad essere più volte "commissariata" fino a quando nel 1926 lo stesso Scorza assumerà il ruolo di

[30] La marcia su Roma viene vissuta in città con grande eccitazione e partecipazione. Su "Il Nuovo giornale" del 7.11.1925 vengono pubblicati in elenco sia i nomi dei viareggini che partecipano alla marcia, sia di quelli incaricati di presidiare la città, sia dei concittadini che vi partecipano in qualità di ex-combattenti. L'elenco è riportato in F. Bergamini, *cit.*, 1995, pp.349-350. L'Amministrazione comunale in carica, retta dal Sindaco Corrado Ciompi del Partito Popolare, accoglie i concittadini al rientro dalla Marcia e offre loro un grande rinfresco; si legge nella delibera di Giunta n.1181 (18.11.1922) relativa al pagamento di lire 386,40 per il ristorante: "rinfresco offerto dal Comune alle squadre fasciste ritornanti il 1 novembre da Roma, ove per ragioni di alto patriottismo si erano recate"; tenta così una forma di dialogo che tuttavia si rivelerà inutile, alcuni mesi dopo Ciompi sarà costretto alle dimissioni e il 1 luglio 1923 si insedia il primo Consiglio comunale fascista.

[31] Fioretto Fioretti, *All'Intrepido*, in "Il Bruschino", 8.10.1923 riportato in G. Pardini, *cit.*, 1996, p. 52.

Segretario del Partito e lo manterrà fino al 1929[32]. Fra i suoi primi atti vi è la chiusura del periodico "Il Faro"[33], reo di avere ospitato campagne inopportune e polemiche ingiustificate sull'azione di governo locale, ma soprattutto l'espulsione di Lino Reggiani[34].

Al governo della città dal 1924 al 1929 siede Luigi Leonzi[35], eletto nel primo Consiglio comunale fascista del 1923 diviene Sindaco nel 1924 e poi Podestà nel 1927. A Viareggio la figura del Podestà non coincide con quella del segretario del Partito, Leonzi tuttavia viene accreditato come scorziano.

Quale efficace testimonianza che la linea di Scorza alla fine prevale in tutta la provincia, che tutta la Lucchesia è debitamente fascistizzata con la scomparsa sia dei dissidenti interni al Partito Fascista sia di qualunque altra forma di rappresentanza politica e di opinione avversa al Fascismo, è la relazione inviata dal Prefetto di Lucca al Ministero degli Interni il 26 dicembre 1926 dove si legge:

> "La situazione della Provincia di Lucca si distingue per il predominio assoluto ed incontrastato del Fascismo, che ha permeato da tempo tutte le amministrazioni degli Enti locali e qualsiasi attività di carattere culturale, educativo, giornalistico, sociale, assistenziale, economico, sportivo. Tutta la popolazione lavora concorde e disciplinata. Nessuno dei vecchi partiti sussiste; nessuno di quelli che ne furono gli elementi rappresentativi dà segno di vita. Il Fascismo in Lucchesia costituisce un blocco omogeneo, compatto, disciplinato agli ordini del Duce e sotto la guida diretta del

[32] Gli scontri avvengono senza esclusione di colpi, se Scorza non esita a ricorrere alle intimidazioni personali e alla violenza fisica, a Viareggio si progetta addirittura la scissione della Versilia dalla provincia di Lucca e una sua annessione a quella di Massa Carrara. Per bloccare tale ipotesi viene coinvolto lo stesso Mussolini. Vedi G. Pardini, *cit.*, 1996, pp.55-61.

[33] Il periodico nasce come settimanale dei Fasci di Combattimento, il primo numero esce il 28.4.1921, successivamente della Gioventù Fascista. Le pubblicazioni vengono sospese nell'agosto del 1926. Il giornale, il cui motto è "Ardisco non ordisco", compie una azione costante per la valorizzazione di Viareggio e nel tentativo di contribuire al suo sviluppo. Nel gennaio 1925 viene inaugurata una rubrica settimanale costituita da articoli dedicati alle bellezze di Viareggio. Per approfondimenti si rimanda a Vittorio Antonelli, Bruno Vecoli, *Il Faro*, in "Documenti e Studi", n.6-7/1987.

[34] L'espulsione di Lino Reggiani, avvocato, fascista della prima ora che aveva partecipato alla marcia su Roma ed era stato il primo segretario del Partito a Viareggio, avrà ripercussioni tali che Scorza sarà "costretto" a rimanere segretario a Viareggio per ben tre anni per avere il controllo della situazione.

[35] Luigi Leonzi (Viareggio 1896-1975), ingegnere, è una figura di primo piano non solo per la politica ma anche per la costruzione della città e la sua promozione turistica. Cavaliere della Corona d'Italia, ex combattente, partecipa alla marcia su Roma. Eletto sindaco il 25 aprile del 1924 nel 1927 diviene il primo Podestà di Viareggio, carica che ricopre fino al dicembre del 1929. In tale veste contribuisce al dibattito che porta alla stesura del R.D. del 1926 sul turismo. Cessata l'attività politica lo troviamo presente, sia come collaboratore che come progettista, fin dal 1930 nella edificazione della città. Farà parte anche della Commissione che elabora il piano di ricostruzione post bellico.

> Segretario federale on. Carlo Scorza che del Partito fu in questa provincia il fondatore e ne è rimasto l'animatore e il capo amato e ammirato".[36]

Nonostante l'indiscusso successo, e l'altrettanto indiscusso potere, il 1929 con la firma dei Patti Lateranensi segna l'inizio del declino del potere di Scorza: fedele all'anticlericalismo della prima ora, era stato implacabile nell'annientare nel territorio provinciale qualunque forma di aggregazione cattolica e sembra che la sua testa sia uno dei gesti di distensione messi in atto da Mussolini[37]. La "caduta" di Scorza – che pure resisterà ancora tre anni prima di lasciare gli incarichi, inclusa la direzione de "Il Popolo Toscano" che cessa le pubblicazioni il 31 dicembre del 1932 – apre una serie di violente rese dei conti all'interno del partito in Lucchesia che tuttavia sembrano non lambire Viareggio[38], se si eccettua l'uscita di scena di Leonzi nel dicembre del 1929 costretto alle dimissioni per vicende private[39].

Come detto non abbiamo ulteriori elementi per analizzare le vicende politiche viareggine ma a fronte dell'interesse manifestato dal Regime per la città, che la colloca fra gli elementi di spicco della propaganda di se stesso in Italia e all'estero che aveva nel turismo uno dei suoi punti di forza, degli investimenti che vengono fatti in strutture e sovrastrutture (come vedremo in dettaglio nel prosieguo dello studio), del progetto della autostrada Firenze-Mare[40], dell'

---

[36] ASL, Busta 234, Fascicolo Situazione politica, riportato in G. Pardini, *cit.*, 1996, p.165. La relazione prosegue con notizie circostanziate non solo sulla organizzazione del Partito, gli iscritti, ecc., ma anche sulle attività economiche, culturali, sociali.

[37] Sul declino di Carlo Scorza in Lucchesia vedi G. Pardini, *cit*., 1998, pp.206-221; sulla complessiva vicenda di Scorza si rimanda a Carlo Rastrelli, *Carlo Scorza. L'ultimo gerarca*, Mursia, Milano, 2010.

[38] Dopo l'epurazione di Scorza e dei suoi fedeli collaboratori i posti vengono occupati da personaggi di second'ordine che si limitano a gestire una provincia che Scorza aveva lasciato comunque saldamente fascistizzata. Ma il passaggio non è sempre indolore: a Pietrasanta, Forte dei Marmi e in alcune località della Garfagnana si scatenano aspre lotte intestine, quando non vere e proprie rese dei conti, con aspetti decisamente rozzi e violenti, che provocano l'intervento diretto dell'OVRA e causano la paralisi amministrativa. Per un dettagliato resoconto si rimanda a G. Pardini, *cit.*, 1998. Nel saggio di Pardini relativo al dopo Scorza non vi è alcun cenno a Viareggio, pertanto siamo portati a ipotizzare che la città rimanga esente da cruente rese dei conti.

[39] Un decreto del Prefetto di Lucca datato 5.12.1929.VIII, "visto il rapporto del 16 novembre u.s. n.5684 concernente una denunzia contro il Podestà di Viareggio, Cav. Ing. Luigi Leonzi, per i reati di adulterio e di violazione di domicilio" sospende Leonzi dalle sue funzioni e lo sostituisce con un Commissario Prefettizio. CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Carte varie.

[40] Nel 1923 si costituisce il Comitato per la Firenze-Mare in seno all' EAT (Ente per le Attività Toscane), autostrada che, approvato il progetto nel 1927 e convertito in legge nell'agosto 1928, sarà realizzata tre tranches con l'inaugurazione dell'ultimo tratto nell'agosto del 1933.A Viareggio si costituisce un "Comitato Viareggino per la Firenze-Mare" di cui risulta membro anche Alfredo Belluomini (vedi § 6b.1). La città delibera due contributi per la realizzazione della autostrada, il primo con delibera podestarile consiliare n. 83 del 1.10.1927, il secondo con le delibere podestarili consiliari n. 15 del 22.2.1931 e n. 20 del 7.3.1931. In merito alle vicende

acquisizione dei privilegi ottenuti nel 1927 con la qualifica del Comune "luogo di cura" e nel 1929 con la promozione a Comune di Terzo grado[41], siamo portati ad ipotizzare che i potentati locali avessero tutto l'interesse a trovare motivi di conciliazione piuttosto che di scontro.

Dopo le dimissioni di Leonzi, fra il dicembre 1929 e l'ottobre del 1930 si alternano due Commissari Prefettizi (Leopoldo Perongini ed Ermete Grossi) fino alla nomina del nuovo Podestà, il Duca Francesco Salviati, che rimane in carica fino al settembre del 1934. La città sarà poi governata da Raffaele Casali, Commissario Prefettizio dall'ottobre 1934 fino al marzo 1939, cui succede Renato de Zerbi che rimane in carica fino alla caduta del Regime[42].

2b. Viareggio luogo del *possibile*

Se è vero che la stampa dell'epoca era acritico strumento di propaganda del Regime e dunque la versione offerta della realtà concorreva alla dimostrazione dei teoremi del Duce, è pur vero che gli eventi artistici, culturali, mondani che si consumano a Viareggio nel periodo in esame, di cui i giornali danno quotidianamente conto[43], insieme alla grande alacrità edificatoria di ogni genere di edifici (dalle scuole agli stabilimenti balneari, dalle case private alle strutture viarie, teatri, cinema, ecc.) che avremo modo di esaminare nei prossimi capitoli, delineano una atmosfera che conduce a ipotizzare che Viareggio durante il Ventennio goda di una particolare forma di "spensieratezza" lambita solo a tratti dalla Storia, fin quando tutto precipita nel 1943. Quale estrema testimonianza di questo ottimismo pervicace vi è la elaborazione del Piano Regolatore che investe l'intera città, studiato nel corso del 1941 e approvato il 7

---

dell'autostrada vedi Lando Bortolotti, Giuseppe De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*, Angeli, Firenze, 1994.

[41] Il 24.2.1929 viene emesso il decreto; la promozione avviene anche se il numero degli abitanti è inferiore alla quota minima (da 50.000 a 100.000) in considerazione del grande flusso turistico; vedi Senza firma, *Il Comune di Viareggio promosso di grado*, in "La Nazione", Viareggio, 15.3.1929; "Il Popolo Toscano" 15.3.1929.

[42] Duca Francesco Salviati (? 1891- Viareggio 1943). Discendente della famiglia nobile le cui origini risalgono al XII secolo (capostipite Gottifredo); figlio di Antonio e della contessa Maria Aldobrandini. Non siamo riusciti a trovare alcuna notizia intorno a Raffaele Casali né di Renato De Zerbi anche se a quest'ultimo risulta conferita nel 1966 l'onorificenza di Cavaliere di Gran Croce al merito della Repubblica Italiana.

[43] Soprattutto nel periodo estivo le cronache della stampa locale e in special modo de "La Nazione" rendicontano con dovizia di particolari gli avvenimenti mondani e culturali e le personalità presenti.

febbraio del 1942, di cui la stampa si incarica di dare ampiamente conto e su cui è consentito un variegato dibattito[44].

Per quanto rimanga divisa in due, "di qua e di là dal molo"[45] – l'esistenza delle due realtà ben distinte, quasi antitetiche, è ben rappresentata dal confronto fra i dipinti di L. Viani e quelli di M. Levy (Figg.84-86) – tutta la città nel suo complesso muta notevolmente nel periodo in esame e l'architettura è testimonianza tangibile di questa trasformazione.

Gli anni Venti e Trenta vedono l'avvio e lo sviluppo di una politica urbanistica e ambientale tesa a favorire il turismo e a conservare la bellezza; a questo scopo sono impegnati non solo gli amministratori ma gli artisti, i poeti, gli "ospiti", tutti coloro che da questo luogo traevano beneficio di esso si occuparono.

Viareggio, da lungo tempo considerata il luogo del *possibile*[46], cioè a dire un ambiente dove tutto poteva accadere, fosse esso la concretizzazione del sogno anarcosocialista della Repubblica d'Apua o la materializzazione dell'utopia della vita come opera d'arte, continua ad offrire questa percezione di sé anche sotto il Regime. L'architettura dell'epoca, risultato dell'intenso edificare non solo di una classe dirigente che attraverso essa manifesta il suo *status* ma anche di momenti parastanziali di una popolazione per sua natura zingara – quella degli artisti – che dà qui concretezza alle proprie visioni, è la miglior testimonianza oggi rimasta di questa dimensione. Il Decò si attarda lungo il corso di tutti gli anni Venti per trasformare il luogo principe della città, la Passeggiata, in un teatro perenne[47]; negli anni Trenta la geometria razionalista a Viareggio sperimenta la dimensione di cornice del paesaggio con edifici contenuti e bassi pensati per limitare al massimo l'ostruzione della vista del mare. Quanto qui accade è fenomeno singolare e tuttavia paradigmatico di un'epoca, dove mondanità è spesso sinonimo di vivacità culturale ed energia creativa. L'incontrarsi di tanti talenti, ma tanti davvero e delle più diverse aree delle arti e dello spettacolo, in un susseguirsi di stagioni di vacanza vede amplificarsi nell'*otium* il pensiero che ogni idea sia *possibile*, ogni esperimento realizzabile ovvero privo di ipoteche sulle sue conseguenze. Le genesi del Premio Viareggio è emblematica in tal senso: esso nacque sulla spiaggia dal

[44] Vedi capitolo 5.
[45] M. Tobino, *cit.*
[46] Vedi A. Serafini, *Il teatro luogo d'incontro delle arti*, in Ea (a cura di), *Una stagione teatrale*, Maschietto, Firenze, 2004, p.141.
[47] Vedi M. A. Giusti, *cit.*, 1989.

parlar leggero di artisti e intellettuali che nell'aria lieve del mare trovavano la dimensione ideale per scambi di idee che divenivano tanto più concrete quanto più sembravano buttate lì, quasi per caso, con gli occhi semichiusi nel sole e il naso ebbro di salmastro. La sua spumeggiante nascita come Venere dal mare[48], l'energico e gratuito contributo materiale fornito da artisti e scrittori per la sua concretizzazione sono forse il migliore esempio per comprendere cosa era e cosa rappresentava Viareggio per chi la sceglieva quale dimora di soggiorno; il fatto stesso che venga concepito sotto un ombrellone ne dichiara la natura eteroclita ma, nella Viareggio dell'epoca, tutt'altro che eccentrica[49]. Il "Ballo degli Immortali", che segna la sua nascita nell'agosto del 1929, raccoglie tutta l'aristocrazia in loco e avviene alla presenza e con il Patrocinio del Ministro della Pubblica Istruzione Giuseppe Belluzzo, la prima attribuzione ha come destinatario "naturale" Lorenzo Viani[50].

---

[48] Scrive Enrico Pea a Leonida Répaci in una lettera datata 15 giugno 1955: "…ricordo benissimo… la nascita del Premio Viareggio, avvenuta all'improvviso come nacque Venere dalla spuma del mare; stando te, Salza, Colantuoni, Primo Conti ed altri ancora, giovani tritoni alle ruzze con le ondine senza coda" riportata in P. Conti, *La gola del merlo*, Sansoni, Firenze, 1983, p.347.

[49] "Ed ecco che in questa nostra Viareggio, meta di vagabondi dello spirito alla ricerca di uno spunto di luce, di appassionati avidi della serena bellezza del mare, di solitudine forse, di mondanità soprattutto, [...] il Ferragosto conduce alla ribalta, in concorso ed in pubblico, tutta la letteratura e tutta l'arte italiana. Letterati, artisti, poeti; classe scelta di sognatori e di illusi, nomi che la fama e la gloria hanno già battezzato e che, per caso raro, si vengono a trovare in comunione stretta con quella categoria di persone che vive solitamente un'esistenza opposta: brillante, aristocratica, elegante e, per quanto intellettuale ed amante perciò delle forme letterarie ed artistiche, da esse quasi sempre lontana per una inconfessata fatica a penetrarle". Gianna Basevi, *Alle porte coi sassi*, in "La Nazione", Viareggio, 5.8.1931. Il Premio Viareggio ha una energia multipla: da un lato accentra e unifica i vari mondi culturali, aristocratici, politici e mondani, dall'altro produce o rilancia eventi che poi prendono vita autonoma, ricordiamo l'istituzione del Premio Cinematografico e della Fiera del Libro, quest'ultima già nel 1933 vede la presenza di numerose case editrici: Mondadori, Bemporad, Vallecchi, Ceschina, Bompiani, Marangoni, S.T.E.N., Clet, Augustea, Treves, Baldini e Castoldi, Scartabelli, Belforte. Per i suoi rapporti con gli artisti e la formazione della Collezione vedi .P. Conti, *cit.*, pp.351-358; A. Serafini, *Collezioni Gamc*, Pacini, Pisa, 2008, pp 45-114. Per la storia del Premio si rimanda a Francesco Bogliari, Guglielmo Petroni, Gabriella Sobrino (a cura di), *Viareggio. 50 anni di cultura italiana,* Edizioni delle Autonomie, Roma, 1979; G. Sobrino, Francesca Romana De'Angelis, *Storie del Premio Viareggio*, Pagliai, Firenze, 2008.

[50] Viani vince con *Ritorno alla patria*, ex aequo con un altro pittore scrittore: Anselmo Bucci con l'opera *Il pittore volante*. Il Fascismo si appropria immediatamente del Premio; nel 1931 il PNF partecipa ufficialmente alle feste artistiche indette dal Comitato del Premio mandando in rappresentanza Arturo Marpicati, giungono anche Gioacchino Volpe, Segretario Generale dell' "Accademia d'Italia", Franco Ciarlantini e Italo Balbo. Nel 1934 è Galeazzo Ciano a consegnare i premi. Scrive Conti, *cit.*, p. 357: "… il nome del vincitore ci soffiava negli orecchi già prima che la giuria si fosse riunita per scegliere il suo candidato. Il 'Viareggio' aveva acquistato in così breve spazio di tempo un grosso prestigio. E bisognava avere la fibra di un Répaci per destreggiarsi e non lasciarsi travolgere dalla pressione che certi gerarchi del Fascismo esercitavano sui lettori della giuria. Non avevamo denaro e il premio dipendeva dagli aiuti economici che ci faceva arrivare dal Ministero delle Corporazioni Lando Ferretti, presidente del Premio e capo ufficio stampa di Mussolini. Come essere indipendenti in un così stretto frangente?"

In definitiva ci sentiamo di poter affermare che il periodo fra le due guerre rappresenta per Viareggio il momento più alacre e luminoso di tutta la sua storia: la città vide i suoi spazi attraversati da esperienze artistiche – le più varie – sia di tradizione sia di avanguardia, il mescolarsi di linguaggi e intendimenti, in certi momenti divenne addirittura luogo di anteprime, valga come esempio la Mostra d'Arte d'Avanguardia allestita al Kursaal nell'estate ancora di guerra del 1918 da Enrico Prampolini che precede di un anno l'edizione fiorentina della Grande Esposizione Nazionale del Futurismo[51].

Viareggio fu il luogo dove in certi momenti parve concretizzarsi l'essenza della filosofia futurista come *modus vivendi*, come energia dinamica creativa perennemente *in fieri*, esternabile e consumabile ovunque. Lo scalpitante ottimismo che permeava il Movimento parve avere nella *costruenda* Viareggio uno dei suoi palcoscenici[52].

2c. Turismo e mondanità[53]

"Viareggio perla del Tirreno", "Viareggio più bella dell'oriente"[54], sono locuzioni che evocano la città che divenne centro esclusivo di villeggiatura per una élite aristocratica, politica e culturale, quel che oggi definiremmo *Jet Set* internazionale. La prima ha carattere eminentemente pubblicitario; la seconda, poetica, è tuttavia didascalica nel senso che definisce non solo l'aspetto esteriore di Viareggio ma anche l'atmosfera che la rendeva *astratta* dal tempo, fiabesca e magica come i luoghi narrati nelle favole esotiche.

---

[51] Le notizie in merito a questa rassegna sono scarse e frammentarie, né è stato possibile rintracciare un catalogo se mai ne fu pubblicato uno; esiste il bozzetto del manifesto ad opera di Fortunato Depero. Fra gli artisti presenti Ardengo Soffici, Giorgio De Chirico, Carlo Carrà, P. Conti, F. Depero, Enrico Prampolini, Moses Levy, L. Viani. Vedi. Enrico Crispolti (a cura di) *Il Futurismo attraverso la Toscana*, catalogo mostra, Livorno, 2000, p.58

[52] La stagione del secondo Futurismo ha in Viareggio e sulle spiagge della Versilia uno dei suoi palcoscenici prediletti, sia per la presenza il loco dei protagonisti, sia per l'adesione al movimento di alcuni artisti del luogo. Sono frequenti inoltre serate mondane che si qualificano come "futuriste". Burlamacco, la maschera ufficiale del Carnevale di Viareggio ideata da Uberto Bonetti nel 1931, sintetizza quanto i linguaggi del Movimento fossero radicati in zona: decisamente dinamica, ricorda la tuta di Tayat ed è caratterizzato da una "falcata" che può evocare la celebre scultura di Boccioni *Forme uniche nella continuità dello spazio*. La presenza di Filippo Tommaso Marinetti è documentata dalla stampa in numerose occasioni, si ricorda inoltre la messa in scena di *Simultanina* al Politeama con la Compagnia del Teatro Futurista nel giugno del 1931. Lo troviamo ancora nell'estate del 1940, il 16.8, nelle vesti di conferenziere a parlare dell'estetica futurista della guerra. Vedi E. Crispolti, *cit.*; A. Serafini, *cit.,* 2004; *Uberto Bonetti. Il taccuino di Burlamacco*, Pezzini, Viareggio, 1992.

[53] Tutti i dati e le notizie riportati in questo paragrafo e nel successivo, salvo diversa indicazione, sono desunti dallo spoglio della cronaca locale del quotidiano "La Nazione" degli anni 1926-1943.

[54] E' il primo verso della poesia *Viareggio* di M. Tobino.

Quanto avviene nel corso degli anni Venti e Trenta è orientato ad un unico scopo: fare di Viareggio uno dei posti più belli della terra o comunque far credere che così sia. Come abbiamo già evidenziato nel capitolo precedente il luogo in sé porta in dote quelli che oggi chiameremmo "i fondamentali": un paesaggio molto bello, incontaminato e reso completo dalla presenza di mare, boschi, spiaggia, montagne, lago; clima mite e temperato e una luce tersa e splendente.

La lettura sia degli atti ufficiali quali le delibere amministrative sia dei resoconti della stampa ci restituiscono la sensazione che questa porzione di Toscana abbia vissuto durante il Regime in una sorta di limbo, quasi fosse divenuta una *enclave* dove il Regime volle dare il meglio di sé riguardo alla cultura, all'arte, all'architettura, all'urbanistica; scelta come luogo di benefica rigenerazione dalla nomenclatura e dalla aristocrazia la città diviene una sorta di "seconda capitale", dove non era raro avvenissero incontri *informali* di importante rilievo politico[55]. I rappresentanti della politica non esitano a farsi promotori dello sviluppo ma anche della difesa del paesaggio, il fatto che Viareggio e la Versilia fossero meta abituale di ministri e alti gerarchi rende indubbiamente più facile l'erogazione di danaro per le opere necessarie alla sua evoluzione[56].

Per dare solo un esempio della poliedricità, della capacità trasformistica di Viareggio di adattarsi alle mode dei tempi *ruggenti* e di assecondare e soddisfare le più impetuose urgenze della modernità, basti pensare al piccolo lago di Massaciuccoli: le silenziose acque rese immortali da Puccini divengono base di atterraggio dei voli di famosi aviatori quali Italo Balbo, Francesco De Pinedo, nonché degli allora mitici Do.X[57]; inoltre Viareggio fu fra le prime città

[55] Quale esempio si ricorda fra il giugno e il luglio del 1927 il soggiorno del sultano yemenita.

[56] Soggiornano abitualmente a Viareggio in estate e in altri periodi dell'anno con al seguito familiari e amici e uno stuolo di podestà e segretari federali, gli esponenti politici: Giuseppe Belluzzo, Costanzo Ciano, G. Ciano con Edda Mussolini, C. Scorza, Vittorio Rolandi Ricci, I. Balbo, Augusto Turati, Edmondo Rossoni, Sergio Pannunzio, Attilio Terruzzi, Giacomo Acerbo, Filippo Pennavaria, Arnaldo Mussolini, Luigi Ridolfi, Orazio Pedrazzi, Giuseppe Bottai, Dino Alfieri. Vedi inoltre la nota 61.

[57] Alcuni esempi: nell'agosto del 1925 a Viareggio si svolsero Gare Nazionali di aviazione civile a cui parteciparono i più noti assi del volo e nel marzo del 1926 l'aviatore Vasco Magrini realizzò le foto del litorale per reclamizzare la spiaggia. Nel 1926 Viareggio fu meta di una Crociera area; nel 1929 al Grand Hotel & Royal (d'ora in poi Royal) si svolse una delle iniziative organizzate a livello nazionale per la raccolta dei fondi a favore del Monumento dell'Aviatore d'Italia da erigersi a Roma: la "Grande serata viareggina per l'Ara all'Aviazione Italiana", sotto l'Alto Patronato di S.M. la Regina e S.M. il Principe di Piemonte. Nel 1931 Viareggio fu scelta fra le città di provincia per la proiezione film sulla crociera transatlantica compiuta da Balbo e fu una delle prime in assoluto insieme alle principali città italiane. Nel settembre ci fu una rivista di idrovolanti a Torre del Lago e soggiornò in città l'aviatore

italiane ad essere dotata di un campo d'aviazione civile, attivo dal 1920 al 1929, da cui era possibile fare sia voli turistici sia veri e propri spostamenti[58].

La stagione estiva era lunga, contrassegnata da balli, feste e spettacoli di varietà che, grazie al Carnevale, avevano una parentesi significativa anche in inverno. Ma era anche nutrito e di alto livello il cartellone degli spettacoli lirici e di prosa che si alternavano anche in inverno con relativa continuità[59]. Luigi Pirandello, Marta Abba, Dina Galli, Antonio Gandusio, Leopoldo Fregoli, Ettore Petrolini, Ermete Zacconi non sono che alcuni fra i molti che scelsero Viareggio non solo come luogo di occasionali vacanze ma per lunghi e rinnovati soggiorni di lavoro[60].

---

francese transatlantico Maurice Lefevre. Per una dettagliata storia delle vicende aviatorie a Viareggio si rimanda Paolo Farina, *Le barche con le ali. Viareggio, Torre del Lago e l'aviazione*, Bandecchi & Vivaldi, Pontedera, 1989.

[58] Per una più estesa trattazione si rimanda al § 4g.3.

[59] Alcuni esempi. L'estate del 1928 è esemplare per la grande e varia quantità di eventi: alla fine di giugno si inaugura la nuova sede della Lega Navale con la Mostra della reclame italiana "Tutto ciò che siamo - dai trasporti al marmo". La compagnia di Luigi Pirandello in agosto mette in scena ogni sera una commedia diversa e non è che una delle proposte di prosa, in particolare la sera del 14 agosto chi si trovava a Viareggio poteva scegliere fra una commedia di Pirandello al Politeama con Marta Abba o recarsi al Polisportivo a sentire l'*Aida* diretta da Mascagni con la presenza degli elefanti in scena. Nel 1930 si inaugura il teatro Eden di Ermete Zacconi, si assiste alla grande rappresentazione di *Boheme* a Torre del Lago con cui prendono avvio i Carri di Tespi e le stagioni liriche che si produrranno con continuità negli anni seguenti. Nel 1931, quasi a voler ricordare che Viareggio non è solo "passatista", ritorna il teatro futurista di F. T. Marinetti al Politeama con la già ricordata *Simultanina*. Nel 1939 la Prima Mostra Nazionale della Moda italiana si svolge al bagno Principe di Piemonte. Quasi a scongiurare l'incubo della guerra il 1941 segna un nuovo momento di attività frenetica, nel luglio Totò presenta la I edizione della "Festa della canzone" al Politeama e per l'agosto si prospettano una serie di iniziative fra cui il Concerto dell'Orchestra Augusteo di Roma al Teatro Puccini. Interessante tuttavia anche l'attività invernale che con il passare del tempo assume connotati sempre meno episodici, con iniziative di cui risulta destinataria prevalentemente la cittadinanza locale. Nel febbraio del 1927 nasce a Viareggio l'Istituto di Cultura (dal 1933 Istituto Fascista di Cultura) alla cui inaugurazione interviene Bottai; a maggio nasce il Circolo Filologico in seno al quale, precorrendo l'imminente Dopo Lavoro, già dal novembre del 1927 vengono svolti i primi corsi di cultura per operai fascisti e il corso libero di cultura musicale al Ginnasio Carducci suddiviso in tre classi; dal 1928 il Liceo Classico organizza corsi di lingua straniera serali aperti a tutti. Dal 1929 il Dopo Lavoro si affianca in modo massiccio agli istituti preesistenti con l'organizzazione di numerose iniziative culturali e persino l'allestimento di una propria biblioteca. La stampa locale dà ampio spazio alle iniziative sia con propaganda preventiva sia con ampie recensioni e non di rado la pubblicazione di lunghi stralci degli interventi; vi sono notizie dell'organizzazione di serie di conferenze - che con il trascorrere degli anni divengono sempre più frequenti e strutturate - sovente su argomenti di cultura contemporanea, tra l'altro spesso erano a pagamento e il ricavato devoluto a qualche giusta causa. Non è questa la sede ma proprio il gran numero di conferenze e la vastità degli argomenti affrontati (da Giovanni Pascoli all'aeropoesia alla poesia giapponese, dall'Antico Egitto a Carlotta Corday alla musica in tutte le sue forme) meriterebbero una analisi apposita. Molte naturalmente avevano anche carattere di propaganda, in questo filone si inserisce quella che Elpidio Jenco tiene il 16 marzo 1933 sull'architettura in Germania di cui "La Nazione" il 21 riporta una lunga cronaca definendola una sincera e appassionata difesa del Funzionalismo e del Razionalismo quale stile adeguato ad esprimere e interpretare la contemporaneità, nonché ad assolverne le esigenze né più né meno come fecero il Romanico, il Gotico, il Rinascimento.

[60] Per una storia dettagliata si rimanda a A. Serafini, *cit.*, 2004.

La stampa pubblica costantemente i nomi delle presenze illustri soggetto e occasione per l'organizzazione di feste e balli in loro onore[61] e che presenziavano alle numerose iniziative, sia che si trattasse dell'assegnazione del Premio Viareggio come dell'elezione della Reginetta del Tirreno[62], di un Ballo benefico come di una festa esclusiva[63], del *vernissage* di una mostra[64], di

[61] Insieme agli artisti e alle personalità politiche di cui abbiamo già dato conto, fra le numerose personalità dell'aristocrazia si segnalano abituali soggiorni de il Duca di Bergamo, il Duca di Pistoia, il Principe di Piemonte, la Regina Elena, la Principessa Iolanda, la Principessa Giovanna, i Sovrani del Lussemburgo. Fra le grandi personalità della società civile si ricorda Guglielmo Marconi, cui intorno al 1920 era già intitolato uno dei quattro Viali della Passeggiata, a cui venne data la cittadinanza onoraria nel 1937 (delibera n. 296 del 19.5) e contestualmente donato un lotto nel Quartiere Littorio (delibera n.297). Si ricordano inoltre, a titolo esemplare, alcuni temporanei soggiorni: nel 1925 del Principe Cristoforo di Grecia; nel 1926 di S.A.R. il Principe Medhi Ala, fratello dello Scià di Persia (che rimase a Viareggio per un lungo periodo accompagnato da un numeroso seguito); del ministro dell'Afghanistan e del Principe dell'Afghanistan Azimoollah, della Principessa della Romania, dei Principi di Grecia. Il 1927 è contrassegnato dal soggiorno del sultano yemenita S.A.R. Principe Seis. Nel 1928 si segnala un soggiorno di tre settimane di arcivescovi polacchi con il cardinale nunzio apostolico Kakowski e la presenza dell'ambasciatore greco. Nel 1929 giunge qui il Principe consorte Felice di Borbone con la famiglia, la Principessa della Sassonia, il Principe di Udine, la Principessa Liu Tao. Sul fronte politico Farinacci, Alessandro Martelli. Nel 1930 Viareggio è scelta dai Principi imperiali del Giappone Takamatsu fra le mete della loro gita di nozze intorno al mondo; vi soggiorna il Barone Rolin Jacquemyns, ex ministro degli Interni del Belgio, ora alla Società delle Nazioni Unite ma soprattutto, il 15 maggio, il Duce in persona è a Viareggio. Nel 1931 ci sono Ezequiel Padilla, ministro del Messico presso S.M. il Re d'Italia, l'ambasciatore della Colombia Robledo, l'ambasciatore di Germania, il Principe Borghese, il Duca di Genova, il ministro delle Corporazioni Morelli. Nel 1932 le Principesse di Savoia e di Genova, il Principe Aldobrandini, il ministro Tommasini. Nel 1933 l'ambasciatore della Bulgaria, l'ambasciatrice degli Stati Uniti Hon M.R.S.Garreth. Nel 1934 Giovanni Gentile è in vacanza a Viareggio dove si trovano anche Terricci (capo di stato Maggiore delle Milizie) e S.E. De Rivos, ambasciatore del Cile. Nel 1935 è qui il ministro plenipotenziario egiziano S.E. Mourad Sid Amed Pascià e i Principi di Baviera; nel 1936 vi soggiorna il cancelliere austriaco Kurt Alois von Schuschnigg, l'ambasciatore di Francia a Vienna, l'ambasciatore brasiliano alla Santa Sede, la Duchessa Badoglio. Nel 1937 troviamo l'Infante di Spagna, S.A.R. Duca di Borbone e di Segovia con consorte, S.E. il dott. R.C. Cersted, vice presidente del Consiglio Internazionale del Lavoro alla Società delle Nazioni; S.E.I. Wettstein Westersheimb, ministro di Ungheria a Praga e altri notabili ungheresi, il segretario dell'ambasciata brasiliana a Roma, la scrittrice ungherese Jolanda Foldes, inoltre Farinacci giunge in Versilia con 2000 dopolavoristi cremonesi. Nel 1938 soggiornano i duchi di Windsor, Mustafà Adle ministro plenipotenziario dell'Iran, l'Arciduca di Bergamo, Achille Storace. Nel 1939 il Principe dell'Afghanistan, i Principi di Baviera e S.E. Buffalini. Nel 1940 la Principessa Milita Romanoff di Montenegro sorella della Regina Imperatrice.

[62] In anticipo di venti anni sulla nascita di Miss Italia, nel 1926 aveva preso avvio la manifestazione "Reginetta del Tirreno", l'elezione della Miss diviene uno degli avvenimenti clou delle estati viareggine provocando un incredibile schiamazzo di mondanità, festeggiamenti, fuochi d'artificio, alla cui corte non mancano né le personalità politiche né quelle culturali, per fare solo un esempio una vignetta di U. Bonetti dedicata alla Festa di proclamazione della Reginetta del Tirreno del 1928 è fatta di caricature di notabili fra cui il Podestà Leonzi e fra i presenti si segnalano Margherita Sarfatti, Marta Abba, Pirandello, Petrolini, Viani.

[63] E'da sottolineare l'estesa promozione e diffusione di feste e balli a scopo benefico e di raccolta fondi, con devoluzioni per tutte le cause, che in estate avevano una cadenza quasi settimanale; un solo esempio per tutti: il 31 luglio del 1929 il ballo di beneficenza venne organizzato al Royal dalla casa Chanel di Parigi. Numerose pure le feste a tema, poteva accadere che vi fossero in una stessa serata quattro balli di analoga importanza e livello. Per avere un'idea del genere di feste che si svolgevano ne ricordiamo alcune: annualmente veniva organizzata la "Festa degli Attori" con la presenza di tutti gli attori e gli autori che qui

manifestazioni ludiche e sportive[65], erano insomma in varia misura parte attiva della vita culturale e mondana della città.

---

soggiornavano abitualmente e di coloro che erano in tournee; le Serate futuriste al Chang (ampio locale sul viale Margherita); oppure occasioni speciali come la "Festa dell'Aviazione" organizzata a fine agosto del 1927 al Royal; il mitico Ballo degli Immortali per reperire fondi destinati alla fondazione del Premio Viareggio del 18 agosto 1929 al Bagno Lido.

[64] Dallo spoglio della cronaca locale de "La Nazione" dal 1926 al 1943 abbiamo trovato notizia di 206 mostre per un totale di 533 artisti. Intorno all'attività espositiva a Viareggio nel periodo in esame possiamo individuare questi aspetti principali: a) la grande maggioranza delle personali sono organizzate in proprio dagli stessi artisti, quasi tutte sono allestite in sale e salette degli stabilimenti balneari, dei caffè e degli alberghi. Questo dato dimostra il dinamismo (eclettismo) con cui venivano utilizzati i luoghi o, in alternativa, il dinamismo mentale secondo cui non era necessario un luogo "predisposto" per fare mostre ma le opere d'arte potevano venire accolte un po' ovunque; b) la città si dota progressivamente di alcune sedi (Palazzo degli Studi, Sede della Lega Navale) e alcuni alberghi divengono nel corso degli anni Trenta prestigiosi luoghi espositivi, in particolare il Kursaal e il Royal, dove sono organizzate le rassegne sia personali sia collettive di una certa importanza. Infine dal 1940 con l'edificazione del Teatro degli Ottomila (Teatro Puccini) vengono allestite ivi le rassegne di rilievo; c) spesso nell'ambito delle rassegne più importanti vengono organizzate conferenze, letture di poesie e serate di attrazione; fra i conferenzieri delle mostre di rilievo vi sono quasi sempre F.T. Marinetti e M. Sarfatti; d) la stampa locale dà rilievo alle attività espositive con una sistematica copertura di tutti gli eventi. La lettura delle recensioni dimostra una interessante diatriba fra i cultori della tradizione e gli entusiasti dell'innovazione. Viareggio ospita e genera indifferentemente le due tendenze senza particolari spartiacque anche se sono note le polemiche e gli scontri fra artisti; e)l'attività artistica ed espositiva che si svolge a Viareggio è termometro e importante testimonianza di quando si va svolgendo in ambito nazionale; non solo, un consistente numero di artisti locali prende parte importante ad alcune esposizioni nazionali, fra cui la Biennale di Venezia e la Quadriennale di Roma, e internazionali fra cui le esposizioni di pittori italiani in Germania. Viareggio è sede di importanti eventi legati al Futurismo ma il paesaggio versiliese è anche uno dei soggetti principali di quella importante fase dell'arte italiana ed europea nota come *Rappel all'ordre*. Nel 1934 prende avvio una importante rassegna a carattere nazionale - anche se definita "Mostra Estiva Viareggina" - con cadenza annuale, con sede al Kursaal e successivamente al Teatro Puccini; si caratterizza come momento di confronto fra artisti di diverse generazioni e di diverso grado di fama, dapprima divisi in correnti d'avanguardia e poi confluenti nelle edizioni del 1941 e 1942 definitivamente nella pittura di paesaggio. Il 1942 è un anno che ha dell'incredibile, o meglio in cui la situazione di Viareggio è esemplare di quello che sembra essere un chiaro *dictat* emanato a livello nazionale: l'arte presa a enorme paravento per coprire l'entità della catastrofe che si sta abbattendo in Europa. Se si considera infatti quanto sta avvenendo nel mondo, e alle porte di casa, come si può immaginare che nella sola città di Viareggio in quell'anno, da febbraio a ottobre, vengano organizzate ben quarantadue mostre di cui trenta personali e dodici collettive, e di queste collettive due vedano coinvolti nell'insieme oltre duecentocinquanta artisti? Si può immaginare, come in effetti accade, che il quotidiano "La Nazione" si trasformi in una sorta di "giornale dell'arte" con una presenza quotidiana di notizie di mostre e che per quasi tutto l'anno il primo articolo d'apertura sia dedicato all'arte? Tanto è. Fra queste l'VIII edizione della Mostra Estiva Viareggina e una grande collettiva allestita al Teatro Puccini a beneficio delle Forze Armate con oltre centosettanta opere di altrettanti artisti. Merita infine segnalare che dal 1929 si era fatta spazio l'ipotesi della formazione di una Galleria comunale d'Arte Moderna quale testimonianza del passaggio degli artisti in Versilia; spesse volte nel corso degli anni Trenta si era data notizia sulla stampa che i vari Podestà e Commissari Prefettizi avevano fatto acquisti di opere da destinare alla pinacoteca comunale; a carattere esemplare si vedano: L'Osservatore Fiorentino, *Note viareggine*, in "La Nazione", Viareggio, 20.8.1929; G. Basevi, *Trent'anni di lavoro di Lorenzo Viani*, in "La Nazione", Viareggio, 23.7.1936; infine Giuseppe Broli*, Per una città degli studi*, in "La Nazione", Viareggio 30-31.3.1941 che reclama il Museo nell'ambito del dibattito sul Piano Regolatore.

[65] Anche lo sport ha un ruolo di rilievo nelle stagioni versiliesi degli anni Venti e Trenta, numerosi sono infatti gli appuntamenti che si susseguono in varie discipline e assumono sempre più importanza negli anni. Fra gli eventi più stravaganti si ricorda nel 1928 la Gimkana automobilistica; nel 1930 parte il I Raduno Automobilistico Nazionale, inoltre c'era da scegliere

A partire dal 1929 viene istituita una vera e propria giornata inaugurale della stagione estiva, con un cerimoniale e un protocollo assai complesso, durante il quale un corteo di personalità politiche e aristocratiche percorreva a tappe l'intera Versilia da Viareggio a Forte dei Marmi; la manifestazione prende progressiva importanza di anno in anno con il moltiplicarsi degli addobbi agli stabilimenti balneari e inaugurazioni di migliorie di varia natura a tutte le strutture attinenti al turismo.

Nel 1938, data la sempre maggiore importanza assunta da Viareggio e i grandi sforzi sostenuti dell'Amministrazione nel corso degli anni Trenta per la sistemazione della Passeggiata[66], i privati vengono sollecitati a fare la loro parte aggiornando l'attrezzatura interna ed esterna degli stabilimenti in concessione adeguandoli al decoro della nuova città. La propaganda poi ricorse alla "ammirazione dei Gerarchi confederali" per certificare la magnifica attrezzatura balneare di Viareggio e della Riviera Versiliese[67]. I sopralluoghi, effettivamente compiuti, dei Gerarchi confederali che quell'anno visitarono la costa tirrenica da Lido di Roma alla Liguria per verificare lo stato delle strutture balneari – per suggerire migliorie ed eventuali incrementi – decretano Viareggio una delle migliori, se non la migliore in assoluto[68].

I festeggiamenti inaugurali si interrompono nel 1940[69], prima estate di guerra, e tuttavia c'è da rilevare come proprio durante gli anni di guerra si intensificarono altri generi di iniziative per impedire che il conflitto mondiale riducesse sul

---

fra corse al trotto, gare di scherma, regate, tornei di tennis, insomma tutto quanto possa divertire e distrarre le aristocrazie - come accade oggi nel jet set che è emigrato in altri lidi. Alcuni di questi tornei hanno carattere nazionale o addirittura internazionale. Nel 1937 vi sono due tornei internazionali di tennis; nel 1939 il torneo internazionale di tennis è italo-tedesco. Nel 1941 si svolgono qui i campionati italiani assoluti di pattinaggio artistico femminile.

[66] Vedi § 4e, in particolare 4e.1

[67] Un trionfale articolo a cinque colonne esce sulla cronaca nazionale de "La Nazione" del 16.6.1938 intitolato *L'ammirazione dei Gerarchi confederali per la magnifica attrezzatura balneare di Viareggio e della Riviera versiliese* dove fra l'altro si legge "Il nuovo aspetto della spiaggia e dei bagni ha suscitato la più incondizionata ammirazione degli illustri visitatori". Lo stesso giorno anche "Il Telegrafo" dedica ampio spazio alla notizia titolando *Viareggio e il litorale versiliese all'avanguardia nel movimento turistico-balneare*.

[68] Un ulteriore concorso a premi viene istituito fra i conduttori di stabilimenti balneari, indetto dall'Azienda Autonoma Riviera della Versilia, per l'abbellimento delle spiagge fra il Canale Burlamacca e il prolungamento di via Marco Polo per decorazione arborea, attrezzatura degli stabilimenti, accessori igienici. L'iniziativa si ripete ancora nel 1939 in occasione dei lavori del Convegno toscano dei presidenti sindacali dei pubblici esercizi e stabilimenti balneari che si tiene a Viareggio proprio grazie alla moderna attrezzatura balneare della riviera versiliese.

[69] Vengono sostituiti da una iniziativa per la decorazione floreale della spiaggia, tutti gli esercenti di bagni, bar e negozi sono invitati ad abbellire ingressi esterni e interni dei loro esercizi e per certe zone centrali il Comune fornisce gratuitamente fiori e piante.

lastrico le zone come la Versilia la cui economia risiede appunto principalmente nel turismo[70].

2d. La propaganda

La stampa svolge un ruolo non indifferente come diffusione e diario degli avvenimenti, certificando il clima di spensierata mondanità, descrivendo mode e "vizi", galatei e comportamenti, o anche il semplice "menare il giorno" dei vacanzieri. I giornali locali dedicano numerosi articoli anche agli aspetti paesaggistici, illustrando dettagliatamente luoghi e atmosfere, usanze e cibi, suggerendo escursioni[71]. Sono oggetto di curiosità tanto il mercato cittadino settimanale quanto le vette delle Apuane, gli stabilimenti balneari particolarmente *chic* oppure "la casa delle vele" come viene ribattezzata la Darsena[72]. Non di rado gli articoli sono anche una orgogliosa difesa del territorio e delle sue priorità. In sostanza la sensazione che si ricava è che l'insieme di questi pezzi che descrivono sia le bellezze di Viareggio e della Versilia, sia gli eventi mondani e culturali, svolgano un ruolo autoreferenziale ad uso e consumo della colonia bagnante che crede così ancora di più di trovarsi nel paradiso.

A titolo esemplare citiamo l'articolo apparso sul primo numero di "Tirrena" nell'aprile 1934, intitolato *La riviera versiliese: concorrenza impossibile*[73]. L'elogio sperticato, quasi imbarazzante, di Viareggio emerge da un "dialogo socratico" che si svolge in treno fra un Toscano e un Inglese e riserva a quest'ultimo il compito di convincere l'interlocutore *indigeno* – attraverso una serie di confronti con altre celebri località balneari – della unicità del luogo. Persino le sciagurate vicende della guerra e le drammatiche conseguenze sui civili divengono "pretesto" per esaltazioni della Viareggio che nonostante tutto

[70] Per una esaustiva analisi dei flussi turistici del periodo in esame si rimanda alle complesse e articolate tabelle e statistiche in Andrea Bongianni, *Promozione economica di una zona della Toscana: la Versilia dal 1887 al 1943*, Tesi di Laurea, Scienze Politiche, Università di Pisa, a.a. 1993-94. Ci limitiamo qui a riportare due dati di riferimento: nel luglio del 1926 Viareggio e Montecatini risultano al primo posto per i contributi versati per la tassa sul turismo; nell'ottobre del 1932 secondo le statistiche dell'Enit Viareggio risulta al secondo posto dopo Merano.

[71] A carattere esemplare vedi "Il Faro" come da nota 33.

[72] Ulderico Navari, *Visita oltre canale. Poesia della 'casa delle vele'*, in "La Nazione", Viareggio, 9.5.1935.

[73] Vittorio Achard, *La Riviera versiliese: concorrenza impossibile*, in "Tirrena",1/1935, pp. 5-7. Il periodico, sottotitolato "Rivista della Lucchesia e della Riviera della Versilia", è diretto da Krimer (Cristoforo Mercati) poliedrico intellettuale figura di spicco della cultura locale, esce sotto l'egida della Federazione dei Fasci di Combattimento.

non perde lo smalto dell'Eden, sia pur accerchiato dal dramma. Nel 1940 i *black-out* per necessità belliche finiscono per divenire momento di esaltazione delle bellezze romantiche di una Viareggio al chiaro di luna, mentre "il pensiero va riconoscente e commosso a chi soffre e combatte per il trionfo della nostra causa"[74].

A Viareggio, come negli altri centri italiani animati da vita culturale, nasce una serie di riviste che, a prescindere dalla lunghezza della loro vita, sono testimoni di una vitalità non indifferente, spesso si avvalgono della collaborazione di celebri penne con testi che oggi appaiono interessanti e preziosi per comprendere il clima dell'epoca, alcune sono espressamente dedicate al turismo e alla promozione ma nella maggior parte hanno spessore artistico-letterario[75]; nel 1928 esce una nuova guida turistica a cura di Sebastiano De Navasqués e nel 1930 Rodolfo Morandi ne dà alle stampe un'altra[76].
La propaganda del territorio viene fatta, con il trascorrere degli anni, in modo sempre più capillare e massiccio, utilizzando tutto quanto consentivano gli

[74] LUMA, *Notturno Viareggino*, in "La Nazione",Viareggio, 1-2.9.1940.
[75] Nel 1921 esce il primo numero di "Viareggio in Maschera" (tuttora in corso) con cadenza annuale è dedicata al Carnevale, una sorta di catalogo delle costruzioni che di anno in anno si arricchisce con articoli e testi di varia natura. Nel 1922 nascono: la rivista settimanale "La Mosca – Pupazzettato, artistico, mondano, umoristico", direttore Sabatino Pellegrini; la rivista settimanale "Viareggio", storico-letteraria, fondata e diretta da Giulio Arcangeli e la "Riviera Versiliese", mensile turistico-letterario, fondata e diretta da L. Leonzi, con la collaborazione attiva di L. Viani che l'anno dopo ne diviene il direttore. Nel 1923 nascono: il mensile "Bellezze Italiche" che propaganda Viareggio e la Versilia, direttore Rodolfo Morandi; il mensile "Il Sagittario", diretto da E. Jenco e F. Fioretti, fra i collaboratori noti artisti viareggini e versiliesi; per la durata della sola estate esce la rivista balneare settimanale "Viareggio Estiva", fondata e diretta da Francesco Settepassi. Nel 1924 nascono: il mensile "La Misericordia" sottotitolo "organo di propaganda igienica e notiziario della Ven. Confraternita della Misericordia di Viareggio", direttore Raimondo Del Prete; il settimanale "L'idea popolare" organo del Partito Popolare diretto da Giuseppe Pacchini poi sostituito da Benso Fini; il settimanale "L'Indipendente", politico letterario di ispirazione fascista diretto da Ivo Andreini; "Tirrena", rivista della Lucchesia e della Riviera della Versilia, diretta da Krimer. Nel 1926 nasce la rivista "Viareggio" allo scopo di propagandare Viareggio nel mondo, edita in più lingue a cura della Sezione di Cura della Confederazione Nazionale Enti Autarchici, diretta da Darioski (Dario Lischi), che già dirige la rivista di cultura fascista "Costruire". Nel 1927 appare "Apuania", rassegna mensile di ogni attività della nostra regione**.** Dal maggio 1933 esce il quindicinale "Gioventù" del ONB di Viareggio. Nel luglio 1938 esce il primo numero della rivista "Versilia Mare", supplemento de "L'Artiglio", direttore Gian Luigi Ornarini. Inoltre, nate negli anni precedenti la nostra ricerca, ancora in stampa negli anni Venti: "Il Birichino", "Il Faro", "La Burlamacca", "Maestrale", "Libeccio", "Dedalo", "La ronda", "La ruota", "Trifalco".
[76] Sebastiano De Navasqués (a cura di), *Guida illustrata di Viareggio*, L'Ancora, Viareggio, 1928; R. Morandi, *Viareggio e dintorni*, S.A.P.E.R., Viareggio,1930. La prima guida di Viareggio era uscita nel 1893: C. Michetti, *Guida Manuale di Viareggio e dintorni*, stampata alla Tipografia Matteo Malfatti; nel 1917 era stata data alle stampe quella di G. Bianchedi, *Guida di Viareggio e dintorni,* Tipografia di M. Ricci, Firenze.

strumenti dell'epoca[77]. Già nel 1923 Viareggio era stata inserita in un film prodotto a livello nazionale, sulle bellezze naturali e artistiche, proiettato nelle capitali di tutto il mondo[78], nel 1927-28 un'opera teatrale di Augusto Novelli, "Tuffolina", ambientata a Viareggio fa il giro d'Italia propagandandola.

La stessa arte pittorica viene fatto strumento di promozione turistica del territorio. Nel corso degli anni Venti e Trenta nel recensire le mostre d'arte si fa spesso riferimento, parlando delle opere dedicate al paesaggio, di quanto esse contribuiscano a far conoscere le bellezze ambientali in Italia e all'estero, ma questo diviene strumento consapevole nel 1941 e nel 1942 quando, con la organizzazione di due mostre nazionali dedicate al paesaggio, si pensa di istituire, nell'ambito del Premio Viareggio, un Premio di pittura da assegnarsi al miglior paesaggio dedicato alla Versilia[79].

2e. Sulla spiaggia *e* di là dal molo

Quella che abbiamo appena delineato è la città balneare ad uso e consumo del forestiero, un forestiero che partecipa attivamente alla costruzione di Viareggio. Cercheremo ora di tratteggiare la città degli abitanti.

Giuseppe Giannelli, cui si deve la prima minuziosa descrizione della città e delle sue caratteristiche climatiche, da cui emerge in *nuce* quell'Eden che deflagrerà alla fine del XIX secolo, nel 1833 descriveva i Viareggini citando il Tasso:

> "Il carattere degli abitanti conferma sempre più che la terra *lieta e deliziosa/simile a sé gli abitator produce*. Infatti sono i Viareggini allegri d'indole, ed amici delle festevoli brigate, egualmente schietti e sinceri di carattere: pregio pressoché comune a tutti que' popoli, che vivendo della

[77] In merito alla promozione turistica di Viareggio e della Versilia si rimanda all'accurato studio di A. Bongianni, *cit.*. Diamo qui di seguito alcuni dati a carattere esemplare. Fin dal 1928 era stato costituito il Centro di studi talassoterapici per la valorizzazione climatica di Viareggio e la propaganda si concentra anche sulla salubrità del luogo sostenuta nel 1929 da una statistica sanitaria. Il Comitato Carnevale nel 1930 bandisce un concorso nazionale per il miglior articolo sul carattere folkloristico del Carnevale di Viareggio, tale bando venne pubblicato su tutti i giornali d'Italia e naturalmente ha fra i suoi scopi il far parlare della città. Sempre nel 1930 il Podestà esprime l'intenzione di aprire a Viareggio una sala stampa per ospitare i numerosi giornalisti che qui convergono non solo d'estate ma anche a Carnevale e, per parte sua, il Sindacato dei giornalisti si impegna a organizzare conferenze e iniziative culturali dal settembre 1930 al maggio 1931 di carattere letterario, artistico, politico e sindacale. Nel 1932 viene istituita l'Azienda Autonoma Riviera della Versilia che agisce con numerose iniziative per pubblicizzare la Versilia in Italia e all'estero fra cui vale la pena di ricordare quella del 1935, quando fu predisposto un plastico a colori del litorale, e quella del 1940 con la produzione di un cortometraggio di propaganda turistica riprodotto in centinaia di copie.

[78] Delibera di Giunta n.1131 del 4.10.1933, stanziamento di 25 lire per il film.

[79] Dalle cronache dei mesi estivi de "La Nazione" si ricavano numerose notizie relative alle due mostre, dettagli sulle opere, persino i prezzi di vendita. La notizia del Premio, data a più riprese, resta in sospeso nel 1941; nel 1942 viene assegnato a Raffaele De Grada.

> pesca e dell'agricoltura, trovansi contenti de' prodotti e dei frutti delle proprie fatiche. Né manca in non pochi di coloro, chi sia ben educato ed istruito: ed in tutti poi è comune l'amor per lo straniero e moltissima carità di patria"[80].

La città che ha di fronte è quella del Nottolini e Giannelli esalta la lungimiranza del governante che si è adoperato affinché non accadesse che prevalessero gli interessi dei singoli su una armonia d'insieme[81]. Nel 1843 nella *Guida di Lucca e dei luoghi più importanti del Ducato* Antonio Mazzarosa, nel descrivere in dettaglio le attività economiche quali la pesca e la marineria, rileva che si sta sviluppando un'altra attività, quella degli affittacamere: "Sono adesso le case in numero di millecento; non poche delle quali elegantemente mobiliate per le occasioni, ognora crescenti, di affitti al tempo delle bagnature"[82], Mazzarosa calcola che il numero dei bagnanti abbia già raggiunto duemila e prosegue "Questo dei bagni è nuovo capo utile a Viareggio, che bisogna coltivare con ogni diligenza per l'utile di quella buona gente"[83]. Lo storico Salvatore Bongi nel 1865 soffermandosi sullo sviluppo della marineria scrive:

> "Anche con le loro piccole navi, gli audacissimi e valorosi marinai di Viareggio si conducevano in qualunque parte del Mediterraneo, e non manca l'esempio di qualche barca viareggina che abbia osato traversare l'Oceano e spingersi fino all'estrema America […] Viareggio è da considerarsi piuttosto che un vero porto di mare, un nido, un semensaio di marinai"[84].

A metà dell'Ottocento dunque appaiono già delineati i due nuclei dell'economia locale ma l'atteggiamento dei Viareggini nei confronti dell'industria balneare è sempre stato, fin dalle origini, ambivalente: ne hanno tratto certamente

---

[80] G. Giannelli, *cit.*, pp.179-180.

[81] "E' una città nascente, molte delle cui abitazioni hanno per lo più una forma regolare all'esterno […]. Le sue strade spaziose e rettilinee riescono piacevoli alla vista e lasciano nel tempo stesso che l'aria possa circolare liberamente con molto benefizio per la salute degli abitanti. Neppure manca Viareggio di palazzi, di piazze, di orti fruttiferi e di deliziosi giardini […] le case da qualche anno in poi sono andate ogni giorno moltiplicandosi, fabbricate non solo dai nazionali, ma ancora da alcuni forestieri, che ivi riparatisi o casualmente, o, per far uso de' bagni rimasero affezionati da un si bello e grato soggiorno". Ivi, pp.161-162. Più oltre Giannelli per sottolineare quanto sia stata importante la decisione di porre sotto controllo lo sviluppo della città cita il passo di Johan Peter Frank tratto da *Polizia Medica*: "Le città perdono ogni aspetto di regolarità e riescono molto insalubri, allorché ogni cittadino che fabbrica, può piantare a suo talento le fondamenta senza curare il bello delle contrade o il bene del vicino", p.164.

[82] Antonio Mazzarosa, *Guida di Lucca e dei luoghi più importanti del ducato*, Tipografia G. Giusti, Lucca, 1843, p.177.

[83] Ivi, p. 180.

[84] Salvatore Bongi, *Nota sulle marine lucchesi*, Lucca, 1865; per notizie sulle famiglie dei costruttori e dei marinai vedi F. Lenci, *cit.*, 1941, p.96 e p.101. Sulla complessiva vicenda della marineria si rimanda a C. Pezzini, *cit.*,1996.

guadagno ma l'hanno sempre mal tollerata. I primi rudimenti dell'industria turistica si devono in gran parte a forestieri trasferitisi a Viareggio in pianta stabile che si sono scontrati fin dall'inizio con quella che viene definita nei documenti dell'epoca "apatia" dei nativi[85], forestieri erano i proprietari dei primi grandi alberghi mentre viareggini si trovano fra i gestori degli stabilimenti balneari e dei locali della Passeggiata[86]; i mestieri principali restano legati alla cantieristica e alla marineria tuttavia essi furono capaci di trasferire le loro competenze di costruttori navali nella edificazione dei primi *chalet* di legno della Passeggiata e produssero una notevole stirpe di capimastri muratori cui si deve l'edificazione delle prime ville almeno fino al 1920[87].

Ostili da sempre ai Lucchesi[88], come tutti i coloni nei confronti della Madre Patria, i Viareggini hanno esteso la loro *antipatia* ai villeggianti in generale ai quali hanno costruito le case, per i quali hanno attrezzato le spiagge, ma da cui si sono sentiti progressivamente espulsi dalle loro abitazioni e dai loro quartieri[89]. In particolare negli anni oggetto della nostra ricerca effettivamente i Viareggini "subiscono" una radicale trasformazione della loro città (lo spostamento del Mercato, della Stazione, lo sventramento del centro antico per la costruzione del Cavalcaferrovia, l'abbattimento degli chalét di legno della Passeggiata) e al contempo avviene in parte la loro espulsione dal centro[90]; se è innegabile, come vedremo, un globale e consistente miglioramento della città nel suo complesso e della qualità della vita di tutti, è indiscutibile una certa sofferenza anche se non è del tutto motivata: Viareggio ha il destino

[85] Per una circostanziata analisi si rimanda a A. Bongianni, *cit*., capitolo 1, §. 1.2-1.8.
[86] Ibidem.
[87] Si vedano Riccardo Mazzoni, *Gli artefici del bello. Architettura, arti decorative, scultura monumentale a Viareggio durante la Bella Epoque*, CD realizzato in occasione del Seminario omonimo,Viareggio, 2013s.d.; Giorgio Polleschi, *I capimastri muratori a Viareggio 1900-1920*, Luci del Porto, Viareggio, 2002
[88] Vedi M. Tobino, *Capitolo nero*, in *cit*., pp.171-177. Le "giornate rosse" (vedi nota 28) scaturiscono da una partita di calcio Viareggio vs Lucchese. Il romanzo di Alberto Moravia *Agostino* (1943), ambientato a Viareggio intorno al 1920, offre una efficace rappresentazione del rapporto fra nativi e forestieri.
[89] Una prima presa d'atto in tal senso è contenuta nella *Relazione Sommaria al Piano regolatore del 1910*, per la cui analisi si rimanda ai § 3a e 4b.4. L'avversione per i forestieri nasceva anche, come si ricava da testimonianze orali, dalla pratica dell'affitto delle case che determinava perenne conflitto nell'animo dei viareggini; quel che F. Lenci scrive in dimensione elegiaca "I nostri marinai con i sudati guadagni ingrandirono e abbellirono le loro case per affittarle nell'estate ai bagnanti, le nostre nonne nelle lunghe sere d'inverno mentre cucivano e ricamavano tende e coperte perché destate i forestieri trovassero sempre qualche cosa di nuovo, pregavano pensando ai mariti ai figli agli sbruffi del mare", *cit*., 1941, p.97, era in realtà vissuto come una sorta di sfratto.
[90] In questo caso ci riferiamo agli spostamenti coatti per far posto al cavalca ferrovia e alla Stazione Nuova, di cui si rimanda ai § 4d.2 e 4f.1

architettonico e urbanistico di una città americana (pur non avendo mai osato in verticalità), di edificazione recente non si è mai affezionata a nessuno dei suoi edifici permettendone sia la trasformazione sia la distruzione, ma questo ci conduce ad un'altra ambivalenza: questa continua dimensione *delere ut aedificaret* alimenta una strana forma di nostalgia, endemica, per cui già a partire dagli albori del '900 le cronache riportano testimonianze di dolente rimpianto/rammarico per scorci e atmosfere irrimediabilmente perduti[91].

Nel 1919 ha breve vita una rivista di ispirazione anarcosocialista e dallo stile futurista intitolata "In difesa di Viareggio"[92], fra i suoi redattori vi è Lorenzo Viani. Sul numero 2 del 20 aprile, all'interno di una serie di proclami che adesso vedremo, appare questa frase: "Siamo per una Viareggio che esiste solo nell'amore patologico che ci ha fatalmente appiccicati a questo brano maledetto di costa tirrenica". Crediamo che nulla possa esprimere meglio la "condizione mentale" dei Viareggini di allora come di adesso.
Nel redazionale si legge:

> "Viareggio rischia pena l'asservimento ignobile al parvenu straniero.
> Se si dovesse rimanere nel chiuso di una affermazione teorica non esiteremo a dire che Viareggio non dovrebbe comportare se non un popolo di artisti.
> Ma noi non facciamo dell'Accademia.
> Vogliamo mettere in guardia gli spiriti da rimorchio – abulici per mancanza di orientamento – dall'arrivismo cinico dei poltroni ieri di casa nostra e di case di diavolo.

[91] Un esempio vi è nel preambolo dell'articolo di Viani *Edificare o tritolare* riprodotto qui nella pagina seguente; altri ne riscontriamo nelle riviste locali, lo stesso "Il Faro" nel dedicarsi alla massiccia opera di propaganda della città talvolta scivola in note nostalgiche. Nella nostra era dei social network contiamo ben cinque pagine facebook ("Imagoteca Viareggina" con 8983 membri, "Il '900 a Viareggio" con 6242, "Viareggio e la Versilia sul treno dei ricordi" con 3208, "Viareggio nel cuore" con 1027, "Viareggio" com'era con 566; dati al 28.01.2018) dedicate al recupero della memoria - prevalentemente architettonico-paesaggistica - della città. E, sia detto per inciso, un movimento politico nato nel 2012 che ha eletto due consiglieri nel 2013 e nel 2015 espresso il vicesindaco della città si è fondato con la locuzione "Viareggio era una città bellissima".

[92] Della rivista sono conservati solo tre esemplari presso la Biblioteca Statale di Lucca. Nel sottotitolo si legge "La ex tenuta arciducale deve essere la nostra villa borghese", un chiaro riferimento alla battaglia per il ritorno alla città della Pineta di Levante. Vedi M. Ciccuto, Enrico Lorenzetti (a cura di), *Lorenzo Viani, Scritti e battaglie d'arte*, Pagliai, Firenze, 2009; a p. 107, nota 56 si legge "Il gerente responsabile era G.P. Francesconi e si stampava Pietrasanta tipografia Rocco Bacci. Il Periodico che propugnava con virulenza il rinnovamento del paese, cessò probabilmente dopo il numero 4 del maggio 1919, forse anche per il suo linguaggio troppo insolente e aggressivo che doveva avergli procurato qualche seria pressione repressiva e minacciosa. Viani ha di certo collaborato con la redazione, non solo per l'articolo da lui firmato, *Edificare o Tritolare*, nel numero 3 del 27.4. 1919, ma anche per certe invertire anonime che possono essergli attribuite. Lo stesso può dirsi di alcune popolaresche xilografie volutamente rozze e/o disegni sbrigativamente futuristici".

> Non dobbiamo permettere che i soliti quattro cervelloni facciano d'ogni erba un fascio mentre una popolazione di oltre 20.000 abitanti imputridisce nella vigliaccheria di lasciar fare. Il patriarchismo tradizionale è andato a farsi fottere.
> LA LEGA PER LA DIFESA DI VIAREGGIO SI È COSTITUITA. […]
> L'ospitalità di un popolo non deve significare diminuizione di libertà e prostituzione di spirito. Il paesaggio degli affittacamere deve rialzarsi dal brago morale e ricevere in piedi, fiero e dignitoso".

Il testo mette in luce un giudizio sui concittadini poco lusinghiero, a cui si torna ad attribuire quell'apatia già citata ora più rudemente definita "vigliaccheria". L'articolo prosegue con un proclama in 8 punti intitolato "I postulati della difesa"

> "1°- Costituzione della 'Lega per la difesa di Viareggio'
> 2°- Assalto al potere comunale con reparto 'arditi' della Lega.
> 3°- Gran falò generale della vecchia amministrazione e impianto dell'azienda 'Viareggio Rinascente'.
> 4°- Disinfezione del litorale dal Balipedio alla Fossa dell'Abate.
> 5°- Demolizione delle banalità e brutalità architettoniche nel quartiere barbaro.
> 6°- Costruzione di un colossale 'Casino' gestito dal Comune e che vinca in estetica e vitalità tutte le celebrità del genere.
> 7°- Aprire il ciclo dei lavori a grande stile che risolvano in pioggia di quattrini nella cassaforte di tutti quando sarà più vigilata e meglio impiegata.
> 8°- Operare con alacrità e amore perché Viareggio si presenti agli occhi del mondo come un oggetto d'arte e come una città animata e forte".

Non riusciamo ad individuare tutti i bersagli dell'ira, né ci è chiaro a cosa si riferisca il "quartiere barbaro", ma quello che ci interessa rilevare è questa sorta di energia futurista che tenta di emancipare Viareggio da tutto ciò che fino ad ora è stata, salvo poi farsi prendere dal desiderio di salvaguardare le radici. Si legge più oltre:

> "Noi siamo per Viareggio nuova.
> Nuova anche la parte costruita di recente.
> Nuova alle fondamenta da Est a Ovest, da Nord a Sud.
> Nuova anche nella quadruplice popolazione: aborigena, immigrata, stabile e periodica. […]
> Tuttavia non possiamo nasconderci l'esistenza della Viareggio Vecchia […].
> Del resto è la parte più estesa della città, e la parte più nobile, più generosa, più viareggina.
> Dobbiamo salvarla dagli insulti della miseria, difenderla dei vampiri che le succhiano le vene già vuotate. […]

> Il problema delle abitazioni decenti e a buon mercato troverà la sua soluzione quando i nostri concittadini saranno meno misoneisti, meno scettici, meno pigri, più vigili e più fattivi"[93].

Dopo avergli dato dei vigliacchi, gli "arditi" della Lega rincarano la dose di aggettivi a carico dei loro concittadini: misoneisti, scettici, pigri.

Viani scende direttamente in campo il 27 aprile firmando l'articolo dal titolo *Edificare o tritolare*[94], in cui fotografa una prospettiva alquanto manichea e reclama una scelta fra due strade che appaiono inconciliabili:

> "Viareggio bisognava difenderla prima d'ora quando sul mare non c'era altro che poggi scoscesi, pagliola e camucioli: ma difesa con un cervello quadrato che avesse intuito il tesoro sepolto sotto la sabbia.
> Era però allora il bel tempo della vita patriarcale quasi tutti gli uomini si davano agli sbruffi del mare, e a casa rimanevano soltanto gli svogliati di far bene, i malati e qualche testa di legno dal cuore di lupo, che capitava da fuori.
> Odiosi, malati, teste di legno di lupo, hanno iniziato lo scempio di Viareggio.
> ***
> Viareggio doveva essere, può esserlo ancora, la più bella fra le città sorte su tutte le spiagge del mondo. Ma necessitava e tuttora necessita di uomini, no onesti, che di questi ce ne sono troppi nel mondo, ma intelligenti!
> ***
> Il grande viale, che doveva tagliare la spiaggia dal Forte - a Torre del Lago è ora attanagliato fra la stazione del tram elettrico e i reticolati del cantiere Ansaldo[95] (Fig.62); il mare nascosto dalle palafitte, le strade più belle chiuse dal nuovo piano regolatore, la pineta intristita dall'incuria e dall'odio che i malvagi hanno per le piante, tutto quello che è bello cade a precipizio, un laccio di stupidità minaccia di soffocare tutte le bellezze di Viareggio.
> ***
> Viareggio si trova ora a scegliere o città industriale o commerciale con rete di tram e sviluppo del suo porto, con grandi impianti di fabbriche in cui i suoi uomini possono vivere nella sana operosità, attiva e febbrile, mondandoli dalla scorza dell'affitta camere e del servitore, o grande stazione balneare pulita, seducente, festosa, spendiosa, splendidissima, non frequentabile dagli spilorci, dai gretti, dai cervelli borghesi in tasche proletarie.

[93] Non si risparmiano riferimenti a battaglie in corso su presunte appropriazione indebite degli arenili da parte dei concessionari, come ad esempio quella rivolta contro lo stabilimento balneare Nettuno i cui gestori avevano delimitato l'area con delle recinzioni. "Il Nettuno è quello stabilimento balneare che non permette alla via Machiavelli di vedere il mare e ai liberi cittadini di passeggiare liberamente lungo la spiaggia. Verrà il tempo, ne prendano nota i signori del Nettuno (di dove diavolo sono?) che i viareggini passeranno a piacere da un bagno all'altro e sfonderanno le strade fino al mare"; oppure nella vertenza che vedeva opposti il Comune e la Tramvia che aveva edificato un casotto sul Viale a Mare: "Il viale Margherita è quel villaggio beduino che tutti sanno. Si potrebbe tanto per cominciare a far qualcosa di buono liberarlo dalla Réclame Torricelli e dell'officina del Tram? E' quistione di affrettare l'ora. Non si pretenderà mica che certi sconci siano sopportati per l'eternità?" e ancora "Ma come mai non si trova antiestetico, per esempio, il Nuovo Politeama, che fa più schifo un milione di volte del padiglione Flora? Abbiamo torto o ragione?"

[94] In "La difesa di Viareggio", 3/1919.

[95] Come anticipato nella nota 93 c'era un contenzioso aperto fra il Comune e i gestori della Tramvia su cui si rimanda al § 4b.2. I cantieri Ansaldo erano enormi capannoni che sorgevano in Darsena proprio di fronte all'inizio Passeggiata.

Nel primo caso, che è il più bello, bando inflessibile a tutti i covi di sfaccendati pseudo intellettuali, alle colonie artistico rurali invernali, alle celebrità unite agli albergatori, impiantare fabbriche di concimi chimici negli hotel e spiantare tutti i bagnetti. L'acqua del mare divenga sporca a furia di spurghi di carbone e l'aria così intensa di fumo che tutti gli avariati fisici ne rimangano intossicati, che per un secolo almeno nessun bagnante si presenti a Viareggio.
O nell'altro tritolamento simultaneo della stazione del Tram e del cantiere Ansaldo stendere un grande ponte levatoio sul fosso nella direzione di viale Carducci; questo indirizzarlo dritto come una spada sulla pineta dei Borboni con la inflessibilità feroce di Alessandro III di Russia e svelgere tutto ciò che si oppone allo sviluppo di questo segno rettilineo; case, cantieri, alberi, ville, far violentemente un viale senza precedenti.
Espropriazione assoluta e senza discussioni dei piccoli agglomerati di bagni, concludendoli in grandi stabilimenti festosi.
Una di queste due decisioni, presa con pugno saldo e tenace può liberare Viareggio dal pericolo di essere nell'inverno ritrovo di mezzi intellettuali odiosi e nell'estate un carnaio osceno che abbrustolisce sul mare".

Il commento all'articolo fatto da "uno di red.", così si firma, non scioglie il dilemma:

"Le due tesi dell'amico Viani ci seducono entrambe. […]
L'assassinio di Viareggio è stato consumato ormai e le complicità al delitto sono così universalizzate che la soluzione dei colpevoli è sancita dalla vigliaccheria delle generazioni.
Ci troviamo davanti alla brutalità dei fatti compiuti ed è con questi che bisogna fare i conti. Da un lato abbiamo una spiaggia tisicuccia e abborracciata, una vera esposizione di miseria in paradiso. Dall'altro un tentativo di industrializzazione del paese che al bilancio attuale delle cose presenta su di un attivo di qualche nuovo bastimento costruito un passivo di una serie di baracconi briganteschi che non riusciranno ad ammorbare come vorremmo insieme, caro Lorenzo, la Viareggio estiva balneare.
Come uscirne? Che fare?
In linea d'assoluto ci butteremo a capofitto nella Viareggio industriale, commerciale, marinara e innalzeremmo alla stazione dei cartelli sesquipedali colla scritta: *Signori bagnanti avete sbagliato indirizzo!* Disgraziatamente anche se da questo momento tutti noi che sentiamo in quel modo ci mettessimo come un sol uomo a scalmanarci per trasformare Viareggio in un emporio marittimo-commerciale, non riusciremo in venti o trent'anni a far deviare un solo bagnante dalla nostra spiaggia.
E allora? Allora la vogliamo pigliare con più calma, o, come si dice, con più filosofia.
È certo che il baraccone di Ansaldo non è adatto per la cura dei nervi.
La sua vista ci può danneggiare assai più che una pestata di calli in piena regola. […]
Di là dalla via Mazzini, sulla spianata che fa capo all'hangar del tranvai, spuntano colla disinvoltura di stelle nel cielo, una qui, una là con bel garbo, le baracchine chiamate *chaléts*, tutte agghindate per la stagione, ben pitturate e ben guarnite che sembrano fatte apposta per disarmare la nostra giusta e santa indignazione. […]
'Edificare o tritolare'
Il tuo dilemma, Viani carissimo, è troppo tentatore per doverne tacere.

> La nostra scelta, se la bacchetta fatata venisse su dalle favole di libriccini di quand'eravamo beati a confortarci di una reale potenza pulitrice, cadrebbe senza indugio nel corno secondo: TRITOLARE, distruggere, abbattere radere al suolo. Corno della disperazione sì ma anche chiave della resurrezione.
> Viareggio ha bisogno di giganti e noi siamo appena, appena perdigiorni. […]
> La chiusa del testo del Viani non è riuscita, come avrei desiderato, definitiva. È proprio vero che viviamo in un mondo malsano di bastarde relatività".

Nel 1920 esce il primo dei due libri di storia della città ad opera di Francesco Lenci[96], una attenta disamina del primo secolo di storia della città che si conclude con ottimismo verso un futuro che proietta Viareggio al primo posto tra le stazioni balneari d'Italia, fra le prime in Europa, capace di trascinare tutta la Versilia in questo empireo[97]; ma Peleo Bacci, nell'introduzione al volume, adombra dei dubbi e ripropone l'*aut aut* del Viani:

> "…perché scorrendo le pagine del suo ottimo e accurato studio questo se ne deduce: in un secolo il miglioramento di Viareggio è più apparente che reale. La vita che vi si è svolta è effimera, non di sostanza: né l'avanzata di un popolo si valuta per gli agii signorili e gli adescamenti apprestati dall'odio dei ricchi, bensì dalle vie dischiuse e alimentate dal lavoro. Tra aspra salsedine marina fumichi e si mescoli l'odore oleoso del catrame e della pece, sia la 'pineta' sacra alle antenne ed alle prore, non ai riti notturni delle amadriadi estive. Bisogna scegliere: o popolo di lavoratori, o 'affittacamere' indulgenti"[98].

Nel suo secondo libro dato alle stampe nel 1941[99], dove affronta tutta la storia di Viareggio dalle origini, Lenci riparte dalle succitate parole del Giannelli riguardo ai Viareggini del 1833 ma subito vira verso le doti che ne hanno fatto, durante il secolo nel frattempo trascorso, valenti marinai e costruttori navali, palombari nonché eroi di guerra[100]. Quella che Lenci esamina è una città divenuta "adulta", i cui abitanti hanno sviluppato una economia indipendente dal turismo e, a questo proposito, lo Storico si impegna a dimostrare la compatibilità delle due industrie ambedue legate al mare, quella balneare e quella marinara:

> "Sono due città diverse, l'una dove si lavora e si produce ricchezza e l'altra dove ci si diverte e si spende, divise solo da un canale pure esso fonte di lavoro e di svago, che vivono e prosperano l'una accanto all'altra e che anzi possiamo dire si completano non solo, perché offrono al forestiero un

[96] F. Lenci, *cit.*, 1920.
[97] Ivi, pp.152-153.
[98] Ivi, pp.VII-VIII. Peleo Bacci (1869-1950), scrittore e storico d'arte, soprintendente a Pisa e poi a Siena.
[99] F. Lenci, *cit.*, 1941.
[100] Ivi, pp.100-101.

> folclore caratteristico, ma perché l'una ha contribuito all'incremento dell'altra. […]
> Io ho sempre sostenuto, anche contro il parere di alcuni miei concittadini e di qualche autorità, che ritengono incompatibile la stazione balneare con la città industriale, come l'attività dell'una non danneggi l'altra, e sono sempre del medesimo parere.
> L'attività svolta e le somme di denaro non indifferenti impiegate nel richiamare alla bella spiaggia e dal dolce clima italiani e stranieri costituiscono anch'esse un'industria (si chiama appunto industria del forestiero) ma è un'industria effimera, esposta a troppi pericoli che non sempre la volontà e la capacità dell'industriale può riuscire ad evitare e, quantunque sia portatrice di moneta corrente per la città non è ormai più sufficiente ai bisogni di questa che va ogni giorno sempre ingrandendosi.
> La popolazione di Viareggio, quella che non naviga, non può ridursi tutta a fare il cameriere o l'affittacamere, e vivere sulla ricchezza degli altri, ma deve essere anche di gente che lavora e col lavoro produce la ricchezza.
> E non è vero che l'industria, il traffico portuario non si concilino con la stazione balneare; tutte le stazioni balneari da Venezia alla Riviera ligure hanno il loro porto e la loro zona industriale, (Montecatini Terme è stata proprio di recente dichiarata comune industriale) ed è ormai un'idea sorpassata quella che da noi le industrie non possono prosperare, basta saperle impiantare; vi sono anzi delle industrie che in regime autarchico da noi troverebbero facile terreno per il loro sviluppo. Chi avrebbe detto 10 anni fa che Viareggio sarebbe divenuto esportatrici di fiori?"[101]

Lenci certifica in senso positivo quanto agito dalla classe dirigente viareggina che, pur puntando decisamente sul turismo, aveva mantenuto aperto anche l'altro fronte giudicando conciliabile, anzi auspicabile, l'esistenza di un doppio binario nell'economia locale.

Ad oggi i testi di Lenci risultano ancora basilari per affrontare la storia locale[102] ma nel 1966 esce ad opera di Mario Tobino un'altra storia di Viareggio con cui ci si deve confrontare. Le differenze sono chiare ed evidenti: il primo è guidato dalla volontà di stabilire i fatti, una memoria storica; il secondo è mosso dalla necessità di dare voce alla memoria affettiva che, come tale, tratta i ricordi alla stregua di vestiti di taffettà, cangianti al movimento e alla luce. E tuttavia non meno importante dei testi di Lenci è quello di Tobino perché è soprattutto a quello che la maggior parte dei Viareggini fa riferimento guardando al proprio passato. Il titolo del libro, che abbiamo preso in prestito per titolare questo paragrafo, è sintesi della duplice anima della città: sulla spiaggia – la città

[101] Ivi, pp. 97-99; inoltre stanno prendendo avvio anche altre industrie, citiamo ancora F. Lenci "E oggi in darsena, ai margini della pineta comunale, e lungo le vie per Pisa e per Lucca si vede qualcuno di quei lunghi capannoni dalle grandi vetriate e dai tetti spioventi tutti da una parte, qualche ciminiera levarsi ardita nel cielo, e si ode lo strider delle macchine e il moto cadenzato dei telai meccanici: si comincia a delineare una modesta zona industriale dove primeggiano la società generale marmi e pietre d'Italia e la F.E.R.V.E.T.", p. 97.

[102] Affiancati dai contributi di F. Bergamini, *cit.*, 1995, Id, *cit.*, 2000, e di altri studiosi cui si rimanda in Bibliografia.

balneare – e di là dal molo – la Darsena. Nella congiunzione "e" è condensato l'inderogabile iato nella natura bifronte di Viareggio.
Esso racconta di una città in origine abitata da Quattrocento "liberi, anarchici, ignoti fanciulli"[103] che diede asilo

> "agli irrequieti, gli insoddisfatti, gli insofferenti di tutti i luoghi vicini. Era un sito nuovo, non c'erano conformismi, la bigotteria non ci aveva radici; non esistevano nobili, non antiche famiglie intrise di superbia e di interessi. Furono tutti novelli, tutti fuggiti da qualcosa, tutti con voglia di indipendenza"[104].

E' chiaro il tentativo di nobilitare le origini di una terra che, come tutte le colonie, fu abitata da galeotti, che diventa Comune nel 1701 solo perché c'era talmente tanta delinquenza che quello statuto era l'unico modo di dotarla di una stazione di polizia[105]. Una terra che resta colonia in quanto deve ai forestieri persino il Carnevale, la cui storia architettonica, urbana, culturale è scritta da forestieri e ai forestieri è attribuita anche la genesi del Fascismo[106].
Abbiamo detto che i Viareggini *subirono* la trasformazione della loro città, a proposito della Passeggiata, si legge nel libro:

> "La Passeggiata allora era tutta di legno, le costruzioni erano soltanto baracche, alte pochi metri, ciascuna era il ritratto di chi l'aveva ideata, il suo modo di pensare, non c'erano imposizioni, ognuno faceva secondo il suo estro, poteva esprimere una nostalgia, la modestia, oppure la speranza, la sua bizzarria. Vi era libertà anche per i colori, e chi la dipingeva di bianco, chi di rosso, chi rosa, chi grigio, chi per anni dimenticava di ritingere. Le fogge

[103] M. Tobino, *cit*., p.12.
[104] Ivi, p.15.
[105] Il 30 giugno 1701 il Consiglio Generale della Repubblica approva la proposta fatta dall'Offizio sopra la Foce in data 21 giugno, dove si legge: "Perché detta Terra di Viareggio vive senza alcun ordine per non esser Comunità, et tra le Persone di essa vi seguono dell'inconvenienti et confusioni vivendo con poca regola tra di loro, stimerebbemo a proposito, secondando in ciò l'opinione degli ultimi relatori, di ridurre in Comunità detta Terra di Viareggio secondo l'uso di altre, essendo sufficiente numero (di abitanti) per tale effetto…" riportato in F. Bergamini, *cit*., 1995, p.49.
[106] In F. Bergamini, *cit.*, 1994, p.8, si legge: "...la maggior espansione del fascismo avvenne nei primi mesi del 1922: in provincia di Lucca, ad esempio si passò dalle 15 alle 36 sezioni e da 1901 a 4159 iscritti. A Viareggio da poco più di un centinaio dell'aprile 1921 si giunse al numero di circa 400 organizzati. Un numero assai consistente, ma che in realtà non rappresentava l'animo popolare viareggino il quale rifuggì decisamente il fascismo opponendosi sempre con determinazione. La riprova di quanto asserito è il fatto che, a differenza di altre città italiane, il fascismo nacque a Viareggio non come fenomeno autoctono, ma ebbe bisogno di esservi innestato da elementi forestieri come lo furono appunto Reggiani, Gardenghi, Corva ed altri ancora. Il fascismo viareggino fu alimentato, aiutato incoraggiato da quella parte di borghesia mercantile formata da proprietari di stabilimenti balneari, da albergatori e da grossi commercianti, quasi tutti forestieri, venuti a Viareggio per investire i capitali ed iniziare la loro attività speculativa. Ad ingrossare i ranghi fascisti furono anche gli esponenti di quel sottoproletariato, politicamente immaturo, allettato con vaghe promesse di riscatto sociale e, spesso, con la corruzione".

erano le più diverse ma poiché i costruttori erano calafati, gli ideatori marinai rimasti a terra, quasi tutte ricordavano le faccende del mare e così in quella v'era l'ombra del cassero, in altre le sagome dei grossi barconi, in alcune la sveltezza delle golette"[107].

Più oltre prosegue:

"Verso il 1930, il Fascismo ormai pieno, i giornali cominciarono a pubblicare che quelle baracche rosa, rosse, bianche, grigie, quelle costruzioni che ricordavano tolde, prue, relitti di bastimenti, carene abbandonate, erano un vecchiume, un segno di lazzaronismo italiano. I giornali cominciarono a dire che quella Passeggiata era una vergogna, un'accozzaglia di volgarità, un controsenso nella nuova Italia imperiale e fascista, esempio agli altri popoli di civiltà, e il duca, il podestà di Viareggio, aveva il compito di pulire tutto ciò, fare un piano regolatore, spazzar via quell'immondezzaio. Il podestà era infatti un duca[108], di antica casata, ricchissimo di terre, non credo che avesse mai frequentato un mestiere, era un signore, un vero signore, contornato fin dalla nascita di camerieri. Non era di Viareggio. Venne l'ordine che le baracche dovevano essere distrutte, tutti i colori trasformati in quello unico della calce, ogni bizzarria, spontaneità e fantasia doveva farsi disegno dei geometri. Venne l'ordine che Viareggio fosse distrutta, quella che era stata dei calafati, dei pionieri, dei marinai, dei pescatori. L'autentico ritratto doveva essere cancellato, se ne sarebbe costruita un'altra, decorosa, gerarchica, dove finalmente non ci sarebbe stato alcun uno spontaneo respiro. I padroni di quelle baracche, dei modesti cinematografi, dei negozi costruiti con quattro tavole e l'impiantito di legno, non erano diventati ricchi né avevano mai pensato di poterlo divenire. Avevano vissuto secondo le stagioni, di inverno a pescare e ad attendere, di primavera a preparare per la prossima estate, facendo debiti. Di autunno a spendere allegramente il gruzzolo affastellato nella gloriosa estate. A quell'ordine di buttar via le loro tavole e fare in muratura, come la cicale si trovarono quasi tutti sprovveduti, né avevano disposizione a difendersi con l'intrigo. Erano come fiori nati spontaneamente sulle dune davanti al mare, fiori senza pretese. E per di più oscuramente sentivano che in Italia avevano vinto i filistei. Sentivano che se si fossero ribellati sarebbe stato ancora peggio, con bastonature, carcere, perdita di lavoro, crudele estirpazione anche degli ultimi soldi, in pericolo anche il credito alla bottega dove si prende il pane. A quell'ordine che, benché tentato di preparare attraverso la stampa, per loro fu inaspettato, ebbero solo la testa inumidita di avviliti pensieri, anonima gente alla quale capitò la gioia di vivere e ora gliela estirpano. Soltanto si sfogarono tra loro, persero molte sere a dirsi i loro ricordi: quando il loro padre mise su il bagno, come idearono la baracca, per il giorno dell'inaugurazione quando le bandierine del Pavese avevano i colori dell'arcobaleno. […] Quasi tutti i viareggini della Passeggiata assomigliarono in quei giorni agli indiani dell'America quando non trovavano il perché dell'arrivo dei visi pallidi. […] Al posto delle liete baracche sorsero delle costruzioni in cemento armato disegnate da architetti di Firenze, disegni fatti in ufficio, senza neppure l'ombra della disavvedutezza dei viareggini, nessun lontano barbaglio di quel concepire la vita come una festa"[109].

[107] M. Tobino, *cit.*, pp.113-114.
[108] F. Salviati.
[109] M. Tobino, *cit*, pp120-122.

Ci siamo dilungati su queste pagine di Tobino, dedicate ad uno degli poli del nostro studio, perché sono chiara testimonianza del carattere dei Viareggini rappresentato *in primis* dall'autore. Lo stato di fatto degli arenili della Passeggiata, come vedremo nel corso del presente studio, era assai meno pittoresco e idilliaco. Questa "versione dei fatti" di cui non neghiamo una parziale veridicità – ma di cui denunciamo la responsabilità di alimentare l'ignoranza – circondando di disprezzo le costruzioni citate, ha contributo a rendere tollerabile il fatto che siano state nel tempo infestate con superfetazioni e baraccumi di ogni tipo, tali da rendere oggi viale Marconi snaturato e, in alcuni tratti, certamente di difficile lettura.

I racconti di Tobino raccolti nel libro non di rado trasformano episodi della storia della città nel sogno di una rivincita. I Viareggini amano Tobino, e con lui Lorenzo Viani, perché sia lo scrittore sia il pittore-scrittore li hanno dotati di una epopea e di una mitologia: esse hanno il loro epicentro nella Darsena dei marinai e dei costruttori navali e il loro culmine nel destino tragico dei palombari dell'Artiglio[110].

[110] A Viareggio si formarono palombari che brevettarono nuovi sistemi e scafandri per l'immersione. Fra le loro celebri imprese il recupero dell'oro dell'Egypt. Per una loro storia si rimanda a David Scott, *Con i palombari dell'Artiglio*, Treves Treccani Tuminelli,Milano, 1931; Silvio Micheli, *L'Artiglio ha confessato,* Vallecchi, Firenze, 1960; Boris Giannaccini, *I palombari dell'Artiglio*, Pezzini, Viareggio, 2003.

3. UN'IDEA DI CITTÀ

Nel corso dei primi quaranta anni del '900 è possibile individuare quattro progetti che segnano lo svolgimento dell'idea di città relativa a Viareggio.
Il primo, che si delinea agli albori del secolo con la decisione del Consiglio comunale di avviare le pratiche per l'acquisto degli arenili dalla Bufalina alla Fossa dell'Abate e di riprendere le trattative per acquisire alla città la Pineta di Levante[111], sarà circostanziato nella Relazione al Piano Regolatore del 1910 redatto da Antonio Farina[112]; il secondo, determinato dall'avvenuto acquisto degli arenili, è rappresentato dal progetto dell'architetto ingegnere Ugo Giusti, collocabile nel 1926, riguardante una consistente area del lungomare[113]; il terzo è riscontrabile negli incarichi dati all'architetto ingegnere Raffaello Brizzi nel corso degli anni Trenta[114]; infine l'ultimo riguarda il Piano regolatore dell'intera città elaborato nel 1941[115].
Per quanto ufficializzati da atti amministrativi che li hanno sia commissionati sia approvati, nessuno dei quattro progetti sarà realizzato o lo sarà solo in parte, tuttavia ognuno di loro è importante per comprendere la filosofia che mosse le

[111] Delibera consiliare n. 93 del 22.8.1900. I confini Nord e Sud della città sono contrassegnati da due canali: la Bufalina che, all'interno del Parco Migliarino San Rossore, separa la frazione di Torre del Lago dal Comune di Vecchiano e segna anche il confine fra la provincia di Lucca e quella di Pisa; la Fossa dell'Abate che divide Viareggio da Camaiore.
[112] L'incarico di redigere il Piano Regolatore viene affidato all'Ing. Antonio Farina di La Spezia, si legge nella delibera consiliare n.129 del 13.4. 1910: "pratico e competente in materia avendo esso già eseguito analoghi lavori per quella città". In merito si vedano anche la delibera di Giunta n.399 del 2.3.1910 e di Consiglio n.114 dell'8.3.1910. I contenuti della Relazione sono illustrati nel paragrafo seguente e nel § 4b.4.
[113] In mancanza di una delibera di affidamento dell'incarico, l'attribuzione del progetto è determinata in base al contenuto delle delibere di pagamento: Podestà come Consiglio, n.1070 del 21.12.1927, primo acconto; Podestà come Giunta n.724 del 12.9.1929, secondo acconto versato alla vedova; Podestà come Giunta n. 954 del 27.12.1930, saldo alla vedova. Inoltre in un carteggio del 1927 Giusti fa più volte riferimento al disegno già depositato di cui vorrebbe tornare in possesso, CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1927. Vedi inoltre M.A. Giusti, *Viareggio fra ipotesi e realtà*, in "Parametro", n.142, dicembre 1985, pp.29-30. Per una completa trattazione dell'opera di Ugo Giusti si rimanda a Maria Maugeri,*Ugo Giusti architetto fiorentino nella Toscana del primo Novecento*, Polistampa, Firenze, 2013.
[114] La prima delibera, di Podestà come Giunta, relativa a incarichi affidati a Raffaello Brizzi, nonché ai suoi collaboratori Giovanni Michelucci, Enrico Miniati, Pietro Bugiani, risale al 31 ottobre 1931, l'ultima notula appare saldata il 13 luglio 1938. Troveremo di nuovo Brizzi fra i membri della Commissione per il Piano Regolatore del 1941. Per una estesa trattazione si rimanda ai capitoli 4 e 5. Per le notizie biografiche si rimanda al § 6b.2.
[115] Con delibera del Commissario Prefettizio n.240 dell'8.5.1940 viene formata la Commissione preposta allo studio del Piano regolatore della città, presieduta da Gustavo Giovannoni. Elaborato nel corso del 1941verrà approvato il 7 febbraio 1942 con delibera n.57. L'argomento è trattato nel capitolo 5.

azioni di chi governava la città e perché contribuì a determinare gli orientamenti successivi.

L'elemento comune ai progetti suddetti (nonché a quelli realizzati che porteranno alla costruzione della città su cui si concentrerà il Piano Regolatore del 1941) è la sistemazione degli arenili garantendo la vista del mare, l'estetica e l'igiene. La premessa di ogni atto amministrativo, l'elemento che scandisce ogni verbale di commissione, la raccomandazione che accompagna le considerazioni del nutrito epistolario relativo è contrassegnato da queste tre condizioni: vista del mare, estetica, igiene. La campagna di stampa, se così vogliamo definire la corposa pubblicistica che accompagna lo sviluppo della città, non è da meno nel ricordare questi come i fondamenti di Viareggio.

A partire dagli anni Venti, secondo gli intendimenti degli amministratori, insieme al centro balneare deve sorgere anche una città nella più vasta accezione, fatta di strutture e servizi utili non solo al forestiero ma anche agli abitanti, sarà su questo ulteriore piano che si concentreranno numerosi progetti di edifici pubblici e una programmazione dell'edilizia abitativa destinata ai ceti medi e popolari; tuttavia bisognerà attendere il 1941 per avere il primo Piano Regolatore che prende in esame l'intera città come organismo complesso.

Il porto e l'industria cantieristica sembrano talvolta trattati alla stregua di un convitato di pietra, un problema più che una risorsa per la città, in ogni caso, come vedremo meglio nel capitolo relativo al quartiere Darsena, le vicende al riguardo si svolgono parallelamente ma appaiono "estranee" all'idea di città identificata nel centro balneare.

3a. Gli arenili. Il perno dell'idea

Quando il 29 giugno 1822 Maria Luisa di Borbone emette il Decreto teso a regolamentare dove e come potevano farsi i bagni in mare, benché l'unica sua preoccupazione sembrava essere il controllo del comune senso del pudore, di fatto ratifica l'esistenza a Viareggio di una pratica già diffusa in Europa; cinque anni dopo, il 22 giugno 1827, Carlo Ludovico autorizza e finanzia la costruzione dei primi due stabilimenti balneari aprendo così per l'Italia la prospettiva di una industria che già si percepiva fiorente in Europa. Tale provvedimento, unito alle disposizioni sullo sviluppo edilizio contenute nel Decreto del 1820, indirizza Viareggio verso il suo destino di città balneare la

cui organizzazione rimane però in gran parte "spontanea" o, se si preferisce, guidata meramente dalle leggi di mercato e dai capricci architettonici dei possidenti[116]; dopo il Nottolini per lungo tempo non vi sarà nessun concerto tentativo di dare una organizzazione allo sviluppo di un luogo che tuttavia per sua stessa natura, ovvero per vocazione, sfugge al controllo[117]; la sua evoluzione lungo la linea di costa viene favorita dal progressivo ritirarsi del mare che aumenta sensibilmente nel tempo le aree disponibili per la edificazione[118].

L'avvento dell'Unità d'Italia, che priva Viareggio della centralità che aveva nel contesto lucchese per collocarla nell'anonimato della moltitudine dei comuni costieri del Regno neonato, produce un risultato sorprendente: approfittando del pur breve periodo di Firenze capitale, la città appare in grado di impossessarsi del proprio destino assumendo una serie di deliberazioni relative all'utilizzo del territorio per sfruttare a pieno il turismo balneare che le darà fama mondiale[119]. Nel 1875, sindaco Odoardo Arrighi, viene impostato un programma amministrativo che persegue una idea di città: si conferisce a Viareggio l'aspetto di una stazione climatica internazionale agendo principalmente sul suo abbellimento dotandola di giardini, parchi e viali[120].

Le Amministrazioni che si susseguono dal 1900 si passano il testimone per atti che indirizzano il futuro della città in direzione turistico balneare, si comincia ad avvertire la necessità di elaborare un piano strategico di respiro più vasto, a lungo termine, per controllare lo sviluppo urbano e mantenere contenute le dimensioni sia degli isolati sia degli edifici. Si procede dapprima con la

[116] A carattere esemplare citiamo il palazzo del Principe Carovigno, (Fig.2).

[117] "Sin dalle loro origini moderne nell'Inghilterra del XVIII secolo, luoghi di villeggiatura sul mare hanno incarnato le tensioni risultanti tra l'impulso al controllo e alla regolazione e la celebrazione della spontaneità liminale e del carnevalesco. Questa zona di transizione può essere vista come il limite, costruito in piena autocoscienza, della civiltà; come la porta di accesso o il luogo di confine tra terra e mare, dove (alcune delle) comuni convenzioni civili vengono ad allentarsi o restano addirittura in uno stato di sospensione". John K. Walton, *Pianificare le località balneari: lo sviluppo dei centri di villeggiatura costieri e le sue contraddizioni,* in V. Orioli, *cit.*, p.3.

[118] Sul problema dell'arretramento della linea di costa e dell'insabbiamento del porto vedi *Relazione dell'ing. Montauti sulla sistemazione del porto di Viareggio*, Lucca, 1907; Elena Paderi, *La formazione e lo sviluppo della spiaggia e del centro costiero di Viareggio*, in *Atti del XXII congresso di Idrologia e climatologia e X raduno talassoterapico nazionale. Viareggio-Montecatini, 25-30 maggio 1932*, V. Lischi e Figli, Pisa, 1933.

[119] Vedi F. Lenci, *cit.*, 1941, p.90.

[120] Ivi, p.94.

redazione di un Regolamento edilizio[121], successivamente nel 1910 si pone mano al Piano Regolatore in vista dell'acquisto degli arenili[122].

La *Relazione Sommaria intorno al Piano Regolatore per la sistemazione a giardini e l'ampliamento della città di Viareggio lungo la spiaggia fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate e per l'allargamento ed il prolungamento di alcune strade nella zona compresa fra le vie di Mezzo e Giacomo Puccini e la linea ferroviaria Genova-Pisa*[123], come recita il lungo titolo, offre la prima vera e circostanziata idea di città e di quelli che vengono reputati i suoi servizi essenziali (Figg.P1-P2); singolare che, in questo contesto, la Relazione si dilunghi sui dati tecnici relativi a due questioni particolari per altro molto distanti fra loro: le fognature e gli aspetti esteriori delle recinzioni delle ville.

La linea che tutto sottende è il mantenimento della vista del mare. Gli arenili vengono adibiti tutti a giardino eccettuata la prima parte di viale Margherita, destinata ad un Kursaal, un teatro e bagni termali, e l'ultima area – da via Marco Polo a Fossa dell'Abate – indicata come edificabile. Quest'ultima area viene divisa in quaranta lotti separati da strade perpendicolari al mare; in ogni caso si raccomanda e si prevede una minore edificabilità della zona lato mare onde non pregiudicarne la vista. Sono previste inoltre, in questo tratto, quattro grandi piazze. La relazione detta anche alcune regole generali sulle costruzioni, tutte rigorosamente di edilizia privata a scopo abitativo, circondate da cancellate e muretti bassi con eventuale recinzione in ferri battuti "ma senza ostacolo alla visione del mare"!

Non abbiamo potuto appurare se la decisione di destinare la gran parte delle aree a giardino sia un tentativo di limitare i costi di acquisto degli arenili (che ovviamente variano se le destinazioni hanno usi privati o pubblici) o se invece si voleva proprio preservare libero tutto lo spazio antistante il mare.

L'analisi delle zone interne riguarda l'edificazione di abitazioni per la classe operaia e il ceto medio espulsi dal litorale[124]; si indica la necessità di

[121] Nel 1902 viene dato alle stampe il Regolamento Edilizio, successivamente modificato nel 1903; resta valido fino al 1930 quando ne viene emanato uno nuovo. Copia di detti regolamenti è conservata al CDS. Per la trattazione si rimanda al § 4b.5.

[122] La complessa vicenda relativa all'acquisto degli arenili verrà è trattata nel § 4b.2.

[123] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1873-1915, Fascicolo 1910, contiene anche la planimetria che produciamo in foto.

[124] Si prevede l'acquisto dei terreni Giannini e la prosecuzione oltre via di Mezzo e via Puccini, fino alla ferrovia, di via Leonardo, via XX Settembre, via Mazzini, via Verdi, via Cavallotti.

pianificarne e controllarne lo sviluppo onde evitare disomogenei aggregati di abitazioni popolari, villini e magari fabbriche o aree industriali; si auspica inoltre che le FFSS vogliano, come promesso, tracciare due strade adiacenti la ferrovia per facilitare il traffico verso la Stazione.
A sostegno dell'intero progetto, il cui scopo dichiarato è quello di potenziare la vocazione turistico balneare della città e il suo divenire luogo di villeggiatura anche invernale, si riportano dati statistici relativi alla crescita demografica di Viareggio e allo sviluppo edilizio avuto negli ultimi anni.
Nessun riferimento viene fatto invece in merito al quartiere Darsena.
La redazione di un nuovo Piano Regolatore nel 1920[125], per altro relativo ai soli Viali a Mare, non muta la sostanza di quanto approvato nel 1910 (Fig.P3).

Nel 1924 l'acquisto[126] di una vasta porzione di arenili da parte del Comune induce l'Amministrazione ad affidare a dei professionisti la progettazione del litorale e nomina una Commissione per elaborare le linee del Concorso di Idee per la sistemazione della Passeggiata a mare[127]. Per la rapida e prematura scomparsa di tre dei sei membri la Commissione non produrrà il bando di concorso e sarà Ugo Giusti a disegnare un progetto per il lungomare da piazza Principe Amedeo a via Marco Polo[128](Fig.P5).
Giusti viene incaricato "di studiare e tracciare il piano di generale sistemazione igienica-estetica ed edilizia dell'arenile marittimo e della finitima zona comunale serventi alla industria balneare cittadina…"[129]. Del progetto risulta conservata solo una riproduzione fotografica del prospetto – in Archivio a Viareggio – ma è sufficiente per comprenderne il senso e gli intendimenti e

[125] Approvato con delibera consiliare n.29 del 27.3.1920; la *Relazione Sommaria* e le planimetrie sono conservate al CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1920.
[126] Il 21.6.1924 con delibera consiliare n.55 viene approvata la bozza di contratto per l'acquisto degli arenili; l'8.11.1924, nella delibera di Giunta n.1597bis, registrazione del contratto acquisto arenile si legge: "Per effetto del R.D. 25 settembre 1924 n.1556, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 15 novembre con n. 242, è stato approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il 6 settembre dal notaio Raffaello Matraia con il quale l'Amministrazione demaniale ha alienato a questo Comune tutti gli arenili di demanio patrimoniale fronteggiante la zona a mare della città e la pineta comunale nel tratto compreso fra lo sfociamento di via Garibaldi e la Fossa dell'Abate per il prezzo complessivo di 2.800.000 lire".
[127] Delibera consiliare n.89 del 24.10. 1924.
[128] La Commissione era composta da Galileo Chini, Giuseppe Viner, Giacomo Puccini, Ugo Giusti, Giovanni Rosadi, Alfonso di Vestea. Puccini muore poco più un mese dopo la nomina, il 29.11; Rosadi il 4.4.1925; Viner un anno dopo, il 5.10.1925. Per l'analisi dell'argomento si rimanda al § 4b.4.2.
[129] Delibera n.1070, cit.

constatare che ribalta completamente quanto deliberato nel 1910 e confermato nel 1920: l'area che nei due Piani Regolatori era stata prevista ad esclusivo utilizzo a giardino viene edificata. L'accuratezza con cui sono disegnati gli edifici già esistenti sul viale Carducci ci permette di localizzare con precisione la collocazione e lo sviluppo degli costruzioni progettate.

La prima cosa da mettere in evidenza è l'esistenza di ben tre livelli: a) livello del mare, la spiaggia con le cabine; b) una terrazza con il lato mare adibito a passeggiata e il lato monte occupato da edifici e verde; c) un ulteriore livello con un'altra passeggiata e il rettifilo di aiuole e giardini oltre i quali è tracciata la carreggiabile che costeggia gli isolati preesistenti con gli alberghi e le residenze private.

Giusti rispetta rigorosamente il mandato relativo alla garantita visibilità del mare, organizza in modo ordinato e minimale le attrezzature balneari con treni di cabine perpendicolari al mare, esibisce la monumentalità – che allora si attribuiva necessaria ai lungomare – con una decina di edifici che configurano un insieme eclettico e "fantastico", tenta di rimediare al tradimento delle disposizioni del 1910 e del 1920 che volevano l'intera zona adibita interamente a giardini non solo con il suddetto rettifilo ma anche disseminando fra gli edifici numerose presenze arboree e aiuole.

L'insieme, che immaginiamo al contempo garbato e spettacolare, costituiva quel diaframma fra la libertà, la "non convenzionalità" degli atteggiamenti in spiaggia e la dimensione delle consuetudini:

> "Ricorrendo ad un'espressione introdotta in letteratura da Rob Shields, le località turistiche hanno bisogno di essere «luoghi al margine», che conducono i propri fruitori ad un contatto temporaneo con la libertà, la natura e l' 'alterità', nonché centri di civilizzata socialità soggetti a norme convenzionali e regole di comportamento appropriato, che non devono essere necessariamente condivise da tutti coloro che desiderano godere delle bellezze di un luogo. Una destinazione turistica di successo cercherà di combinare questi due gruppi di attributi; in ogni caso le definizioni sono variabili in relazione al punto di vista culturale e soggette a modificarsi nel tempo, e il loro mix cambia da luogo a luogo, come pure all'interno di luoghi specifici. La suddivisione in zone di attività e ambienti in base a criteri quali il tempo e lo spazio, a prescindere se ottenuta per consenso, reputazione o disposizione formale, è il fulcro di questo processo. Il ruolo della pianificazione, in termini di organizzazione spaziale, architettura, nonché predisposizione e disciplina delle attrattive e dei servizi offerti, è pertanto ineludibile, a prescindere dal nostro bisogno di dare una spiegazione del suo impatto o di valutare le implicazioni della sua assenza"[130].

[130] John K. Walton, *cit*., p.3.

Ci sentiamo quindi di poter affermare che il progetto di Giusti rispondeva alquanto esattamente sia all'idea di città balneare quale si era diffusa in Europa, architettonicamente sorella a quella di altri centri balneari coevi, ma esaltava anche le doti naturali di Viareggio utilizzandole al meglio e nella loro interezza[131]. Rimase inattuato ma l'idea della grande terrazza verrà ripresa, senza gli edifici ma con una lunga teoria di aiuole ed arbusti, e realizzata nell'ultimo tratto fra piazza Puccini e la Fossa dell'Abate nel 1939[132].

Vediamo ora l'operato di Brizzi e dei suoi collaboratori[133]. Per quanto riguarda il lungomare Brizzi ignora totalmente il progetto di Giusti e altrettanto si disinteressa di quanto stabilito nel Piano Regolatore del 1910 ribadito nel 1920. Definisce lo sviluppo del lungomare secondo quanto già avvenuto nel primo tratto della Passeggiata proseguendo nell'edificazione lungo la linea a ridosso della spiaggia. Si caratterizza rispetto al primo tratto per il linguaggio uniforme e parcellizzando l'area edificativa con costruzioni mononucleari di dimensioni decisamente contenute con aperture "vista mare", separate le une dalle altre da vere e proprie traverse (Fig.P7).
Il tratto di lungomare fra piazza Principe Amedeo e piazza Puccini sarà l'unica parte dei progetti di Brizzi interamente realizzata. Ciò che invece non va a compimento è l'idea di città che Brizzi aveva prodotto, in base agli incarichi assegnatigli, che prevedeva un consistente riordino di importanti aree della zona compresa fra via Mazzini e la Fossa dell'Abate, viale Carducci e la via Aurelia[134]. Una articolata organizzazione del centro balneare che prevedeva sia una dimensione abitativa adatta alla vacanza e al riposo, alla privacy e alla esclusività in un quartiere progettato *ad hoc* (la Città Giardino nell'area compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, fra viale Carducci e via Fratti); sia una grande area polifunzionale con teatro all'aperto e impianti sportivi da realizzarsi nella Pineta di Ponente a ridosso di via Marco Polo; sia

[131] Per più estese considerazioni sulle esperienze di U. Giusti e il giudizio sul progetto vedi M.A. Giusti, *cit.*, 1985.
[132] La Terrazza Ciano, oggi Terrazza della Repubblica, su progetto di A. Belluomini e L. Leonzi, vedi § 4b.4.
[133] Per analisi e dettagli si rimanda al capitolo 4.
[134] Rimane sulla carta anche il grande progetto di viale litoraneo da Viareggio a Forte dei Marmi. Vedi Silvia Bendinelli, *Viareggio e il litorale versiliese: le scelte urbanistiche di Raffaello Brizzi*, in G. Borella, A. Serafini, *cit.*, pp.133-149.

un grande viale monumentale che avrebbe condotto il forestiero dalla Stazione Nuova al mare fra edifici porticati confluenti in una piazza Principe Amedeo ridisegnata sul lato orientale con una grande piazza giardino con fontana e sul lato occidentale, oltre il viale carrabile, in una piazza-terrazza[135]. La realizzazione del suddetto viale, una sorta di via Roma torinese formato viareggino, avrebbe certamente impresso alla città una immagine non solo di suggestiva monumentalità ma rivisto in chiave totalmente nuova, "moderna", l'aspetto architettonico.
Dei progetti di Brizzi rimasti sulla carta troverà compimento solo il grande teatro all'aperto nella Pineta di Ponente, commissionato a Virgilio Marchi e portato a termine nel 1940[136].

La città "ideata" cambia dunque aspetto ben tre volte nel giro di circa venticinque anni, per meglio dire cambia ben tre volte aspetto la sistemazione dell'arenile e dobbiamo anticipare qui che, a dispetto dei più che reiterati proclami, ad essere disattesa – nella realizzazione – è proprio la prima e più importante delle condizioni: la vista del mare. Parzialmente negata allora, totalmente negata oggi. Tuttavia ogni progetto ha lanciato idee che, sia pure diversamente realizzate, hanno contribuito alla formazione del litorale.
Il Piano regolatore del 1941, di cui ci occuperemo ampiamente nel capitolo dedicato, non sovverte l'idea di base del centro balneare con "annessa" città, anzi si incarica di cucire insieme le varie anime in una complessa riorganizzazione.

3c. La città oltre la spiaggia

La sistemazione degli arenili, la Passeggiata, per quanto predominante è solo uno degli interventi in cantiere. A partire dagli anni Venti prende corpo un ben più ampio obiettivo: accanto alla creazione di una centro balneare dotato di tutti i comfort, di ogni possibile offerta di svago che possa estendere le presenze oltre la stagione estiva (in questo contesto va letto il grande sviluppo che avrà il Carnevale) si costruisce "una città". In questa ottica prenderà avvio una risistemazione su larga scala che vedrà modificati in modo sostanziale sia l'aspetto sia l'assetto della città con spostamenti significativi di servizi quali il

[135] Vedi capitolo 4.
[136] Vedi § 4e.4.

Mercato e la Stazione ferroviaria; si assisterà all'edificazione di edifici pubblici quali teatri, scuole, centri sportivi ma anche moltissima edilizia privata; un nuovo assetto viario avrà nella costruzione del Cavalcavia ferroviario uno dei fulcri; infine la costruzione di acquedotti, fognature, impianti di illuminazione, sistemazione dei manti stradali. Si affronta inoltre la questione relativa al Porto e all'industria cantieristica che culminerà nel 1938 con l'escavo di una nuova Darsena, la quarta. Il Canale Burlamacca marca definitivamente il confine fra due Viareggio, quella stanziale residente in Darsena e quella della Passeggiata, turistica ed élitaria[137].

Ciò che segna la differenza fra il progetto e l'idea del centro balneare e quello della città nel suo complesso è l'assenza nel secondo caso di un piano preordinato, men che meno di un piano regolatore per il quale si dovrà attendere il 1941. Come vedremo ci si muove a scatti, talvolta in modo contraddittorio, come può ben esemplificare il percorso che condurrà alla realizzazione della nuova Stazione[138]. Se è chiaro infatti che il baricentro della città si sta progressivamente spostando, pertanto si reputano necessari, ad esempio, gli spostamenti del Mercato e della Stazione; se è chiaro che – soprattutto negli anni Venti – si assiste ad una vera e propria escalation nell'edilizia privata[139], che agglomerati di case come la Darsena stanno diventando veri e propri quartieri, altrettanto urgente non appare la necessità di controllare e prevedere. La pianificazione viene nei fatti affidata di volta in volta all'ingegnere capo del Comune e ai suoi collaboratori che a loro volta orientano le decisioni delle commissioni edilizie[140].

---

[137] La realizzazione del Cavalcaferrovia darà impulso allo sviluppo di un'altra area periferica (anche se la Darsena non viene mai recepita come tale): il Varignano.

[138] Vedi § 4f.1.

[139] Fra il 1 gennaio del 1923 e il 25 luglio 1943 vengono rilasciate 4195 licenze edilizie. Per una analisi dettagliata si rimanda al § 4.c.

[140] Emblematico in tal senso l'allarme lanciato già nel 1916 dall'allora ingegnere capo Goffredo Fantini nella lettera inviata al Sindaco il 20.6.1916 (CDS , Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1916). Fantini rileva che il costante sviluppo della città, l'incremento dei forestieri desiderosi di prendervi dimora, in assenza di un piano regolatore rischia di veder proliferare una serie di costruzioni senza regola e soprattutto un labirinto di strade e stradine di cui poi il Comune difficilmente potrà venire a capo o migliorare. Si legge "vediamo lentamente sorgere per opera di privati edificazioni spicciole che poi diventano agglomerati di edificazione senza coordinamento, senza nesso, dando luogo ad inconvenienti gravissimi per l'igiene, per la viabilità, per l'edilità". Pertanto invita caldamente gli amministratori a deliberare per la redazione di un piano regolatore e di un rilievo topografico delle zone interessate, ossia Nord-Nord Est lungo la pineta. La lettera di Fantini ha un effetto immediato se si considera che, una settimana dopo, il suo ufficio viene incaricato di studiare un Piano Regolatore con delibera di Giunta n. 785 del 27.6.1916. Il Piano Regolatore delle zone a settentrione della città di Viareggio comprese fra la via Mazzini, la via Fratti, la via Marco Polo e la Strada Provinciale

In questo contesto demiurgo dell'idea di città, sia come interprete degli indirizzi amministrativi, sia come progettista e urbanista, appare l'ingegnere architetto Alfredo Belluomini a cui va attribuito, nei fatti, il disegno della città[141]. Egli è presente infatti con incarichi sia pubblici sia privati fin dai primissimi anni Venti e, come vedremo, giocherà insieme agli ingegneri comunali il ruolo di traghettatore da un progetto ad un altro.

Vi è inoltre una terza figura che partecipa con diversi ruoli alla configurazione dell'idea, l'ing. Luigi Leonzi: dapprima come Sindaco e Podestà, poi come professionista, contribuirà alla *costruzione* di Viareggio, laddove per costruzione si intende sia il dato materiale sia quello concettuale.

Questa stagione di Viareggio si svolge parallela a quanto avveniva in Italia, ossia alla progressiva importanza che l'architettura e l'urbanistica assumono nella edificazione dell'Italia fascista ma anche alla elaborazione delle leggi relative alla "industria del turismo", primo fra tutte il Regio Decreto n.765 del 15 aprile 1926[142].

Emiliana vedrà la luce solo il 18.2.1921 fra non poche difficoltà e nel frattempo era avvenuto in parte quanto paventato nella lettera del 1916. Nella relazione di accompagnamento Fantini scrive: "Fra tanti pareri e non lievi difficoltà l'ufficio ha fatto del suo meglio per tracciare un piano che disciplinasse la edificazione permettendo il tracciato di strade non interrotte e con larghezze sufficienti per una buona ventilazione e un buon soleggiamento, elementi questi più importanti del traffico che in tali strade non sarà certo molto intenso. Salvate quindi in prima linea le condizioni generali igieniche, soddisfatte in modo più che sufficiente le esigenze del traffico, rispettate pure in modo sufficiente l'estetica dell'assieme, sebbene non sino al punto che questo ufficio tecnico avrebbe desiderato, ritengo che sia necessario rendere al più presto esecutivo il piano studiato per impedire che la speculazione privata non deformi e non intralci con la fretta delle costruzioni quel meglio che nello studio del piano regolatore si è potuto ottenere. Ogni indugio può essere nocivo e creare difficoltà pratiche gravissime". CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1921.

[141] La prima delibera consiliare di incarico relativa ad A. Belluomini è la n.285 del 31.10.1921, l'ultimo incarico risale alla delibera n.636 del 20.9.1939; successivamente sarà fra i membro della Commissione per lo studio del Piano Regolatore del 1941. Per le note biografiche vedi § 6b.1.

[142] Per l'analisi sul ruolo di Viareggio nella genesi del Decreto e sulle ricadute delle norme ivi contenute in città si rimanda a A. Bongianni, *cit*., capitolo 2.

4. LA REALIZZAZIONE DELL'IDEA

La costruzione del centro balneare avviene seguendo più o meno istintivamente quanto era già avvenuto o era in corso in Italia e in Europa. Utilizziamo il termine "istintivamente" in quanto Viareggio, contrariamente a quanto accade per Milano Marittima, o per le più vicine Marina di Pisa e Tirrenia[143], non è frutto – se si eccettua l'acquisizione degli arenili – di un progetto stabilmente programmato ma di un susseguirsi di decisioni, talvolta modificate anche in corso d'opera, che non di rado intervengono su processi già in atto; si differenzia anche da realtà come Rimini, il cui sviluppo è da ascriversi quasi completamente all'intervento privato, per il forte controllo esercitato dalla Amministrazione comunale e l'ingente uso di finanziamenti pubblici.

E' altresì vero che quanto accade a Viareggio in qualche caso anticipa di alcuni anni quanto accadrà nel Paese – è il caso dell'idea del concorso per la sistemazione della spiaggia del 1924 che previene la grande stagione dei concorsi per i piani regolatori che si aprirà a partire dal 1926 – salvo poi proseguire su percorsi autonomi.

Si distingue anche, come vedremo, per le forme di dialogo sia fra pubblico e privato sia fra Enti che non sempre si muovono nella stessa direzione[144]. E' altresì vero che, per quanto piccola, Viareggio ha già una struttura e una organizzazione che di fatto saranno stravolte in nome dell'industria turistica, i cui benefici non saranno sempre percepiti immediatamente come tali.

La città che si costruisce è il risultato di una idea di centro turistico balneare voluto e finanziato dalla classe politica, mediato dalle istanze di una quota consistente di cittadinanza ostile ai cambiamenti per le ragioni che abbiamo già in parte evidenziato nel paragrafo 2e.

[143] Vedi Gemma Belli, *Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche*, 1900-1950, in Fabio Mangone, Gemma Belli, Maria Grazia Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia fra Otto e Novecento*, Angeli, Milano, 2015, pp.15-30; Valter Balducci, *Città nuove balneari in Italia*, in Ivi, pp. 31-50.

[144] Abbastanza clamorose in tal senso le vicende relative all'acquisto degli arenili e della Pineta di Levante, della edificazione della Casa Balilla, cui si rimanda ai paragrafi dedicati, che vedono il Comune, per diverse ragioni, in conflitto con lo Stato.

4.a Origini della zonizzazione

Viareggio si sviluppa lungo due assi direttrici: il Canale Burlamacca e la linea di costa a nord di esso, seguendo lo schema a griglia con strade parallele e perpendicolari al mare o al Burlamacca.

Il suo territorio edificato, che inizialmente è circoscritto all'interno di una sorta di quadrilatero sorto sulla riva settentrionale del Burlamacca, limitato ad ovest dal mare e ad est dal tracciato della ferrovia tirrenica, ora si espande, sia pure con ritmi diversi, principalmente sull'asse nord-sud e nell'arco di trent'anni triplica le aree edificate (Fig.C11). Nel periodo in esame un rilevante numero di edifici viene rimaneggiato, ingrandito o costruito ex novo, inoltre si procede ad una razionalizzazione della viabilità anche con la demolizione di edifici che impedivano il prolungamento di alcune strade[145].

Vi sono due grandi pinete, una a nord e una a sud, le cui aree saranno fortemente protette dagli assalti speculativi[146]. La Pineta di Ponente, a nord, si configura come parco cittadino, con una massiccia edificazione lungo il perimetro, quella di Levante, a sud, è invece una vera e propria macchia. Tutte e due sono attraversate da una grande viale sull'asse nord-sud.

Un'altra area verde all'interno della città è costituita dai Giardini D'Azeglio, collocati all'inizio dei Viali a Mare fra via Garibaldi e via Machiavelli, più volte fatta oggetto di ipotesi edificatorie verrà sempre strenuamente difesa e protetta dalle amministrazioni con la fattiva collaborazione della Reale Soprintendenza all'Arte Medievale e Moderna per la Toscana[147]. Vi sono altre piazze di notevoli dimensioni che rimarranno tali.

Il territorio edificato è prevalentemente compreso fra la ferrovia tirrenica e il mare fino alla fine degli anni Venti, quando viene progettato il primo Cavalcaferrovia a ridosso della Torre Matilde[148]. La sua realizzazione provoca la distruzione di un consistente numero di abitazioni, tutte o quasi abitate dai ceti popolari, che vengono ricostruite a est della ferrovia dando origine al

[145] Vedi il Cavalcavia § 4d.e, Villa Rigutti § 4f.2, via Paolo Savi § 4g.2

[146] Come vedremo la Soprintendenza avrà un ruolo determinante nella difesa delle pinete. I rischi paventati su una possibile edificazione, soprattutto nella Pineta di Ponente, avevano anche origine da tentazioni di imitare gli esempi giudicati positivi di Milano Marittima o della più vicina Roma Imperiale di Forte dei Marmi. Benché le due pinete siano una a Nord e una a Sud, sono definite Pineta di Ponente (a Nord) e di Levante (a Sud). Le ragioni di questa stranezza non sono chiare, forse risalgono ad una antica toponomastica di origine ligure.

[147] Da ora in poi Soprintendenza. In particolare nel primo dopoguerra si ipotizza di spostare ivi Politeama; più concrete furono le ipotesi del 1923 relative ad un grande edificio e porticati – vedi paragrafo successivo – e nel 1930 per l'edificazione della Casa Balilla, vedi § 4g.4.

[148] Vedi § 4d.2.

secondo quartiere periferico dopo la Darsena, il Varignano, anche se – merita sottolinearlo – la Darsena non viene mai considerata come periferia; contemporaneamente lungo la tortuosa via della Gronda nasce la periferia Nord-Est.

Fino alla fine dell'800 lo sviluppo, come detto, avviene quasi esclusivamente lungo il Burlamacca, sulla riva nord. La strada principale, dove sorgono gli edifici più importanti, civili e istituzionali, è via Regia, la strada più antica da cui deriva il nome della città e dove nasce il Carnevale nel 1873; lo spostamento della manifestazione sui Viali a Mare nel 1905 è emblematico del nuovo corso urbanistico e architettonico della città.

Nel 1902 con l'inaugurazione del primo tratto di quella che sarà conosciuta come Passeggiata prende definitivo avvio l'espansione sulla linea di costa, accanto agli stabilimenti balneari già esistenti cominciano ad organizzarsi strutture, prevalentemente lignee, che formano il primo nucleo del viale Regina Margherita; su quelli che diventeranno gli odierni Viali a Mare a partire dalla seconda metà dell'Ottocento erano sorti i primi alberghi e prestigiose ville private.

Nel 1901 viene tracciata a sud del Canale la via delle Darsene (poi titolata a Michele Coppino), tutt'oggi asse viario del quartiere a cui diede il nome. Prende quindi avvio, sia pure in dimensioni decisamente più modeste rispetto al centro nord, l'edificazione dell'altra Viareggio che pure già esiste da oltre mezzo secolo, quella dei costruttori navali, dei marinai, dei pescatori.

L'area sulla riva sud della Burlamacca viene considerata fin dagli inizi una sorta di area di servizio: quando Maria Luisa di Borbone delibera lo scavo della prima darsena (1819) appare naturale la sua collocazione davanti alla Torre Matilde lato sud; cui farà seguito la seconda darsena (1871) e le successive (1903 e 1938); analogamente appare naturale, nel 1861, costruire la Stazione a Sud e così sarà ancora nel 1920 quando si tratterà di individuare l'area per il Campo d'Aviazione e nel 1928 per gli impianti sportivi. Ed è in Darsena che sorge, non lontano dai cantieri, la prima grande fabbrica metalmeccanica[149]. E tuttavia ciò che veramente salva la Darsena dall'assalto speculativo che più volte viene progettato (e la rende a tutt'oggi in parte area selvaggia) sono due

[149] Vedi Emilio Pezzini, *Storia di uno stabilimento (Estensi. COMA. FERVET)*, in "Nuova Viareggio Ieri", 18/1990, pp.17-18; Id, *Storia di uno stabilimento (2) (Estensi. COMA. FERVET)*, in "Nuova Viareggio Ieri", 20/1991, pp.17-18.

cause alquanto estranee fra di loro: la Pineta di Levante è proprietà dei Borbone e tale rimane fino al 1926[150]; la spiaggia dal 1861 fino alla fine della seconda guerra mondiale è zona militare per le esercitazioni belliche del Balipedio "G. Ronca".

La successiva zonizzazione, che sarà poi definitivamente sancita dal Piano Regolatore del 1941, asseconda un processo in atto fin dalle origini decretato dall'esistenza di un Canale largo una dozzina di metri che separa due mondi e due modi di vivere e crea uno strano iato in un agglomerato urbano che è poco più di un villaggio. Tutti i successivi programmi di espansione si rivolgono infatti a nord, il vero e proprio "quartiere turistico" verrà ideato e – sia pure diversamente dai progetti – realizzato nell'estremo lembo settentrionale fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate[151]. Si configura così, nei fatti, una città divisa in tre aree: una industriale concentrata a sud con propaggini nella periferia orientale; una dedicata ai servizi e al commercio, al terziario, che occupa il vecchio centro cittadino; una per il turismo che occupa le zone centrosettentrionali. Quest'ultima è a sua volta suddivisa in due, alberghiera e residenziale, la Pineta di Ponente separa le due zone: quella verso mare con strutture alberghiere ed abitazioni quasi esclusivamente utilizzate da villeggianti; quella interna con ampie zone residenziali.

[150]Quando nel 1926 la Pineta diviene proprietà comunale viene istantaneamente progettato un grande campo da golf ma i membri del Circolo dei Forestieri, ideatori e finanziatori dell'idea, proprio quando stanno per procedere devono fuggire accusati di gioco clandestino, vedi A. Bongianni, *cit*.

[151] Il piano Brizzi, cui si è già accennato nel capitolo 3, viene illustrato nel § 4b.4.

4b. Le delibere e le azioni degli organismi di governo della città inerenti l'edilizia e l'urbanistica e più in generale orientanti l'idea di città

Attraverso la lettura cronologica delle delibere degli organismi che si avvicendano al governo di Viareggio è possibile delineare l'idea di città che si afferma, sia ideologicamente sia idealmente, e gli atti concreti tesi alla sua realizzazione.

Lo spoglio dei volumi dei protocolli dei verbali delle delibere di Consiglio comunale, di Giunta poi Podestà o Commissario Prefettizio, che abbiamo effettuato a partire dal 1918 fino al 1943[152], dà conto sia dei processi edificativi e organizzativi sia dell'evoluzione dei progetti per la città, del progressivo mutare dei costumi e delle esigenze, con decisioni rivolte a favorire in ogni modo lo sviluppo della città balneare in tutti i suoi aspetti.

Nell'assistere all'ammodernamento e miglioramento di un agglomerato urbano che deve dotarsi di tutto – dall'acquedotto alla pubblica illuminazione, dalle fognature alla sistemazione dei manti stradali, dagli edifici scolastici agli impianti sportivi ai luoghi ricreativi – ci rendiamo altresì conto di una progressiva volontà di controllo di tale sviluppo in ogni suo aspetto. Una evidenza fondamentale che emerge dalla lettura delle delibere è che la costruzione della Viareggio centro balneare, e per costruzione si intende sia l'aspetto fisico, tecnico, fatto di strutture e infrastrutture, sia quello propagandistico e di immagine, è un fatto eminentemente pubblico, realizzato attraverso incarichi e finanziamenti pubblici: la pubblica amministrazione pone sotto il suo controllo diretto ognuna di queste attività; fra gli intenti di questo controllo vi è quello dichiarato – anche se non sempre raggiunto – di fare prevalere l'interesse collettivo su quello privato[153].

Un secondo aspetto riguarda i rapporti della Amministrazione con gli altri Enti dello Stato, decisamente variegati, talvolta conflittuali: nelle scelte e nello

[152] Gli effetti della prima guerra mondiale quasi non si avvertono in Versilia che, anzi, sembra addirittura beneficiarne a scapito delle località adriatiche percepite come troppo vicine al fronte. La seconda guerra mondiale, a lungo "ignorata", piomba improvvisamente e in modo devastante dopo l'8 settembre del 1943 con la Linea Gotica.

[153] Un esempio illuminante il tal senso è il II articolo del *Capitolato per la concessione degli arenili* che ancora nel 1938 recitava: "Le concessioni non hanno per fine il personale vantaggio dei titolari, esse costituiscono il mezzo per aumentare, nell'interesse generale, l'attrazione del pubblico verso la spiaggia balneare. Per qualunque divergenza, il criterio decisivo dovrà desumersi dalla pubblica finalità delle concessioni". Delibera Commissario Prefettizio n. 446 del 10.8.1938. Abbiamo scelto questo come esempio perché, come si vedrà, il rapporto con la potente corporazione dei concessionari della Passeggiata è emblematico dei rapporti di forza fra interesse pubblico e privato.

sviluppo se da un lato ci si avvale anche di contribuiti statali, dall'altro si tende a marcare una sorta di autarchia nell'autarchia.

Un terzo aspetto che merita attenzione è la natura polemica della cittadinanza (locale o forestiera che sia), gli amministratori devono spesso confrontarsi con istanze, proteste, forme di resistenza, proposte alternative.

Infine, se non fosse per alcuni "dettagli" che emergono principalmente nell'ambito delle licenze edilizie di cui parleremo nel paragrafo dedicato, poco o niente traspare di quanto sta accadendo a livello nazionale e internazionale, ci riferiamo ai conflitti in corso, agli embargo e infine alla seconda guerra mondiale[154]. L'avvento del Fascismo si percepisce, oltre che naturalmente nell'abolizione della Giunta e del Consiglio, nel mutamento del linguaggio ma non nella valutazione dei progetti e della loro attuazione, mentre permane costante la preoccupazione di dare lavoro ai disoccupati o comunque a tutti coloro che per diverse ragioni si trovano in difficoltà: una sorta di *new deal ante litteram* accompagna numerose delibere dedicate all'approvazione di lavori pubblici che pongono fra le varie motivazioni, quando non in premessa, anche lo scopo sociale del lavoro.

4b.1 Intenti. Orientamenti. Organizzazione

Una analisi sullo "stato dell'arte" della città nel 1923 ci viene fornita da Roberto Cassano, Prefetto del Regno a Riposo, che ricopre l'incarico di Commissario Prefettizio nel breve lasso di tempo fra la caduta del'ultimo Consiglio comunale democratico e l'insediamento del primo Consiglio fascista. Il 1 luglio, ai consiglieri appena insediati, legge e consegna una lunga e dettagliata relazione relativa allo stato del Comune in tutti i suoi aspetti[155].

La prima osservazione riguarda il grave deficit di bilancio, che definisce "debito fluttuante", derivato principalmente dagli investimenti effettuati nel 1921 e nel 1922 per la sistemazione di alcune zone della città: il prolungamento e sistemazione dei Viali a Mare con relative fognature, il "riparamento" della pineta e la costruzioni di giardini[156]. I progetti in corso di attuazione sono

[154] A partire dalla metà degli anni Trenta vi saranno precise disposizioni relativamente all'uso dei materiali autarchici, alla necessità di dotare le nuove case di rifugi antiaerei, infine l'abbattimento di tutte le recinzioni in ferro nel 1941. Vedi § 4c.

[155] CDS, Cartolare Bergamini, Fascicolo Relazioni.

[156] In bilancio risulta anche la sistemazione di via Vespucci e di via Paolina e relativa sistemazione delle fognature.

l'edificazione del Palazzo degli Studi, la sistemazione dei marciapiedi della Città Vecchia, lo spostamento del Mercato; inoltre si fa cenno al ponte sulla Fossa dell'Abate e alla partecipazione della città al prolungamento del Viale a Mare fino a Massa.

Fra le urgenze indica la necessità di progettare un nuovo acquedotto poiché l'attuale, appena bastante per la popolazione stanziale, diventa insufficiente durante la stagione estiva, e di una efficiente fognatura cittadina[157]; interessante inoltre il consiglio relativo alla costruzione di celle zimotermiche per il riciclaggio della "spazzatura".

Riguardo agli arenili e alle Pineta di Levante rinnova l'auspicio di una pronta risoluzione che li renda nella piena disponibilità della città, augurandosi che si risolva la situazione delle costruzioni sugli arenili che, fino ad ora fuori controllo, "non ha impedito notevoli sconci".

"Le belle pinete della città che sono il superbo coronamento di Viareggio quale stazione balneare, dovranno avere tutte le cure del Comune" soprattutto quella di Ponente che, ormai sempre più circondata da edifici, rischia un progressivo depauperamento, suggerisce che sia adibita a parco; altrettante cure infine sono da dedicare ai giardini pubblici, in ogni stagione, che si estendono fino a via Marco Polo, di cui constata l' "aspetto sconfortante".

Il 9 novembre 1923 ha luogo una discussione in Consiglio comunale il cui svolgimento e i cui esiti, nel merito e nel metodo, si rivelano fondamentali per il successivo sviluppo della città.

La Giunta propone al Consiglio di alienare a scopo edificativo un tratto dei Giardini D'Azeglio[158]. Tale piazza, cuore verde del centro cittadino prospiciente la Passeggiata, era considerata *intangibile*, il fatto stesso che si decida di affrontare la questione indica che la città è in una situazione economica davvero seria. Oggetto della proposta la costruzione di un edificio a tre piani con quattro torrette ai lati, corredato da portici, disegnato da Raffaello Brizzi in stile Liberty, finanziato da un solido e serio gruppo economico, sostenuto in Giunta e in Consiglio dall'influente e potente imprenditore Augusto Garré (Fig.30).

[157] Si fa presente che qui e successivamente, ogni qual volta si parla di fognature ci si riferisce esclusivamente a quelle per le acque bianche.

[158] L'area compresa fra le vie Garibaldi-Foscolo-Cavallotti-Manin, circa un quarto dell'intera piazza. Tutte le citazioni che seguono sono tratte dal verbale del Consiglio comunale del 9.11.1923, n.148.

Il Sindaco, prima di presentare la proposta, riassume ai consiglieri la situazione finanziaria del Comune, ricorda che l'acquisto degli arenili e della Pineta di Levante hanno priorità assoluta e che quindi è non è possibile progettare investimenti per opere pubbliche, dice:

> "La necessità nella quale ci troviamo di avere a disposizione i mezzi per l'acquisto degli arenili e della Pineta di Levante deve renderci cauti nell'impegnare per altri scopi le somme che potranno ottenersi con ricorso al credito, riflettendo anche che diverso è acquistare beni patrimoniali, suscettibili di sfruttamento e di utilizzazione diverse, dall'impiegare invece cospicue somme in lavori pubblici che, se anche desiderabili, non producono reddito alcuno, ma creano anzi al Comune l'onere della manutenzione".

Se tuttavia si ritiene che vi siano opere pubbliche necessarie e urgenti, improcrastinabili

> "la Giunta si è andata formando la convinzione, attraverso ponderati e coscienziosi studii, che bisogna fare molto assegnamento sulle trasformazioni patrimoniali superando qualsiasi ripugnanza che non abbia serie radici in ragioni forti di decoro e di tradizione cittadina".

Si ricorda la necessità di dotare la città di un edificio scolastico, il Palazzo degli Studi già in fase di progettazione, urgentissimo data la grave insufficienza e inadeguatezza degli spazi attualmente a disposizione; precedentemente si era evocata l'esigenza di "un ragguardevole numero di opere pubbliche o almeno di quelle a cui ciascuno è personalmente più favorevole".

Appare chiaro che Sindaco e Giunta sono favorevoli all'operazione tanto che la trattativa con i privati è stata avviata; manca solo, per la definizione, il parere favorevole del Consiglio a cui si propone "l'alienazione del tratto sud est dei Giardini d'Azeglio" auspicando che "decida in merito in quel senso che sarà ritenuto più rispondente agli interessi del paese".

Garré, nel suo ruolo di Assessore ai Lavori, interviene per chiedere di sospendere il progetto presentato ma solo per rilanciarne uno più vasto che prevede l'estensione del porticato ai tre lati della piazza, escluso quello adiacente alla Passeggiata:

> "Riflettendo sull'opportunità di dare a Viareggio una passeggiata invernale coperta elegante e specialmente preferibile e ricercata nei tempi piovosi e freddi […] [si] ritiene che una serie di portici spaziosi eleganti e costruiti su progetto scelto per concorso […] col prospetto di tutti e tre i lati, obbligando gli acquirenti ad edificare secondo il piano e le norme del progetto prescelto e premiato, sarebbe di vantaggio e decoro per la città. Si obietterà che altrove

si demolisce i fabbricati per creare le piazze e che i giardini sono una bellezza e potranno essere soggetti al vincolo artistico del paesaggio. Ma Viareggio è ricco di piazze vaste e di panorami incantevoli e deve pensare, pur mantenendo le sue migliori bellezze naturali, alla costruzione di opere che richiamino il forestiero non soltanto nella stagione estiva, sfruttabile ogni anno per un periodo sempre più breve, ma possibilmente anche nelle altre stagioni. Insomma se si vuole che Viareggio divenga, oltre che stazione balneare estiva di rinomanza mondiale, anche città apprezzata e ricercata nei mesi invernali [è necessario] che abbia tutte quelle opere e istituzioni che non debbono mancare ad una città progredita e civile…"

prosegue illustrando dettagliatamente le ipotesi di alienazione dell'area e di ricavo invitando a deliberare in tal senso.

Dopo di lui parla il Consigliere Vannini esordendo così:

"Con profonda amarezza, giacché io avrei voluto accompagnare ogni atto dell'Amministrazione fascista con il mio plauso incondizionato e con la più aperta approvazione, con profonda amarezza, ripeto, debbo chiamarmi recisamente contrario a questa alienazione di terreno. E sono certo di non errare affermando di avere, in questo dissenso, il pieno consenso di gran parte della popolazione viareggina. Noi tutti sappiamo con quanto orgoglio i viareggini accompagnano queste fertile vegetazione nostra, e quanto amore essi tengano per le piante della pineta e dei giardini. Ora irridere a questa passione, e non tener conto alcuno dei noti sentimenti della popolazione (senza che ciò sia richiesto da un vero e precipuo interesse cittadino) mi sembra sia commettere un gravissimo errore. Io comprendo infatti la grandezza, in taluni casi, della impopolarità; e comprendo quindi come sia saggia opera amministrativa opporsi a quanto viene richiesto anche dalla grande maggioranza dei cittadini, quando una ragione superiore lo consigli: e la mia approvazione per l'alienazione della linea di pineta oltre il Marco Polo[159], ne è una prova evidente. Ma nel caso sottoposto non concorrono così impellenti ragioni. Qui si vorrebbe alienare un magnifico terreno arborato su una zona centralissima per ivi erigere fabbricati con annessi sottoportici. E si pensa con incommensurabile errore che lucenti vetrine e annessi sottoportici potessero degnamente tener luogo delle piante semisecolari ora esistenti. E non si comprende che con una simile trasformazione si verrebbe a snaturare il carattere della nostra Viareggio: non si comprende che si verrebbe così a distruggere quello che forma la invidia perenne delle altre città: non si comprende che il forestiero, non negozi sontuosi e ricche vetrine (che sempre ha sotto gli occhi nelle città donde proviene) ma questa rara esuberanza di verde e di piante reclama e desidera nel recarsi fra noi. In una sola ipotesi avrei compreso la proposta della giunta che attende la nostra approvazione: che il Comune si trovasse in una così difficile situazione finanziaria da doversi richiedere un sacrificio tanto grande. Anche in questo caso dovrei opporre la inadeguatezza del prezzo base stabilito il quale, per quanto aumentato, darebbe sempre la certezza di un grasso affare per il

[159] Se ne era già parlato il 27.10.22 (delibera consiliare n.195) in merito alla necessità di reperire i fondi per il nuovo mercato poi, come vedremo, nel 1924 si comincia a fare pressione sulla Soprintendenza per ottenere un parziale svincolo; un primo cedimento della Soprintendenza si avrà relativamente ai primi lotti del Quartiere Littorio autorizzati nel 1926 e poi con il progetto Brizzi del 1935. La questione viene affrontata più oltre in questo paragrafo e nei § 4b.4 e 4e, in particolare 4e.5.

futuro acquirente […]. Ma ripeto, noi, fortunatamente, non ci troviamo in condizioni finanziarie così sinistre".

invita quindi l'Amministrazione a

"superare con ogni mezzo gli ostacoli che si frappongono ad arte per l'alienazione della striscia di pineta oltre il Marco Polo, ma non tolga a Viareggio una parte delle sue gemme, per le quali solo per le quali, essa è così meritatamente apprezzata e richiama in così grande numero di forestieri, che non cercano, ripeto, recandosi fra noi, né i palazzi, né i negozi né vetrine, né i sottoportici per discutere nell'inverno come solevano i filosofi di Atene, ma bensì il mare, la pineta e giardini".

Il risultato della votazione è di 15 a 9 contro l'edificazione. E' un risultato molto importante che non solo mette in salvo il grande giardino cittadino ma pone anche in minoranza una certa idea di uso intensivo del territorio.

I problemi principali che la nuova Amministrazione si trova ad affrontare con urgenza sono l'acquisto degli arenili, il rientro in possesso della Pineta di Levante e, contemporaneamente, la difesa della sede della Reale Capitaneria di Porto scongiurando il rischio di divenire una dipendenza di Livorno che nel 1924 appare quanto mai concreto[160]. Il fatto che Viareggio non intenda cedere sulla questione del porto, che all'atto pratico implicherà investire fondi per risolvere l'insufficienza cronica del porto canale per evitare che i bastimenti – anche di stazza limitata – vadano in altri porti sia per lo scarico sia per le riparazioni "con evidente danno e discredito per la città"[161], significa che l'Amministrazione, contrariamente a quanto potrebbe apparire dagli atti in massima parte dedicati all'industria turistica, non ha assolutamente intenzione di costruire una città monofunzionale né di rinunciare allo sviluppo dell'industria cantieristica.

Quale sintesi di queste intenzioni la dichiarazione del Sindaco Luigi Leonzi, pronunciata nella seduta del consiglio comunale del 14 giugno 1924 che propone "l'istituzione dell'assessorato al forestiero per coordinare l'azione di propaganda e di elevazione della città come stazione climatica e balneare" e

[160] La concretezza del rischio lo dimostra il fatto che l'argomento è discusso in diverse sedute del Consiglio comunale. In particolare nella seduta del 29.3.1924 viene approvato un o.d.g. contro la decisione del Governo di declassare Viareggio con richiesta di sospensione del decreto portando argomentazioni relative alla cantieristica. A sostegno si richiamano le realtà di Rimini e Chioggia alle quali è stato concesso il mantenimento dell'autonomia.

[161] Verbale seduta Consiglio comunale del 4.2.1924.

promette che Viareggio "propugnerà con ogni mezzo dal Patrio Governo la conservazione della Capitaneria di Porto […] la continuazione dei lavori del porto con lo speciale riguardo alla conservazione e integrità della spiaggia"[162].

4b.1.1 La Stazione di Cura

Fra gli strumenti di cui si dota Viareggio per la realizzazione del suo programma vi è l'inserimento della città nella sua interezza fra i comuni stazioni di cura, ciò le permetterà di usufruire dei benefici previsti dal R.D. n.765 del 15 aprile 1926 fra cui l'utilizzo della tassa di soggiorno per finanziare opere di abbellimento e infrastrutture per l' "industria del forestiero".
Il 30 dicembre 1923 (delibera di Giunta n.1598) aderisce alla Associazione dei Comuni delle Stazioni di Cura italiane e il 6 novembre 1926 (delibera consiliare n.151) formalizza la domanda di riconoscimento del territorio comunale come stazione di cura[163]; questa delibera contiene una interessante descrizione della città e dei servizi offerti:

> "[…] Rilevato che Viareggio da un secolo a questa parte si è venuta affermando stazione di cura balneare fino ad essere considerata, come effettivamente è, la prima stazione balneare di Italia ed una fra le primissime stazioni balneari del mondo;
> Rilevato che a ciò hanno potentemente contribuito la invidiabile ubicazione del territorio comunale, adagiantesi fra le più incantevole e morbida spiaggia tirrena e fra verdeggiante e ubertosa vegetazione di pini, con a tergo il pittoresco baluardo delle colline cui sovrastano superbe le Alpi Apuane biancheggianti di marmo;
> Rilevato inoltre che presentemente Viareggio è dotato di oltre 120 stabilimenti di cura marina, di un centinaio di alberghi e pensioni, fra i quali sono da segnalarsi per la mole di costruzione, per modernità di impianti igienici e per ogni altro conforto suggerito dalle più raffinate esigenze e comodità di soggiorno, il Grand Hotel Royal, l'Hotel Mediterranée, l'Excelsior, l'Hotel Imperial, l'Astor;
> Constatato che in Viareggio convergono per la cura marina numerosissime colonie di fanciulli inviati da opere di beneficenza e di assistenza pubblica delle principali città toscane, alcune delle quali posseggono in luogo grandiosi ed importanti stabilimenti di ricovero e di terapia fisica come ad esempio l'Ospizio Marino di Firenze e l'Ospizio Marino di Lucca;

[162] Il successivo accentramento del potere in mano al Podestà non darà seguito all'istituzione dell'assessorato al forestiero, vedi P. Fornaciari, *Assessorato ai forestieri che disgrazia!* in "Nuova Viareggio Ieri", 18/1990, p.19.
[163] Leonzi, particolarmente sensibile e interessato alla questione, segue in prima persona i vari passaggi. Con delibera di Giunta n.1129 del 27.7.1924 Viareggio si iscrive alla Associazione dei Comuni Stazioni di Cura italiani; con delibera consiliare n.3 del 7.1.1927 avviene l'adesione al Consorzio Nazionale di Cura e Soggiorno; l'8.8.1928 si ufficializza la nascita dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo. Il Comune diverrà ufficialmente riconosciuto Stazione di Cura e Soggiorno con decreto ministeriale del 23 marzo 1935. Per l'intera vicenda si rimanda ad A. Bongianni, *cit.*

> Constatato altresì che a rendere dilettevole e gradito il soggiorno della colonia forestiera esistono in Viareggio tre teatri e altrettanti cinematografi condotti con criterio artistico e con decoro, mentre particolarmente al Kursaal, ma anche in altri stabilimenti balneari e pubblici esercizi, vengono offerti svaghi e trattenimenti di ogni genere allietati da scelte e bene organizzate orchestre;
> Stabilito, a conferma della grande importanza di Viareggio come stazione balneare e climatica che, secondo accertamenti sommari fatti, il numero dei soggiornanti rilevanti per il pagamento della tassa di soggiorno si è aggirato nell'ultimo periodo intorno alla cospicua cifra di 60.000, senza tener conto delle dimore occasionali e festive in circostanza delle quali il numero dei soggiornanti è salito alla più elevata e cifra di oltre 100.000 forestieri tutti ospitati senza disagio per la vasta disponibilità di ville, quartieri e case di abitazioni private;
> Stabilito inoltre che all'infuori del periodo delle bagnature soggiorna a Viareggio, per la mitezza del clima e per la salubrità dell'aria, una colonia prevalentemente straniera di largo reddito, di circa 3000 persone, che si accresce di parecchie decine di migliaia in periodo carnevalesco, attratta da grandiosi e geniali festeggiamenti ormai di rinomanza nazionale;
> Stabilito infine che i proventi annui della tassa di soggiorno superino le 600.000 L. con tendenza costante aumento;
> Ritenuto che sebbene non possa sorgere il dubbio che l'intero territorio comunale, con la borgata di Torre del Lago, sia indifferentemente prescelto per il soggiorno della colonia forestiera[...]".

Si richiede che l'intero territorio del Comune di Viareggio venga riconosciuto come Stazione di Cura e si richiede la costituzione dell'Azienda Autonoma per l'amministrazione.

Se da un lato vi è tutto l'interesse che Viareggio entri a far parte delle stazioni di cura per poter usufruire dei benefici ad esse dedicati, dall'altra si agisce affinché la città non venga percepita come tale: il riferimento in delibera agli Ospizi marini di Firenze e Lucca è palesemente strumentale in quanto fin dal 1916 il Comune sta mettendo in atto una serie di provvedimenti che porteranno dapprima allo spostamento poi alla definitiva espulsione (è il caso di dire) dell'Istituto e dei suoi ospiti[164]; inoltre il Consiglio comunale nella seduta del 26 marzo 1924 aveva approvato un ordine del giorno esprimendo "energico parere contrario" all'apertura a Viareggio di una casa di cura per malattie infettive "poiché sarebbe dannosissimo per la sorgente industria turistico-balneare". Contestualmente però si agisce affinché Viareggio ospiti a più riprese congressi e convegni sui benefici dell'elioterapia e talassoterapia, nonché divenga sede degli studi in merito[165].

[164] Per l'intera vicenda si rimanda al § 4.e, in particolare 4e.2.
[165] Si ricordano in particolare nel 1925 il Congresso di Idrologia e Climatologia ("L'Intrepido", 17.6); nel 1928 Congresso Medico ("Il Popolo Toscano", settembre); nel 1932 il XX Congresso

4b.1.2 Il Casinò

La situazione debitoria del Comune nel 1923 è, come abbiamo visto, piuttosto grave, in attesa che vada a buon fine la legge e i riconoscimenti relativi alle stazioni di cura – che comunque non risolveranno per intero il problema – era necessario agire su altri versanti. Il 17 maggio 1924 con delibera consiliare n.44 viene richiesta la concessione di una casa da gioco. Anche questa delibera "Sulla convenienza e opportunità di aprire localmente una casa da gioco in relazione agli interessi della città, quale stazione climatica e balneare, ed alle esigenze di un suo ulteriore sviluppo" contiene interessanti considerazioni sulla città che meritano essere lette:

> "Rilevato che Viareggio risponde alle caratteristiche indicate dal provvedimento che autorizza l'apertura di case da gioco fra cui 'raggiunge da anni il grado di stazione balneare e climatica di fama mondiale e incontrastata superiorità';
> Che non sia lontanamente adombrabile il dubbio sulla convenienza e opportunità della istituzione in luogo di una casa da gioco in rapporto al futuro sviluppo della città ed alle imponenti particolari esigenze che le derivano dal continuo ed ogni or crescente favore dei forestieri specialmente di nazionalità estera;
> È infatti da non dimenticare che se per il costante sforzo della popolazione, efficacemente sorretto ed integrato in ogni tempo e con enormi sacrifici finanziari dalla potestà comunale, si è creato nella parte occidentale della città, tra la marina e meravigliosa pineta, una vasta propaggine di quartieri signorili e di grandiosi alberghi muniti di tutto il comfort moderno, nei quali trova larga ospitalità e lieto soggiorno una moltitudine di facoltosi provenienti da ogni dove che predilige Viareggio a qualsiasi altra località italiana e straniera, ciò ha anche costituito e costituisce tuttavia l'impegno e il dovere di conservare e aumentare il favore del forestiero col rendere la città più meritevole e degna;
> Non c'è chi non veda che se alle varie possibilità di svago già offerte alla colonia forestiera nei diversi locali di spettacoli pubblici, nei circoli e casini privati e con la stessa incomparabile giocondità della vita sul mare, si aggiunge domani l'apertura di una casa da gioco, andrebbe Viareggio nel giro di pochi anni a raggiungere quel rango di perfezione che potrebbe farla la rivale vittoriosa delle più celebrate stazioni climatiche e balneari dell'estero".

La ragione della richiesta è chiara: il Casinò porterebbe turismo fuori stagione ma soprattutto contribuirebbe in modo sostanzioso al reperimento dei fondi per le tante opere pubbliche e di abbellimento necessarie allo sviluppo della città, al suo "incremento culturale e civile", senza gravare oltre con tasse sui cittadini.

Nazionale di Talassoterapia e della Società di Idrologia, Climatologia e terapia fisica ("Il Popolo Toscano", 25.5); nel 1940 il Congresso talassologico nazionale ("La Nazione", 12-13.5). In argomento si vedano anche le note 377 e 378.

4b.1.3 Le alienazioni

La necessità di reperire fondi, se da un lato non basta a convincere gli amministratori a violare spazi come i Giardini D'Azeglio, è certamente la ragione che spinge il Comune a favorire l'alienazione di parte del patrimonio comunale, in questa ottica sono da leggersi le pressioni che si rinnovano sulla Soprintendenza, a partire dal 1924, affinché consenta l' edificabilità di "una striscia" della Pineta di Ponente[166]. L'Amministrazione aveva dato incarico ad una speciale Commissione di verificare "la possibilità ed opportunità di destinare alla espansione edilizia della città il margine di mare della pineta comunale tra via Catalani e la Fossa dell'Abate" e verificare quindi se si poteva insistere per ottenere deroga alle limitazioni della Soprintendenza che aveva indicato tutta la Pineta di interesse pubblico e intangibile[167]. Si chiede che la Soprintendenza riconsideri il vincolo per "non potersi in concreto impedire l'affermazione dei diritti irresistibili della espansione della città di Viareggio secondo le sue imperiose ragioni di moderno e prosperoso centro urbano". In effetti, un poco alla volta, i terreni saranno svincolati, a partire dai primi lotti del 1926 che formano il primo nucleo del Quartiere Littorio fino alla totale disponibilità per il quartiere "Città Giardino" di Brizzi disegnato nel 1935[168].

Nel 1927 inoltre si avrà il primo benestare anche per la edificazione di una striscia della Pineta di Levante, la futura via Virgilio, che viene divisa in quarantatre lotti[169], nulla osta vincolato al mantenimento di un'area di pineta di 50 metri sia sulla sinistra sia sulla destra dell'area lottizzata. Alla fine degli anni Venti ha inizio anche la lottizzazione dell'Ex Campo d'Aviazione, benché a ridosso della Pineta di Levante non desta allarmi in quanto riguarda una zona già "asfaltata", ex sede appunto delle piste di atterraggio[170].

Fra la seconda metà degli anni Venti e i primissimi anni Trenta hanno luogo le maggiori operazioni di compravendita di terreni in cui l'Amministrazione comunale si muove contemporaneamente sia come acquirente sia come venditore (Fig.P38). La prima grande lottizzazione che aveva impresso sviluppo alla città e determinato l'avanzamento verso nord era avvenuta nel 1914

[166] Delibera di Giunta n. 570 del 18.4.1924. Per l'intera vicenda si rimanda al § 4e.5.
[167] In riferimento alla legge 2.6.1922 n.788 e successiva notificazione del 18.11.1922 n. 3430.
[168] Vedi § 4b.4, il già indicato 4e.5, inoltre per la genesi il § 4d.1.
[169] Delibera consiliare 4.6.1927, n.49.
[170] Per la trattazione si rinvia al § 4g.3.

relativamente all'area cosiddetta "dei funai"[171], da quel momento si era messo in moto un processo che, pur alternando periodi di maggiore o minore espansione, si rivelerà inarrestabile (Fig.P39).

In ambito privato, accanto ad un diffusa attività individuale, si hanno alcune consistenti lottizzazioni di vaste proprietà che avvengono a cavallo fra gli anni Venti e Trenta, incoraggiate e favorite dal Comune.

- L'area della Villa Rigutti che ridisegna il centro cittadino consentendo l'apertura/ricongiungimento di tre strade. Ipotizzata dai proprietari fin dal 1919 si concretizza solo a partire dal 1928[172](Fig.P43-P44).
- Il rapido sviluppo di alcune aree collocate a nord su grandi appezzamenti appartenenti a tre grandi proprietari, che evidenziano istruttive dinamiche sulla trattativa pubblico-privato. Di particolare interesse la vicenda che riguarda i terreni del Marchese Bottini per le questioni relative all'acquisizione degli arenili, che include anche la donazione di una parte di essi al Comune e ridefinisce un'area a nord-est della Pineta di Ponente[173].

Accanto alle compravendite vi sono le lunghe e talvolta estenuanti trattative relative agli espropri di abitazioni e terreni che si rendono necessari per una migliore organizzazione della Darsena, per la costruzione del Cavalcaferrovia e per la Stazione Nuova [174].

Fra le conseguenze del progressivo affermarsi della Viareggio balneare vi è l'espulsione dal centro delle classi meno abbienti e un crescente aumento dei costi sia degli affitti sia delle case. La calmierazione degli affitti ma ancor più la necessità di provvedere all'edificazione di alloggi popolari sono argomenti all'ordine del giorno degli amministratori a partire dal 1924 quando la Giunta, preso atto della crisi delle abitazioni popolari, chiede al Consiglio comunale di essere autorizzata a promuovere iniziative che facilitino l'azione di Enti o privati che vogliano costruire case popolari con concessioni gratuite di terreni, sgravi fiscali sui materiali costruttivi[175]. Il Consiglio del 31 marzo 1924 (n.464) autorizza il Sindaco a raccogliere statuti, progetti, piani finanziari afferenti la costruzione e amministrazione di case popolari con la raccomandazione ad

[171] Oggi area centralissima nelle vicinanze di piazza Mazzini, al cui centro si trova piazza Piave, all'epoca era un grande piazzale periferico dove si facevano le funi, vedi § 4f.
[172] La lottizzazione e le sue conseguenze nel tessuto urbano cittadino sono analizzate nel § 4f.2.
[173] Vedi § 4b.4 e 4f.
[174] Vedi § 4d.2, 4f.1, 4g.2.
[175] Delibera n.396 del 21.3.1924.

attivarsi per evitare azioni speculative. Gli interventi pubblici in merito si susseguiranno fino al 1942, principalmente con la cessione gratuita di terreni[176].
Nel contesto delle relazioni fra interessi pubblici e privati sono da mettere in luce interessanti rapporti intrattenuti dalle amministrazioni con i proprietari di strutture ricettive al fine di attivare proficue collaborazioni per l'abbellimento di piazze e arenili, in particolare con i proprietari dei due grandi alberghi più importanti della città: il Select/Principe di Piemonte e il Royal[177].
Le tabelle e i criteri di aggiornamento periodico della tassa di soggiorno sono prezioso viatico per comprendere il mutare del valore delle zone e degli edifici, delle strutture ricettive, non solo ma ci offrono anche una sorta di zonizzazione dei differenti bacini di turisti cui la città si rivolge e le politiche di agevolazione intraprese per prolungare le stagioni turistiche e favorire il turismo invernale. Fin dall'inizio la città viene suddivisa in quattro zone: 1. i Viali a Mare e le traverse fra questi e la via Foscolo/Buonarroti; 2. l'area fra via Mazzini e via Marco Polo, via Foscolo/Buonarroti e via Fratti; 3. la Città Vecchia e la Darsena; 4. la periferia[178](Fig.C13). Dal 1920 al 1938, arco di tempo in cui

[176] Nel 1925 (delibera Giunta, n.1351 del 17.9) si conferma l'impegno del Comune a concedere terreni gratuiti per la costruzione di case popolari a cooperative nate a tal scopo e nel 1926 il Consiglio comunale (n.68 del 27.4.) autorizza la Giunta a trattare per l'acquisto di terreni per l'edificazione case popolari. L'Amministrazione torna ad attivarsi nel 1939 (n.642 del 20.9.) con l'acquisto di terreni per la costruzione di case popolari e nel 1940 (n.157 del 25.3) con cessione gratuita di terreno all'Istituto Fascista Autonomo per costruzione case popolari in un'area a sud della via di Lucca; una ulteriore cessione al medesimo Istituto e nella medesima zona si avrà ancora nel 1941 (n.56 del 29.1).

[177] Vedi § 4e.1. Era già accaduto anche con Pietro Feroci, proprietario dell'Hotel Regina che nel maggio del 1923 aveva fornito le mattonelle per i marciapiedi dell'intero perimetro dell'albergo. CDS, Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. G , Fascicolo Garibaldi.

[178] Relativamente alla tassa di soggiorno ci limitiamo qui a dare la suddivisione della città, secondo quanto interessa al nostro studio, sorvolando sulle normative relative alle categorie delle strutture ricettive e a tutte le altre regolamentazioni. Nel periodo mutano nome due strade: si legga dunque via della Costa = via IV Novembre; via di Mezzo = via Veneto. Nella delibera di Giunta n.377 del 28.5.1920 si stabilisce che la città agli effetti della tassa di soggiorno è suddivisa nelle seguenti quattro zone: Prima Zona, comprendente e tutto lo sviluppo delle vie Manin-Carducci e Foscolo inclusa con i suoi prolungamenti e relative traverse; Seconda Zona, comprendente il tratto interposto fra via Ugo Foscolo e via Sant'Andrea compresa; Terza Zona, comprendente il tratto interposto tra via Sant'Andrea e via Fratti compresa nonché le strade risalenti oltre il piazzale dei funai e le darsene fino all'altezza di via Indipendenza; Quarta Zona, comprendente tutte le altre località non menzionate e le frazioni. La delibera di Giunta n.1517 del 23.12.1921 stabilisce la tassa a partire dal 1922 e nei fatti non muta la divisione fatta nel 1920, ma la esplicita in modo più dettagliato: Prima Zona, comprendente e tutto lo sviluppo dei viali Margherita, Marconi, Manin, Carducci, Foscolo, Buonarroti, con i suoi loro prolungamenti e relative traverse comprese quelle tra via Foscolo-Buonarroti e via della Costa nonché le eventuali abitazioni lungo l'arenile marittimo; Seconda Zona, comprendente lo sviluppo delle vie della Costa, Paolina, Capponi, S. Andrea, Battisti e le relative traverse comprese quelle fra via Battisti e via Fratti; lo sviluppo delle vie Mazzini, XX Settembre, Leonardo, Vespucci da via della Costa a via Fratti; via Fratti da via Mazzini a via Marco Polo col prolungamento sino ad oltre i campi Stringari; la Darsena fra il mare e la via Oberdan inclusa con le traverse comprese fra esse e il viale Savoia escluso; Terza Zona,comprendente via Fratti fra il

abbiamo reperito delibere inerenti la tassa e le zone non vi sono mutamenti sostanziali: vi è un aumento del numero e della lunghezza delle strade dovuto all'ampliamento della città e quindi uno spostamento dei confini esterni delle varie zone.

Il grave problema delle casse comunali riemergerà drammaticamente nel 1936 quando Viareggio si trova ad un passo dal fallimento; in questo contesto è interessante ai nostri fini rilevare le motivazioni che rendono certa l'Amministrazione locale che lo Stato accorrerà in suo aiuto in quanto lo Stato

---

Burlamacca e via Mazzini esclusa; via di Mezzo e relative traverse fino a via Pucci esclusa, via Guidicciona inclusa, via S. Antonio esclusa, Piazza del Mercato inclusa, esclusa via della Foce e Lungo Canale Ovest; la Darsena fra viale Savoia incluso e via Indipendenza e relative traverse fino a S. Giusto esclusa; le strade risalenti la via Fratti e il suo prolungamento per tutto il tratto prospiciente la pineta e le sue traverse; le case e le camere ammobiliate di Torre del Lago lungo il viale Margherita dalla ferrovia al mare. Quarta Zona,comprendente tutte le altre località non menzionate e le frazioni. La delibera di Giunta n.561 del 24.04.1925 introduce la Zona di Lusso che nei fatti serve a suddividere in due la precedente Prima Zona come segue: Zona di lusso: comprendente e tutto lo sviluppo dei viali Marconi, Carducci, Buonarroti, e traverse, i prolungamenti dei medesimi fino alla Fossa dell'Abate e le abitazioni lungo l'arenile marittimo da via XX Settembre alla Fossa dell'Abate; Prima zona: comprende tutto lo sviluppo dei viali Margherita, Manin, Foscolo e relative traverse comprese quelle tra via Foscolo-Buonarroti e via IV Novembre nonché le eventuali abitazioni lungo l'arenile marittimo dal Canale Burlamacca a via XX Settembre. Declassa la Darsena, prima divisa fra la seconda e la terza zona, in terza e quarta zona. Tutto il resto rimane pressoché immutato. Con la delibera di Giunta n.582 del 12.05.1926 la classificazione diventa annuale, i cambiamenti riguardano le categorie alberghiere mentre rimane immutata la classificazione delle zone cittadine. Con la delibera consiliare podestarile del 30.12.1931 scompare la categoria di lusso e il territorio comunale è così suddiviso: Prima Zona: comprendente e tutto lo sviluppo dei viali Marconi, Carducci, Buonarroti, Margherita, Manin e traverse fino a via IV Novembre esclusa, e le abitazioni lungo l'arenile marittimo fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate; Seconda Zona: comprende tutto lo sviluppo delle vie IV Novembre, Paolina, Capponi, S. Andrea, Battisti e le relative traverse comprese quelle fra Battisti e Fratti; Mazzini, XX Settembre, Leonardo, Vespucci da via IV Novembre a via Fratti inclusa; via Fratti da Mazzini a Marco Polo fino ed oltre il Campo Stringari; le abitazioni della Pineta di Ponente; Terza Zona: comprendente lo sviluppo della via Fratti fra Burlamacca e via Mazzini esclusa e relative traverse fino via Guidicciona inclusa e Piazza del Mercato inclusa, nonché le traverse comprese fino a via Pucci esclusa fino all'altezza di via S. Martino; la Darsena fra il mare e viale Savoia escluso; le strade risalenti la via Fratti e il suo prolungamento per tutto il tratto prospiciente la pineta e le sue traverse fino a via Emilia; le case e le camere ammobiliate di Torre del Lago lungo il viale Margherita dalla ferrovia al mare. Quarta zona: comprendente tutte le altre località non menzionate e le frazioni. L'ultima delibera di riclassificazione, Commissario Prefettizio n.205 del 9.4.1938, opera una rimodulazione che, adeguandosi ai nuovi regolamenti muta anche la forma: Categoria C: tutti gli alloggi comprendesi nella zona delimitata da viale Carducci, piazza Principe Amedeo (lato via XX Settembre) viale Buonarroti e suo prolungamento fino a Fossa dell'Abate; Categoria D: tutti gli alloggi compresi nella zona delimitata dal Canale Burlamacca, via Foscolo, piazza Principe Amedeo (lato via XX settembre escluso), viale Marconi, Fossa dell'Abate e il mare; Categoria E: Tutti gli alloggi compresi nella zona delimitata dal Canale Burlamacca, via Fratti fino all'altezza di via Pacinotti, via Pacinotti fino all'altezza di Don Bosco, via Don Bosco, Fossa dell'Abate, via Foscolo (esclusa) e via Buonarroti (esclusa); Categoria F: tutti gli alloggi compresi nella zona delimitata dal Canale Burlamacca, via Fratti fino all'altezza di via Pacinotti (esclusa), via Pacinotti fino all'altezza di Don Bosco (esclusa), Fossa dell'Abate, via Emilia (esclusa), ferrovia, via Cairoli (esclusa), via Pucci, via Cavallotti dall'angolo di via Pucci verso il mare, via Veneto e quelli compresi nella zona delimitata dal canale Burlamacca, via Indipendenza via Guidicciona e il mare. A Torre del Lago tutti gli alloggi a mare della via Emilia compresa; Categoria G: Tutti gli alloggi non compresi nelle precedenti.

stesso ne avrebbe danno economico e di immagine. Si legge nel verbale della delibera n.704 del 19.12.1936 dedicato alla discussione per la risoluzione della crisi:

> "Rilevato come lo Stato abbia un interesse prevalente economico e turistico nazionale ed anche di prestigio acché Viareggio non languisca ed indietreggi riguardo alle sue particolari caratteristiche di città balneare, che ha fama ultranazionale, e ai notevoli proventi dei diversi tributi diretti e indiretti che da essa annualmente ricava".

4b.1.4 I Regolamenti di Igiene e Polizia Urbana. L'arredo urbano

Se la elaborazione dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi, di cui ci occuperemo diffusamente nei paragrafi successivi, è fondamentale per comprendere l'idea della città e la sua attuazione, molto si evince pure dalla progressiva riorganizzazione delle attività consentite o vietate in certe zone cittadine e dai dispositivi contenuti nei Regolamenti di Igiene e Polizia Urbana. Proprio dalla natura di queste disposizioni si delinea quel mutamento rapido e a tratti disorientante con cui, come vedremo, devono confrontarsi coloro che attendono ai piani regolatori ed edilizi. Basti pensare che mentre nel 1919 si regolava la circolazione nelle strade del centro cittadino "di quattro capre per la vendita del latte prodotto dalle capre stesse"[179], solo quattro anni dopo si deve energicamente intervenire in merito all'utilizzo delle rimesse per auto nelle zone dove è vietata qualsiasi attività rumorosa, per ribadire che tali ambienti non possono esser utilizzati altro che per il ricovero delle auto e non per officine meccaniche[180].

La progressiva esclusione di qualunque attività artigianale dai Viali a Mare e dalle aree immediatamente adiacenti, il divieto di "aprire esercizi di macelleria, pescheria, rosticceria, friggitoria, lavanderia, polleria, conchiglieria, carbone ed altri combustibili e altri generi consimili"[181], indica chiaramente l'orientamento

[179] Delibera di Giunta n.579 del 12.6.1919.
[180] Delibera di Giunta n.150 del 16.3.1923.
[181] Delibera Giunta n.256 del 8.3.1923: "oltre il divieto di cui al precedente comma è vietato altresì di aprire esercizi o negozi di generi alimentari escluse le pasticcerie, ristoranti e bevande in genere, è proibito inoltre di esercitarvi mestieri rumorosi e incomodi che, per le materie adoperate, sono causa di esalazioni moleste come stagnino, ciabattino, calzolaio, verniciatore, falegname, calderaio, ecc.". Sul viale Buonarroti saranno tollerati gli esercizi attualmente esistenti. Nel 1923 viene aggiornato il Regolamento di Igiene (delibera consiliare n.43 del 16.3.1923) e redatto il Regolamento di Polizia Urbana (delibera consiliare n.150 del 9.11.1923). Ciononostante si susseguono numerose delibere *ad hoc*, quali ad esempio la delibera n.907 del 21.8.1923 dove si evince, fra le infrazioni contestate ai concessionari degli arenili, il mantenimento dei pollai nel retro delle botteghe e degli orti. La Giunta del 17.3.1924, n.381,

che si intende perseguire riservando la zona ad esclusiva ricezione turistica facendone oasi di comodità, svago e silenzi. E tuttavia proprio in questo contesto merita rilevare la delibera podestarile n.12 del 14 aprile 1934 intesa a disciplinare anche le mostre d'arte e le aste nei Viali per evitare che la zona diventi un *suq*.

L'immagine e il decoro della città sono preoccupazione costante degli amministratori; una delibera in singolare anticipo sui tempi già nel 1923 impegna l'Amministrazione alla difesa della purezza e salubrità dell'aria[182]!

Grande attenzione viene riservata a quello che oggi definiamo arredo urbano di cui una grande componente è realizzata attraverso la piantumazione in tutto il centro cittadino e lungo i Viali a Mare, la realizzazione di fontane e vasche. Una serie di delibere dettagliate nel tipo, nella qualità e nella quantità degli alberelli da collocare in tutte le strade cittadine mostra l'importanza attribuita al ruolo del verde[183]. Fra il 1928 e il 1929 avrà inizio il potenziamento del vivaio comunale che culminerà nel 1935 con la istituzione, in seno al servizio di giardini e delle pinete comunali, di una scuola per giardinieri[184]. Nel 1938-39 Pietro Porcinai viene incaricato di redigere un grande progetto per la sistemazione a verde di tutto il lungomare[185]. Soltanto la guerra porrà fine a questa alacre attività, il 16 febbraio 1943 (n.26) il Commissario Prefettizio prende atto che non può più far fronte alla cura né si trovano ditte disposte a prendere in appalto la manutenzione del verde pubblico.

Il decoro cittadino viene mantenuto anche con serrati e ripetuti divieti di posizionare cartellonistica pubblicitaria, con restrizioni relative all'occupazione

---

emana il divieto al traffico pesante, anche per carico e scarico, sui Viali a Mare e in Pineta; nel 1925 (16.6.1925 n.875) si giunge a limitare a dieci il numero dei fotografi ambulanti; con la n.876 viene fatto divieto nella stagione estiva di qualsiasi forma di commercio ambulante a ovest di via Veneto eccezion fatta per gelati e duri di menta. Il 27.6.1925, n.921, viene rifiutata la concessione di impiantare un circo nella Pineta comunale anche per evitare che il luogo si trasformi in colonia di saltimbanchi. Un nuovo Regolamento di Igiene viene approvato con delibera consiliare podestarile n.19 dell'11.5.1929. Il 20.10 1937 viene redatto e deliberato, n.704, il nuovo Regolamento di Polizia Urbana.

[182] Delibera di Giunta n.720 del 17.7.1923.

[183] Alcuni esempi tratti dai protocolli delle delibere: nel corso del 1923 si piantano 100 palme; il 1924 è l'anno degli oleandri piantati in tutta la città (tutt'oggi pianta diffusissima) inoltre si piantano 90 platani in via Buonarroti e 54 ippocastani in via Foscolo. Nel 1925 tutte le nuove strade vengono alberate con aranci selvatici; nel 1929 si piantano 112 aligustri japonica. Il Podestà il 18.8.1930, delibera n.604, vara un piano di governo e conservazione delle pinete; il 23.10.1933, n.69, viene regolamentato in dettaglio il servizio giardini e pinete per la loro tutela in seguito al grande aumento del carico di lavoro dopo l'acquisizione della Pineta di Levante.

[184] CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Vivaio e Scuola Giardinieri.

[185] Vedi Piercesare Bozzalla Canaletto*, Attualità delle idee di Pietro Porcinai nella costruzione della Versilia: la Passeggiata a mare di Viareggio e il litorale di Ronchi*, in G. Borella, A. Serafini, *cit.*, pp.65-75.

del suolo pubblico e alle tipologie delle insegne[186], ma anche attraverso azioni clamorose quali la rimozione di un monumento celebrativo considerato, senza mezzi termini, brutto: il Fascio Littorio collocato sul viale Marconi davanti al Royal nel 1925 in occasione del III anniversario della Marcia su Roma. La medesima Giunta che solo alcuni mesi prima aveva decretato la cittadinanza onoraria a Benito Mussolini non esita il 10 marzo 1926 (n.258) ad osservare che "il pilastro con l'emblema del Fascio Littorio […] non corrisponde ad alcun concetto d'arte e di decoro; ritenuto che in riguardo alla centralità del luogo e al significato di tale pilastro si debba provvedere in modo degno" delibera all'unanimità la sua "ricostruzione". Il pilastro viene rimosso e sarà sostituito con una fontana. Altrettanto ferme sono le disposizioni di fronte a tentativi di prevaricazione di privati, come si vedrà ad esempio ancora nel 1940 quando verrà dato l'ordine di demolizione di un fabbricato in costruzione perché antiestetico e ostruisce la vista del mare[187].

L'azione capillare dell'Amministrazione si svolge anche con l'invio di lettere ai concessionari dei bagni e degli edifici della Passeggiata con incalzanti inviti al decoro e richiami all'obbligo di mantenere gli immobili restaurati, imbiancati, ecc., si giunge anche a dare precise disposizioni *ad personam* laddove si tenta di sottrarsi ai doveri[188]. Al contempo vengono promosse iniziative e concorsi per incentivare l'abbellimento, fra cui le partecipazioni annuali al concorso "Stazioni Fiorite" promosso dal Touring Club Italiano.

Gli amministratori si occupano dell'immagine della città da veicolare attraverso la produzione di materiale propagandistico; vengono banditi concorsi oppure si procede ad affidamenti diretti a fotografi per le immagini destinate a spazi dedicati, sui treni, sulla stampa specializzata, ecc.[189].

---

[186] Alcuni esempi. La Giunta in data 10. 4. 1924, n.513, nega l'installazione di una reclame del Fernet di m.4x3 davanti alla Stazione perché antiestetica; il Commissario Prefettizio il 26.5.1937, n.321, istituisce norme per tende e insegne per ovviare alla condizione di totale anarchia che provoca "indecorose accozzaglie antiestetiche"; si danno disposizioni precise sui materiali, le altezze e le forme di tende e le insegne relative agli esercizi e ai Bagni fra piazza Principe Amedeo e piazza Puccini; si bandiscono concorsi come quello del 12 maggio 1939 indetto dal Comune e dall'Azienda Autonoma della Versilia "per la migliore scritta luminosa" al fine di dotare la stagione balneare di una forma di pubblicità moderna e consona all'importanza della stagione stessa.

[187] Un edificio che tal Gemignani stava costruendo in prossimità del Quartiere Littorio dopo avere tentato di aggirare le disposizioni, delibera Commissario Prefettizio n.33 del 17.1.1940.

[188]CDS, Cartolare X 1 2-3, Strade 1871 -1937 Margherita/O, Fascicolo Viali a Mare; CDS Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione Edilizia.

[189] Nel 1923-24 ha inizio una serie di investimenti che proseguiranno anche negli anni successivi; ad esempio con delibera di Giunta n.976 del 30.8.1923 si finanzia la reclame di

Come abbiamo già avuto modo di rilevare il Sindaco Leonzi è molto attivo sul fronte della promozione a tutti i livelli e su tutti i piani. Fra le prime cose su cui interviene nel ruolo di primo cittadino vi è la revisione delle cartoline illustrate, che effettivamente all'epoca erano un importante veicolo di immagine, decidendo di indire un concorso pubblico nell'intento di migliorarle. Si legge nella delibera di giunta n.912 del 1 luglio 1924:

> "Rilevato come le cartoline illustrate riproducenti la città nelle varie sue parti siano attualmente la negazione di ogni concetto artistico, per modo che la stessa suggestione del mare e della pineta riesce quasi annullata dalla rozza e inefficace riproduzione;
> Rilevato come ciò fortemente contrasti con gli sforzi che dalla Amministrazione e dagli organi dipendenti vengono fatti per valorizzare in ogni modo le bellezze naturali della città;
> Ritenuto perciò opportuno dare in una qualsiasi forma, un impulso alla pubblica iniziativa per ottenere che questo forte mezzo di propaganda quale è la cartolina illustrata non sia frustrato e reso inefficiente o nullo […]"

si indice il concorso per una serie di dodici cartoline illustrate panoramiche e di dodici illustrate artistiche[190]. Questo non è che un ulteriore esempio di quanto abbiamo affermato all'inizio del paragrafo circa la volontà della Amministrazione di controllare tutto e altresì di finanziare tutto.

Alle cartoline e più in generale alle fotografie è assegnato un ruolo fondamentale anche nella divulgazione della costruzione della città come dimostra la delibera podestarile n.847 del 21 novembre 1931 da cui si evince che il Comune a suo tempo ha commissionato a Vespignani foto delle opere pubbliche realizzate per essere inviate a giornali e riviste e ugualmente accade, ad esempio, nel 1933 per le foto delle nuove costruzioni sulla spiaggia eseguite con la supervisione dello stesso Brizzi[191].

Viareggio su giornali esteri, riviste ungheresi e cecoslovacche; con la n.1131 del 4.10.1923 si aderisce con un contributo di 25 lire alla produzione di un grande film sulle bellezze naturali e artistiche più importanti destinato all'estero, proiettato nelle capitali di tutto il mondo a cura dell'Istituto di Propaganda Italiana; con delibera n.150 del 4.2.1924 si acquistano foto da Giuseppe Magrini per collocarle, gratuitamente, sulle vetture ferroviarie.

[190] Con delibera di Giunta 27.7.1924, n.1110, vengono date le disposizioni per il concorso fotografico. Le serie saranno suddivise in quattro foto di paesaggio marino (vita estiva); due foto della pineta; sei foto di Viareggio città che comprenda anche una panoramica con le Apuane; è data facoltà di aggiungere il lago. La giuria viene nominata il 7.10.1924 con delibera di Giunta n.1471, è composta da Francesco Gentili, Francesco Settepassi, Tullio Campirani, Alberto Sandrini, Eugenio Bruno. Il verdetto, ratificato con delibera di Giunta n.1686 del 6.12.1924 non assegna il 1 premio; assegna il secondo per sei foto al Maggiore Dino Del Prete e il terzo per tre fotografie a Federigo Magrini.

[191] Vespignani e Magrini e sono due fotografi di professione, viareggini, molto noti in città, che hanno documentato la storia di Viareggio in tutti i suoi aspetti. Hanno agito in gran parte

4b.1.5. Infrastrutture

La città si modifica nel corso del Ventennio, rapidamente e non senza opposizione. Ci sono tre decisioni, prese attraverso una serie di delibere, che orientano il destino della città (lo spostamento del Mercato; la realizzazione del Cavalcaferrovia; lo spostamento della Stazione) e mutano la sorte degli abitanti coinvolti negli sventramenti, soggetti a traslochi nei nuovi quartieri su cui faremmo approfondimenti nei paragrafi dedicati, ma vi sono anche importanti realizzazioni che contribuiscono inequivocabilmente al miglioramento complessivo della qualità della vita cittadina, ci riferiamo alla realizzazione di tre infrastrutture fondamentali: l'acquedotto, le fognature, l'illuminazione.

Mentre per l'acquedotto, probabilmente perché giudicato essenziale e più urgente, si procede fin dall'inizio con una progettazione complessiva, per le fognature – ricordiamo che si tratta esclusivamente di acque bianche – ma ancor più per l'illuminazione si procede sull'onda delle richieste (o proteste) cittadine. Naturalmente la priorità, per tutte e tre le infrastrutture, è la zona turistica.

Per risolvere in modo efficiente la questione relativa all'approvvigionamento idrico della città, sarà necessaria, è il caso di dire, una fitta rete di delibere dalla quale estraiamo le essenziali. Viareggio non ha autonomia idrica, dipende dalle fonti della vicina Stiava, frazione del Comune di Massarosa. Nel 1919 il vecchio acquedotto costruito nel 1884 risulta ormai palesemente insufficiente, pertanto viene avviato un primo studio per un progetto relativo alla rete idrica per tutta la città compresa Torre del Lago; esso risulta approvato nel 1923 con delibera di Giunta n.1445 del 29 novembre, nel frattempo erano stati acquistati nuovi terreni a Stiava (Giunta 1.9.1923, n.1045). Il progetto però risulta irrealizzabile soprattutto per gli alti costi, è quanto si evince dalla delibera consiliare n.153 del 13 novembre 1926, dove viene data approvazione di massima ad un nuovo progetto, firmato dall'ing. Muzi, che su indicazioni del Podestà ne studia uno che abbia come baricentro il Bottaccio di Stiava. Nel frattempo si era proceduto per interventi di massima, potenziando o restaurando l'impianto esistente e riuscendo a portare l'acqua potabile nei quartieri popolari, a Torre del Lago e nelle nuove strade. Attraverso una serie di lotti si giunge, a metà anni Trenta, al completamento del progetto. Nel 1935 viene emanato il regolamento d'uso dell'acquedotto comunale (delibera n.37 del 29 dicembre);

privatamente ma non di rado hanno avuto anche incarichi pubblici. Relativamente alle foto degli edifici di Brizzi vedi delibera Podestà come Giunta n.274 dell'8.4.1933.

successivamente la struttura sarà ulteriormente potenziata anche con nuovi acquisti di terreni a Stiava.

A partire dal 1919 si assiste ad una serie di delibere, alla media di una all'anno, relative alla realizzazione di fognature per le acque bianche nelle varie zone della città. Bisognerà giungere fino al 1933 perché si ammetta che non è più possibile procedere in modo frammentario ed è necessario un piano di riordino complessivo ma, nonostante diversi affidamenti di incarichi in tal senso[192], ancora nel 1942 nulla è risolto come si evince dalle sconfortanti considerazioni che si leggono nella delibera n.254 del 4 luglio, dove si affida un nuovo ennesimo incarico per un progetto anch'esso destinato a rimanere sulla carta[193]. Quanto descritto nella delibera n.254 permarrà immutato ancora per molti anni, il problema si comincerà a risolverlo solo alla fine del XX secolo e in certe zone cittadine è ad oggi ancora irrisolto.

Dalla delibera di Giunta n.815 del 18 agosto 1922, che dà avvio alla pubblica illuminazione in piazza Principe Amedeo, fino alla delibera n.500 del 9 ottobre 1940, che dichiara completata l'illuminazione Terrazza Ciano, abbiamo contato circa sessanta delibere che dimostrano come la questione dell'illuminazione pubblica sia stata affrontata governando "l'emergenza": gli interventi solo di

---

[192] Il Podestà (delibera come Consiglio n.63 del 16.9.1933) prende atto della situazione e "intima" che venga prodotto un progetto entro quaranta giorni ma nel 1938 una nuova delibera ci informa che nulla è ancora stato fatto, viene nominata una Commissione per lo studio e il progetto di una fognatura cittadina "allo scopo di dargli un indirizzo più pratico ed economico per la sua realizzazione con particolare studio alle possibilità di indirizzarlo verso uno smaltimento a caduta naturale" (delibera Commissario Prefettizio n.470 del 31.8.1938). Ma la soluzione non appare a portata di mano dato che un nuovi studi vengono appaltati ancora nel 1942 con delibera Commissario Prefettizio n.55 del 7.2.

[193] "Considerato che attualmente nella città di Viareggio la raccolta delle acque luride delle abitazioni avviene in pozzetti la cui tenuta ermetica non è sempre assicurata e il cui vuotamento avviene a mezzo di carri botte i quali nonostante ogni migliore cura generano sempre notevole disturbo agli interessati e sgradevoli impressioni alla cittadinanza in genere;
Considerato che attualmente l'eliminazione delle acque di piogge avviene a mezzo di canalizzazione costruita frazionatamente senza un piano organico e per buona parte in cattive condizioni di funzionamento per fatiscenza o mancanza di livello o di sezione: così che è frequente che durante le piogge le strade anche principali vengono completamente sommerse;
Considerato che nel remoto passato sono stati eseguiti dai cittadini molti lavori abusivi di allacciamento dei pozzi neri con le canalizzazioni delle acque di pioggia, colleganti che ora non possono essere agevolmente identificati e portano come conseguenza che dalle buchette di raccolta delle acque stradali fuoriescano nei periodi di alta marea odori nauseanti;
Considerato che la risoluzione del problema delle fognature di Viareggio è di particolare importanza per la città poiché con essa si ottiene la bonifica del sottosuolo (dalla cui falda acquifera viene prelevata in abbondanza acqua per i servizi secondari delle abitazioni) si elimina l'inconveniente della vuotatura dei pozzi neri col sistema del carro botte che è di nocumento al buon nome della città di Viareggio e si sopprime la possibilità di rendere intransitabili le strade in caso di pioggia […] che finora non si è potuto far nulla a causa delle disagiate condizioni delle casse comunali, si delibera di procedere all'appalto dei lavori su progetto…"

rado riguardano interi tratti di strada più spesso si tratta di una sola lampadina, massimo due, collocata ad un incrocio[194]. La cronologia delle azioni offre sia una mappa dello sviluppo della città ma anche della gerarchizzazione delle zone[195]. Nel 1925, in seguito alle lamentele e alle continue richieste dei cittadini, la Giunta (n.1624 del 21 novembre) dà mandato all'ufficio tecnico di rivedere l'impianto di illuminazione, ciononostante si prosegue nella consueta prassi. Nel 1934, evidentemente anche a seguito degli investimenti fatti e della non più ignorabile espansione cittadina, il Podestà (n.13 del 17 marzo) riafferma la necessità di una riorganizzazione della rete di illuminazione fin'ora andata avanti in modo parcellizzato. Si vuole garantire una buona illuminazione in tutta la città e in special modo nella zona turistica, ripensare i pali della luce (se ne aumenta anche l'altezza da sei a nove metri) per evitare la rete di fili. Interessante notare come, per contenere i costi, si escogitino anche soluzioni quali l'utilizzo nelle aree turistiche di lampade con variazione di intensità, maggiore in estate e minore in inverno[196].

Infine una osservazione sulla situazione del manto stradale e dei marciapiedi. Anche in questo ambito si procede dando priorità alla zona turistica e successivamente in base sia alle urgenze sia alle lamentele dei cittadini[197]. Nel 1925 si provvede alla incatramatura della parte carrabile dei Viali a Mare e di via Foscolo/Buonarroti; nel giugno del 1926 è la volta di via Rosolino Pilo[198]. Fra il 1926 e il 1927 si completa l'inghiaiamento dell'intera città e la realizzazione dei marciapiedi; in particolare, per questi, nell'area nord-nord est si avvierà una collaborazione che vedrà i frontisti contribuire alle spese. Una planimetria del 1936 ci dà conto dello stato delle strade; la maggior parte di quelle del centro cittadino sono in macadam, solo i Viali a Mare e le quattro

[194] Alcuni esempi di delibere che evidenziano quanto affermato sul modo di procedere: 27.12.1922, n.231 pubblica illuminazione in viale Capponi; 28.3.1924, n.450 installazione lampada fra via Pucci e via Veneto; 11.5.1924, n.650 impianto lampade via Mameli; 9.6.1924, n.846, una lampada nel tratto viale Carducci, via Marco Polo, via Catalani; 22.9.1927, n.811 una lampada elettrica in via Pacinotti- via Emilia; 11.5.1929, n.20 illuminazione viale Carducci da via Marco Polo a Fossa dell'Abate.

[195] Un esempio, la delibera di Giunta n.717 del 17.7.1923 relativa alla illuminazione del tratto della via Marco Polo prospiciente piazza Puccini recita: "…e ciò in relazione all'importanza che assume attualmente quel centro stradale per i nuovi grandiosi fabbricati che sono sorti in quelle adiacenze, ove va raccogliendosi la parte più eletta della colonia balneare...".

[196] Delibera Commissario Prefettizio n.364 del 9.6.1937.

[197] CDS, Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-1932/37, nei fascicoli relativi alle strade del centro sono conservate lettere di cittadini che lamentano allagamenti frequenti.

[198] Rispettivamente con delibera di Consiglio n.43 del 2.7 e delibera di Giunta n.787 del 17.6.

perpendicolari dalla Stazione Nuova al mare sono trattati con semipermanenti con manti bituminosi (Fig.C9).

Gli effetti di un mancato progetto complessivo relativo alle fognature, all'illuminazione ma anche alla pavimentazione stradale sono riportati dalla relaziona fatta dall' Economo comunale incaricato il 25 luglio 1938 dal Commissario Prefettizio di valutare le condizioni urbane cittadine. Il 25 agosto l'Economo consegna la sua relazione[199]; dichiara di essere andato per un mese intero in giro per la città, effettuando visite ispettive quotidiane, per rendersi conto bene dei problemi che riguardano "il decoro e l'estetica". Inoltre si premura di offrire "punti di vista per la loro eventuale soluzione".
Dalla lettura delle otto pagine emerge una città che in quell'estate appare sostanzialmente caotica e molti problemi, fra cui quelli relativi all'igiene e al decoro, sono in gran parte da risolvere.
Relativamente allo stato delle strade e dei marciapiedi, se si eccettua la zona dei Viali a Mare, permangono problemi relativi ai rischi di pozzanghere e allagamenti durante le piogge (problema endemico attuale ancora oggi, anzi, oggi si allagano anche i Viali a Mare) e di polverumi con la siccità, i manti necessitano manutenzione, soprattutto nelle zone di più alta densità di traffico; la situazione si aggrava man mano che ci si allontana dalle zone centrali. Relativamente ai marciapiedi tuttavia la colpa non è solo da addossarsi alla mancata manutenzione ma anche a cattive abitudini dei cittadini, si legge:

> "E' oggetto di lamentele l'inconveniente che molti privati proprietari di automobili, senza preoccuparsi della stabilità dei marciapiedi, senza speciale e legale concessione per accedere nelle proprie autorimesse, raccordano in malo modo il marciapiede al piano stradale apportando guasti. […] Inconveniente urgente da togliere è l'uso di 'parcheggio' per automobili sulla sede di marciapiedi che fortemente danneggiano".[200]

[199] CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione Edilizia.
[200] Alle cattive abitudini dei cittadini è da attribuirsi anche, in tutta la città, il problema del costante cattivo odore che fuoriesce dalle "boccaiole di scarico", scrive l'Economo: "A tal proposito è necessaria una maggiore sorveglianza da parte degli organi municipali preposti, per vietare ai privati cittadini di immettere nelle fogne bianche gli sfiati di troppo pieno dei pozzi neri che determinano principalmente e solamente il lamentato inconveniente". Ma il problema degli "odori in città" aveva anche un'altra concreta causa come segnala il Nostro: "i posteggi pubblici per le vetture da piazza, così come sono attualmente, rappresentano uno sconcio vero e proprio. La semplice deodorazione non è sufficiente, manca la possibilità di raccolta immediata delle urine e l'allontanamento sollecito degli escrementi – quindi fintanto che non sarà provveduto a creare dei pozzetti di raccolta per le urine a facile vuotatura giornaliera; a sistemare con 'basolato' in pietra la superficie stradale di sosta, e organizzare un servizio celere di allontanamento degli escrementi, si avranno sempre lamentele e sconcezze e compromesso sarà anche l'esito della lotta contro le mosche e le zanzare".

Una migliore manutenzione appare necessaria anche per le grandi piazze cittadine "aumentando la dotazione di panchine, sostituendo qualche alberello secco o mancante".

Anche l'illuminazione marca la discrepanza fra zona turistica che "benefica certamente di uno dei migliori sistemi moderni di illuminazione, e concorre notevolmente a conferire un fattore di signorilità della città" e quella nel resto della città definita "degna solamente di un modesto centro rurale di alta montagna […] con tralicci e pali, spesso turba fortemente l'estetica cittadina". L'Economo dichiara senza mezzi termini che "è necessario imporre alla società concessionaria una totale revisione organica della rete distributiva".

Spietata l'analisi sul servizio tramviario definito senza mezzi termini

> "antiquato è sconnesso […] è una nota passiva all'attività turistica cittadina, le malferme condizioni organiche dell'impianto, l'antiquato materiale rabberciato e lustrato, i difetti forse involontari di tracciato, sono fattori che concorrono a determinare l'attuale disservizio che permette solo dopo 22 minuti, al forestiero, di raggiungere dalla stazione ferroviaria il piazzale Vittorio Emanuele, percorso che fatto chiedi occupa lo spazio massimo di 10 minuti[201]".

Relativamente alla manutenzione del verde pubblico e delle pinete, certamente onerosissimo, è interessante la proposta di una sorta di 'TARI' *ante litteram*, si legge infatti:

> "sarebbe necessario includere il pagamento di uno speciale canone esclusivamente per la parte manutenzione pulizia, commisurato all'importanza della superficie occupata ed in correlazione all'attività commerciale che il concessionario esplica sulla concessione stessa".

Una necessità impellente l'Economo la individua nello stato degli stabili comunali degli edifici scolastici che

> "hanno urgentissimo bisogno di avere riverniciati ad olio tutti gli infissi esterni; dilazionare significa peggiorare le condizioni di conservazione, aggravare la spesa, dare l'impressione al pubblico dell'abbandono e della trascuratezza".

[201] Si legge nella relazione: "In certi momenti 'di punta' a causa delle soste degli incroci fra il servizio urbano ed extraurbano svolgentesi in un unico binario lungo la via Mazzini, non è improbabile vedere all'altezza di via Mazzini, via Foscolo, anche se vetture ferme, con il conseguente imbottigliamento del traffico di via Mazzini, via Foscolo e di via IV Novembre".

4b.2 L'acquisto degli arenili

Nel 1870 vengono stabiliti in via definitiva i confini del Comune di Viareggio; gli arenili presenti sul territorio si estendono dal Canale Bufalina, confine sud, fino alla Fossa dell'Abate, confine nord – interrotti dal Canale Burlamacca – per un totale di circa km.8,5. Di proprietà del Ministero della Marina, quasi tutta la zona a sud del Burlamacca (km.5,5 circa) era occupata dal Balipedio (e tale rimarrà fino alla fine della seconda guerra mondiale), quella a nord (km.3 circa) era libera.

Le amministrazioni cittadine già alla fine del XIX secolo avevano intuito che per il pieno sviluppo della città balneare sarebbe stato necessario avere il controllo degli arenili e dunque il loro possesso; la prima delibera in tal senso fu promulgata dalla Giunta del 16 marzo 1899 e fatta propria dal Consiglio comunale del 22 agosto 1900. Si dovrà attendere fino al 1924 perché il Comune acquisti la zona a nord, solo dopo la seconda guerra mondiale entrerà nella disponibilità anche di quella a sud.

La procedura che porta all'acquisto degli arenili dal Burlamacca alla Fossa dell'Abate è lunga, complessa e complicata e vede il Comune impegnato su più fronti senza avere, come credeva, il Ministero stabilmente dalla sua parte: più volte gli amministratori locali dovranno ribadire con forza, in alcuni casi con autentica collera, il loro diritto di prelazione in quanto fautori di un interesse collettivo a fronte di appetiti privati.

Una dettagliata cronistoria relativa al sorgere del progetto è contenuta nella premessa alla *Relazione Sommaria intorno al Piano Regolatore* del 1910[202]. Il primo problema da risolvere riguarda la sdemanializzazione; Viareggio chiede che gli arenili, proprietà del Ministero della Marina e come tali inalienabili, siano trasferiti al Ministero delle Finanze. Nel 1908 un primo passaggio sembra compiuto, relativo all'area Burlamacca-Fossa dell'Abate, con il *placet* della Marina alla cessione, ma per effettuare una stima del valore il Ministero deve conoscere l'uso che se ne intende fare, pertanto viene richiesto al Comune di produrre un Piano Regolatore che indichi la destinazione di dette aree.

Mentre Viareggio agisce in tal senso la Società Tramviaria chiede ed ottiene la concessione di una parte degli arenili dove costruisce una Stazione generatrice

[202] *Relazione Sommaria intorno al Piano Regolatore per la sistemazione a giardini …*, cit.

di energia elettrica e si appresta a disegnare il tracciato del percorso dei tram[203]. L'Amministrazione cittadina, sconcertata, apre subito un duro contenzioso dal quale uscirà vittoriosa ma passeranno anni durante i quali altri "scellerati atti" verranno posti in essere dal Ministero.

Mentre proseguono le trattative, a caldeggiare l'acquisto vi è l'On. Deputato Giovanni Montauti[204], vi è il concreto rischio che la Società Tramviaria nell'attuazione del percorso pregiudichi i progetti dell'Amministrazione sul futuro utilizzo del litorale e delle aree adiacenti, pertanto la Giunta e il Consiglio comunale si pongono in stato di agitazione permanente e vigilano affinché non venga fatto nulla che possa inficiare il futuro della città balneare[205]; l'8 dicembre del 1910 il Ministero convoca a Roma le parti per ascoltarne le ragioni. La Società Tramviaria accusa la precedente Amministrazione di essere stata "affarista e bugiarda" ma l'attuale Amministrazione si difende esibendo il Piano Regolatore[206], quale dimostrazione della totale assenza di intenti speculativi, accusa a sua volta la Società di avere costruito "l'orrendo casottino" senza permesso e lo porta ad esempio degli scempi che potrebbero avvenire sul lungomare se venisse concesso alla Tramvia. Chiede che lo Stato venda gli arenili alla città, sarà poi il Comune a darli in concessione alla Società per la linea del tram – agli stessi costi – ma vigilando sulle edificazioni[207].

In quello stesso dicembre un altro fronte altrettanto pericoloso si apre a Sud: il Ministero della Marina sta sottoponendo alla Camera dei Deputati l'approvazione di un "atto di transazione" per comporre la vertenza con l'arciduchessa Bianca d'Austria, erede della Villa Borbone, intentata a causa dalle esercitazioni nel Balipedio. Si pensa di venderle una zona di terreno degli arenili di Levante che impedirà così il "disturbo" e al contempo le concederà di avere direttamente accesso alla spiaggia dalla villa; il Comune, adiratissimo,

[203] Definito nei documenti "orrendo casotto", come abbiamo già constatato nel § 2e, sorgeva all'altezza dell'Albergo Select/Principe di Piemonte, lato mare.

[204] Giovanni Montauti (Firenze 1852 - Lucca 1926), sarà sovente interpellato quale punto di riferimento dagli amministratori locali. Fu estensore, fra l'altro, come già ricordato, della *Relazione Sulla sistemazione del porto di Viareggio*, cit.

[205] Si legge nella delibera, n.1146 del 21.6.1910, che la Giunta "insorse con tutti i mezzi legali perché la concessione stessa non avesse né ora né poi a pregiudicare le domande di acquisto degli arenili … domande che non intente a raggiungere uno scopo speculativo, tendevano solo al miglioramento di quella parte del territorio di Viareggio".

[206] Vedi § 3a, come si ricorderà la gran parte degli arenili è sistemata a giardini.

[207] Verbale del Consiglio comunale del 17.12.1910, d.

non è assolutamente disposto a tollerare un *vulnus* simile[208]. Chiede al Governo di ritirare immediatamente l'offerta, contemporaneamente rimanda la discussione interna al Consiglio sulla permanenza del Balipedio a quando sarà in grado di porre come assoluto il suo diritto di prelazione[209]: al momento infatti meglio le cannonate – ma su terreno dello Stato – che il nulla su terreno privato! Si legge nella delibera: "se il Governo vuol compensare l'Arciduchessa lo faccia in denaro e non tocchi gli arenili che dovranno diventare di proprietà comunale", la Giunta "ritenendosi legittima rappresentante degli interessi di Viareggio, si fa iniziatrice di una larga e viva agitazione" e in tal senso convoca tutte le autorità politiche della Versilia, Sindaci e Deputati, a sostegno della causa[210].

Il mancato possesso degli arenili non solo tiene in ansia gli amministratori ma ne impedisce l'utilizzo con progetti di ampio respiro[211], negli anni a seguire verranno dati solo permessi provvisori per costruzioni di natura effimera che produrranno un susseguirsi abbastanza caotico di non meglio definiti "chalét".

Ma mentre il Comune si muove con molta cautela altrettanto non sembra fare il Ministero che continua a cedere a privati porzioni di arenili, apparentemente immemore delle volontà cittadine. Con una lettera inviata all'Intendenza di Finanza il 21 febbraio 1916 il Sindaco lamenta la scarsa attenzione dello Stato ai problemi e ai progetti di Viareggio rilevando come il mare sia bene assoluto e prioritario per lo sviluppo della città

> "la cui visione e il cui godimento vanno protetti da qualunque assalto speculativo privato. […]Per Viareggio il mare rappresenta la sua migliore

[208] Vedi delibera di Giunta n.1869 del 22.12.1910. La situazione è aggravata dal fatto che, come vedremo nel prossimo paragrafo, il Comune reclama anche il diritto alla proprietà della Pineta.

[209] Da tempo in Consiglio comunale si discuteva come sollecitare il Ministero affinché sgomberasse in tutto o in parte il Balipedio dagli arenili meridionali. Di fronte però alle rivendicazioni dell'Arciduchessa, temendo – come era accaduto per la Pineta – di perdere tutto, gli amministratori decisero di rinviare *sine die* qualunque richiesta in tal senso. A carattere esemplare vedi delibera n.30 del Consiglio comunale del 20.1.1916.

[210] Delibera di Giunta n.1870 del 22.12.1910.

[211] Nella seduta consiliare del 13.4.1910 vengono prese alcune deliberazioni esemplari a tal proposito: la n.131 in merito alla richiesta di tali Mario Granger di Nizza e Raffaello Bianchi di Lucca di un'area per istituire un Kursaal e la n.133 relativa alla richiesta di un'area per un Bagno Termale, in cui il Comune procrastina la decisione, pur ritenendo ambedue le proposte importanti, perché non può concedere ciò che ancora non possiede ma soprattutto non vuole imbrigliarsi negandosi – con impegni anche solo morali – la più ampia libertà di manovra per lo sviluppo della città; ugualmente nella n.132 si legge il diniego alla richiesta di "alcuni signori fiorentini" di avere terreni di arenile fra via Marco Polo e Fossa dell'Abate per costruire un villaggio giardino di cento villini (cento! ndr), seppure nel Piano Regolatore è prevista in quell'area una zona residenziale. Il Kursaal sarà poi realizzato nel 1912 su Viale Carducci adiacente al Royal.

> attrattiva , ed è la sola sorgente della sua buona condizione economica […]. Ora se codesta On. Intendenza di Finanza continua nel suo proposito di dare concessioni di terreno sulla spiaggia, impedisce con questo fatto la libera visualità del mare e porta un danno vitale alla prosperità di Viareggio".

Evidenzia che con tutte le concessioni date gli arenili di Viale Margherita sono un ormai "baraccume inestricabile" e accusa il fatto che se ora il Comune deve accollarsi le spese per aprire una nuova strada (Via Barellai) lo si deve alle sconsiderate concessioni che detta Intendenza ha dato senza preoccuparsi delle conseguenze[212] (Fig.1).

La pratica prosegue fra alterne vicende anche durante il conflitto mondiale; nel 1920, in seguito ad una lettera del 4 marzo del Ministero delle Finanze che dichiara il proprio intendimento di vendere al Comune gli arenili dalla Burlamacca alla Fossa dell'Abate il Comune approva un nuovo Piano Regolatore che, con variazioni minime, ripropone nella sostanza quello del 1910 ma che ora si scontra con un mostro giuridico: il Prefetto, a cui viene sottoposto per l'approvazione, non può ufficializzarlo in quanto relativo a terreni che non sono proprietà del Comune[213]. Tale ulteriore ritardo produce un evento ancora assai più grave e paradossale: il Ministero accetta infatti la proposta di acquisto degli arenili fra Via Marco Polo e la Fossa dell'Abate della Cooperativa Edilizia Impiegati dello Stato per costruirvi le loro abitazioni. L'Amministrazione impugna immediatamente l'atto e scatena un pandemonio tale che alla fine la Cooperativa accetterà una permuta di terreni lasciando gli arenili al Comune[214]. Si legge nel verbale del Consiglio comunale del 20 gennaio 1922 relativo all'ennesima delibera (n.23) circa l'acquisto degli arenili:

> "…richiamati a maggior senso di realtà tanto l'Amministrazione Finanziaria (dello Stato, *ndr*) quanto la Cooperativa compresero chiaramente che l'arenile fronteggiante la città sulla linea del mare non poteva appartenere ad

[212] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1916. Per altre argomentazioni in merito vedi § 4b.4, in particolare la lettera dell'ufficiale sanitario Dr. Mario Pini riportata in § 4b.4.1.

[213] Delibera consiliare n.29 del 27.3.1920; per la descrizione del Piano, già introdotto nel § 3a, si rimanda al § 4b.4.1.

[214] Con delibera consiliare n.174 del 28.1.1921 il Comune impugna l'atto di vendita. E' in questa delibera che si fa riferimento alla impossibilità del Prefetto di approvare il Piano. In ogni caso l'Amministrazione decide di approfittare della situazione per verificare se sono necessari aggiustamenti e miglioramenti. All'uopo costituisce una Commissione consiliare composta da C. Ciompi, Silvio Del Prete e Giuseppe Gemignani, contestualmente delibera di affidare alla Giunta di deliberare in via definitiva eventuali variazioni del suddetto suggerite dalla suddetta Commissione.

> altri che non fosse il Comune in veste di rappresentante dell'interesse cittadino ed in esso vitalmente impegnato…"[215].

Il 1923 trascorre in atti ormai relativi all'acquisto, si rende necessario un nuovo, ennesimo Piano Regolatore per definire i costi delle aree e adesso a perorare la causa del Comune di Viareggio troviamo S.E. Costanzo Ciano[216]. Prima di giungere alla ratifica definitiva, il Ministero intende premunirsi su eventuali rivalse dovute alla problema della erosione che insiste in particolare sul tratto fra via Mazzini e via Colombo, la Giunta sgombra il campo dal problema assumendosi tutti i rischi con la delibera n.586 del 24 aprile 1924[217].

Nel giugno del 1924, dopo avere ratificato lo scambio di terreni con la Cooperativa Edilizia Impiegati di Stato, prima con una delibera di Giunta poi di Consiglio si approva la bozza di acquisto degli arenili fra lo sbocco a mare di Via Garibaldi (ovvero il Burlamacca) e la Fossa dell'Abate, con il vincolo di mantenere inalterate le proporzioni fra aree di destinazione pubblica e quelle private[218]. La Giunta dell'8 novembre 1924 con delibera n.1597bis, dichiara che per effetto del R.D. 25 settembre 1924 n.1556, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 15 novembre con n.242, è stato approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il 6 settembre dal notaio Raffaello Matraia

> "con il quale l'Amministrazione demaniale ha alienato a questo Comune tutti gli arenili di demanio patrimoniale fronteggiante la zona a mare della città e la pineta comunale nel tratto compreso fra lo sfociamento di via Garibaldi e la Fossa dell'Abate per il prezzo complessivo di 2.800.000 lire".

---

[215] L'accordo definitivo viene fatto con delibera n.24 del 26.3.1924, per i dettagli dell'intera vicenda si rimanda al § 4b.4.1, nota 249.

[216] Il riesame e la modifica del Piano Regolatore della Zona balneare si rendono necessari perché sono di nuovo mutate le condizioni di acquisto, soprattutto i costi degli arenili. Il Ministero ha fatto sapere che i costi al mq varieranno a seconda della destinazione d'uso: poco costeranno quelli adibiti ad uso pubblico, assai di più quelli destinati ad uso privato. Per essere sicuro che le cose non saranno poi modificate, chiede al Comune di produrre il Piano Regolatore della Zona Mare. Il Consiglio comunale annulla tutti quelli precedenti elaborandone uno nuovo (vedi anche § 4b.4) che tenga conto delle sopraggiunte necessità, approvato il 12.11.1923, n.156. Il 6.12.1923 con delibera n.176 viene approvato in seconda lettura, come da precedente n.156, i conti complessivi sulle superfici sono: mq.108.867,74 uso pubblico; 23.235 uso privato. Nel verbale del Consiglio comunale del 6.12 vi è anche il rendiconto del Sindaco in merito ad un suo recente viaggio a Roma, dove è andato per perorare l'acquisto della Pineta Arciducale oltre che degli arenili, si apprende che. S.E. Costanzo Ciano si adopera per tutelare gli interessi di Viareggio.

[217] Dove di legge: "Attesoché il remoto pericolo della erosione marittima non possa trattenere il Comune dall'assicurarsi comunque la proprietà e disponibilità della cointesa zona di arenile, essendo essa assolutamente necessaria per l'attuazione di un conveniente piano di sistemazione igienico-edilizia di tutto l'arenile intercorrente fra la via Mazzini e la via Colombo".

[218] Per la definizione del contratto occorrono diverse delibere: Giunta 20.6.1924 n.856; Consiglio 21.6.1924 n.55; Consiglio 20.8.1924, n.66.

4b.3 L'acquisto della Pineta di Levante

La Pineta di Viareggio fu seminata nel corso della seconda metà del XVIII secolo per difendere dai venti marini le terre bonificate rese coltivabili; nel 1812 gran parte di essa divenne libera proprietà del Comune di Viareggio per volontà dei Principi Baciocchi ma nel 1818 la nuova sovrana Maria Luisa di Borbone pretese che le venisse concessa in affitto e l'anno successivo, con analogo atto di imperio, la acquistò facendola completamente recintare[219]; nel 1822 vi fece edificare da Lorenzo Nottolini la sua villa con annessa cappella[220]. Nonostante Maria Luisa, nel suo pur breve regno, abbia emanato decreti importantissimi per lo sviluppo di Viareggio – come abbiamo visto nei precedenti capitoli – la Città non le ha mai perdonato quella che ha sempre considerato una appropriazione indebita e contro la quale il Comune si è battuto fin dal principio in vari ambiti, politici e legali, fino quando nel 1899 dovette arrendersi all'ultima e definitiva sentenza a favore degli eredi.

La questione si riapre alla fine della prima guerra mondiale quando la Tenuta Arciducale, in quanto possedimento del nemico sconfitto, viene inglobata nei beni dello Stato. Tuttavia, proprio come abbiamo visto avvenire per l'acquisizione degli arenili, il percorso che porta Viareggio al possesso della Pineta di Levante è tutt'altro che lineare e scontato, lo Stato infatti è intenzionato ad attribuirla alla Scuola Agraria di Pisa.

Il 6 settembre 1921 la Giunta comunale emette una delibera (n.1060) dal laconico titolo "Pineta Arciducale. Rivendicazione". Dopo la premessa riguardo all'abuso compiuto da Maria Luisa di Borbone ("La Pineta di Levante della quale fu spogliato con atto violento […] che la Duchessa Maria Luisa ebbe a consumarlo avvalendosi dei suoi poteri dispotici") viene ricordato che fin dal dicembre 1916 l'Amministrazione comunale aveva avviato le pratiche per chiederne l'esproprio motivato come "indispensabile e necessario elemento di espansione, salubrità e abbellimento della città assurta nel volger degli anni a stazione balneare" oltre che

[219] Per la trattazione dell'intera vicenda si rimanda a F. Bergamini, *Appunti storici sulle pinete di Viareggio*, in A. Serafini (a cura di), *La nascita delle pinete*, Maschietto & Musolino, Siena, 2000, pp.19-31.

[220] Per le notizie storico artistiche sulla villa vedi G. Borella (a cura di), *I palazzi pubblici di Viareggio*, ETS, Pisa, 2003, pp.125-175

> "espressione della volontà e degli interessi dell'intera cittadinanza […] e per maggior godimento e soddisfazione dei forestieri che da ogni dove convengono numerosissimi",

inoltre per consentire l'utilizzo del Viale (dei Tigli) come

> "comodo mezzo di comunicazione fra il capoluogo e la limitrofa frazione di Torre del Lago specialmente per l'accesso al lago di Massaciuccoli che pure costituisce una rada (sic) attrattiva di queste plaghe".

In tale sede oltre all'esproprio della Pineta era stato chiesto anche lo spostamento del Balipedio nei pressi della Bufalina per poter godere pienamente dell'area boschiva.

Nel resoconto del verbale del Consiglio comunale del 20 gennaio 1922 (n.8), si legge che il Sindaco "insieme al Sindaco della precedente amministrazione si recò a Roma fin dall'anno scorso per impedire che avvenisse questo incredibile oltraggio alla nostra Viareggio" ed era stato, in tale sede, proposto un compromesso: le terre coltivate assegnate alla Scuola Agraria e la Pineta a Viareggio. Forte di questo accordo di massima, e forse anche per forzare la mano affinché sia rispettato, nella stessa seduta il Consiglio procede ad approvare il prolungamento del Viale per congiungere Viareggio a Torre del Lago, anche se il progetto per il momento è destinato a restare sulla carta in attesa che venga ratificato il suddetto accordo.

A giudicare dal susseguirsi di delibere nel 1923 la questione è infatti tutt'altro che pacifica[221]; particolarmente significativo il preambolo alla delibera

[221] Si contano infatti tre delibere di Giunta: la n.219 del 27.2.1923; la n.734 del 18.7.1923 in cui si delibera di inviare un telegramma a S.E. Costanzo Ciano affinché sostenga la causa; la n.1300 del 29.10.1923; e due di Consiglio: la n.149 del 9.11.1923 e il resoconto, già citato, nel verbale del 6.12.1923. L'argomento della Pineta era stato richiamato con forza anche dal Commissario Prefettizio nella sua relazione di passaggio di consegne del 1 luglio 1923, cit., in cui si legge: "Fra gli affari di vitalissima importanza, dalla cui favorevole soluzione Viareggio può attendersi inestimabili benefici, questo della restituzione al Comune della Pineta di Levante tiene certamente il primo posto. Di ciò ha dimostrato di essere ben compresa l'intiera cittadinanza, la quale, in più occasioni, forte delle sue ragioni storiche e morali, si è trovata decisa e concorde nel reclamare la restituzione di quanto, in periodo di tenebroso assolutismo, le fu tolto violentemente e con spregio di ogni principio di diritto. Scorrendo i voluminosi incartamenti, ove è consegnata la storia di questa inqualificabile usurpazione, ho io stesso avuto fremiti di indignazione per lo scempio che in più riprese si è fatto delle sacrosante ragioni del Comune; e, solo mi sono rasserenato quando lessi, per ultimo, che i vittoriosi eventi della Patria avevano pur anche cancellato ogni contraria influenza straniera alla riproposizione e giusta soluzione della secolare questione. Le aspirazioni del Comune di Viareggio formano ora argomento di esame, certamente benevolo, da parte del Governo Nazionale, avvalorate dal voto locale del Fascio e da quello dei Combattenti, e confortate dalla evidente necessità nella quale è venuta a trovarsi la Città di espandersi verso Levante e di adornarsi del grandioso parco che si estende fra il Capoluogo e la limitrofa frazione di Torre del Lago. Non è a dubitarsi che il Governo

consiliare n.149 del 9 novembre 1923 relativa all'accettazione della proposta di acquisto fatta dallo Stato, che il Comune considera una sorta di sopruso in quanto considerava già "sua" la pineta. Si legge:

> "Fra l'intensa attenzione del Consiglio e del pubblico, che affolla la tribuna e ogni altro spazio disponibile, il sig. Sindaco imprende la relazione sull'importante argomento ricordando le fortunose vicende per le quali il Comune si trovò a dover, ora è un secolo, subire la usurpazione della sua pineta e a veder di poi frustrato ogni tentativo di ricupero. Quando ogni speranza sembrava ormai perduta, il grandioso evento della guerra vittoriosa e della distruzione del torvo nemico dell'Italia nostra, ci recò insieme a tanti e ben più alti e storici effetti materiali e morali, la possibilità di riprodurre le nostre ragioni di rivendicazione sulla Pineta di Levante non più contro gli aventi causa di detestati usurpatori ma in confronto del Patrio Governo entrato in possesso di tutta la Tenuta ex arciducale in forza del trattato di S. Germano [sic]".

Il Sindaco tornerà nuovamente a Roma, come rendicontato da lui stesso al Consiglio comunale del 6 dicembre, forte dell'intermediazione di Costanzo Ciano, per trattare sul prezzo. Nel corso del 1924 che, come ricordiamo, è l'anno in cui il Comune porta a termine positivamente l'altra annosa questione dell'acquisto degli arenili, proseguono le trattative per la Pineta; Luigi Leonzi, eletto Sindaco il 25 aprile, nel Consiglio comunale del 14 giugno

> "passa in rapida e chiara rassegna i principi e più vitali problemi della città e spiega come la loro soluzione sia intimamente connessa al favorevole esito di due importanti questioni: l'acquisto dell'arenile demaniale e il riscatto della Pineta di Levante. Solo dopo che il Comune si sarà assicurato la proprietà e disponibilità di questi due peculiari elementi di prosperità e di sviluppo della economia locale, potrà avvistarsi e gradualmente realizzarsi una vasta opera di trasformazione patrimoniale nella quale potrà inquadrarsi il soddisfacimento dei nostri attuali e futuri bisogni".

Il 9 gennaio 1926 con delibera consiliare n.5 viene approvata la bozza di contratto per l'acquisto Pineta Arciducale, al prezzo di 2.700.000 lire delegando il Sindaco e la Giunta all'espletamento delle pratiche per l'acquisto, nella stessa seduta con delibera n.6 si conferma il progetto di prolungamento Viale dei Tigli, già deliberato nel 1922[222].

---

apprezzerà convenientemente le forti ragioni di ordine storico e morale che militano in favore di Viareggio, riconoscerà altresì che la restituzione al Comune della Pineta di Levante è ormai condizione peculiaria e indispensabile di sviluppo igienico ed edilizio ".

[222] Il Balipedio impedisce un'ulteriore progetto di strada dalla Villa Borbone al mare e poi giù verso la Darsena, inoltre pone una ipoteca sulla edificabilità della zona .

Ancora oggi, benché semi avvolto dalla vegetazione e imbrattato di tinta, un cippo marmoreo alto oltre due metri posto sul viale dei Tigli davanti a Villa Borbone ricorda l'evento. Realizzato dallo scultore Alfredo Angeloni, reca una iscrizione redatta da Lorenzo Viani che recita "Per volontà del Duce Benito Mussolini nell'anno IV dell'Era Fascista simbolo la scure romana venne ristabilito il diritto italiano sull'antico bosco feronio". La retorica prevale sulla realtà dei fatti, poiché Mussolini non ebbe alcun ruolo nella vicenda e quello non è mai stato un bosco feronio.

4b.4 I Piani regolatori

Nei documenti che abbiamo preso in esame si definisce "Piano Regolatore" indifferentemente la progettazione di consistenti aree di territorio come di alcuni isolati, anche solo uno talvolta, così come si parla di "Sistemazione degli arenili" per progetti che sono a tutti gli effetti piani regolatori. Non è semplice districarsi fra la nutrita serie di delibere che riguardano la regolamentazione dello sviluppo di Viareggio, spesso rettificate, talvolta contraddittorie, licenziate con nomi diversi o con gli stessi nomi ma riferite a porzioni di territorio diverse.

La continue revisioni a cui sono soggetti questi piani avvengono non perché i committenti e gli autori non abbiano le idee chiare ma perché la realtà in cui operano è in costante evoluzione come lo è il dibattito in argomento che si va svolgendo a livello nazionale. Un dibattito, per altro, che ha come oggetto principalmente le città e si occupa solo occasionalmente dei centri turistici e con indicazioni di massima[223]. Gustavo Giovannoni, cui si deve una delle indicazioni più complete in tal senso, raccomanda la separazione fra attività portuali e turismo, laddove queste realtà convivono, in tal senso agisce disegnando il Piano Regolatore di Formia; questa linea a Viareggio era già tracciata dalle origini, pertanto non fu che di conforto saperla condivisa. Il lungomare che si va costruendo è invece in controtendenza rispetto all'idea propugnata da Luigi Piccinato totalmente alternativa al modello nizzardo, egli è convinto infatti della opportunità di separare nettamente tramite pinete e boschetti gli arenili dal centro abitato, come avverrà ad esempio nella vicina Tirrenia[224]. Vi è poi il modello di Milano Marittima[225], "città giardino" sorta in una pineta come quartiere turistico balneare di Cervia – piccolo comune di pescatori – che a Viareggio trova riscontro nel progetto di Brizzi rimasto però sulla carta[226]. La storia di Viareggio degli anni in questione, più che a Rimini

[223] Relativamente all'obbligo di dotarsi di un Piano Regolatore e di ampliamento per i Comuni dichiarati Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo si rimanda alle disposizioni dell'art.20 capo IV del R.D.L. 15 aprile 1926 n.765. In merito alle questioni invece si vedano G. Giovannoni, *Questioni Urbanistiche*, in "L'Ingegnere", 1/1928, pp.6-10; Luigi Piccinato, *Il 'Momento Urbanistico' alla Prima Mostra Nazionale dei Piani regolatori*, in "Architettura e arti decorative", V-VI/1930, pp.195-235; Silvio Ardy, *Urbanistica e turismo*, in *Atti del I Congresso nazionale d'urbanistica*, Tipografia delle Terme, Roma, 1937, V.I, parte III, pp.30-37.

[224] Vedi Gemma Belli*, Il progetto del moderno albergo e della città di vacanze. Luigi Piccinato per il turismo balneare*, in V. Orioli, *cit.*, pp.95-100

[225] Vedi V. Orioli, *cit.*

[226] Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra Marco Polo e Fossa dell'Abate, di cui abbiamo già fatto cenno in precedenza e che analizzeremo nel presente paragrafo al punto 5.

con cui da sempre vive in paragone, risulta molto simile a quella di Riccione[227], le analogie sono tali da meritare un apposito confronto che opereremo nell'ultimo capitolo del presente studio.

Il *modus operandi* degli amministratori viareggini oscilla fra il desiderio di affidarsi a professionisti di rilievo nazionale – come il tentativo di bandire il concorso del 1924 – e quello di trovare soluzioni locali attraverso il dialogo con le categorie economiche interessate, siano essi i concessionari degli arenili o i proprietari di vaste porzioni di territorio da lottizzare.

La documentazione relativa ai piani regolatori e alle disposizioni delle Commissioni di volta in volta incaricate di progettare e orientare lo sviluppo di importanti aree cittadine, mette in luce una sorta di "stato di ansia" in cui sembrano vivere gli Amministratori, sia per la mancanza di regole certe (come abbiamo in parte già evidenziato nel paragrafo relativo all'acquisto degli arenili) sia per la costante evoluzione della realtà.

Intorno ai progetti lavorano i funzionari comunali, basilare in tal senso la figura dell'ingegnere capo, e i professionisti incaricati espressamente all'uopo[228], la collaborazione evidenzia una sostanziale armonia di intenti e di vedute, caso mai le difficoltà nascono dalla pletora di commissioni nominate, per affiancarli o controllarli, dal Podestà, dalla Capitaneria di Porto, dalla Soprintendenza[229].

La pianificazione dello sviluppo di Viareggio avviene da un lato mossa dalla necessità di porre sotto controllo l'uso del territorio (oggi diremmo consumo)

---

[227] Vedi Ulisse Tramonti, *Riccione: "paesaggio di potenza"*, in Dipartimento di Progettazione architettonica, università di Firenze (a cura di) *Tra terra e mare. Progetti per Riccione*, Pacini, Pisa, 2005.

[228] In qualità di Ingegnere Capo abbiamo quali protagonisti G. Fantini fino a tutto il 1922, dal gennaio 1923 gli succede Carlo Riccomini; i tre principali professionisti di riferimento, con diversi ruoli, sono A. Belluomini, R. Brizzi, L. Leonzi. Quanto avviene a Viareggio è analogo a quanto accade in tutta la nazione, vedi L. Piccinato, *cit*., 1930, Aldo Putelli, *La collaborazione fra liberi professionisti ed uffici tecnici per la redazione di piani regolatori*, in *Atti del I Congresso nazionale d'urbanistica*, cit*.,* pp.38-41.

[229] Illuminante il tal senso il carteggio fra Brizzi e Riccomini, Già nel 1931 Brizzi lamentava i continui controlli e revisioni, giacché scriveva in una lettera a Riccomini il 24 luglio 1931 "… tuttavia è bene che sappia subito il sig. Podestà, affinché nella riunione della Commissione egli possa dire che tutta questa materia è già passata alla fase esecutiva e quindi la detta Commissione non ha da prendere deliberazioni salvo (ove il Podestà lo ritenga necessario) a fargli vedere i progetti, quando saranno pronti e, nel caso, per esprimere qualche raccomandazione, non per giudicare" più oltre chiede espressamente, se nella successiva riunione la commissione dovrà pronunciarsi sulle opere eseguite, di essere invitato con suoi collaboratori per poter dare personalmente i chiarimenti necessari. Ancora nel 1933, in una lettera a Riccomini datata 12 marzo, riferendosi a richieste di chiarimenti del Prefetto sui piani regolatori della spiaggia, fa presente, come già fatto con Castelfranco, che il Consiglio di Roma ha già approvato il primo tratto, Giotto-Saffi, se i successivi sono eseguiti con lo stesso metodo, "cosa mai si vuole ancora verificare?" CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicoli 1931, 1932, 1933, 1934.

con intendimenti sia di carattere estetico sia di carattere igienico, dall'altro di favorire lo sviluppo di una industria che si profila fiorente e di sorvegliare che le sue benefiche ricadute siano equamente distribuite sul territorio e la collettività[230]; vi è anche una terza ragione, non sempre palesemente dichiarata negli atti, ossia la necessità di reperire fondi per l'attuazione dei numerosi progetti relativi allo sviluppo della città, che possono essere ricavati dalla vendita dei terreni. Sono anche da considerare, quali fattori di cui tenere conto, le necessità di adeguare la città ai mutamenti che riguardano sia la rapida diffusione di invenzioni quali l'automobile, sia il rapido mutare dei costumi e dell'idea stessa di vacanza, della progressiva estensione dei ceti sociali che hanno a disposizione tempo libero, nello specifico per la vacanza al mare[231].

Quello che manca a Viareggio, fino al 1941, è una visione in grado di porre contemporaneamente sul tavolo le principali questioni e cercare una soluzione organica; benché vi sia consapevolezza che si sta operando per la costruzione e la organizzazione di una città e non solo di un mero centro balneare, con problematiche legate quindi anche all'industria e alle attività del porto, l'analisi rimane sempre parziale e parcellizzate le soluzioni[232].

A conforto di quanto abbiamo enucleato citiamo le considerazioni di Luigi Piccinato espresse nella recensione alla prima mostra nazionale sui Piani regolatori apparsa nel 1930[233]:

> "Tra un passato tranquillo e statico che si sta chiudendo ed un avvenire dinamico che si spalanca alla vita nazionale, le nostre città sono oggi in pieno nella fase di lavoro per la preparazione del loro domani: mai nella nostra storia urbanistica si è attraversato un periodo più fervido e nello stesso tempo più delicato. Delicato, ho detto: e oserei dire pericoloso, in quanto che l'esplosione della nuova attività edilizia ha portato in primo piano il problema urbanistico così improvvisamente da non consentire quella lenta indispensabile preparazione di studi, che ha permesso ad altri popoli di affrontare il problema con maggior sicurezza. Infatti noi italiani siamo

[230] Nei secoli precedenti il territorio era stato utilizzato principalmente da coloro che vi avevano dimora stabile, adesso invece si assiste sempre più ad una visione economico-speculativa. Il fenomeno a Viareggio si avverte fin dalla metà del XIX secolo come evidenziato nel capitolo 1. Per una analisi del fenomeno si rimanda a Alberto Mioni, *Urbanistica fascista: ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Angeli, Milano, 1986.

[231] Per una trattazione in argomento si vedano F. Mangone, Gemma Belli, M.G. Tampieri Maria Grazia, *cit.*; Giuseppe Rocca, *Dal prototurismo al turismo globale*, Giappichelli, Torino, 2013.

[232] Due esempi: la costruzione di un edificio scolastico in via Mazzini nel 1931-32 e l'ipotesi di demolirlo pochi anni dopo per far posto al grande Viale di collegamento fra la Stazione e il mare; la costruzione del Polisportivo in Darsena nel 1928 e la sua demolizione nel 1938 per l'escavo della Darsena Impero.

[233] L. Piccinato, *cit.*, 1930, pp.195-196

> costretti in gran parte a materiare di dolorose esperienze la nostra tecnica [...]
> E se da un lato la deficienza di studi storici veramente organici per una identificazione generale dei problemi ci impedisce spesse volte di vedere illuminatamente le soluzioni, dall'altro lato tutta una nuova modernissima concezione urbanistica sta sconvolgendo quanto in materia sembra già patrimonio acquisito; e avviene quindi che, mentre gli uffici tecnici preparano piani di ampliamento e di trasformazione da attuarsi come indispensabili, la rapidità del progresso degli studi denunzia già questi progetti come erronei e dannosi.
> Ed ecco quel senso di disorientamento generale e quella difficoltà di una reciproca comprensione che si manifestano sempre quando manca un comune vocabolario che fissi una volta per tutte idee e concetti. Da altro lato, mentre si discute e si polemizza e si tenta di chiarire i problemi, la forza travolgente della vita sconvolge i piani e compromette le soluzioni".

Come abbiamo visto le amministrazioni cittadine, decise a indirizzare lo sviluppo del centro balneare, agiscono mosse fin dall'inizio da due obiettivi principali: entrare in possesso degli arenili e rientrare in possesso della Pineta di Levante. I Piani Regolatori che si susseguono dal 1910 al 1923, eccezion fatta di quello di Goffredo Fantini[234] del 1921, hanno come oggetto le aree lungo costa che vanno dal Canale Burlamacca alla Fossa dell'Abate: questo sia perché la progettazione è necessaria per adirne all'acquisto, sia perché lo sviluppo dell'area fra il Canale e via Mazzini, avvenuta praticamente senza regole, già nel 1916 comincia a evidenziare problemi. A partire dal 1924, ad acquisizione degli arenili avvenuta, e successivamente dal 1926 in conseguenza del R.D. n.765 relativo alla organizzazione delle città luoghi di cura, la progettazione relativa alla sistemazione degli arenili diviene incessante con la produzione di piani a cadenza quasi annuale, che si estendono anche alle aree adiacenti nella zona settentrionale con la lottizzazione di superfici della Pineta di Ponente[235], e culmina con il Piano Regolatore di Brizzi relativo alla zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate del 1935. Le altre grandi scelte che vengono effettuate nel medesimo periodo, atte a spostare significativamente il baricentro della Città e a modificarne l'aspetto, quali – come abbiamo già avuto modo di richiamare – lo spostamento del Mercato e della Stazione ferroviaria, la costruzione del Cavalcavia, il prolungamento o l'apertura di nuove strade, lo sviluppo della periferia ad Est, per non parlare della costruzione delle scuole,

[234] Goffredo Fantini (Bologna 1857 – Viareggio 1923). Compie gli studi alla Facoltà di Ingegneria di Bologna. Responsabile dell'UTC di Viareggio dal 1890 al 1923. Per notizie sulla sua attività di progettista vedi R. Mazzoni, *Goffredo Fantini e l'architettura viareggina della Bella Époque*, Grafiche Ancora, Viareggio, 2017

[235] Quartiere Littorio, vedi § 4e.5

del Polisportivo, e più in generale del grande sviluppo dell'edilizia privata, avvengono senza una pianificazione complessiva programmata.
Diamo qui di seguito conto dei progetti e si rimanda – per ulteriori valutazioni, le ricadute e le attuazioni – ai paragrafi relativi alle zone interessate.

4b.4.1 1910-1923

Riteniamo utile, per comprendere quanto accade nel periodo in esame, una ricognizione sulle riflessioni e le azioni compiute negli anni precedenti a partire dal 1910.
Abbiamo già fatto osservazioni in merito al Piano del 1910 nel capitolo 3, cui si rimanda; nel paragrafo 4b.2 abbiamo iniziato ad evidenziare le problematiche derivate dalla lunga provvisorietà o, se si preferisce, dal lungo interregno fra la sdemanializzazione e l'acquisto degli arenili: mentre l'Amministrazione rinvia i grandi progetti non può fare a meno di dare permessi per edificazioni provvisorie, al contempo i privati cercano strade alternative per ottenere ciò che il Comune non vuole o non può concedere[236]. I rilievi mossi in due importanti documenti del 1916, la Relazione dell'Ufficiale Sanitario dr. Mario Pini relativa all'apertura di una nuova strada parallela al Viale Margherita e la lettera inviata al Sindaco dall'Ingegnere Capo dell'UTC G. Fantini sul proliferare di costruzioni senza regola, evidenziano gli esiti negativi di uno sviluppo non controllato che rischia di pregiudicare il futuro della città[237].
L'Ingegnere Capo scrive al Sindaco riguardo all'assenza di un piano che regoli il costante sviluppo della città dovuto all'incremento dei forestieri desiderosi di prendervi dimora:

> "Vediamo lentamente sorgere per opera di privati edificazioni spicciole che poi diventano agglomerati di edificazione senza coordinamento, senza nesso, dando luogo ad inconvenienti gravissimi per l'igiene, per la viabilità, per l'edilità. Si formano quartieri peggiori dei vecchi, strade viziose, anguste e disordinate, che poi il Comune deve accollarsi e che non riuscirà mai a correggere nemmeno coi più gravi sacrifici".

[236] Le concessioni degli arenili vengono date dall'Intendenza di Finanza, che fino al 1924 ne sarà proprietaria, come abbiamo visto nel § 4b.2 sembra agire ignorando i progetti del Comune.
[237] La lettera di Pini è datata 15 febbraio, quella di Fantini 20 giugno. Ambedue in CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1916. Merita sottolineare, sia pure *en passant*, come il fatto che l'Italia si trovi coinvolta in una terribile guerra non sia assolutamente percepibile.

Fantini invita caldamente gli amministratori a deliberare per la redazione di un piano regolatore e di un rilievo topografico delle zone interessate, ossia l'area nord nord-ovest lungo la Pineta di Ponente, ed effettivamente ottiene l'incarico per il suo ufficio di studiarne uno che però vedrà la luce solo nel 1921[238].

L'Ufficiale Sanitario nella sua Relazione aveva già evidenziato un analogo proliferare senza regole di baracche sugli arenili fra il Politeama e lo chalét Margherita, un dedalo inestricabile e poco salubre che aveva anche come nefasta conseguenza l'impossibilità della vista del mare (Fig.1). Riportiamo per intero la Relazione quale interessante descrizione dello stato della Città e delle sue più urgenti necessità:

> "Le baracche che con nessun riguardo alle norme igieniche si sono andate raggruppando lungo mare per concessione delle differenti autorità, esclusa quella Municipale, specialmente nel tratto Politeama-Chalét Margherita hanno formato un ammasso, un dedalo di costruzioni che intersecandosi in ogni guisa, hanno occupato quasi completamente tutta l'area che è rimasta priva di opportuna ventilazione e di adeguato soleggiamento.
> Il progetto della nuova strada al mare ha lo scopo di rimediare a questo stato di cose, sventrando l'insieme dei baraccamenti ed ottenendo un'arteria principale lungo mare ed altre arterie secondarie perpendicolari al mare per le quali verrebbero a diffondersi in quella località ondate benefiche di salubrità.
> Si otterrebbe una più perfetta aerea azione e una più completa pulizia.
> I frontisti della nuova strada che attualmente chiusi l'un contro l'altro tengono i terreni interni, difficilmente sorvegliati, in mediocri condizioni igieniche, verrebbero ad essere automaticamente obbligati a mantenere la più scrupolosa nettezza.
> L'esecuzione del progetto che ha oltretutto finalità estetiche intuitive che sono però compenetrate con evidenti intendimenti igienici, verrebbe ad appagare almeno per la zona della spiaggia più frequentata, il giustificato desiderio di volersi godere il mare, che manifestano concordemente e tutti coloro che vengono a Viareggio nostri ospiti.
> Con la nuova strada lungo mare infatti in buona parte si otterrebbe per essa la visuale diretta del mare, e la via Machiavelli con l'esecuzione del progetto verrebbe anch'essa a godere del vantaggio che hanno in Viareggio tutte le strade perpendicolari alla spiaggia di avere un libero sfocio nel benefico mare.
> Molte altre opere igieniche che sono necessarie per Viareggio, come l'ampliamento del servizio d'acqua potabile, l'utilizzazione o la distruzione delle spazzature cittadine, la fognatura, l'ospedale, il laboratorio chimico batteriologico, i locali scolastici sussidiari, dovranno essere eseguite con sollecitudine, ma per ottenere la potenzialità finanziaria del Comune a queste opere, è necessario che la spiaggia di Viareggio sia migliorata per richiamare presso di noi ospiti sempre più esigenti, più facoltosi che possono trovare giustificato il pagamento di una eventuale tassa di soggiorno[239] che potrebbe

[238] Delibera di Giunta n.785 del 27.6.1916

[239] La tassa di soggiorno istituita con R.D. 11/12/1910 n.863 verrà applicata a Viareggio solo a partire dal 1919.

anch'essa apportare alle finanze comunali un aiuto non indifferente per opere che si connettono con la salubrità dei Viareggio".

Il Comune effettivamente aveva predisposto una planimetria completa di computi metrici per la realizzazione della nuova strada e avviato le trattative con i concessionari[240], ma un evento drammatico accelererà le risoluzione del problema e diversamente da come progettato. Nel 1917 un tratto di Passeggiata viene distrutto da un incendio che, pur coinvolgendo un numero relativamente esiguo di edifici, viene percepito nell'immediato e poi tramandato come la "distruzione della Passeggiata lignea"[241]; ha come effetto il dover prender atto, sia da parte degli amministratori sia dell'opinione pubblica (intesa come coloro che frequentavano la città balneare e le categorie economiche), della necessità di un progettazione strutturale complessiva.

A tale proposito viene istituita una Commissione che nel valutare i progetti per la ricostruzione si troverà ad affrontare la necessità di conciliare la sicurezza – quindi l'utilizzo di materiali diversi dal legno autorizzando almeno in parte l'uso di murature e cemento armato – con la imprescindibile precarietà delle edificazioni sugli arenili, soggette a costante possibile rimozione dovuta al carattere temporaneo delle concessioni[242].

Il 27 marzo 1920 con delibera consiliare n.29 viene approvato un nuovo Piano Regolatore relativo agli arenili compresi fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate reso necessario dalle mutate condizioni di acquisto, come detto nel

[240] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1916.

[241] Nella notte fra il 17 e il 18 ottobre un incendio di natura accidentale partito dal Cinema Nereo distrusse gli edifici di quatto isolati (circa m.200) arrestandosi sul cemento armato della struttura dell'Eden. Il rogo arse edifici simbolo quali la grande galleria del Bagno Nettuno e il celebre locale Fiorentina. Vedi F. Bergamini, *cit.*, 1995, pp. 320-321; M. Lenci, Claudio Lonigro (a cura di), *Un disastro di cento anni fa*, Pezzini, Viareggio, 2017.

[242] Sono stati rintracciati tre verbali della Commissione: i nn.3, 4 e il n.5 che sembrerebbe l'ultimo. Le riunioni hanno luogo nella sede della Capitaneria di Porto. Dal verbale n.3 del 4.2.1918 si apprende che vi erano state due precedenti riunioni il 16 e il 17 agosto 1917. Sono presenti rappresentanti di: Ministero dei Trasporti, Capitaneria di Porto, Intendenza di Finanza, Comune di Viareggio, il Medico provinciale, l'Ingegnere del Genio Civile di Livorno. Vengono esaminati i progetti relativi al Bar Principe, Cinematografo Nereo, Trattoria la Fiorentina, Stabilimento balneare Nettuno, Studio Fotografico Fratini, Timpano Oreficeria e Coralli. Oltre che dell'utilizzo dei materiali si discute anche di sistemi di sicurezza, soluzioni di continuità fra gli edifici e delle garanzie relative alla vista del mare. La riunione prosegue nel pomeriggio (verbale n.4) e il giorno seguente (verbale n.5 del 5.2.1918) dove si asserisce prematura ogni discussone relativa a nuove concessioni poiché il Comune si dichiara tuttora interessato all'acquisto degli arenili. La planimetria allegata dà conto dei lotti e delle aree di pertinenza delle concessioni distrutte. Le deliberazioni della Commissione, definite Piano Regolatore, saranno ratificate con delibere consiliari n.44 del 12.10.1918 e n.55 del12.12.1918.

paragrafo 4b.2 (Fig.P3). Per la sua redazione l'Amministrazione aveva costituito una Commissione chiamandone a farne parte anche personalità del mondo dell'arte e della cultura quali Luigi Salvatori e L. Viani[243].

Dalla lettura della Relazione che lo accompagna si osserva che nella sostanza non modifica quello del 1910, permangono inalterate infatti sia la divisione degli arenili in tre zone – la prima da via Garibaldi a via Mazzini, la seconda da via Mazzini a via Colombo, la terza da via Colombo alla Fossa dell'Abate – sia le funzioni. La prima zona è destinata a locali pubblici, caffè, ristoranti, cinema e si prevede anche uno spazio espositivo che "provvederebbe a una mancanza gravemente sentita". La seconda zona, anche a causa della sua limitata estensione è destinata a giardino alberato, al massimo si prevede qualche chiosco per giornali o pensilina per chi aspetta il tram; la terza zona rimane indicata a scopo residenziale[244].

Il Piano Regolatore, come dichiarato nella Relazione, ha due scopi principali:

[243] Commissione per lo studio del Piano Regolatore della Città di cui fanno parte (i nomi che seguono sono evinti da minute di lettere di convocazione e verbali): On. Avv. Luigi Salvatori, On. Ing. Tullio Benedetti, Manlio Baccelli, Arch. Oreste Lenci, Arch. Francesco Luporini, L. Viani pittore, Domenico Ghiselli pittore, Ing. G. Fantini, Arch. Alfredo Fontanini, Arch. Vincenzo Franceschi, Avv. C. Ciompi, Celestino Bonuccelli perito, Guido Magnani, Cav. dott. Gino Sartori Reale Commissario del Comune, Dott. M. Pini Sanitario del Comune, Angelo Tonelli pubblicista, Don Angeloni, Ugo De Verde. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1920.

[244] *Relazione sommaria intorno al Piano Regolatore e di ampliamento della città di Viareggio, lungo la spiaggia fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate*. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1920. In merito alla suddivisione in tre zone vi si legge: "La prima dal traverso di via Garibaldi al traverso della via Mazzini, per una lunghezza di m.524 e per una larghezza da un massimo di m.68 a un minimo di m.45; la seconda dal traverso di via Mazzini al traverso della via Colombo, per una lunghezza di m.1194 e per una larghezza di m.55 compresa la parte occupata ora dal viale Marconi; la terza dal traverso della via Colombo alla Fossa dell'Abate per una lunghezza di m.1088 e per una larghezza variabile da un massimo di m.94 ad un minimo di m.38". In merito alle loro funzioni : "La prima zona […] deve essere destinata più specialmente a locali di pubblico convegno. E perché in qualunque stagione più comodo e più gradito possa risultare il ritrovo, gli edifici in progetto sono in parte circondati e in parte fiancheggiati da portici in modo da formare un passeggio coperto di notevole sviluppo (questa dei portici è un'idea che appare costantemente dall'inizio del secolo ma che non troverà mai attuazione, *ndr.*)". Gli edifici segnati 1 e 2 sono destinati a spettacoli di vario genere con sale per concerti musicali, sale riunioni, caffè "a comodo dei frequentatori"; lo spazio n.3 è una piccola piazza con al centro un chiosco per la musica; il n.4 per sale da caffè e un cinema; negli spazi 5 e 6 bagni caldi di vario genere che completano così l'offerta turistica per chi viene per le bagnature. "Infine il fabbricato n.7 verrebbe destinato alle esposizioni permanenti artistiche e industriali. Manca in modo assoluto a Viareggio un locale adatto a tale uso e si utilizzano alla peggio locali insufficienti, scomodi e male illuminati. L'edificio progettato nel piano regolatore provvederebbe a una mancanza gravemente sentita". L'ubicazione dei terreni della terza zona collocati fra la pineta comunale e la spiaggia "li rende adatti alla edificazione di ville private, e in questo senso è tracciato il piano che divide le aree in spazi di convenienti dimensioni per adibirli alla costruzione di ville e villette circondate da giardini e comunicanti con il viale principale mediate strade minori e vialetti".

> "1. Provvedere le parti più vicine alla vecchia città di un complesso di edifici di uso pubblico la cui mancanza è ogni giorno più sentita, e sostituire edifici razionalmente progettati e rispondenti ai moderni criteri di igiene, di comodità e di decoro, al disordinato affastellamento di baracche sorte per speculazione individuale e ingombranti la spiaggia con particolare danno della igiene e spesso anche con offesa del decoro urbano […].
> 2. Ampliare la zona di particolare gradimento dei forestieri mediante la costruzione di due zone di città giardino, di cui pure si sente la mancanza a Viareggio"[245].

Quattro anni dopo la lettera di Fantini sui rischi di uno sviluppo disordinato, gli estensori del Piano osservano e temono lo stesso fenomeno:

> "La speculazione privata già da tempo si getta sui terreni coltivati più vicini all'abitato e li va trasformando in zone edificate. Ma è difficile disciplinare questi ampliamenti quando partono da iniziative private"

per questo è importante che il Comune divenga proprietario di zone importanti della città in modo da realizzare e al meglio ciò di cui la città ha bisogno per divenire "florida e importante stazione balneare"[246].

La novità del Piano risiede nel fatto che, relativamente alla edificazione della terza zona, si fa espresso riferimento alla realizzazione del grande viale litoraneo, progettato insieme agli altri comuni della Versilia e della provincia di Massa Carrara, in asse con il ponte da costruirsi sulla Fossa dell'Abate, per cui il Viareggio si impegna ad aprire il tratto fra via Marco Polo e la Fossa, ossia prolungare Viale Carducci[247].

Questo Piano, come abbiamo visto nel paragrafo 4b.2, resta vittima di un mostro burocratico che costringerà il Comune ad una nuova revisione e successiva approvazione nel 1923: le Relazioni, due, questa volta sono decisamente cervellotiche ma appare chiaro che il vero obiettivo è la trattativa sul prezzo. Vi sono due elementi da sottolineare: viene ribadita la decisione di

[245] Questione che sarà ripresa da Brizzi con il Piano Regolatore del 1935 di cui si parlerà più oltre nel presente paragrafo.

[246] La seconda parte della *Relazione* è relativa alle spese per l'acquisto degli arenili e per l'esecuzione delle opere di viabilità giardinaggio e servizi generali. Per quanto riguarda i costi dell'arenile si fa riferimento ad una legge promulgata per Rimini alla quale ci si richiama e al prezzo fatto alla Cooperativa che naturalmente si chiederà ribassato in quanto il Comune ha interesse pubblico e non privato e farà uso di interesse pubblico della zona.

[247] Delibera consiliare n.10 del 9.2.1920 in cui si dichiara di aderire al progetto di costruzione del Viale litoraneo Viareggio-Marina di Carrara, scaturito da un accordo fra i Comuni della Versilia e la Provincia di Massa Carrara, per la costruzione "di un grandioso viale" opera necessaria "sia in ragione dell'incremento del traffico" "sia nei riguardi particolari di Viareggio come stazione climatica e balneare" e si approva il progetto predisposto dall'U.T.C relativo al tratto fra lo sfociamento di via Marco Polo fino alla Fossa dell'Abate.

aprire il tratto di collegamento al Viale litoraneo fino a Massa ed emerge nuovamente l'ipotesi di una strada parallela a Viale Margherita sul lato occidentale[248].

Agli inizi degli anni Venti hanno inizio i primi interventi diretti alla pianificazione dello sviluppo di altre zone della città, sia per dare risposta ai problemi rilevati da Fantini ma soprattutto per risolvere il problema del possesso del tratto degli arenili che lo Stato aveva ceduto alla Cooperativa Impiegati[249].

Nel 1921 con delibera consiliare n.197 del 6 maggio viene approvato il Piano Regolatore relativo alla zona compresa fra le vie Mazzini - Marco Polo e Fratti - Emilia (Aurelia), nella delibera si parla di: "necessità e urgenza di disciplinare le costruzioni nella zona anzidetta senza dubbio destinata a diventare

[248] *Relazione sommaria intorno al Piano Regolatore e di ampliamento della città di Viareggio, lungo la spiaggia fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate* (1). Questa volta l'intera area è divisa in due: Garibaldi-Marco Polo e Marco Polo-Fossa dell'Abate. Nella prima zona è prevista la possibilità di edificare negli isolati interposti fra le strade sfocianti al mare, in Viale Margherita, ma con vincoli precisi fra cui quello di una altezza non superiore a m.8,60 e la dotazione di un porticato. Ma soprattutto quel che interessa è l'espressa citazione circa l'esistenza di una strada a occidente di Viale Margherita (via Barellai) per il godimento totale della vista del mare "massimo nell'inverno quando tutti gli stabilimenti dei bagni saranno smontati e asportati". Si prevedono anche piazze fra cui piazza Principe Amedeo perché lì esiste tuttora l'obbligo a non costruire dovuto all'Ospizio Marino (vedi § 4e.2). Per quanto riguarda la seconda parte invece c'è da considerare l'esistenza del doppio binario della tramvia e il vialone litoraneo. Lo scopo di questa relazione comunque sembra essere quello di dimostrare che l'intera area sarà scarsamente costruita e comunque vendibile a basso prezzo perché i vincoli che il Comune pone sugli edifici sono tali da rendere il tutto poco appetibile. L'altra *Relazione sommaria intorno al Piano Regolatore e di ampliamento della città di Viareggio, lungo la spiaggia fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate* (2) propone una divisione in tre aree; è un po' cervellotica e tecnica ma lo scopo pare essere uguale alla n.1: dimostrare la scarsità delle aree edificabili. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1923.

[249] La necessità di dirimere la questione con la Cooperativa Impiegati dello Stato mette il Comune in condizione di doversi procurare terreni di scambio non essendo sufficienti quelli dell'area detta "dei Funai". Ciò porta l'Amministrazione ad aprire una articolata trattativa con il Marchese Bottini che possedeva una vasta area di terreni compresa fra la via Fratti e la via Emilia e che a nord si estendeva al ridosso del Cimitero, lottizzata ma priva ancora di un piano regolatore che, come sappiamo, arriverà solo nel 1921. La trattativa dura ben sette anni (prima delibera, consiliare, n.53 del 22.5.1920; ultima, consiliare, n.100 del 29.10 1927) durante i quali vengono prese diverse deliberazioni che conducono il Comune all'acquisto di una rilevante parte dei terreni del Marchese, a buon prezzo, in cambio della riduzione della zona di rispetto a sud del cimitero. La trattativa vede anche la cessione gratuita da parte del Marchese delle sedi stradali occorrenti per la sistemazione della viabilità dei nuovi nuclei abitati sorti e da sorgere nell'area interessata. Nel 1924 la trattativa subisce una accelerata dovuta all'acquisizione degli arenili: la Giunta (delibera n.1416 del 26.9.1924) autorizza il Sindaco a stipulare con Bottini il contratto di acquisto per via Mameli (mq.5683,20); via Don Bosco (mq.1260); via Carlo Alberto (mq.1171,07) e per tre traverse fra la via Mameli e la zona di rispetto del cimitero (mq.102,63). L'ultima delibera (n.100 del 29.10.1927) porta all'altezza di via Carlo Alberto la zona di rispetto per uno spostamento complessivo di circa 200 metri. In tale contesto si afferma anche che il Cimitero, nell'eventualità, potrà estendersi verso nord.

propaggine popolosa della città" (Fig.P4). Il Piano "si limita a dare, seppure con carattere coattivo, usi sicura norma per lo sfruttamento dei terreni edificativi" della suddetta zona "di modo che i nuovi nuclei abitati risultino tutelati sia riguardo ad una certa regolarità di linee e sviluppo frontale sia per quanto interessa l'igiene e la viabilità"[250]. Effettivamente l'intera area prosegue nello schema a griglia che già caratterizza la città, replica isolati in serie di grandezza contenuta.

Nella Relazione di Fantini si legge all'inizio, riferito alle problematiche che avevano provocato l'incarico nel 1916:

> "Gli studi tendevano non solo a disciplinare l'edificazione ma anche a creare un sistema razionale di strade, con un grande viale che doveva sboccare diagonalmente nei pressi del passaggio a livello del luogo detto 'Lilli' e teneva conto della possibile costruzione di un soprapassaggio da sostituirsi in un più o meno lontano avvenire al passaggio a livello" [251].

Fantini precisa che questo studio era stato interrotto a causa di nuove e ritenute dagli amministratori più impellenti "faccende" finché il dover risolvere la questione con la Cooperativa degli Impiegati di Stato lo aveva reso irrimandabile. L'ingegnere lamenta anche la nomina di una Commissione numerosa "la quale ritornò alla solita graticola di strade non certo gradita ai moderni studiosi di piani regolatori edilizi". Nel frattempo l'edificazione procedeva "secondo criteri di esclusivo comodo dei privati"[252], per questo era

[250] Nel testo originale c'è scritto "variabilità" ma si presume un lapsus calami poiché logica e contesto suggeriscono sia viabilità

[251] *Piano Regolatore delle zone a settentrione della città di Viareggio comprese fra la via Mazzini, la via Fratti, la via Marco Polo e la strada provinciale emiliana* (via Aurelia, ndr), datata 18 febbraio 1921 con planimetria allegata, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1921. Il "soprapassaggio" indicato da Fantini verrà effettivamente realizzato ma solo negli anni '80.

[252] Da un documento del 21.9.1920 (CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1920) si evince che buona parte dei terreni interessati al piano regolatore che Fantini redigerà sono proprietà di Stringari e che egli stesso sembra abbia proposto un Piano Regolatore della zona. Alcune minute mostrano anche una tendenza a invitare i privati a "farsi" i piani regolatori quando relativi a lotti confinanti di un solo proprietario o più proprietari in accordo (CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1922). E' altresì vero che lo stesso Comune talvolta suggeriva ai privati di fare loro stessi Piani come nel caso della lettera inviata l'11.9.1923 dal Sindaco a due privati cittadini (Sig. Giovanni Ciuti e Ing. Eugenio Scarlatti) nella quale, mentre da un lato respinge il loro progetto per la costruzione di cinque villette nei pressi della Fossa dell'Abate, contestualmente "invita gli interessati a formare, in accordo con i proprietari degli altri terreni limitrofi, un piano regolatore generale in armonia con quelli esistenti progettati dal Comune, e con quegli altri privati già approvati dal Comune o in via di attuazione" (CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissioni). Ma che la situazione non fosse sotto controllo lo prova anche l'osservazione che accompagna le motivazioni di diniego alla richiesta di tal Ugo Baccini di costruire un edificio a due piani sul Viale Marconi dove si legge: "La Giunta verificando i continui abusi di costruzioni che si eseguiscono senza

viepiù urgente che il Comune agisse prima che lo stato delle cose potesse impedire il tracciato del piano.

> "Fra tanti pareri e non lievi difficoltà l'ufficio ha fatto del suo meglio per tracciare un piano che disciplinasse la edificazione permettendo il tracciato di strade non interrotte e con larghezze sufficienti per una buona ventilazione e un buon soleggiamento, elementi questi più importanti del traffico che in tali strade non sarà certo molto intenso. Salvate quindi in prima linea le condizioni generali igieniche, soddisfatte in modo più che sufficiente le esigenze del traffico, rispettate pure in modo sufficiente l'estetica dell'assieme, sebbene non sino al punto che questo ufficio tecnico avrebbe desiderato, ritengo che sia necessario rendere al più presto esecutivo il piano studiato per impedire che la speculazione privata non deformi e non intralci con la fretta delle costruzioni quel meglio che nello studio del piano regolatore si è potuto ottenere. Ogni indugio può essere nocivo e creare difficoltà pratiche gravissime".

Il Piano viene attuato e nella sua griglia verrà integrata la lottizzazione della Villa Rigutti che avrà inizio nel 1928 e permetterà la unificazione di tronconi di strade quali via Leonardo e via Parini, via di Mezzo (Veneto) e via Pellico[253] (Fig.P43).

4b.4.2 1924. La Commissione per il Concorso per la Sistemazione degli arenili

Nell'ottobre del 1924 accade un fatto che, a fronte di quanto fin'ora appurato, ci appare alquanto singolare: il Comune, finalmente riuscito a stipulare il contratto di acquisto ed entrato in possesso degli arenili, improvvisamente sembra considerare totalmente inadeguati i Piani Regolatori finora redatti. Forma una Commissione non per provvedere ad un nuovo progetto ma addirittura per preparare le norme per un concorso nazionale per la completa sistemazione della spiaggia. Se questo da un lato fa onore agli amministratori nel senso che essi sembrano prender atto della portata della responsabilità che hanno di fronte – organizzare un litorale lungo circa tre chilometri che condizionerà l'aspetto e il destino economico della città – dall'altra avvalora il sospetto che tutti i Piani precedenti avessero l'unico scopo di strappare il prezzo più basso per

---

regolare permesso e molte altre edificate non conformi al disegno presentato e approvato dall'Autorità Com/le" propone di incaricare due rappresentanti della Commissione edilizia "perché verifichino in tempo opportuno se le costruzioni che man mano si fanno corrispondono pienamente ai disegni relativi, sia nei riguardi estetici che igienici" e richiama in modo particolare l'attenzione degli incaricati per le costruzioni sugli arenili. Delibera n.10 del 20.4.1921.

[253] Vedi § 4.f.

l'acquisto; altrimenti vi è un'altra ipotesi, la stessa che porterà nel 1931 a chiamare Raffaello Brizzi: la difficoltà a contrastare le richieste e le volontà dei concessionari.

Nell'imminenza della stipula del contratto di acquisto infatti si erano fatte sempre più pressanti le richieste dei concessionari di avere risposte alle loro necessità di costruire, ampliare o modificare; la Giunta aveva incalzato la Commissione edilizia perché adottasse un Regolamento Edilizio o, ancora meglio, bandisse un concorso a premi – magari per giovani architetti – per la sistemazione gli arenili[254], la Commissione a sua volta aveva rilanciato suggerendo di indire un concorso nazionale rivolto a tutti gli ingegneri e gli architetti; nell'attesa, poiché non si poteva mantenere l'immobilismo, si proseguiva nel concedere permessi per costruzioni a patto che avessero carattere assolutamente precario e che non superassero i quattro metri di altezza[255].

La Giunta del 7 ottobre 1924 (n.1471)

> "…ritenuto doversi pensar subito ad una migliore e più rispondente sistemazione dell'arenile stesso in rapporto all'igiene, all'estetica e all'edilizia; ritenuto che vari e utili progetti potranno ottenersi attraverso un concorso nazionale..."

propone al Consiglio comunale la nomina di una Commissione per lo studio e la preparazione delle norme per un concorso nazionale per la completa sistemazione della spiaggia. Propone anche i componenti della Commissione che viene ratificata con delibera unanime del Consiglio comunale del 24.10.1924, n.89[256].

Questa decisione dell'Amministrazione anticipa quello che di lì a due anni diventerà in Italia prassi, a partire dal 1926 infatti si apre una lunga stagione di concorsi per "piani regolatori e di ampliamento" ma, altro fatto singolare, questo sarà per Viareggio il primo ed unico concorso (per altro non bandito)

[254] Delibera di Giunta n.514 del 10.4.1924; nel l923, con delibera di Giunta n.648 del 30.6 il Comune aveva affidato al geometra Ernesto Botti di fare il rilievo dell'arenile per predisporre i dati per una giusta ripartizione e tassazione delle concessioni. Per la composizione delle Commissioni Edilizie vedi § 4c.1.

[255] Delibera di Giunta n.542 del 16.4.1924.

[256] Nella discussione che precede la delibera alcuni consiglieri si preoccupano del fatto che vengano indicate linee di progetto sostenibili economicamente dalla città; il consigliere Maffei propone che nella Commissione ci sia anche un rappresentante dei concessionari balneari. Il Sindaco nel rassicurare tutti ricorda che comunque la Commissione ha solo potere consultivo, che la decisione ultima sarà presa dal Consiglio comunale; la proposta Maffei viene bocciata.

perché successivamente si agirà sempre – pur affidandosi a commissioni qualificate – per affidamenti diretti, compreso il Piano Regolatore generale del 1941.

Dobbiamo fare alcune considerazioni sulla composizione della Commissione chiamata a redigere le norme concorsuali; merita sottolineare che soltanto uno di loro è propriamente un addetto ai lavori, l'ing. Ugo Giusti, gli altri sono scelti in virtù della loro – come dire – "sensibilità": due pittori, Galileo Chini e Giuseppe Viner, un musicista, Giacomo Puccini, un senatore amante della cultura, Giovanni Rosadi, e addirittura un medico microbiologo docente all'Università di Pisa, Alfonso Di Vestea[257]. Rileviamo anche che nessuno di loro è viareggino e che è assente Lorenzo Viani, già coinvolto nella elaborazione del Piano del 1920[258]. Viani è una figura di riferimento molto importante, la sua assenza sia in questa Commissione sia in tutte le successive che verranno di volta in volta nominate ci fa ipotizzare che sia stata una sua scelta; trovandosi probabilmente in disaccordo con quanto si andava progettando, comprendendo altresì di non poter far nulla per arrestare il processo in corso, riteniamo abbia deciso di farsi da parte[259].

Un destino avverso impedisce alla Commissione di agire[260], la prematura morte nel giro di pochi mesi di tre dei sei componenti la rende di fatto esautorata, sarà

[257] Della commissione fanno inoltre parte di diritto il Segretario comunale, l'Ingegnere Capo dell'UTC e l'Ufficiale sanitario.

[258] Mentre qui la non viaregginità dei componenti appare non volontaria essa sarà invece frutto di scelta consapevole per la Commissione formata nel 1931, vedi § 4b.4.4.

[259] Sul "Libeccio" del 2.11.1923 era apparso un articolo di Viani, *Rettifiche*, in merito a progetti edificatori alquanto polemico nei confronti di Chini di cui riportiamo stralci: "Chini Galileo ha riempito gli ozi estivi, che si concede sulle sponde riarse della Fossa dell'Abate con un'intervista concessa ad un corrispondente di Camaiore. Nulla di notevole ha detto, come poteva dirlo, parlando della pineta: da sufficiente ha affermato che un parapetto di villini aggrazierebbe la linea della pineta e gli servirebbe eziandio da preservativo contro i venti marini. Fino a qui è opinione sua, sennonché nella corrispondenza c'è inserita una mascalzonata: i difensori dei pini sul mare intenderebbero valorizzare i terreni oltre pineta.[…] Si sa che i villini di Ponente o sull'orlo della Pineta di levante non vengono abbelliti con le triste figure che io mi compiaccio ritrarre: vagabondi, accattoni, pezzenti, ladri, ubriachi […], ma bensì con le pancine rotonde degli angeli idropici cotti in ceramica...quindi...io sono fuori discussione...è vero? Il piano regolatore d'oltre via Marco Polo fu tracciato, qualche anno fa [da persone] tutte animate dal desiderio di salvare quel po' di pineta scampata alla chiusa degli orrendi villini. Le sovrapposizioni a quel piano oltre essere prive di intelligenza, sono arbitrarie come è disonesto accettare in silenzio la paternità di quel che di buono è nel vecchio progetto anche se tutto è lodato dal signor Galileo Chini". Inoltre Viani in quegli anni era coinvolto in prima persona nelle roventi polemiche intorno all'erezione del monumento ai caduti che aveva ideato insieme a Domenico Rambelli.

[260] Al momento non è stato reperito alcun verbale. Vi sono alcune lettere di convocazione della Commissione nel 1925 (21 gennaio, 8 febbraio, "fine marzo") e altrettanti dinieghi di singoli membri. Sembra sorgano continuamente problemi per partecipare a queste riunioni. Ancora se

Giusti (per altro anche lui morirà presto, nel 1928), probabilmente con la collaborazione di Chini, a progettare il lungomare come abbiamo ampiamente descritto nel capitolo 3[261].
Negli anni successivi l'Amministrazione, ora retta da un Podestà o da un Commissario Prefettizio, emana numerose delibere sulla sistemazione della spiaggia nominando due commissioni, una nel 1928 e una nel 1931, a cui affida di fatto l'onere di redigere sia piani regolatori sia piani particolareggiati, nonché regolamenti edilizi, sia pure senza definirli espressamente in tal modo.

La situazione degli arenili su cui l'Amministrazione è decisa ad intervenire si presenta in modo assai diverso. Il tratto che va dalla Burlamacca a via Mazzini è fortemente edificato e i concessionari che, pur con rinnovi annuali sono ormai gli stessi da molto tempo, si sentono in diritto di obiettare, quando non opporsi, alle richieste di modifica e adeguamento (ricordiamo che tutto il tratto è già stato fatto oggetto di corpose revisioni nel 1918 dopo l'incendio). Bisogna inoltre tener conto che buona parte dell'arenile e del mare stesso sono occupati dalle "palafitte", pontili su cui insistono cabine, bar e persino ristoranti. Benché i concessionari siano obbligati a fine stagione a smontare tutto, i pali conficcati in mare restano e sempre più assumono forma simbolica di stabilità.
Il tratto fra via Mazzini e via Marco Polo, su cui sono sorti nel tempo "chalét" sia pure in modo meno strutturato che nel primo tratto, pone ugualmente problemi di abbattimenti e ricostruzioni di non sempre facile soluzione; l'ultima area, quella fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, è la meno problematica in quanto al momento, se si eccettua il famigerato "casotto" della tramvia, è praticamente sgombra.
Per queste ragioni, come vedremo, i Piani, le disposizioni, i Regolamenti, deliberati a partire dal 1928 daranno origine a "prove di forza", spesso manifestate dai concessionari con forme di resistenza passiva, che ritarderanno più o meno considerevolmente l'attuazione dei programmi.

---

ne parla in una minuta del 29.5.1925 e sembra che nulla sia accaduto. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1924.

[261] Nella biografia di U. Giusti (M. Maugeri, *cit*.) si parla di diffuse collaborazioni fra Chini e Giusti e questo, insieme alla nota nel verbale della Commissione del 20.1.1928 in cui si legge "Dai Signori Professor Galileo Chini e architetto Ugo Giusti, incaricati di completare un progetto di sistemazione dell'arenile nel tratto interposto fra la via Mazzini e la via Catalani…", potrebbe avallare l'ipotesi anche se però agli atti, mentre risulta il pagamento del progetto a Giusti, non vi traccia di compensi a Chini. CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione 1928.

4b.4.3 La Commissione Speciale del 1928

I lavori della Commissione nominata nel 1928 durano circa cinque mesi[262]. I membri, evinti dai verbali, sono: Luigi Leonzi Podestà (o Alberto Sandrini Vice podestà), Casciano Casciani Direttore Marittimo della Capitaneria di Porto di Livorno, Galileo Chini, Ugo Giusti, Alfredo Belluomini, Cesare Tognetti in rappresentanza dei concessionari demaniali, infine Mario Pini e Carlo Riccomini[263], membri di diritto in quanto ufficiale sanitario e ingegnere capo. Nella prima riunione viene analizzato e approvato il progetto di Giusti (in tale sede attribuito anche a Chini), relativo all'intera area compresa fra piazza Principe Amedeo e piazza Puccini, dichiarato conforme a quanto richiesto dal Podestà e inviato alle "Superiori autorità" per il piano finanziario necessario alla sua attuazione[264] (Fig.P5).

La Commissione redige anche il "Piano regolatore Provvisorio delle concessioni balneari comprese fra piazza Principe Amedeo e Fossa dell'Abate" relativo alla sistemazione dei treni di cabine e alla loro collocazione perpendicolare al mare, sia per consentire la visione del mare, sia per poterne collocare in numero maggiore[265]. Le disposizioni sono molto dettagliate e particolareggiate come si evince dalla planimetria (Fig.P6). Il termine "provvisorio", sottolineato nell'originale, viene giustificato con il fatto che quello definitivo potrà essere emanato solo "allorché il Municipio di Viareggio avrà completato la sistemazione della zona di sua proprietà adiacente a quella demaniale". Il riferimento è al progetto Giusti e quando verrà attuato, si legge, "non si dovrà far altro che spostare le varie file delle cabine a seconda dei fabbricati che verranno costruiti a monte".

---

[262] La dicitura in verbale è "Commissione Speciale per lo studio e la sistemazione degli arenili e per l'esame dei progetti"; d'ora in poi, oltre questo paragrafo sarà Commissione 1928. Abbiamo notizia di sei riunioni fra il 20 gennaio e il 4 maggio con relativi verbali . CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione 1928; il verbale del 23 marzo è nel Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1928. Non è stato reperito alcun atto ufficiale di nomina della Commissione.

[263] Carlo Riccomini (Pisa 1883? - Viareggio 1969). Si laurea al Politecnico di Torino. Dopo avere combattuto nella Prima Guerra Mondiale si trasferisce a Viareggio. Ingegnere Capo dal 1923 al 1935, successivamente diviene vice dirigente dell'intero settore.

[264] Minuta a penna del verbale del 20.1.1928. In esso vengono fatte osservazioni circa la strada sopraelevata di passeggio vicina all'arenile possibilmente soggetta ad erosione. Una minuta dell'11.4. 1928 certifica la consegna al Podestà di tre disegni dimostrativi del Progetto Giusti e tre copie planimetria del Prof. Lapucci. In questo momento la realizzazione del progetto Giusti appare certa, l'imminenza della sua attuazione viene confermata dalla citazione nella guida sulla città uscita quell'anno a cura di De Navasqués, *cit*., p.128.

[265] Verbale 23.3.1928.

I lavori della Commissione sono però prevalentemente assorbiti dalle questioni relative alla sistemazione del primo tratto. Vengono esaminati i singoli edifici e per ognuno di loro ci sono disposizioni precise in modo da ottenere un insieme il più possibile armonico. Per alcuni si tratta di piccole variazioni, per altri invece di vere e proprie trasformazioni[266]. C'è poi un caso di totale demolizione, lo Chalet Del Chiaro-Regina, per far posto ad una piazza[267], e la delicata questione relativa ad un nuovo trasferimento dell'area di spiaggia destinata ai bambini scrofolosi ospiti degli Ospizi di Firenze e Lucca[268]; ma due sono le disposizioni realmente drastiche: l'assoluto divieto di utilizzo degli ambienti a scopo abitativo (è prevista una sola una stanza per il custode) e la demolizione di tutti i pontili che costituiscono un impedimento della visuale panoramica dell'intera spiaggia[269]. Riguardo all'uso abitativo si tratta in realtà di ribadire il rispetto di disposizioni in vigore da sempre[270], quello che ha veramente portata rivoluzionaria è l'abbattimento dei pontili, sia perché introduce un nuovo modo di fare le bagnature, sia perché è effettivamente una

[266] Esempio i Bagni Felice, Amedeo, Tognetti "presenteranno tre progetti isolati in armonia fra loro"; per le costruzioni Torre, Simi, Pacifici "i prospetti delle costruzioni laterali Torre e Pacifici, dovranno essere uguali ed armonizzare con quella al centro – Simi – per modo da formare un gruppo unico" (Verbale 8.2.1928). Altro esempio interessante riguarda il Bagno Balena (Verbale 24.2.1928). I confinanti del Balena protestano perché il progetto toglie loro spazio, la Commissione delibera a favore del Balena perché le ragioni estetiche sopravalgono i diritti delle concessioni, comunque dà loro agi di passaggi e servitù. Datata 24 febbraio c'è anche una lettera inviata a tutti i concessionari che intima loro di presentare i progetti

[267] L'attuale piazza Campioni. Lettera del Podestà al Barone Oscar Di Poppato del 24.5.1928, CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione 1928.

[268] Nel verbale del 23.3 si legge: "Non pare che tale località sia la più indicata per dei bimbi malati, essendo nel centro della parte più aristocratica della spiaggia, vicina ad alberghi e pensioni di lusso, ed inoltre i manufatti sono antiestetici oltre ogni dire e non intonati alle altre costruzioni della spiaggia. La Commissione non può quindi che fare voti che si trovi la maniera di trasportare altrove tali Opere Pie anche nell'interesse dei ricoverati che non possono che soffrire moralmente nel confronto che avviene per l'immediata vicinanza con i bagnanti degli altri stabilimenti". Vedi § 4e.2.

[269] La disposizione, del 13 febbraio 1928, è ricavata dal verbale della Commissione speciale per la demolizione dei pontili del 13 maggio 1935. CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissioni. Una lettera inviata al Prefetto, datata 22.3.1925, firmata Luigi Baldesi (?) a nome di un "piccolo comitato di forestieri e cittadini", rendiconta una serie di lagnanze (inviate già al Comandante della Capitaneria di Porto) e fa presumere l'esistenza di una opinione pubblica ostile alle palafitte. CDS, Cartolare V 1 7, Stabilimenti Balneari 1870-1932. Riteniamo che la decisione di abbattere le palafitte maturi sia nel mutato comune senso del pudore che non richiede più né la rigida separazione dei sessi né il nascondere i corpi, sia per il fatto che adesso oltre ai bagni di mare di prendono anche quelli di sole, pertanto ci si trattiene sulla spiaggia.

[270] Già una lettera del 10.6.1919 inviata dall'Ufficio tecnico di Finanza al Reale Commissario del Municipio, relativamente al regolamento edilizio sulla spiaggia richiamava il divieto di abitare negli edifici posti in Viale Margherita, senza eccezione. CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1919. La Giunta del 21.8.1923, n.907, fra le infrazioni contestate ai concessionari degli arenili rileva il mantenimento dei pollai nel retro delle botteghe e degli orti. Inoltre si evince che le case dei custodi erano già utilizzate abusivamente per affittarle ai bagnanti.

trasformazione radicale dell'aspetto e dell'uso della spiaggia. I concessionari, come detto reduci già dalle trasformazioni imposte nel 1918, in merito alle palafitte attueranno ogni genere di resistenza capitolando solo nel 1935[271].
La riunione del 4 Maggio sembra essere conclusiva con la richiesta della nomina di un Ispettore edilizio affinché sorvegli i lavori, richiesta che verrà ratificata dalla delibera podestarile di Giunta n. 366 del 16 maggio che incarica Ciro Lapucci a vigilare

> "le costruzioni che si stanno erigendo e che si erigeranno sull'arenile comunale e marittimo al fine di ottenere il pieno ed assoluto rispetto delle norme e condizioni stabilite nei permessi rilasciati agli interessati in conformità delle decisioni della Commissione per il piano regolatore della spiaggia".

4b.4.4 La Commissione Speciale del 1931. La nomina di Raffaello Brizzi.

Malgrado gli sforzi e l'accuratezza delle disposizioni emanate dalla Commissione nel 1928 ben poco di quanto indicato accade, come si evince dal contenuto e dai toni di due delibere podestarili consiliari del 1931 precisamente la n. 57 del 26 giugno e la n. 58 del 2 luglio. In particolare dal lungo preambolo della n.57 si apprende che ancora per tutto il 1930 poco era stato attuato relativamente al tratto Canale Burlamacca – via Mazzini e solo la minaccia di revoca delle concessioni in scadenza, appunto nel dicembre 1930, aveva convinto i molti concessionari ancora non in regola a concordare

> "il progetto della costruzione da erigere in sostituzione delle esistenti da demolirsi […] secondo i criteri generali stabiliti dalle disposizioni dettate fin dal 1928 da una speciale Commissione per la sistemazione della zona balneare"

conditio sine qua non per il rinnovo.

[271] Nel 1935 si procede alla definitiva demolizione dei pontili-palafitte, fatto salvo quello del Balena che sarà rimosso nel 1938. Una speciale Commissione formata dai rappresentati di tutti gli Enti coinvolti fra cui il Comune e la Capitaneria, di cui risulta membro anche Giorgio Castelfranco in rappresentanza della Soprintendenza e a cui è chiamato ad assistere Brizzi, riprendendo le citate disposizioni del 13.2.1928, delibera "la rimozione di tutti i pontili degli stabilimenti balneari esistenti nel tratto Burlamacca-via Mazzini e ciò perché è unanimemente riconosciuto che l'esistenza di essi, indipendentemente dallo stato di conservazione in cui sarebbero venuti a trovarsi, costituisce un impedimento della visuale panoramica dell'intera spiaggia che dalla sponda destra del Canale Burlamacca si estende per circa tre km. fino alla Fossa dell'Abate". Riconosce al Bagno Balena una proroga di due-tre anni in virtù dei gravi danni economici subiti dall'abbattimento di quasi tutte le cabine. Risultano demoliti i pontili di tredici bagni. La Commissione si pone il problema della diversa disponibilità finanziaria dei diversi concessionari, pertanto il Comune e l'Azienda Autonoma della Versilia contribuiscono alle spese (vedi lettera 13.4.1935). CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissioni

Ai concessionari del tratto via Giotto – via Saffi viene invece proposta l'adesione ad un progetto sperimentale e ciò ci fa capire, senza che tuttavia né qui né altrove venga data spiegazione sulle cause, che il progetto Giusti – mai citato benché approvato da quella medesima speciale Commissione appena evocata – è stato cassato per far posto a nuove idee evidentemente più in linea con i nuovi linguaggi che si vanno affermando, che si intendono rendere protagonisti della edificazione della Passeggiata anche se per il momento solo in due isolati.

Effettivamente il cambio di decennio appare come un momento di svolta, non solo perché alcuni dei protagonisti scompaiono dalla scena ma soprattutto perché gli stili dell'architettura hanno imboccato un nuovo corso che fa apparire il progetto di Giusti totalmente inadeguato[272].

L'idea dell'esperimento era maturata nell'ambito di una nuova Commissione Speciale costituita il 16 gennaio 1931 da

> "persone che riunissero i maggiori requisiti di autorità e competenza in materia e fossero estranee completamente all'ambiente locale […] coll'incarico espresso di tracciare le direttive necessarie al miglioramento estetico della zona a mare, di controllare i progetti presentati, di modificarli all'occorrenza e decidere la esecuzione ispirandosi alla più assoluta disciplina artistica in armonia con i gusti e le esigenze di una grande ed aristocratica stazione balneare"[273].

Detta Commissione, composta dagli scultori Antonio Maraini e Arturo Dazzi, dagli ingegneri architetti Ugo Giovannozzi e Gherardo Bosio, dall'ingegnere Carlo Donzelli e dal pittore Primo Conti

[272] Giusti muore nel 1928, Leonzi, come abbiamo visto, si dimette da Podestà nel dicembre 1929. In merito alla sopraggiunta inadeguatezza stilistica del progetto Giusti si rimanda al paragrafo successivo.

[273] La dicitura in verbale è "Commissione Speciale per l'esame dei progetti dei nuovi edifici da costruirsi in Viareggio sull'arenile comunale". Dal momento che essa si occupa delle medesime questioni e nello stesso periodo, in concomitanza e in concerto con la Commissione nominata dalla Capitaneria di Porto, d'ora in poi, oltre questo paragrafo sarà Commissione podestarile. L'esistenza di questa Commissione e l'elenco dei membri si apprendono dalla suddetta delibera n.57 da cui è tratta la citazione; in assenza di atti ufficiali in merito alla sua costituzione ci rifacciamo alla delibera di Podestà come Giunta n. 944 del 23.12.1930 che "Allo scopo di ottenere una organica e armonica sistemazione delle varie costruzioni che dovranno essere eseguite sull'arenile comunale per un iniziato miglioramento della spiaggia" nomina una sottocommissione con membri della Commissione Edilizia che deve occuparsi solo di questo. Composta da C. Riccomini, L. Leonzi e P. Conti, con "l'incarico di prendere diretti accordi con i concessionari e stabilire quei criteri di massima estetici e costruttivi ai quali dovranno uniformarsi i nuovi lavori. Autorizza tale sottocommissione di scegliere gli elementi più adatti alla rapida realizzazione del programma stabilito". Appare dunque implicito che in tale sede siano stati individuati i membri della Commissione che redige la *Relazione* del 15.2.1931.

> "con la sua elaborata relazione del 15 febbraio 1931 [fissa] i capisaldi della suddivisione in zone dell'arenile comunale (le stesse dei Piani precedenti, *ndr*) dettando per ciascuna di esse particolari criteri tecnico artistici da conservarsi e, mentre si dispensa dall'approvazione dei diversi progetti sottoposti al suo esame, propone di provvedere d'ufficio ai progetti delle costruzioni da elevarsi sui due isolati tra le vie Giotto e Saffi e indica all'autorità comunale la Regia Scuola Superiore di Architettura di Firenze come l'organo che avrebbe potuto portare il miglior ausilio di consiglio e di opera nell'allestimento ed esecuzione dei progetti dei due isolati sopranominati e della piazza principe Amedeo"[274].

Come vedremo in dettaglio nel paragrafo 4e.1, l'individuazione della Scuola di Architettura si fonda sulla convinzione che essa possa avere forte autorevolezza, essere in grado di imporsi nelle scelte e di tenere testa alla corporazione dei concessionari dei bagni, molto potente, con un Sindacato battagliero e compatto capace di bloccare e rimandare progetti tanto importanti per la città[275].

Brizzi accetta l'incarico e lo eseguirà personalmente insieme ai suoi collaboratori[276]. Esso concerne il miglioramento di taluni progetti della zona compresa fra via Garibaldi e via Mazzini che ancora ora si descrive

> "ridotta in certi punti del primo tratto […] ad un groviglio di vecchie e antiestetiche baracche che deturpano la spiaggia oltre che impedire la libera visuale del mare"[277]

e lo studio e la preparazione dei progetti delle costruzioni da erigersi nei due isolati tipo situati fra le vie Giotto e Saffi. Gli viene data ampia libertà di azione:

> "stante la indiscussa competenza della predetta scuola […] non si ritiene […] opportuno vincolare la scuola medesima a nessuna norma speciale […] ma soltanto si raccomanda di ricavare dalle nuove opere la maggiore visibilità del mare da ottenersi sia limitando il numero dei corpi di fabbrica da costruirsi su ogni isolato distanziandoli convenientemente fra loro, sia nei limiti del possibile mediante grandi vetrage e aperture negli erigendi fabbricati" [278].

[274] Delibera n.57. La *Relazione* è riportata per intero nel § 4e.1.
[275] Delibera Podestà come Consiglio 20.6.1931 n.57. Sulla conflittualità dei rapporti fra Brizzi e i concessionari si rimanda al carteggio di cui diffusamente si parla nel §4e.1 e al §6b.2. Si ricorda intanto qui che le spese di progettazione degli arenili sono tutta a carico del Comune: delibera Podestà come Consiglio n.64 del 9.11.1932.
[276] Delibera di Giunta n.781 del 31.10.1931, pagamento competenze Commissione sistemazione spiaggia: Brizzi, Michelucci, Miniati. In tale delibera viene citato anche il pittore Pietro Bugiani, cui viene riconosciuto un rimborso di 400 lire.
[277] Delibera n.58, in cui sono citati anche i nominativi di tutti i concessionari recidivi.
[278] Delibera n.57

Benché si parta con un progetto relativo a due soli isolati, per altro collocati in zona del prestigioso Royal, l'idea è quella di procedere alla distruzione di tutte le costruzioni allora esistenti nel tratto fra via XX Settembre e piazza Puccini e sostituirle con edifici singoli ma concepiti come elementi di un insieme organico, come effettivamente accadrà. Nell'archivio cittadino è conservata una grande planimetria relativa alla zona di arenili che va da piazza Mazzini a via Marco Polo, datata 20 Ottobre 1931, con una serie di edifici in corrispondenza dei quali sono collocati treni di cabine, che risponde a quanto indicato nell'incarico (Fig.P7). Sono costruzioni di dimensioni molto contenute, assai distanziate, costituite da moduli geometrici essenziali che si ripetono a nuclei di due o tre elementi. E' senza dubbio il primo progetto di quanto Raffaello Brizzi porterà effettivamente a compimento nel corso degli anni Trenta. Se lo confrontiamo con quello del 1928 (Fig.P6), che pure si limitava a certificare l'esistente e a sistemare le cabine sul mare, è più che evidente una riorganizzazione razionale e funzionale degli spazi, un notevole diradamento degli edifici, una organicità e armonia di insieme. Un raffronto di tale planimetria con le susseguenti relative a tratti limitati di arenile ci permette di verificare corrispondenze che indicano continuità fra il disegno del 1931 le successive sistemazioni, si veda ad esempio quella relativa al tratto Saffi - Marco Polo del 1933 (Fig. P8).

Per controllare i progetti del Brizzi, oltre alla Commissione che ne aveva suggerito la nomina ne viene istituita un'altra dalla Capitaneria di Porto[279]. Ambedue, nei tempi e nei modi che descriviamo nel paragrafo 4e.1, approvano le varie fasi dei progetti che permetteranno di sostituire "la ininterrotta e brutta barriera di baracche e manufatti in legno" con "eleganti ed igieniche costruzioni murarie ad intervalli che permettano la vista del mare" e per conferire "un aspetto estetico e una igiene degna di una rinomata stazione balneare"[280].

[279] La dicitura nei verbali è "Commissione per la sistemazione della zona demaniale marittima nel litorale di Viareggio", d'ora in poi Commissione della Capitaneria. I membri, evinti dal verbale del 29.8.1933, sono Manfredi Salemme Comandante Capitaneria; F. Salviati Podestà; R. Brizzi in rappresentanza della Soprintendenza; Costantino Pasero Medico provinciale; Gualberto Lepri Ingegnere Genio Civile; Giuseppe Scotti Ingegnere in rappresentanza della R. Finanza provinciale; C. Riccomini Ingegnere UTC; Carlo Gemignani Rappresentante Direttorio provinciale proprietari bagni; Achille Brughiera segretario. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente.

[280] Verbale Commissione del 29.8.1933. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936; Fascicolo 1933.

Gli arenili, per quanto preponderanti, non sono l'unico intervento in corso in città. A cavallo fra gli anni Venti e Trenta prende avvio una serie di lottizzazioni e di edificazioni per cui Viareggio si colloca ben all'interno dell'auspicato piacentiniano "cantiere fumante"[281]. Questa alacrità deve tuttavia avere aspetti allarmanti se la Regia Prefettura di Lucca in data 11 settembre 1931 scrive una lettera al Podestà che ha come oggetto la "Tutela della riviera versiliese"[282]:

> "Come è noto alla S.V. nello scorso mese di Giugno, per incarico di S.E. il Ministro dell'Educazione Nazionale, una speciale Commissione ha effettuato un sopralluogo nella Riviera Versiliese per constatare l'attuale stato ed avvisare ai mezzi più idonei per la tutela delle sue caratteristiche.
> Nei riguardi di codesto Comune la Commissione stessa, rilevato che, con una lunga serie di costruzioni, si è man mano occultata la vista del mare e la pineta si è dovuta ritirare di fronte alla incalzante avanzata delle costruzioni in serie, ha fermato la sua attenzione sulla Pineta di Levante e sulla zona rimasta libera a ponente. Per quanto si riferisce alla prima la Commissione medesima, constatato che vi si è già iniziata la costruzione di grossi nuclei di casette, con pregiudizio considerevole della pineta, ha segnalato la necessità che sia subito impedito che nella zona sorgano altri edifici osservando che a quelli di carattere popolare, che dovranno eventualmente costruirsi, potranno destinarsi i terreni a settentrione della pineta in parola.
> Per quanto riguarda poi la sezione di Ponente, tuttora libera, la Commissione ha ritenuto che debba vietarsi qualunque nuova costruzione all'intendimento di codesto Comune di vendere qualche parte della pineta a scopo fabbricativo.
> In considerazione di quanto sopra, l'On/le Ministero dell'Educazione Nazionale (Direzione Generale delle antichità e delle belle arti) ha disposto:
> 1°. Che sia presentato da codesto Comune, entro il più breve termine possibile, il Piano Regolatore della zona balneare;
> 2°. Che sia proibita, in modo assoluto, la utilizzazione a scopo fabbricativo delle pinete ancora esistenti;
> 3°.Che siano sottoposti alla revisione della Reale Sovrintendenza dell'Arte Medievale e Moderna di Firenze tutti i progetti per le future costruzioni nella zona balneare di codesta città e per disciplinarne le quali, il ministero predetto si è riservata di trasmettere copia del regolamento all'uopo predisposto.
> Prego la S.V. di attenersi alle sue espresse disposizioni, favorendomene intanto un cenno di assicurazione.
> Il prefetto Baccaredda"

L'allarme sulle pinete deriva dal fatto che si è proceduto a lottizzare e vendere un'area della Pineta di Ponente prospiciente il mare destinato a ville di lusso e ad aprire due nuove strade nella Pineta di Levante per l'edificazioni di case per

[281] Vedi Paolo Nicoloso, *Mussolini architetto: propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Einaudi, Torino, 2008.
[282] CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissioni.

il ceto medio impiegatizio[283]. La lettera avrà come effetto un maggiore controllo che tuttavia non eviterà, come vedremo, nuove e intensive edificazioni.

4b.4.5 1932-1935 I Piani di Brizzi

Nel 1932 prende avvio un grande progetto che vede coinvolta Viareggio insieme a Camaiore, Pietrasanta, Forte dei Marmi, in linea con la le visioni urbanistiche che si andavano affermando e che incoraggiavano pianificazioni intercomunali di respiro territoriale quando non regionale[284]: la progettazione del Piano Regolatore Versiliese che viene affidata a Raffaello Brizzi proprio in virtù della sua esperienza avviata a Viareggio. Come si ricorderà nel 1920 era stato impostato il progetto del viale litoraneo da Viareggio a Massa, ipotizzare e incoraggiare un uniforme sviluppo della costa che ha le stesse caratteristiche morfologiche e gli stessi progetti economici era quindi più che ovvio, scontato se non si fosse trattato della litigiosa Versilia[285]. Benché nasca sotto l'egida del Ministero dell'Educazione Nazionale[286] e coinvolga direttamente i rappresentanti dei singoli comuni interessati, a causa di molteplici fattori, non ultimo dei quali uno spiccato ingovernabile campanilismo, il progetto non avrà esito.

Nel 1935 Brizzi lavora ad un Piano Regolatore che ha come oggetto (Fig.P9):
- l'apertura del grande viale di collegamento fra la Stazione Nuova e piazza Principe Amedeo, il mare.
- la costruzione di un vero e proprio quartiere nell'area settentrionale della città nel quadrilatero compreso fra via Marco Polo, viale Carducci, la Fossa dell'Abate e la via Aurelia.
- interventi nel quartiere Darsena relativi al prolungamento del Viale dei Tigli e alla costruzione della Casa Balilla.

---

[283] Si rimanda ai § 4e.5 e 4.g. Vi è anche un allarme del Ministero Finanze relativo a inopinate demolizioni di edifici di proprietà dello Stato. Lettera dell'Intendenza di Finanza provinciale al Podestà, 20.7.1932, CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissioni.

[284] Vedi G. Giovannoni, *cit*., 1928, L. Piccinato, *cit*., 1930; *Vantaggi economici dei piani regolatori*, in *Atti del 1 Congresso di Urbanistica*, cit., 1.3. Per la trattazione del Piano Regolatore Versiliese vedi S. Bendinelli, *cit.*

[285] Questo atteggiamento, a dir poco ottuso, peserà in negativo anche sullo sviluppo dell'Azienda Autonoma di Soggiorno Versiliese. Per tutte le annose questioni e le relative polemiche in merito si rimanda a A. Bongianni, *cit*. Vogliamo qui rilevare che, quando si riesce ad imporre l'unificazione dell'Azienda, per altro per un solo triennio, essa in breve diviene la prima a livello nazionale.

[286] Vedi carteggio Ministero-Brizzi, CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1932.

Tali progetti sembrano essere in incubazione fin dal 1931, anno in cui Brizzi riceve il primo incarico dal Podestà per la sistemazione degli arenili, è quanto si evince dalla lettera che l'architetto invia a Riccomini il 20 dicembre 1931 dove si legge:

> "…desidererei prendere accordi con te per il piano regolatore della città, per la Stazione e per il piano regolatore della pineta di Levante di Viareggio, ti è possibile farmi trovare gli elementi utili a ciò?"[287]

La realizzazione della Stazione Nuova produce trasformazioni significative in una zona cittadina che nel corso degli anni Venti aveva assunto sempre più importanza baricentrica e reca quale significativo completamento il progetto di un grande viale (Figg.P34-P37).

L'apertura di grandi viali urbani era uno tratti sintomatici dei rinnovamenti in atto nelle città italiane, l'idea di un grande viale di collegamento fra la Stazione e il centro, nel nostro caso il mare, aveva fra i suoi esempi più importanti la torinese via Roma, che unisce la Stazione di Porta Nuova a piazza Castello, al cui ammodernamento si era posto mano nel 1931.

Leggendo la prospettiva area, con tanto di ala del velivolo, disegnata da Brizzi si coglie la scala monumentale che l'architetto aveva inteso dare al progetto, rimarcata dalla presenza al termine di un grande edificio costituito da due corpi di fabbrica collegati da un terzo, centrale, sopraelevato con un varco sottostante per il passaggio pedonale[288]. La "chiusura" del Viale, che apparentemente confliggeva con l'idea della percezione del mare fin dall'arrivo in Stazione, aveva probabilmente lo scopo di rendere più vasta la prospettiva della piazza Principe Amedeo, un varco attraverso il quale entrare nel vasto orizzonte del mare cui si giungeva oltrepassando due grandi piazze con fontane. Non è escluso che nel corpo centrale vi fosse un belvedere; detto corpo scompare nei disegni successivi.

Il progetto prevedeva lo sventramento di tutti gli edifici degli isolati fra via Mazzini e via XX Settembre, la realizzazione di un viale alberato carrabile nelle due direzioni, con una siepe come spartitraffico, costeggiato ai due lati da

[287] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1931.

[288] ASF, Fondo Brizzi, n.93; CDS, Cartella Brizzi. I disegni portano anche le firme di Belluomini e Leonzi. Una accurata nonché entusiastica descrizione del progetto appare in un articolo a cinque colonne su "L'Artiglio" del 26.9.1936 dal titolo *Per l'attuazione del Piano Regolatore di Viareggio*, corredato da foto dei progetti, illustra anche costi, ricavi e dettagli tecnici.

edifici squadrati di altezze diverse – fino a quattro piani – alternate in modo da creare un ritmo, con porticati, culminanti nel grande palazzo prospiciente piazza Principe Amedeo.

Se fosse stato realizzato il volto della città sarebbe cambiato e probabilmente anche il suo successivo sviluppo urbanistico-architettonico. Fra le ragioni a suo tempo addotte circa la mancata realizzazione vi erano le demolizioni dell'edificio scolastico appena edificato (scuole Pascoli) e della chiesa di San Paolino[289]; la presenza del Palazzo delle Muse, all'epoca del progetto ancora Ospizio marino, invece sembrerebbe non aver influenzato, anzi, la sua distruzione avrebbe risolto l'annoso problema di liberarsi da una struttura divenuta ormai "imbarazzante" nel cuore della città. Le vere motivazioni sembrano essere quelle contenute nella lunga lettera che il Commissario Prefettizio scrive al Prefetto, in data 2 ottobre 1936, nella quale illustra dettagliatamente il prospetto dei costi così come prodotto dall'U.T.C. ma soprattutto indica, oltre ai costi strettamente relativi alla realizzazione del progetto, quelli "collaterali", difficilmente quantificabili, fra cui il dover trovare alloggio alle circa 2000 persone che risiedevano nelle case oggetto di demolizione[290].

Contestualmente Brizzi pianifica l'edificazione di un intero quartiere, parzialmente in linea con quanto sarebbe stato suggerito da Ardy nel 1937, quasi esclusivamente destinato al turismo[291]. L'area interessata, scarsamente edificata, rende possibile intervenire con estrema libertà. Brizzi progetta un quartiere "città giardino", autonomo con infrastrutture e servizi, una scuola, una

[289] ASF, ibidem. Nel progetto di Brizzi la chiesa risulta spostata, rimanendo alla stessa altezza, nel tratto via XX Settembre–via Leonardo, ruotata con l'abside su via XX Settembre e il sagrato su via Leonardo.

[290] CDS, Cartolare X 10 6, Piani regolatori 1926-1936, Fascicolo 1936. Viene scritta in seguito al succitato articolo apparso su "L'Artiglio" allo scopo principale di rettificare i dati pubblicati. Le cifre fornite dalla relazione dell'ing. Tabellini, Direttore dei servizi tecnici, molto dettagliate, che il Commissario riporta sono così riassumibili: 1) Espropri, in base alle normative vigenti si prevede un totale di spesa di 18.065.487, arrotondata a: 18.000.000; 2) Lavori di demolizione degli stabili: nessun esborso in quanto affidate alla pari cedendo in toto il materiale reimpiegabile; 3) Lavori di costruzione del vialone (tutto compreso): 2.000.000; 4) Rivendita dei terreni residui 3.500.000. Pertanto si presume una spesa effettiva di 16.500.000. Fra i costi collaterali aggiunge anche che il presunto trasferimento in altro comune delle 2000 persone, impossibili da allocare in città, avrebbe prodotto un significativo calo delle imposte. La contrarietà di Casali al progetto era già emersa nella *Relazione sulla costruenda nuova stazione di Viareggio*, scritta nel 1935 che riportiamo per intero nel § 4f.1.

[291] S. Ardy, *cit.*

chiesa e nell'area vicina al cimitero, inedificabile, progetta un grande teatro all'aperto con impianti sportivi[292](Figg.P18-P25).

Suddivide l'area in tre zone: quella più vicina al mare dedicata alla edificazione di ville isolate immerse nel verde analoga al vicino Quartiere Littorio; una zona centrale di più alta densità con edifici multipiano sempre destinati alle vacanze; infine un'area dedicata ai residenti, quella più interna, fra via Fratti e l'Aurelia, costituita dalle cosiddette "viareggine", monofamiliari a uno o due piani con corte interna, fronte strada o con piccolo giardino davanti. Il progetto comprende in dettaglio la distribuzione del verde e il piano della viabilità con tracciati interni ad uso esclusivo dei residenti e arterie esterne, il quartiere è collegato al centro cittadino con i Viali a Mare o, in alternativa, per il traffico pesante, con l'Aurelia[293].

Per quanto riguarda la Darsena, si tratta dell'inserimento nel Piano di due interventi da tempo in animo dell'Amministrazione:

- il prolungamento del Viale Savoia/dei Tigli, progettato fin da quanto era stata riacquisita alla città la Pineta, che avrebbe raggiunto in linea retta il Canale Burlamacca per collegarsi al centro con un ponte; sul percorso si trovava la sede della Reale Capitaneria destinata ad essere demolita[294].
- la costruzione, nel piazzale prospiciente la sede della Reale Capitaneria, della Casa Balilla sulle cui lunghe e complicate vicende si rimanda al paragrafo 4g.4.

L'Amministrazione appare intenzionata a realizzare quanto progettato da Brizzi, soprattutto il nuovo quartiere. Nel 1937, dopo l'approvazione del Piano da parte della Soprintendenza [295], si dà avvio al prolungamento viale Buonarroti dalla via Marco Polo alla Fossa dell' Abate, si legge nel preambolo della relativa delibera[296]:

---

[292] Brizzi progetta anche un'altra collocazione per un cinema teatro all'aperto e impianti sportivi collocato fra via Marco Polo e via Buonarroti. ASF, Fondo Brizzi, n.97.

[293] ASF, Fondo Brizzi, n.107; CDS, Cartella Brizzi.

[294] Il 1.2.1935 il Colonnello del Genio Direttore Carlo Tessitore scrive al Commissario Prefettizio per avere conferma del progetto che, qualora attuato, vedrebbe la distruzione della sede della Caserma Equipaggi della Reale Marina, a cui prontamente Casali risponde il 4.2 confermando l'intenzione di procedere al prolungamento del Viale dei Tigli e quindi all'abbattimento dell'edificio che sarebbe dovuto avvenire fra il 1936 e il 1937. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1935.

[295] Nella lettera di Brizzi a Casali del 12.6.1938, che riportiamo più oltre, si evince che il progetto era stato approvato da G. Giovannoni e Marcello Piacentini e successivamente aveva ottenuto l'alto consenso consultivo del Ministero della Educazione Nazionale. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1938.

[296] Delibera n.782 del 24.11.1937.

"Riconosciuto come questo piano, che risolve urbanisticamente e con particolare eleganza il problema edilizio della città, conservi alle pinete la sua integrità di forma e di consistenza;
Considerato che, per la valorizzazione delle pinete è opportuno iniziare l'attuazione di detto piano con la costruzione del viale in prolungamento della via Buonarroti nel tratto compreso fra la via Marco Polo e la Fossa dell''Abate, in quanto tale nuovo viale, mentre non danneggia la consistenza delle pinete, stabilisce una pratica comunicazione fra il centro urbano e le costruzioni esistenti nei pressi della Fossa dell'Abate;
Riconosciuto che il nuovo viale consente la massima valorizzazione della pineta comunale permettendo l'utilizzazione del suolo mediante la suddivisione in lotti da alienarsi e destinarsi a costruzione di ville isolate, contornate da parco, alienazione che si prevede di poter realizzare in un quinquennio e che darà al Comune un utile economico di non meno di 3.000.000 di lire…"

Non passa inosservata la serie di "simploche" sul potenziamento e valorizzazione di una pineta che nei fatti si sta per edificare: l'intera faccenda del quartiere ci appare improvvisamente sotto una nuova luce di fronte alle lettera che Brizzi scrive il 12 giugno 1938 al Commissario Prefettizio sollecitando il pagamento della notula.

La riportiamo in ampi stralci perché è emblematico riassunto di tutte le sfaccettature della vicenda:

"Gent/mo Cav. Casali,
Telefonando in Sua assenza alla segreteria del Comune, seppi che Ella desiderava una riduzione, sull'importo delle note mie spese, elencate nella mia del 2 andante.
Aderii prontamente alle lire 10 mila da Lei desiderate, non potei fare però altrettanto per la formula preparata 'a saldo di ogni mio avere sino ad oggi'.
In conformità di quanto Le ho detto e scritto, desidero anzitutto accontentarLa e mostrarmi a Lei grato ed anche disinteressato. Ma ciò, sia ben chiaro, non per obbedire ai noti denigratori. Dimostrammo già e ben chiaramente, all'epoca di S.E. il prefetto di Suni, il nostro pieno diritto a tutte le somme spettanti, accettando poi, anzi spontaneamente concedendo il 30 e 40% di riduzione, su tutti gli incassi, mentre eravamo in pieno diritto di esigere il cento per cento. […]. Deve essere perciò ben preciso e dichiarato che questa mia spontanea remissività vuole essere soltanto un personale riguardo a Lei e quindi non invocabile da altri. Ed Ella merita un tale riguardo, per il riguardo che a sua volta Ella ha avuto per me.
Le scrissi, è vero, che le modifiche al piano regolatore della zona della pineta le avrei studiato e volentieri, anche gratis.
Ma Ella è troppo intelligente e ragionevole per ritenere 'studio di sole modifiche' il lavoro fatto dall'ottobre del 37 ai primi del marzo 38. La Commissione fu a Viareggio il 25 febbraio e la On. Consulta ministeriale approvò il piano il 4 marzo seguente.
Io sono pronto a portarLe, se vuole, la cartella degli studi con gli innumerevoli disegni, fatti e rifatti, per le continue modifiche al progetto, ed Ella ne ricorda certo i motivi, le continue esigenze della Soprintendenza (sempre contraria progetto) soprattutto per la lottizzazione della Pineta a

Ville, questione pregiudiziale per gli interessi del Comune[297], e me lo lasci dire perché so di affermare una verità, questione che il Comune non avrebbe forse superato, senza il mio personale apporto come Ella ha gentilmente ammesso, riuscendo a saltare, (contro lo stesso disposto di legge) il necessario preventivo parere di questa Soprintendenza!
Evidentemente il piano approvato, sol che lo veda un tecnico, non vi è dubbio che esso possa dirsi una modifica del piano precedente. Esso è un nuovo e più completo piano, con elementi, caratteri e soluzioni nuove, indubbiamente. Per tale l'ha ritenuto e riconosciuto la Commissione delle specifiche del Sindacato (né io sono più il Segretario di esso) che ha tassato la notula che Le manderò soltanto dopo che Ella avrà definito nella Sua coscienza, nella Sua esperimentata giustezza, questa mia domanda. Ella vedrà allora quale somma ha risparmiato il Comune.
E concludo. Non chiedo, non faccio cifre. Solo mi permetto di farle presente che ad un compenso, oltre il già concordato rimborso di spese, ci tengo perché effettivamente lo merito: in linea di fatto ed in linea morale: tralascio volontariamente, il diritto. Per il lavoro di oltre tre mesi, ininterrotto, appassionato, di responsabilità, faticoso: per l'apporto che ho dato alla auspicata soluzione della lottizzazione a Ville in Pineta, fondamentale ragione economica del piano a vantaggio di codesto Comune
E come le scrissi, come le ho detto e le confermo, mi rimetto alla Sua equità; resterò contento, se Ella resterà altrettanto di me soddisfatto.
Desidero poi che alla nota formula di 'saldo sino ad oggi' venga aggiunta la dizione seguente: 'esclusi gli studi fatti per il progetto del Teatro all'aperto ed il progetto per la sistemazione dei bagni, nel tratto Marco Polo-Fossa dell'Abate'.
E infatti giusto per il primo (Teatro all'aperto) che se verrà poi fatto, io posso far sempre presente gli studi fatti; per il secondo, Bagni ecc: che io possa presentare il mio avere, all'Ente che dovrà rispondere di tale pagamento. Non altro Le chiedo.
Come Ella vede, se la premessa è stata necessariamente lunga, le conclusioni sono brevi e giustificate, degne, spero della Sua considerazione.
Con ossequi Dev/mo"

Una ulteriore lettera del 7 luglio 1938, ancora indirizzata a Casali, nella quale Brizzi accetta la massiccia riduzione della sua notula, chiarisce altri dettagli[298].

"[…] Mi è grato ritornarVi, firmata in accettazione, la minuta della delibera rimessami che liquida in lire 15.000 la mia ultima notula, in data 5 maggio 1938, tassata dal Sindacato Fascista Architetti della Toscana, nel totale importo di lire 29.418,50.
Ringrazio la S.V. per avere accettato l'omaggio della mia maggiore prestazione, a favore di codesto Comune, al quale tutto un passato di lavoro mi lega dirò affettuosamente, al suo crescente e meraviglioso sviluppo.
Sempre a favore di codesto Comune ho poi rinunziato e volentieri al compenso per onorari e spese che mi sarebbe spettato per altri studi e progetti eseguiti, noti alla S.V. quali la terrazza scoperta, davanti a piazza Mazzini e il Teatro all'aperto.

[297] A tale proposito vedi g.g, *Viareggio: il nuovo piano regolatore della "Città Giardino che sorgerà nella Pineta di Ponente*, in "Versilia Mare", 5/1938, in cui si parla espressamente della vendita dei terreni.
[298] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1938.

> Per quest'ultimo, Teatro all'aperto, confido che vorrete riservarmi la eventuale definitiva progettazione e direzione qualora, come mi auguro, esso trovi prossimamente possibilità di attuazione.
> Sono infine lieto di dichiarare che sono e sarò sempre a disposizione per tutti quei pareri e consigli che potessero tornare utili a codesta Amministrazione, per l'esecuzione dei progetti miei od anche per eventuali nuovi problemi urbanistici ed edilizi: e ciò, gratuitamente.
> Collaborare all'abbellimento di codesta Città, per la quale ho dato tutta la mia migliore attività, durante questi ultimi anni, sarà per me sempre un ambito onore, specie se richiesto dall'apprezzata cortesia e dalla intelligente e dinamica fattività della S.V. Ill/ma.
> Mi è grato confermarmi con ossequio.
> devotissimo"

La delibera di liquidazione, datata 13 luglio 1938, n.380, non accoglie le notazioni richieste da Brizzi relativamente ai Bagni e al Teatro che, per altro, il Comune si appresta a commissionare a Virginio Marchi.

La drastica riduzione della notula e il tono della delibera, sia pure nell'algido frasario burocratico, sembrerebbero lasciare intendere che una frattura si è creata fra l'architetto e l'Amministrazione, pare di essere in presenza di un "saldo tombale", per usare un termine oggi consueto.

I documenti a nostra disposizione non ci mettono in grado di capire cosa sia accaduto ma certamente qualcosa è successo. Due fatti a riprova: il 20 aprile 1940 (delibera n.210) viene emanato un dettagliatissimo disciplinare relativo alla costruzione dell'intero quartiere "Città Giardino" ma in tutta la delibera Brizzi non viene mai menzionato[299]; circa tre settimane dopo, l'8 maggio, con la delibera n.240 viene nominata la Commissione per lo studio del Piano Regolatore generale, la mancata inclusione di Brizzi sarebbe stata troppo eclatante ma egli viene incluso nella stravagante veste di "cultore d'arte", nel ruolo di "ingegnere che sia particolarmente approfondito gli studi dei problemi urbanistici della Versilia" viene nominato l'ing. Gino Rossi[300].

Nel 1937 viene convocato il Primo Congresso Nazionale di Urbanistica. Nell'archivio cittadino sono conservati documenti che attestano la partecipazione della città all'evento. Una minuta di quella che probabilmente è stata la relazione al convegno del Commissario Casali delinea una onesta descrizione delle vicende cittadine senza negare i problemi e senza enfatizzare

[299] Nell'ottobre del 1939, delibera n.691 del 4.10, erano stati appaltati i lavori di taglio e sgombro del sottobosco della pineta ponente per far posto alle nuove costruzioni.
[300] Per l'estesa trattazione si rimanda al Capitolo 5.

le soluzioni, viene evidenziato in particolare il Piano di Brizzi relativo al nuovo quartiere "Città Giardino" e la Stazione Nuova [301].

Nell'estate del 1938 viene organizzata al Kursaal una grande Mostra dell'urbanistica dedicata ai progetti di quella che viene definita sulla stampa, senza mezzi termini, "la grande Viareggio", si tratta in gran parte dei progetti di Brizzi, descritti nelle cronache con dovizia di particolari, ma ci si occupa anche dei progetti per il quartiere Darsena, in particolare del prolungamento del Viale dei Tigli e dell'escavo della nuova darsena Impero[302]. E' indubbia la portata propagandistica dell'evento anche se di tutto quanto Brizzi progetta nel 1935 nulla sarà realizzato. L'area del quartiere "Città Giardino" verrà edificata nel secondo dopo guerra mantenendo la zonizzazione ma totalmente priva dei caratteri estetici e urbanistici che l'architetto fiorentino aveva impresso, è rimasto il nome "Città Giardino" ma nulla a che fare con il concetto che evoca[303].

4b.4.6 1938-1939 La sistemazione dell'ultimo tratto di arenile: la Terrazza Ciano

Alla fine degli anni Trenta prende avvio anche la progettazione del terzo tratto del lungomare: la Terrazza Costanzo Ciano.

Come abbiamo osservato questa zona di Viareggio, sia sugli arenili sia nell'interno è scarsamente organizzata ed edificata; abbiamo appena visto il grande progetto di Brizzi per il quartiere alla cui linea non può considerarsi estranea la progettazione del prospiciente arenile, ovvero se trattasi di zona destinata al turismo e ad un turismo medio alto, altrettanta attenzione dovrà

[301] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo Congresso di Urbanistica. E' altresì vero che negli *Atti del Congresso*, cit., Viareggio non appare. Viareggio è invitata anche alla mostra di Vienna del 1937, non abbiamo elementi per sapere se aderisca o no. Nel 1938 si svolge un importante convegno in Sicilia dedicato alle città turistiche ma il Commissario Casali declina l'invito adducendo importanti impegni in sede. CDS, ibidem.

[302] La Mostra è una sezione della rassegna annuale d'arte "Mostra Estiva" quest'anno giunta alla V Edizione. "Il pratico scopo è di palmare evidenza: fornire, nonché alla cittadinanza, alla grande colonia balneo-turistica, convenuta su questa riviera, una serie di sintetiche indicazioni grafico-illustrative degli obiettivi già raggiunti e nuclei di progetti riflettenti una parte degli obiettivi da raggiungere in un prossimo avvenire, pel miglioramento, lo sviluppo e l'incrementazione della città" che devono assurgere "a interesse nazionale", Senza firma, *La prima mostra urbanistica al Kursaal* , in "Il Telegrafo, Viareggio, 31.7.1938. Vedi anche g.b. (Gianna Basevi), *Viareggio come sarà*, in "La Nazione", Viareggio, 18.8.1938. La rivista settimanale "Versilia Mare" dedica ben tre articoli alla Mostra con toni celebrativo-propagandistici, vedi n.3/1938; n.4/1938; n.5/1938.

[303] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1955. Per una trattazione si rimanda a C. Benzio, *Amministrazione locale e gestione urbanistica nel secondo dopoguerra, il caso della Città Giardino di Viareggio*, in "Storia urbana", 33/1985, pp. 145-172.

essere riservata alla progettazione degli stabilimenti balneari ad uso prevalente di questa utenza[304]. Vi sono due progetti per l'arenile: uno realizzato dallo stesso Brizzi che evidentemente giudica di sua competenza la zona intendendola parte integrante del Piano Regolatore dell'intero quartiere; uno di Luigi Leonzi che viene incaricato dal Consorzio Balneari per un progetto relativo alla sistemazione dei Bagni; al contempo Alfredo Belluomini viene incaricato dal Commissario Prefettizio di progettare la Terrazza. Per la supervisione dell'intera zona viene nominata una Commissione composta da Marcello Piacentini, Arturo Dazzi e Gustavo Giovannoni che approverà la Terrazza di Belluomini e orienterà, per gli arenili, la sua scelta sul progetto di Leonzi[305] (Figg.P10-P11).

Nell'ottobre del 1938 Belluomini viene incaricato di progettare "la nuova passeggiata a mare del viale Marconi nel tratto fra via Catalani e la Fossa dell'Abate, compresa la sistemazione a giardini fra i viali Marconi e Carducci"; di eseguire il rilevamento tacheometrico dell'intera area interessata dal Piano Regolatore di Brizzi, la misurazione e livellazione di tutte le strade esistenti ed effettuarne la lottizzazione; viene espressamente inviato, per l'espletamento dell'incarico, ad avvalersi della collaborazione dell'ingegner Leonzi[306]. Nel

[304] Si legge nella delibera n.36. del 18.1.1939: "in conseguenza della destinazione a scopo edificativo della pineta a settentrione della città, interposta fra le vie Marco Polo, il Viale Carducci, la Fossa dell'Abate e le private proprietà a levante, rendesi necessaria la sistemazione della spiaggia antistante a tale pineta, uniformandola alle caratteristiche di ricercata eleganza con cui si è iniziata e dovrà svilupparsi la edilizia nelle predette zone di territorio comunale; che la soluzione idonea al luogo e allo scopo non può essere raggiunta con i consueti e sistematici accorgimenti ma che invece una più ardita riforma estetica deve escogitarsi e tradursi in progetto, onde la maggiore eleganza sia conferita all'arenile che per la sua ampiezza e consistenza offre il più largo studio di opere a carattere eminentemente estetico e di lusso; visto che a ciò risponde un ampio viale, rialzato lievemente sugli attualmente esistenti per un più vasto orizzonte marino e corredato di padiglioni per gli usi affini ai bisogni della zona (Bar, ristoranti e ritrovi mondani, ecc.)" per soddisfare i bisogni di una colonia aristocratica e di elevata possibilità economica.

[305] Delibera n.36 del 18.1.1939. In merito alla Commissione abbiamo ricavato scarse notizie. Nella lettera inviata in data 18.12.1943 dall'Ingegnere Direttore dell'UTC al Commissario Prefettizio si legge: "Il Ministero della Educazione Nazionale inviò a Viareggio il giorno 27 febbraio 1938 una commissione composta dalle Eccellenze Piacentini, Dazzi e Giovannoni, le quali, dopo sopralluoghi e discussioni, approvarono il progetto del Consorzio a firma Ing. Leonzi". Analoga notizia è contenuta nella delibera del Commissario Prefettizio n.19 del 15.1.1944. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1943 e 1944. Su un lucido di Leonzi con disegni per gli stabilimenti balneari della Terrazza Ciano risultano apposte le firme di Dazzi, Piacentini e Giovannoni. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1938.

[306] Delibera n.603 del 26.10.1930. Questa collaborazione non ben chiarita darà origine ad una vertenza fra Leonzi e l'Amministrazione comunale per il pagamento del progetto relativo alla sistemazione delle strutture degli stabilimenti balneari che si concluderà solo nel 1944 con la

preambolo della delibera viene fatto un esteso riassunto dello stato complessivo dei recenti interventi in città e per la prima volta si fa cenno all'intenzione di avviare lo studio del Piano Regolatore generale di Viareggio:

> "Premesso che per il completamento del piano generale di sistemazione balneare-turistica della città di Viareggio, già iniziato lo scorso anno, occorre nella prossima stagione invernale-primaverile dar corso ad un notevole gruppo di lavori da ultimarsi prima dell'inizio dell'estate 1939, quale la costruzione della nuova passeggiata a mare del Viale Marconi, la costruzione delle strade del piano regolatore nell'interno della pineta comunale di Ponente, la costruzione della strada adiacente ed a mare della linea ferroviaria nel tratto fra la via Aurelia e la via S. Francesco, il prolungamento della via Puccini, il prolungamento del Viale dei Tigli, la sistemazione degli stabilimenti balneari dalla via Zara alla Fossa dell'Abate, il tracciamento del piano regolatore della zona nord della città, lo studio del piano regolatore generale di Viareggio. […] I progetti di tali lavori, destinati a conferire alla città una più elevata impronta di eleganza e di signorilità e ad accrescere il pregio di fronte alle stazione balneari italiane ed europee, devono essere approntati entro il mese di dicembre p.v. in modo da poter dare graduale corso agli appalti nel dicembre stesso".

Considerato che la delibera porta la data del 26 ottobre, è lecito supporre che Belluomini e Leonzi ci stessero già lavorando da tempo, anche perché il 18 gennaio 1939 (delibere nn.36, 37, 38) si approvano i capitoli di spesa e il 18 marzo 1939 (n.185) viene emessa la liquidazione all'architetto.
La Terrazza Ciano così come prospettata, sia per la sistemazione delle cabine sugli arenili sia per l'allestimento della passeggiata, è caratterizzata dalla totale assenza di costruzioni che non siano a stretto uso degli stabilimenti balneari, e così sarà effettivamente realizzata, con elementi di arredo nel prestigioso e autarchico travertino e una serie di aiuole e giardini[307] (Fig.18).
E' forse qui il caso di ricordare che l'unica zona che appariva destinata fin dal primo Piano Regolatore del 1910 ad essere edificata è l'unica che rimane libera!

Nel 1940 viene incaricata la Commissione per redigere il Piano Regolatore generale della città. A tale argomento viene dedicato l'intero capitolo 5 cui si rimanda. Ma non è questo l'ultimo atto dell'amministrazione fascista. Il 16

---

soddisfazione delle richieste dell'ingegnere, vedi delibera n.19 del 15.1.1944 in cui viene riconosciuta a Leonzi la proprietà tecnica e artistica della Terrazza Ciano e liquidato il compenso. Per la documentazione CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1944.

[307] Delibera n.30 del 18.1.1939 "…sono previste opere varie di pietre nobili consone e indispensabili alla eleganza cui si intende formare il nuovo quartiere della città per ospitare la colonia migliore di Viareggio, che l'impiego di queste pietre (travertino) è giustificato altresì da ragioni autarchiche…".

gennaio 1943 con delibera n.17 prende avvio il progetto del Piano Regolatore Intercomunale. Quanto invocato fin dalla metà degli anni Venti da Giovannoni, Piccinato ed altri urbanisti circa la necessità di piani regolatori regionali o quantomeno intercomunali trova finalmente attuazione con l'art.12 della legge urbanistica del 17 agosto 1942 relativo ai piani regolatori generali intercomunali. Si legge nella delibera:

> "Visto che Camaiore, Forte e Pietrasanta hanno allo studio, come Viareggio, il Piano Regolatore, […];
> Considerata l'importanza che un armonico e coordinato studio dei detti Piani Regolatori può assumere per lo sviluppo edilizio e l'incremento del movimento turistico delle singole città;
> Ritenuto opportuno che per il coordinamento delle direttive riguardanti l'assetto urbanistico dei Comuni della riviera versiliese sia disposta la formazione di un piano regolatore generale intercomunale"

si procede in tal senso affidando lo studio ad una Commissione composta dagli ingegneri dirigenti dell'UTC dei comuni interessati sotto la direzione del Commissario Prefettizio di Viareggio che si fa Comune proponente presso il Ministero.
Il precipitare degli eventi bellici vanifica il progetto.
Viareggio sarà fatta oggetto di un piano di ricostruzione, elaborato nel dopoguerra, che porta la firma anche di Luigi Leonzi ed Ario Morandi e di un successivo Piano Regolatore Intercomunale, studiato nei primi anni Sessanta, che non la unisce, come la logica suggerirebbe, ai Comuni litoranei della Versilia ma a Vecchiano[308].

Relativamente agli altri progetti che compiono trasformazioni anche importanti sia in aree centrali sia periferiche della città si rimanda ai successivi paragrafi relativi ai quartieri interessati.

[308] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1955; Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1964. Vedi Antonella Arrighi, *Evoluzione storica*, in Franco Allegretti, Susanna Caccia (a cura di), *La pianificazione di un territorio. Il piano strutturale di Viareggio*, ETS, Pisa, 2005, pp.11-50.

4b.5 I Regolamenti Edilizi e le normative *ad hoc*

Nel 1902 viene elaborato un Regolamento Edilizio che viene emendato l'anno successivo[309]. La prima preoccupazione sembra essere quella di impedire, o quanto meno contenere, i rimaneggiamenti e le ristrutturazioni degli edifici "aventi pregio artistico o storico"(art.2). Per le nuove costruzioni invece le limitazioni sono minime; si vieta, salvo autorizzazione, di intervenire modificando l'accesso o l'uso di spazi pubblici, compresi i sottosuoli, e si obbliga a mantenere decorosamente le facciate di tutti gli edifici che danno sulla strada. Precise disposizioni riguardano l'altezza degli edifici (artt. 9,10) – che non può mai superare i 21 metri né essere inferiore ai 4,50 – le sporgenze di elementi dalle facciate e, per i negozi, le dimensioni delle insegne e delle tende (art.13). Resta valido fino al 1930 quando ne viene promulgato uno nuovo decisamente più restrittivo e complicato, si interviene con controlli e limitazioni su tutto persino nella organizzazione degli spazi interni delle abitazioni private[310]. Restano immutate invece le disposizioni relative alle altezze degli edifici e alle sporgenze dalle facciate e più in generale a tutto quanto riguarda ciò che insiste su aree pubbliche. Un elemento comune a tutti e due è la raccomandazione ad agire secondo norme estetiche e di decoro e, per quanto riguarda gli arenili, il mantenimento di una più ampia possibile vista del mare.

I Regolamenti edilizi, che per altro ricalcano disposizioni generali, non sono l'unica forma di controllo della costruzione della città; assai più interessanti ai fini della nostra ricerca risultano le normative emanate nel corso del tempo, relative a zone specifiche quali ad esempio i Viali a Mare, il Quartiere Littorio ma anche la Darsena.

La *Relazione Sommaria intorno al Piano Regolatore per la sistemazione a giardini e l'ampliamento della città di Viareggio* del 1910[311] detta anche alcune regole sulle costruzioni della aree adiacente agli arenili o contigue, tutte rigorosamente di edilizia privata a scopo abitativo; relativamente agli isolati fabbricabili nella zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate si precisa che quelli verso monte "potranno essere fabbricati per tutta la superficie ed anche parzialmente" ed in quest'ultimo caso la parte non fabbricata dovrà

[309] Presso il CDS sono conservate copie dei tre Regolamenti Edilizi: 1902, 1903 e 1930.
[310] Viene approvato una prima volta con delibera podestarile consiliare il 18.4.1929, n.7, e successivamente il 16.1.1930, n.7.
[311] Cit.

essere adibita e mantenuta a giardino. Gli isolati verso mare invece "dovranno essere fabbricati solo in parte ed in parte destinati a giardino. Tale disposizione ha per iscopo di non intercettare, per quanto è possibile […] la visuale del mare". Ancora più precise si fanno le disposizione relative alle recinzioni "tanto all'interno degli isolati quanto all'esterno […] dovranno essere formate con cancellate a libero prospetto" e i muretti bassi non superiori al metro e mezzo. Relativamente agli arenili, essendo le concessioni di natura temporanea, fino alla metà degli anni Venti si impongono costruzioni leggere con l'utilizzo di materiali che ne rendano facile la rimozione, ad un solo piano con tetti bassi e in grado di garantire la vista del mare. Successivamente, benché si proceda con la muratura e il cemento armato, restano vincoli sulle dimensioni e degli edifici e degli isolati.

A titolo esemplare di come il Comune, a prescindere dai regolamenti, non esiti ad emanare precise disposizioni quando si tratta di aree di prestigio o comunque di importanza turistica, citiamo i contenuti della delibera di Giunta 2.6.1922, n.572, relativa alla concessione del suolo dell'area nella Pineta di Ponente ad Enrico Pea per il teatro all'aperto:

> "…chiusura del terreno concesso mediante rete metallica da ricoprirsi con piante rampicanti in modo da renderla invisibile e ciò previa l'abbattimento dell'attuale cinta di legno e tela; tutti i passi attraversanti il recinto dovranno essere muniti di cancello in modo da poter essere aperti quando non vi sono rappresentazioni; impegno del sig. Pea a migliorare e rendere estetico e sicuro il palcoscenico; migliorare e ricoprire di piante i baracchini della vendita dei biglietti; impegno formale da parte del concessionario a conservare tutte le piante di alto fusto."

Gli Amministratori appaiono determinati ad ottenere rispetto del decoro tanto da imporre a se stessi per primi di dare il buon esempio. Il 26 settembre 1922 la Giunta delibera (n.1004) i restauri agli stabili comunali, asserendo dovere pubblico mantenere decenza edifici pubblici:

> "...e ciò perché il Comune deve far primo l'esempio di curare l'estetica e la decenza dei fabbricati di sua proprietà, senza di che non si potrebbe autorevolmente esercitare azione d'imperio contro proprietari di case per il rispetto del regolamento di polizia urbana".

Nel 1928 si procede a istituire un Regolamento per le costruzioni sulla spiaggia che, anticipando in qualche misura la volontà di totale controllo che verrà espressa nel Regolamento Edilizio del 1930, impone ai concessionari di dover

chiedere l'autorizzazione per qualunque cosa, persino per l'esposizione di "cartelli, quadri indicatori, leggende e simili o modificare quelle esistenti"[312].
E' vero che abbiamo più volte rilevato osservazioni relative a situazioni di "sconcio", di baraccamenti, all'esistenza di pollai ed orti abusivi, ma imporre l'obbligo di presentare domande corredate di "disegni, fotografie, modelli, campioni etc." anche per l'apposizione di quadri indicatori appare eccessiva; tuttavia, come abbiamo visto nel paragrafo precedente, nonostante tutte le precauzioni e le prescrizioni, non pochi concessionari forzeranno la mano seguendo le loro necessità[313].

Quando nel 1926, dopo molti ostacoli e pronunciamenti, il Comune giunge ad ottenere la possibilità di lottizzare e vendere la striscia di Pineta di Ponente destinata a ville di prestigio, il cosiddetto Quartiere Littorio, i vincoli per l'edificazione sono contenuti nel contratto stesso di vendita ed hanno, come *conditio sine qua non* della vendita stessa, la preventiva approvazione da parte della Soprintendenza del progetto. Le disposizioni si diversificano ulteriormente se il lotto si trova su Viale Carducci lato mare o nell'interno, vi sono norme diverse per ogni isolato e ulteriori prescrizioni vengono fatte nei singoli contratti di vendita[314]. Fra le regole comuni: il rapporto fra la superficie coperta e l'area dell'intero lotto non deve essere superiore ad un terzo; l'edificio deve essere circondato dal giardino e non essere fronte strada; la recinzione deve essere in ferro battuto e il muretto non può oltrepassare i cm. 60. Inoltre la costruzione deve limitare al massimo l'abbattimento dei pini, meglio se si conforma alla loro collocazione, in ogni caso ogni pino abbattuto deve essere ripiantato; in una delibera di vendita del 21 settembre 1938, n.557, si legge:

> "L'edificio […] dovrà essere costruito in modo da utilizzare le chiarie di pini eventualmente esistenti nel lotto, e comunque in maniera da limitare al minimo possibile il taglio delle piante. L'area del lotto intorno alla costruzione dovrà con ogni cura essere mantenuta a pineta senza abbattere alberatura, procedendo con pini giovani al risarcimento di dirado e allo

[312] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1928. Pubblicato integralmente su "Il Popolo Toscano" del 1.5.1928, *Il Regolamento speciale per le costruzioni sull'arenile comunale*. Riguarda il solo viale Margherita ma soltanto perché per viale Marconi, come abbiamo visto e su cui ritorneremo, è in predicato la demolizione degli edifici.
[313] Vedi anche § 4e.1.
[314] CDS, Cartolare V 1 7, Arenili Comunali. Quart. Littorio Vendita.

> sostituzione dei pini che col tempo venissero a mancare per deperimento, stramazzo ecc."[315]

Vi sono inoltre ordinanze sui materiali da privilegiare. In merito ai materiali, le disposizioni si vanno facendo sempre più rigide fino a giungere a metà degli anni Trenta quando oltre all'obbligo di uso di prodotti autarchici si richiede di precisare, nelle richieste di licenze edilizie, l'esatto quantitativo di ogni materiale e le ragioni della scelta[316].

Il 5 marzo 1932 la Soprintendenza invia al Podestà le norme per le costruzioni sulla riviera, emanate dalla Commissione Regionale consultiva per la Tutela del Paesaggio, recependo le disposizioni del Superiore Ministero relative alle costruzioni su terreni che non hanno la natura di pineta[317]. Se il progetto Giusti non fosse già stato annullato questa ordinanza lo avrebbe comunque reso impossibile, si promulga infatti il divieto di "costruzioni che imitino stili architettonici orientali o gli stili italiani romanico, gotico e del primo rinascimento o stili tipici alpini o nordici"; ma anche per Alfredo Belluomini e Galileo Chini si chiude un'epoca:

> "si cerchi sempre la maggior semplicità architettonica, soprattutto in edifici modesti; non si impieghino decorazioni applicate in cemento e majolica. Sia parco l'uso dei terrazzini sporgenti, che un'abitudine invalsa ha reso assai più frequenti di quel che richiedano l'uso e la praticità effettiva, e solo in modo che esso doni effettivamente all'estetica dell'edifico. E colla massima semplicità di forme si cerchi l'accordo, per quel che è possibile, cogli edifici affiancati, tenendosi sempre presente non solo il valore architettonico dell'edificio singolo, ma anche il risultato d'assieme con quelli contigui".

L'unica norma che a Viareggio aveva già diffusa attuazione è quella che dispone di

> "arretrare le nuove costruzioni il più possibile e di costruire sul davanti giardini di alberi d'alto fusto, sia conservando i pini esistenti, anche se isolati e in pochissimo numero, sia piantando nuovi alberi (pini e lecci); subordinando se è possibile il caso a questo criterio di varietà e di ricerca di masse arboree l'allineamento con le case accanto".

Infine si raccomanda che

[315] Le norme citate sono contenute sia nelle singole delibere di vendita sia negli atti. CDS, ibidem. Si rimanda inoltre al § 4e.5.
[316] Vedi, a carattere esemplare, licenza edilizia n.36/1937, si rimanda inoltre al § 4c.
[317] CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Commissione Edilizia.

> "gli edifici che presentano alla vista delle strade a più lati, anche se alcuni solo in parte, debbono essere studiati in modo che i vari prospetti accordino fra di loro e si fondano; non si ammettano quindi prospetti laterali o posteriori affatto nudi in edifici che hanno facciate di una certa pretesa architettonica".

Per esser certi che le disposizioni siano chiare è stato inoltre

> "deciso di far fotografie delle costruzioni esistenti e che corrispondono ai criteri suindicati da mandarsi ai singoli comuni, per concretare in alcuni esempi questi criteri e perché possano essere d'aiuto ai costruttori locali".

Alla fine degli anni Venti prende avvio anche la edificazione di strisce di Pineta di Levante che causa meno interventi della Soprintendenza – che si limita a chiedere il mantenimento di una zona di pineta di 50 metri all'inizio e alla fine delle nuove strade[318] – è il Comune stesso che agisce con un vero e proprio regolamento edilizio *ad hoc* relativo alla blocco compreso fra le vie Petrarca – Trieste – Virgilio – Oberdan[319]:

> "I terreni sono venduti a scopo edificativo per abitazioni private, alberghi e simili usi, escludendo assolutamente qualsiasi destinazione ad uso di fabbriche industriali".

Parte dei lotti è inedificabile perché obbligatoriamente destinata a giardino e tutte le costruzioni, ad eccezione di quelle sulla via Oberdan, dovranno avere davanti il giardinetto. Così come avviene per i lotti del principesco quartiere Littorio, anche qui vengono date disposizione precise e dettagliate, prosegue infatti la delibera:

> "Le eventuali case isolate, circoscritte da giardino, e quelle a schiera che prospetteranno sui lotti vicini, dovranno avere il tetto a padiglione. Le fronti delle case prospicienti i giardini e visibili dalla strada dovranno essere decorate in conformità dei prospetti principali. I giardinetti su strada dovranno essere recinti con cancellata sopra muretto avente altezza non maggiore di cm.90…".

La raccomandazione riguardo eventuali costruzioni nel giardino retrostante sembra voler prevenire il proliferare delle casette in fondo l'orto che erano state consentite fino ad adesso, recita infatti:

[318] Delibera Podestà come Consiglio n.49 del 4.6.1927.
[319] Delibera Commissario Prefettizio n.365 del 18.7.1936.

> "Nelle corti e giardini siti posteriormente alle zone liberamente edificabili potrà essere consentita la costruzione di piccoli ambienti di sgombro purché l'altezza loro non superi i metri 3 e mezzo dal piano del marciapiede e la superficie coperta non superi il settimo della superficie della corte. La copertura di questi ambienti dovrà essere in piano non accessibile né praticabile".

Infine nel 1938, relativamente all'approvazione del Piano Regolatore progettato da Brizzi per la zona nord compresa fra via Marco Polo e Fossa dell'Abate, giunge al Commissario Prefettizio una lettera firmata da Giuseppe Bottai in qualità di Ministro dell'Educazione Nazionale nell'ambito delle sue competenze sulla protezione e salvaguardia del territorio e del patrimonio artistico[320]. Essa vale come nulla osta al Piano Brizzi a patto che vengano rispettate dettagliatissime norme relative alla costruzione del nuovo quartiere. Tali norme vengono indicate come prodotte dalla Consulta per la Tutela delle Bellezze Naturali a cui avevano relazionato Giovannoni e Piacentini dopo aver fatto un sopralluogo a Viareggio nella zona interessata.
Nella premessa si chiede espressamente al Comune di non fare per nessuna ragione concessioni a privati nella pineta per non comprometterne ulteriormente la suggestiva bellezza.
Le norme verranno recepite nel disciplinare per l'edificazione deliberato il 20 aprile 1940, n.210, e sono le seguenti:

> "1° Distacco delle chiusure di circa m.10 dal filo della strada a mare (Viale Carducci);
> 2° Altezza degli edifici non superiore a m.9 alla gronda senza parziali sopraelevazioni misurate dal piano stradale.
> 3° Lotti distanziati fra loro non meno di 20 metri da recinto da rimanere pineta pubblica;
> 4° Superficie coperta non superiore al sesto dell'area totale del lotto;
> 5° Il fronte a mare delle ville deve essere ad una distanza dal marciapiede del Viale Carducci non meno di m.35;
> 6° Il fronte a monte delle ville sul Viale Buonarroti deve essere distante dalla stessa via Buonarroti non meno di m.15;
> 7° Le costruzioni dovranno essere eseguite nell'interno del lotto ad una distanza del perimetro dei confini di non meno di 8 metri;
> 8° Il tipo della chiusura non potrà essere a muro pieno del tipo standard fornito dal Comune;
> 9° Severo disciplinare della Commissione Edilizia specie per quanto riguarda i materiali da adoperare ed i colori".

La lettera contiene indicazioni anche relativamente alla sistemazione degli stabilimenti balneari nel tratto Marco Polo Fossa Abate.

[320] Lettera datata 2.4.1938. CDS, Cartolare X 10 6, Piani regolatori 1937-1955, Fascicolo 1938.

4c. Licenze edilizie. Alcune osservazioni

Nel periodo oggetto dei nostri studi vi è una estesa e diffusa attività di edilizia privata relativa a nuove costruzioni in larga parte costituite da abitazioni. Per verificarne la consistenza abbiamo preso in esame le concessioni edilizie negli anni compresi fra il 1923 e il 1943. La raccolta è incompleta, risultano infatti disperse licenze di edifici significativi quali le due case del fascio, il Convitto Minerva (oggi Collegio Colombo), la villa Iacomelli e la villa Socini del Quartiere Littorio, mancano inoltre quelle relative alla lottizzazione dei primi terreni dell'ex Campo d'Aviazione, alla seconda parte di lottizzazione di via Virgilio, inoltre non possiamo escludere la scomparsa di documentazioni relative ad edifici a noi ignoti. Il materiale esaminato si avvicina comunque a quanto realizzato e ci consente quindi di fare valutazioni in merito allo sviluppo edilizio della città.

Dal 1 gennaio 1923 al 25 luglio 1943 risultano concesse 4195 licenze edilizie, 4197 se si considera l'intero 1943.

Nel 1923 il numero delle licenze concesse appare corrispondere quasi interamente a quello delle nuove costruzioni e si discosta di poco da quello delle abitazioni, successivamente le quantità differiscono ma rimane pressoché invariato il rapporto fra nuove costruzioni e abitazioni[321](Tabella 1, Grafico 1).

Dal 1923 al 1926 lo sviluppo è in costante crescita e raggiunge il picco massimo nel 1925 con 363 concessioni. Dal 1927 ha inizio una diminuzione che assume i connotati di un vertiginoso calo nei primi anni Trenta toccando il minimo nel 1932 con sole 41 licenze di cui la metà è comunque relativa a nuove abitazioni. La cifra torna a risalire, sia pure in modo discontinuo, fino al 1939 anche se il numero delle nuove abitazioni proporzionalmente si abbassa superando di poco la quarta parte delle concessioni richieste. Negli anni del secondo conflitto mondiale le licenze subiscono un'impennata improvvisa causata dall'economia di guerra che impone la sostituzione delle recinzioni e dei cancelli in ferro con altri materiali, tuttavia in questo quadro nel 1941 si rileva un alto numero di nuove costruzioni: 110 di cui 100 sono nuove

[321] E' necessario precisare che in qualche caso le licenze sono relative a più abitazioni, quale ad esempio la n.27 del 1923 relativa a 68 abitazioni o la n.8 del 1929 relativa a 18 abitazioni; è altresì vero che, nel caso di richieste multiple, per giungere a compimento occorrono alcuni anni, per la licenza n.27 del 1923 l'edificazione complessiva si conclude nel 1929. Questi casi specifici non modificano però la sostanza delle valutazioni né la tendenza in atto in merito al rapporto fra nuove costruzioni e abitazioni.

abitazioni; la spiegazione che ci siamo dati è che in quell'anno è in atto lo studio del primo Piano Regolatore generale della città a cui la stampa dà grande risalto, questo fatto evidentemente genera un nuovo ottimismo che non viene offuscato dalla guerra in atto.

Nell'analizzare la crescita delle unità abitative, oltre ai dati relativi alle nuove costruzioni abbiamo preso in considerazione anche le licenze riguardanti:
- i cambi di destinazione d'uso relativamente alle trasformazioni in abitazioni di edifici in origine destinati ad altro;
- le demolizioni totali con relative ricostruzioni in loco;
- le sopraelevazioni di almeno un piano e gli ampliamenti di almeno un terzo della volumetria iniziale;

Le sopraelevazioni hanno una consistenza che merita considerazione anche perché sono testimonianza di un fenomeno abbastanza diffuso, ossia la costruzione di case "a rate" (Fig.L1). Ancora oggi è possibile osservare in numerose case di tipologia cosiddetta "viareggina" questa stratificazione; molte case a due piani, alcune volte anche a tre piani, sorgono sulle fondamenta di una tettoia, allo stesso modo gli orti o campicelli – parte integrante del lotto – ben presto vengono ridotti a minuscoli giardini per far posto a stanze aggiunte al corpo principale (non di rado successivamente sopraelevate) e alle cosiddette "case in fondo l'orto" anch'esse oggetto di susseguenti sopraelevazioni[322] (Figg.L2-L5). Nel periodo in esame si contano 329 sopraelevazioni e 35 ampliamenti per un totale di 365 (Tabella 3, Grafico 4).

Nel paragrafo 4b.4 abbiamo osservato il progressivo sviluppo della città verso nord nord-est, la distribuzione delle licenze edilizie e delle nuove costruzioni conferma questo dato (Tabella 2, Grafici 2-3). Relativamente alle abitazioni (e nuove costruzioni) dell'anno 1928 abbiamo aggiunto trenta case al quartiere Darsena Ex Campo d'Aviazione allo scopo di evidenziare, pur in assenza della relativa licenza, il significativo avvio di edificazioni dell'Ex Campo d'Aviazione. Lo abbiamo fatto autorizzati dalla delibera podestarile n.3 del 5

[322] Vedi Giorgio Villa, S. Caccia (a cura di) *Operatività tipologica nel processo di formazione di Viareggio*, Alinea, Firenze, 2004. Esemplari del modus operandi le licenze n.62/1927, sopraelevazione di un piano sia della casa principale, sia della casa in fondo all'orto (Fig.L2); la n.76/1927, con sopraelevazione e ampliamento (Fig.L3); la n.179/1928 con espansione della casa all'interno dell'orto (Fig.L4); la n.15/1933 precisa bene come avviene la realizzazione del "passetto" (Fig.L5).

gennaio 1928 relativa alla concessione di terreni alla Cooperativa impiegati per costruire trenta case economiche "in località prato di aviazione ex estensi", di cui abbiamo trovato conferma dell'attuazione nell'articolo e nelle foto apparse su "Il Popolo Toscano" del 27 ottobre 1929 relativo alle opere del Regime[323].
E' da rilevare una costante, sia pure non elevata, richiesta di edificazioni di case coloniche e annesse costruzioni destinate a stalle, porcili, ecc., che ci fanno evincere il permanere anche di una economia contadina, accanto a quella marinara e turistica.
Dall'intero conteggio sono esclusi gli edifici della Passeggiata, ossia viale Margherita e viale Marconi. Si tratta di 57 concessioni tutte relative a demolizioni e ricostruzioni. Gli edifici in questione, afferenti a terreni in concessione, con complesse e non sempre chiarite vicende anche in merito alle datazioni, pur se inclusi non avrebbero modificato il quadro d'insieme anche perché non si tratta di unità abitative ma di strutture ricettive[324].

L'analisi delle licenze edilizie ci fornisce anche alcune informazioni sui mutamenti in atto in merito ai regolamenti edilizi, alle norme igienico sanitarie, ai materiali in uso, ai linguaggi architettonici.
Quel senso di *sregolatezza* su cui l'ingegnere capo Goffredo Fantini aveva richiamato più volte l'attenzione nell'affermare la necessità di un Piano Regolatore[325], lo si avverte ancora nelle licenze degli anni Venti, nel loro linguaggio approssimativo come approssimativi sono spesso gli allegati – che variano dal mero schizzo a prospetti dettagliati con elementi pittorici – quasi fosse scontato il permesso e che non fosse necessario attardarsi nelle specifiche. Benché una delibera di Giunta (n.1043 del 14 settembre 1923) disponga le norme per l'istruttoria si dovrà arrivare al 1937 per avere un modulo prestampato con allegati vincolanti cui corrisponderà però anche un notevole aggravio burocratico.

[323] Senza firma, *Le opere del Regime a Viareggio, a Barga e a Ponte Buggianese*, in" Il Popolo Toscano", 20.10.1929.
[324] Vedi Gabriele Pardi, Alessandro Rizzo, Tommaso Signorini, *La Passeggiata. Architetture*, Electa, Milano, 1997. Il volume pubblica le schede di tutti gli edifici della Passeggiata, corredate con i disegni dei progetti; tuttavia alcune notizie ivi riportate risultano errate, quelle che vorrebbero andati completamente distrutti alcuni edifici (fra cui lo Chalet Martini e il Gran Caffè Margherita) dai bombardamenti della seconda guerra mondiale e ricostruiti interamente e uguali nel 1946.
[325] Vedi lettera del 20.6.1916, cit.

Per tutti gli anni Venti la quasi totalità delle domande risulta ancora scritta a mano, compilata dai capimastri per conto dei proprietari, in cui talvolta non è neppure precisata la strada; si utilizzano indifferentemente vecchie e nuove titolazioni – raramente vi è un numero civico – si fa piuttosto riferimento agli eventuali proprietari dei terreni pertanto si può trovare indicato "terreni Giannini", "Morandi", "Stringari", e così via; spesso viene usato il termine "prolungamento" per le strade che proseguono a nord di via Mazzini e a est di via Veneto e via Fratti[326]. Mentre è possibile avere una idea vicina al vero circa la collocazione delle case nel centro cittadino, meno chiara risulta l'ubicazione delle case in periferia poiché le indicazioni vengono date in modo descrittivo, con toponimi di uso orale e gli eventuali disegni sono riferiti ad aree già allora non ben segnate nelle mappe e oggi di difficile identificazione.

Le unità abitative di cui si chiede il consenso edilizio vengono anch'esse definite nei modi più varii, accanto agli effettivi "tettoia", "casa", "casa a due piani", troviamo "quartierino", "modesta casetta", "casupola", "casetta in fondo all'orto", "villino", "fabbricato".

Questa superficialità nella documentazione, evidentemente più che tollerata dalle commissioni edilizie – altrimenti dovremmo trovarci al cospetto di ben altri materiali – probabilmente poggiava sul fatto che la tipologia edilizia era molto standardizzata. Le case che vengono costruite sono tutte uguali, la "viareggina" – tettoia o a due piani – si ripete negli anni Venti esattamente uguale dalla Darsena al Marco Polo e nelle periferie con l'unica variante della presenza o meno del piccolo giardino fronte strada (Fig.82); così come si svolge senza variazioni l'eventuale successivo ampliamento sopradescritto. Anche le caratteristiche delle facciate sono le medesime, con pochissime variazione sul tema del falso bugnato, delle cornici a porte e finestre – rettangolari o ad arco – e della eventuale presenza di fregi pittorici nel sottogronda[327].

Viareggio è tutta uguale. La "viareggina" si riproduce come modulo, alternata alle case con la torretta, in una sostanziale omologazione. Questo modello si

[326] Due esempi. La licenza n.62 del 1925 è composta di sei righe compresi i saluti, richiede "il permesso di costruire una tettoia posta in via Prolungamento Raffaelli nei campi Giannini all'angolo di una futura via"; nello stesso anno, la n.85 occupa tre pagine di foglio protocollo, all'inizio il richiedente precisa che "l'appezzamento di terreno edificativo [è] posto nella Comunità di Viareggio, nel luogo detto 'agli Scassi', cui confinano da levante il prolungamento della via del Riposo per m.30 e cm.80; da mezzogiorno beni di Marchionni Paolo per m.8,05; da ponente stradone di passo per metri 30,80, e da tramontana beni di Carlo Dinelli, che devono restare ad uso di strada per metri 9,45" precisa inoltre che l'appezzamento è mq.269,50.

[327] Vedi G. Villa, S. Caccia, *cit.*

mantiene pressoché inalterato fino a tutto il 1930; nel 1933 il Razionalismo si afferma in via definitiva anche nelle facciate delle abitazioni private, tranne rarissime eccezioni concentrate nella Città Vecchia; la tipologia edilizia resta la stessa a fronte della scomparsa di tutti gli elementi decorativi dalle facciate e anche gli eventuali rifacimenti o restauri si adeguano al nuovo stile[328] (Fig.L6).
Alfredo Belluomini firma diversi progetti di rifacimenti e trasformazioni in tal senso quali ad esempio la n.27 del 1933 e la n.91 del 1934 (Fig.L7).
Il fenomeno della "casetta in fondo l'orto" si rivela uno degli elementi più stabili nel processo edificativo e, soprattutto, trasversale ai quartieri, la si trova nei giardini delle ville signorili come negli orti della tettoie di periferia; mentre nelle case popolari funge da abitazione per le famiglie che in estate affittano la casa principale ai forestieri, sovente nelle case patrizie essa diviene l'abitazione della servitù. La necessità di renderla indipendente vede l'introduzione del "passetto", uno corridoio molto stretto che collega la strada all'orto sul retro della casa (Fig.L5).

Quello che potremmo definire "liberismo edilizio" degli anni Venti si conclude alla fine del decennio. Gli anni Trenta segnano per varie ragioni una brusco rallentamento dell'attività edilizia privata, ai contraccolpi della crisi del 1929 si accompagnano le disposizioni del Regime contro l'urbanizzazione; a partire dal 1936, a causa dell'embargo provocato dalla guerra di Etiopia, la svolta autarchica impone restrizioni che in ambito edilizio si traducono in controlli serrati sia sulle ragioni delle richieste sia sui materiali che possono essere utilizzati; dal 1937 inoltre ogni nuova costruzione dovrà essere dotata di un rifugio antiaereo.
Come si vede dalla Tabella 3 e dal Grafico 4 il numero delle nuove costruzioni si riduce fino ad avvicinarsi al numero delle attività relative a sopraelevazioni e ampliamenti. La compilazione delle richieste di concessioni edilizie del 1936 è particolarmente complessa, si deve precisare la ragione di qualsiasi intervento anche piccolo, soprattutto è richiesto il dettaglio dei costi, dei materiali utilizzati – che "devono" essere locali – e delle quantità, si deve motivare l'uso

[328] Vedi § 4b.5, in particolare le disposizioni contenute nella lettera del 5.3.1932 inviata dalla Soprintendenza. Fra le rarissime eccezioni, la facciata concessa con licenza n.6 del 1934; fra i restauri di facciate che invece si adeguano al nuovo stile la n. 33 del 1933 disegnata da A. Belluomini.

del ferro e comunque mantenerlo su quantità minime[329]. Si precisa inoltre che non deve esservi spreco di materiali, che in caso di restauri interni verrà riutilizzato il materiale recuperato dalle demolizioni. Analogamente la Commissione edilizia deve giustificare in dettaglio ogni sua decisione con consistente dilatazione delle procedure burocratiche. Dalla seconda metà degli anni Trenta, contrariamente a quanto finora accaduto, i progetti e i disegni sono firmati, spesso chi firma è membro della Commissione edilizia; la sensazione che si ricava – a fronte delle numerose restrizioni e impervi iter burocratici – è che la firma potrebbe valere come un "lasciapassare".

Nel 1937 viene predisposta la modulistica per le licenze, scompare l'obbligo di dichiarare le motivazioni della richiesta, vengono invece confermate tutte le richieste in ordine ai materiali e ai costi, nonché l'apparato burocratico a carico della Commissione. A partire dal 1941 tutte le licenze portano la postilla "a condizione che non sia impiegato nella esecuzione dei lavori né cemento, né ferro, né altri metalli non autarchici".

Se le conseguenze della guerra di Etiopia si erano fatte sentire in ambito edilizio con le restrizioni sull'utilizzo dei materiali, la situazione dei primi tre anni della seconda guerra mondiale, precisamente fino al 25 luglio del 1943, appare per certi aspetti schizofrenica.

Come abbiamo evidenziato il 1941 registra una impennata nelle richieste di nuove costruzioni probabilmente determinata dagli effetti dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore e, benché il 14 novembre 1941 venga emanato il R.D.L n.1231 contenente disposizioni limitative all'attività edilizia in dipendenza dello stato di guerra, pertanto tutte le licenze approvate dopo quella data sono *sub judice*, proseguono le richieste. Analogamente il 1942 appare contrassegnato da un'attività che risulta eccezionale (o incosciente) se giudicata a posteriori, con 22 nuove costruzioni di cui 14 abitazioni e quattro edifici industriali e, per esempio, il 7 maggio 1942 viene richiesta la licenza per rivestire di travertino la facciata di una abitazione (n.72).

L'ultima licenza edilizia civile del 1943 è la n.71, presentata il 22 aprile, riguarda le modifiche da apportarsi alla facciata del Palazzo Carovigno fra cui il

[329] Si vedano ad esempio la n.2 del 1936: il proprietario avendo due figli, un maschio e una femmina, chiede di ampliare la casa per ragioni di "decoro e moralità"; la n.13 del 1936 e la n.34 del 1936 relativamente ai materiali e all'uso del ferro.

rivestimento in travertino. Approvata il 23 luglio viene revocata il successivo 2 agosto.

Per quanto concerne i mutamenti dovuti al progresso delle tecnologie, interessante rilevare come nel 1926 il Royal si doti di 4 celle zimotermiche (n.187); nel 1930 (n.4) si ha notizia della prima installazione di termosifoni in una casa in via Saffi, una delle traverse più esclusive dei Viali a Mare; nel 1942 si ha una richiesta di installare sulla torretta un aeromotore silenzioso per un esperimento relativo al riscaldamento dei termosifoni[330]. Accanto ad una progressiva richiesta di garage che si verifica soprattutto nei quartieri alti, nel 1929 (n.83) abbiamo la prima costruzione di un distributore di benzina in città, in via Marco Polo ovviamente.
Con le mutate normative in materia di igiene a partire dal 1938 hanno inizio le richieste di permessi per latrine e gabinetti e, relativamente alla possibilità di dotare le strutture ricettive di camere con bagno, nel 1939 i grandi alberghi ne colgono immediatamente l'occasione[331].
A titolo esemplare dello sviluppo, della evoluzione e delle tipologie si vedano le schede relative alle Licenze edilizie del 1923, del 1929 e del 1933 in Appendice.

4c.1 Le Commissioni edilizie

Così come avviene per la compilazione delle richieste e delle licenze edilizie, allo stesso modo i compiti e i criteri di composizione delle commissioni edilizie si vanno precisando nel tempo. La durata dell'incarico a partire dal 1920 è biennale, salvo avvicendamenti, ma i membri spesso vengono confermati[332]. Inizialmente eletti in Consiglio comunale o comunque scelti dagli

[330] La richiesta è fatta dal Colonnello Francesco Nicolis per una casa in via Foscolo, in data 9.10.1942, licenza n.118
[331] Il Select/Principe di Piemonte chiede una licenza di modifiche interne per costruire 14 sale da bagno annesse alle camere (n.65); il Royal chiede la licenza di costruzione di gabinetti per camere (n.72), seguiti nel 1940 dall'Albergo Marchionni (n.226) e nel 1941 dall'Hotel Regina (n.518).
[332] Le delibere relative alle nomine dei membri della Commissione edilizia (o avvicendamenti) sono: Giunta, n.932 del 25.11.1920; Consiglio, n.100 del 14.7.1923; Giunta, n 141 del 2.2.1924; Giunta, n.483 del 31.3.1925; Podestà come Consiglio, n.102 del 30.12.1928; Commissario Prefettizio, n.75 del 29.9.1930; Podestà come Consiglio, n.27 del 28.7.1934; Commissario Prefettizio, n 516 del 26.9.1936 e n.694 del 19.12.1936; Commissario Prefettizio, n.28 del 17.1.1940; Commissario Prefettizio, n.446 del 3.9.1941. Nonostante sia d'obbligo nei fatti la biennalità non è sempre rispettata.

amministratori, dal 1930 i componenti risultano indicati dai sindacati professionali di riferimento[333]. Ne fanno parte di diritto, un rappresentante dell'Amministrazione, dapprima l'assessore ai lavori, poi il Podestà o Commissario Prefettizio; l'ingegnere capo dell'U.T.C. e l'ufficiale sanitario.

Fra le presenze più longeve si evidenziano; Alfredo Fontanini, ingegnere, dal 1920 al 1929; Fernando Nelli, ingegnere, dal 1923 al 1928; Gino Bonuccelli, geometra, dal 1924 al 1930; l'ingegner Ario Morandi figura membro dal 1923 al 1926 e dal 1936 al 1943; Luigi Leonzi ne fa parte come Commissario Prefettizio e come Podestà dal 1926 al 1929; come ingegnere dal 1930 al 1936; Alfredo Belluomini è membro dal 1934 al 1941, Raffaello Brizzi invece solo dal 1934 al 1936. Da segnalare infine la presenza continuativa dal 1923 al 1935 di Carlo Riccomini in qualità di ingegnere capo dell'UTC.

Sebbene più raramente rispetto alle altre commissioni, anche in questa talvolta vengono inseriti artisti, troviamo nel 1920-1923 Egidio Di Volo; dal 1924 al 1928 Galileo Chini, infine Primo Conti nel 1930-1931. Dal 1936 ne entrano a far parte anche i rappresentanti della proprietà edilizia.

Mentre restano pressoché immutati i criteri raccomandati che hanno come priorità la valutazione estetica del manufatto e l'igiene, i compiti talvolta trascendono la mera approvazione dei progetti. Nel 1924 la Commissione edilizia viene investita del compito di redigere un bando di concorso per la sistemazione della spiaggia (poi diversamente risolto con la formazione della Commissione *ad hoc*) e nel 1929 si chiede ai membri di stilare un regolamento edilizio e predisporre gli albi di riferimento dei professionisti in base alle loro competenze[334].

Si legge nel verbale di insediamento della Commissione del 1929: in merito alle mansioni "oltre a quella di giudicare con ferma coscienza i progetti volta volta presentati, sia per la parte estetica come per quella igienica" vi è

[333] Nella delibera n.75 del 1930 vengono stabilite le rappresentanze: Sindacato ingegneri, Sindacato architetti, Sindacato medici, Sindacato geometri, Cultore d'arte. Nella delibera n.516 del 1936 le disposizione si fanno ancora più vincolanti sia per le nomine che per la composizione che risulta essere costituita: dal Podestà o un suo delegato che la presiede; dall'ingegnere direttore dei Servizi tecnici comunali; dall'ufficiale sanitario; da quattro membri di cui uno rappresentante degli ingegneri, uno degli architetti, uno dei geometri, uno della proprietà edilizia (Confederazione Fascista Industriali Fabbricati) da nominarsi dal Podestà in una terna proposta dai rispettivi sindacati provinciali. Non muta invece la durata della nomina che permane biennale.

[334] Verbale della seduta di insediamento del 29.1.1929. CDS, Cartolare Poste e telegrafi, Fascicolo 1929.

> “quella principale di studiare e formare un nuovo regolamento edilizio che pur seguendo le tracce di Regolamento Tipo dello Stato, più si adatti ai bisogni e alle necessità di Viareggio; di studiare e proporre la formazione dei diversi albi di professionisti locali, in aggiunta a quelli previsti dalla Legge per gli Ingegneri e Architetti, legalmente riconosciuti, nei quali siano compresi quei progettisti che possono compilare i progetti ma non dirigerli e quelli dei costruttori quali esecutori materiali, responsabili dei lavori distinguendo in categorie: a) costruttori idonei per lavori edili; b) costruttori per opere stradali ecc.”.

Ma soprattutto merita sottolineare la raccomandazione:

> “ [si] esprime il desiderio, il quale viene accettato all'unanimità, che la commissione si riunisca tutte le settimane […] per dar corso regolare alle approvazioni o meno dei progetti presentati in modo da non ritardare e non intralciare lo sviluppo dell'industria edilizia della città”.

4d. La via Regia e la Città Vecchia.

Viareggio ha preso lentamente forma intorno alla Torre Matilde costituendo quella che oggi definiamo "Città Vecchia" delimitata sull'asse nord-sud dal Canale Burlamacca e via Mazzini, sull'asse est-ovest dalla linea di costa e la ferrovia tirrenica[335](Fig.C5). La Stazione Nuova, collocata fra via Mazzini e via XX Settembre, con il progetto del grande Viale di Brizzi avrebbe dovuto marcare anche urbanisticamente il confine fra l'antico rione e i nuovi quartieri che si andavano rapidamente sviluppando a nord.

In gran parte già edificata, nel periodo in esame si espande con nuove costruzioni nell'area compresa fra via Veneto e la ferrovia, come indicato nel Piano Regolatore del 1910 (Fig.P1), con il prolungamento delle strade interessate; consistenti sono le ristrutturazioni, i rialzamenti e gli ampliamenti degli edifici preesistenti, talvolta con demolizioni e ricostruzioni o cambiamenti di destinazione d'uso[336].

Lo sviluppo della città comporta per il quartiere un significativo riassetto con lo spostamento, sia pure al suo interno, della Piazza del Mercato (1925) e la costruzione del Cavalcaferrovia (1933) che causa un pesante sventramento del nucleo più antico. Da rilevare che i mutamenti derivanti dalle vicende del Mercato e del Cavalcaferrovia riguardano la medesima area, il cuore stesso della Città Vecchia compreso fra la via Regia e la Torre Matilde; quest'ultima, unico edifico plurisecolare della città, viene fatta oggetto nel 1926 di un importante intervento di diradamento consistente nell'abbattimento degli edifici che le erano sorti tutto intorno, allo scopo di valorizzarla. Resta il fatto che durante tutto il Ventennio sarà utilizzata come carcere cittadino.

Nel corso degli anni Venti vi vengono costruiti nuovi importanti edifici pubblici quali la sede della Confraternita della Misericordia (1926), il Palazzo degli Studi (1927), la prima Casa del Fascio (1927), il Battistero della chiesa di Sant'Antonio (1929), l'edificio dei Poveri Vecchi (1929-30) e sarà piazza Garibaldi la sede individuata per l'erezione del Monumento ai Caduti (1927) (Figg.47-52). Inoltre, attraverso riadattamenti e ristrutturazioni di edifici già esistenti, vi troveranno sede i palazzi della burocrazia e delle istituzioni governative, degli istituti bancari e più in generale del terziario.

[335] E' esclusa dalla trattazione che segue la zona oltre via Foscolo in quanto oggetto del § 4e.4.
[336] Vedi § 4.c e relativi grafici e tabelle in Appendice.

In questa fase tuttavia il quartiere non si identifica ancora esclusivamente come zona delle attività commerciali e del terziario come verrà indicato dal Piano Regolatore nel 1941, tant'è che nel 1925 vi vengono edificati due capannoni industriali: un saponificio via S. Martino nei pressi della ferrovia e un capannone industriale in via Veneto.

Via Regia, da cui prende il nome la città, è la strada più antica. Lungo il suo tracciato venne costruita la prima chiesa nel XVII secolo; vi sono stati edificati i primi palazzi della nobiltà lucchese fra cui quello di Ferrante Cittadella che diventerà prima il Palazzo Reale dei Borbone e poi il Palazzo Municipale[337]; all'inizio di essa si allargava la prima piazza del Mercato; sarà individuata nel 1926 come sede della prima Casa del Fascio.

Nella sua graduale perdita di centralità, nel progressivo "cedimento di sovranità" della via Regia si legge il mutamento di baricentro della città e dei valori dei terreni e dei fabbricati misurati ora in base alla vicinanza alla linea di costa.

Il primo segnale si ha già nel 1905 quando la sfilata dei carri del Carnevale viene spostata sui Viali a Mare, ma il vero "scippo" è lo spostamento del Mercato. La vicenda, tutt'altro che indolore, si connota come andiamo a vedere di differenti aspetti.

4d.1 Lo spostamento del Mercato

Lo spostamento del Mercato dall'omonima Piazza situata fra via Regia e la Torre Matilde a piazza Cavour, chiamata da sempre per la sua grande estensione il "Piazzone", è il primo concreto segnale dello spostamento del baricentro della città verso nord.

La prima delibera consiliare che attesta la volontà di aprire una nuovo Mercato in piazza Cavour risale al 5 aprile 1919 (n.6), si basa sia su dati oggettivi relativi alla sopraggiunta inadeguatezza del Mercato esistente, sia per soddisfare sempre più numerose richieste di privati di allestire in piazza Cavour baracche per la vendita[338]. Vi si legge:

> "Il R. Commissario
> considerato come la piazza ove si svolge attualmente il pubblico mercato siasi da qualche anno manifestata incapace a contenere la folla dei venditori

[337] Danneggiato dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale verrà demolito.
[338] CDS, Cartolare XI 4 8, Mercati 1911-1923, Fascicolo 1919.

> e dei consumatori fino al punto da rendere incomodo e difficile la circolazione e antigienica l'esposizione delle merci di ogni natura;
> Informato altresì come durante la stagione estiva gli inconvenienti predetti, per la presenza in città della numerosa colonia bagnanti, assumano carattere di gravità così da nuocere alla stessa buona reputazione del paese;
> Visto che, in seguito alla espansione edilizia della città verso la sua parte occidentale la attuale piazza del Mercato è divenuta ma mano sempre più eccentrica e disagevole;
> Atteso che si manifesti pertanto urgente e necessario un provvedimento che valga a conferire al mercato cittadino facilità di accesso e comodità di traffici;
> Atteso che ciò possa ottenersi prescegliendo all'uopo la piazza Cavour la quale, oltre il possedere ogni più desiderabile requisito di ampiezza, ed essere suscettibile quindi di futuro a trasformazioni a mercato coperto, rappresenta anche il centro della città e si presta per la opportuna divisione del mercato per generi commestibili e non commestibili;
> Considerando che pel fatto del trasloco in piazza Cavour del mercato cittadino non resta impedito di conservare nella attuale Piazza del Mercato il peso pubblico, la pescheria ed il commercio all'ingrosso delle verdure, della frutta e degli altri generi commestibili, mentre potranno trovare sistemazione nella nuova Piazza del Mercato da un lato le baracche ora esistenti nel mercato vecchio, e dall'altro lato alcune di quelle situate in piazza d'Azeglio in via di essere rimosse"

si delibera quanto sopra indicato imputando le spese necessarie a capitoli che attingono al danaro comunale.

Il progetto desta immediato allarme negli abitanti del vecchio quartiere anche perché, contemporaneamente, era stata ripresa l'ipotesi di uno spostamento pure della Stazione ferroviaria. La protesta assume per certi aspetti connotati di "scontro di classe"; a contrapporsi vi sono infatti, in prima battuta, gli interessi dei ceti popolari che abitano nel rione contro quelli delle famiglie più agiate e della "aristocrazia turistica" che ha la propria residenza nelle aree centro-settentrionali. E' quanto si evince dalla lettera di protesta inviata dalla "Società per la tutela degli interessi della Vecchia Viareggio" al Regio Commissario che chiede l'annullamento della delibera perché

> "avrebbe creato il disagio delle famiglie che in maggioranza sono di operai i quali debbono direttamente accudire alle faccende domestiche, mancando loro, a differenza degli abitanti dove si vorrebbe trasferire il mercato, il personale di servizio che procura gli acquisti al fabbisogno delle famiglie agiate"[339].

A loro volta gli abitanti del nuovo centro cittadino danno voce al loro disagio con lettere e petizioni, la più corposa allega ben nove fogli protocollo di firme

[339] CDS, ibidem; per una cronaca dell'intera vicenda vedi P. Fornaciari, *Il mercato nel 'piazzone'*, in "Nuova Viareggio Ieri", 12/1994, pp.3-5.

ed ha come primo firmatario il farmacista Candido Tobino, padre del celebre scrittore, in cui rilevano il degrado in cui si trova il vecchio Mercato e altresì il loro diritto a "non camminare per chilometri per comprare un cavolo"[340].
Evidentemente le ragioni di ambo le parti sono tanto motivate da convincere l'Amministrazione a rivedere le proprie decisioni con una nuova delibera, emanata il 16 settembre 1919 (n.54), che nel tentativo di mediare le due esigenze autorizza l'esistenza di due mercati. Vi si legge:

> "Considerato che successivamente (alla delibera n.6, *ndr*) pervennero reclami da parte degli abitanti dei quartieri limitrofi al vecchio mercato, che si ritennero lesi nei loro interessi, mentre d'altra parte nuove istanze erano presentate da numerosi cittadini per ottenere che senza indugio fossero dotati del mercato i quartieri nuovi della città sistemando la piazza Cavour, ritenuta dai richiedenti siccome la più adatta allo scopo;[...];
> Considerato che non si possano disconoscere le considerazioni fatte presente dagli abitanti che si servono dell'antico mercato e che traggono da esso utilità diverse, mentre ormai si impone la necessità di soddisfare alle legittime richieste per i bisogni dei quartieri nuovi [...];
> Ritenuta la opportunità di trovare una soluzione sollecita che ad un tempo non pregiudichi gli interessi dei cittadini dell'antica Viareggio e che secondi senza altra direzione i diritti degli abitanti dei quartieri nuovi in continuo e crescente sviluppo;
> In considerazione dei sopra espressi motivi ed a modificazione della precedente determinazione, nell'intento di riuscire alla soluzione della pratica in modo equo per gli interessi di tutti e rispondendo alle esigenze della igiene e del commercio [...]
> Delibera
> I - di mantenere l'impianto del mercato nella piazza attuale per la vendita all'ingrosso e al minuto delle frutta, verdura, pesce, etc. compreso il peso pubblico mandando attuare quei lavori del caso per migliorare le condizioni [...]
> 2 - di confermare l'attivazione di un nuovo mercato per i generi alimentari e per i manufatti nella piazza Cavour sulla quale dovranno sorgere adatte baracche costruite ed affittate dal Comune [...]".

L'incarico di progettare i due mercati viene affidato ad Alfredo Belluomini che nel 1921 viene assunto a tempo determinato (oggi diremmo a progetto) per collaborare con l'Ufficio Tecnico Comunale "per lo studio e la compilazione delle opere pubbliche già in massima parte deliberate"[341].
Il progetto e la relazione portano la data del 27 ottobre 1922, giorno in cui risultano approvati dal Consiglio comunale con due delibere, la n.195 e la n.196, una in merito al progetto e l'altra in merito ai finanziamenti. Quanto

[340] CDS, ibidem.
[341] Delibera di Giunta n.1070 del 9.9.1921 ratificata dal Consiglio comunale con delibera n.285 del 31.10.1921. Per il complesso degli incarichi e delle progettazioni di Belluomini si rimanda al § 6b.1.

discusso e deciso in tale sede in quel giorno avrà effetti e conseguenze che andranno ben oltre la questione dei mercati e incideranno nel futuro sviluppo della città.

Il dibattito in Consiglio viene preceduto da una assemblea cittadina, avvenuta il 5 ottobre, degli abitanti della Vecchia Viareggio. Non abbiamo materiale relativo a quanto avvenuto in tale sede ma i toni e il merito del volantino di convocazione chiariscono che ora non si tratta più di agio nel fare la spesa o di suolo fangoso ma di ben più consistenti, importanti interessi economici:

> "Cittadini, Commercianti, Proprietari della vecchia Viareggio!
> Malgrado le promesse fatte nel periodo elettorale Amministrativo da Colui che divenne più tardi il Capo della Amministrazione popolare, le manovre per la soppressione del **Mercato** dai vecchi quartieri e quelle ancora più dolorose per il trasloco della **Stazione ferroviaria**, vanno assumendo forme precise di realtà e fra pochi giorni, una deliberazione consiliare dovrà ratificare l'atto compiuto.
> Così, fra non molto, **'Questi vecchi nobili quartieri che tutto dettero e che mai nulla ebbero'** sono parole dell'avv. Ciompi, saranno irrimediabilmente spogliati di quel poco che ancora gli restava.
> Cittadini,
> **Il Mercato, la Stazione, la chiusura dei passaggi a livello di via Emilia, Lucca e Pisa**, non porteranno, siatene certi, vantaggi agli ospiti graditissimi della stagione balneare.
> Cittadini,
> È inutile illudersi – il trasloco del **Mercato** e della **Stazione** segnerà inesorabilmente la fine del nostro traffico non solo, ma anche **la svalutazione del costo dei fabbricati** e quindi l'impoverimento della più importante Zona di Viareggio, in quanto la sola parrocchia di S. Francesco conta ben oltre quattordicimila anime.
> Cittadini, Commercianti, Proprietari della vecchia Viareggio!
> Prima di prendere una decisione qualsiasi abbiamo pensato di chiedere a Voi se dobbiamo tacitamente perire o se dobbiamo sollevarci per difenderci dall'Opera di coloro che oltre a rovinarci del nostro Commercio, ci spoglierebbero del valore dei nostri averi – isolandoci in una parte immensa di questa nostra adorata Viareggio, che diventerebbe ancora più squallida, più sudicia e più abbandonata quando la centralità che le viene dai Mercati e dalla Stazione venisse soppressa.
> Ci pregiamo pertanto di invitarvi all'Adunanza che avrà luogo Giovedì 5 c.m. sera, ad ore 20:30 precise, nel locale scolastico di piazza Vitt. Emanuele, scongiurandovi a non mancare e ricordandovi che noi consideriamo gli assenti come altrettanti interessati alla rovina della Vecchia Viareggio" [342] (Fig.42).

La delibera n.195, come dichiarato dal titolo "Approvazione di sistemazione del vecchio mercato e di costruzione di un nuovo mercato in piazza Cavour",

[342] CDS, Cartolare XI 4 8, Mercati 1911-1923, Fascicolo 1922. Datato 4 ottobre 1922, firmato da un non meglio precisato Comitato Provvisorio.

accoglie le istanze dei due comitati cittadini anche se il dibattito che precede la decisione rileva una serie di dubbi e perplessità per la grandiosità del progetto e, pur non impedendone la approvazione a larghissima maggioranza (19 a favore, 2 contrari), preconizza difficoltà che poi si concretizzeranno[343]. I progetti dei due mercati risultano infatti di gran lunga più onerosi rispetto a quanto precedentemente deliberato pertanto, nell'impossibilità di sostenere la spesa con le sole casse comunali, viene previsto con una successiva delibera, la n.196, di ricavare il denaro dalla vendita della striscia di pineta prospiciente il mare sul prolungamento di viale Carducci oltre l'albergo Select/Principe di Piemonte[344].

Gli argomenti portati in Consiglio intorno alla questione dei due mercati è illuminante per comprendere l'immaginato sviluppo della città, come lo è la stessa proposta di finanziarne i costi con la vendita di terreni edificabili sul prolungamento di viale Carducci che all'epoca era ancora da realizzare: si certifica qui definitivamente la nascita di un *nuova* città che ha come nuovo asse la linea di costa e fulcro economico la spiaggia.

Allo stesso modo il dibattito che si sviluppa in seguito a queste due delibere evidenzia le ragioni delle opposizioni che anche in futuro troveremo a tali progetti. Se poc'anzi avevamo fatto riferimento ad una sorta di "conflitto di classe", la nuova delibera accende gli animi "ambientalisti"; accanto alle proteste che paventavano colate di cemento sul "Piazzone", ben più dure, forti e autorevoli si levano le voci contro l'alienazione a scopo edificativo della striscia di pineta: brandita subito come arma dai più accesi avversari del nuovo Mercato porterà al loro fianco prestigiose personalità fra cui Giacomo

[343] Si legge nel verbale del Consiglio comunale del 27 ottobre 1922 che emana la delibera consiliare n.195 "Il Sindaco [...] ponendo subito in rilievo che la riconosciuta necessità di provvedere di un nuovo mercato la città di Viareggio non ha fatto punto dimenticare all'amministrazione comunale che anche il vecchio mercato deve permanere, non solo: ma deve essere riadattato e sistemato secondo i criteri della moderna edilizia e dell'igiene; giacché se del primo dovrà usufruire principalmente la zona balneare, quest'ultimo deve servire alle necessità degli abitanti della vecchia Viareggio i quali hanno bene il diritto di vedere i loro interessi ugualmente tutelati; perciò, riconosciuta l'assoluta deficienza dell'attuale mercato vecchio e il suo stato, sotto molti aspetti, così deplorevole" si delibera la pavimentazione dell'area, la costruzione di pensiline, l'abbattimento dei platani, la costruzione di negozi in luogo delle baracche divenute indecenti sotto ogni punto di vista. Né si esclude inoltre un futuro possibile ampliamento del vecchio mercato. Contestualmente il Sindaco "Venendo a parlare della costruzione del nuovo, mette in evidenza la bontà della proposta, non sotto l'aspetto edilizio soltanto, giacché esso rappresenterà una grande comodità per la numerosa colonia bagnante, e per tutta la zona di Ponente, che, per le continue nuove costruzioni va sempre più estendendosi e intensificandosi; ed inoltre, con il permanere del vecchio, provocherà la concorrenza sui prezzi, determinando un sicuro miglioramento all'economia dei consumatori".

[344] Nella presente delibera si fa riferimento alla alienazione per soli tre isolati mentre in realtà, come si vedrà dalla relazione e dai disegni del progetto presentato il 2.3.1923, l'ipotesi si espande fino alla Fossa dell'Abate. Vedi § 4e.5.

Puccini[345]. L'allarme provocato dalla ipotesi di edificazione della Pineta di Ponente è tale da provocare l'intervento della Soprintendenza e il suo conseguente divieto a procedere in tal senso[346].

L'impossibilità di disporre di quel denaro preventivato costringe l'Amministrazione a ridimensionare notevolmente il progetto, tre mesi dopo – il 3 febbraio 1923 – la Giunta (delibera n.129) riduce i nuovi fabbricati di piazza Cavour e rinuncia alla sostituzione delle baracche di legno del vecchio Mercato con quelle in cemento armato (con plauso per altro dei gestori che non gradivano l'innovazione). Nelle motivazioni del mutamento di rotta per mancanza di fondi si fa espresso riferimento alle "opposizioni manifestate da più parti circa la deliberata alienazione di terreni edificativi sul margine verso mare della pineta comunale". Il Consiglio comunale del 9 marzo 1923 (n.17) facendo proprie le decisioni della Giunta, annulla quanto disposto il 27 ottobre relativamente ai mercati ma anche, soprattutto, alla edificazione della pineta, auspica tuttavia la ripresa del progetto ad un prossimo futuro, tant'è che è già predisposto il nuovo piano per la "striscia di pineta". Per i mercati il futuro arriva presto attraverso un inatteso ma concreto finanziamento privato di una ditta fiorentina che si offre di pagare la realizzazione dei due progetti in cambio dello "sfruttamento per un congruo periodo di tempo" delle strutture[347]. La pratica si chiude positivamente e il progetto di Belluomini viene pressoché eseguito nella sua interezza e portato a termine nel 1925; di lì a tre anni il Comune si attiverà per ottenerne il riscatto[348] (Figg.43-45).

Bisogna dire che la temuta colata di cemento sul "Piazzone" non avviene, evidentemente Belluomini si era fatto carico dei timori di una eccessiva cementificazione della grande piazza o probabilmente la sua stessa sensibilità gli aveva fatto optare per un intervento di contenuto impatto ambientale. In effetti la superficie edificata occupa solo un terzo circa dell'intera piazza, tre

[345] Il compositore non è contrario allo spostamento del mercato ma considera "un grande delitto" l'edificazione della pineta, come si legge nel suo appello apparso nell'ambito dell'articolo *Per l'integrità della pineta comunale* in "Il Nuovo Giornale", 29.12.1922. Fra i numerosi oppositori citiamo L. Viani, L. Salvatori, F. Lenci, Amerigo Focacci, M. Levy, Domenico Rambelli, Ferruccio Pagni, R. Morandi, Cesare Riccioni, G. Viner, vedi § 4e.5.

[346] Sulle vicende relative si rimanda al § 4e.5.

[347] Si tratta della ditta Scarselli, il 1.9.1923 con delibera di Giunta n.996 si dà mandato ad Augusto Garrè di verificare la proposta avanzata dalla Ditta. La Giunta in data 14.1.1924, n.50, appalta lavori dei due mercati e l'8.4.1924, n. 496, delibera il contratto con la ditta Scarselli per la costruzione e sistemazione dei due mercati e affidamento della direzione tecnica ad A. Belluomini per 7000 lire nette.

[348] Vedi P. Fornaciari, 1994, *cit.*

serie di loggiati rettangolari e un edificio ottagonale che ridisegnano il grande spazio con un armonico equilibrio di pieni e di vuoti. L'intera struttura in cemento armato è caratterizzata dalle decorazioni care a Belluomini, secondo il linguaggio decò del periodo. Ma leggiamo le parole dello stesso progettista dalla sua relazione. Nella premessa sull'ubicazione fa proprie tutte le istanze già dichiarate nelle delibere circa le nuove esigenze sia funzionali sia derivate dalla espansione della città.

> "Ho da prima esaminato la possibilità di una trasformazione di quello attuale, ma immediatamente esso ha rilevato l'insufficienza della sua area, assolutamente inadatta allo sviluppo di un moderno mercato, rispondente a tutte le esigenze dell'igiene e della comodità. Ed è infatti, pur prescindendo dalla questione della località, l'insufficienza dell'attuale mercato che rende necessaria la costruzione di uno nuovo […].
> La piazza Cavour risponde perfettamente a tali requisiti: circondata da vie di non eccessivo transito come lo è invece la via Regia, ha una superficie totale utile (escluse le strade) di circa metri quadri 10.600. In essa i vari edifici compresi nel progetto trovano una sistemazione ideale, lasciando altresì una rilevante quantità di area scoperta per strade, marciapiedi e piazzali e ciò per facilitare la circolazione del pubblico"

Gli edifici ospiteranno 34 ampi negozi, con retro bottega e vasto magazzino e portico per il pubblico, e 136 banchetti fissi per la vendita al minuto ed una pescheria con frigoriferi. Anche la vecchia piazza sarà occupata per un terzo dell'area totale per sistemarvi 68 banchetti e 12 negozi.
Nelle Considerazioni Tecniche Generali Belluomini spiega le sue scelte:

> "Non è un mercato generale, con grandi magazzini di deposito per i grossisti, stalle per il bestiame, silos [...] quello da me progettato ma un mercato in cui tutti i generi si vendono preferibilmente al minuto e direttamente al consumatore che vi accede per i suoi acquisti quotidiani. Come tipo ho senz'altro scartato quello a grande salone, comprendente e i negozi e i banchetti per il piccoli venditori, tipo costosissimo richiedente una grande copertura a vetri, e che presenta gravi inconvenienti quali la difficoltà di una perfetta areazione e pulizia, ed una eccessiva sonorità. Ho perciò preferito, come già si è fatto nelle principali città d'Italia e dell'estero, di separare il fra loro i vari edifici di modo che ciascuno di essi serve per un determinato scopo".

Il progetto si compone di quattro padiglioni: il più grande destinato ai negozi, due più piccoli per i banchetti fissi e un altro esclusivamente per la pescheria e i frigoriferi. La relazione di Belluomini, lunga e particolareggiata, è molto accurata nei dettagli sia tecnici sia funzionali. Le due torrette, che potrebbero apparire meramente decorative, servono per la collocazione di due grandi

serbatoi, con impianti indipendenti, per l'innalzamento dell'acqua. L'edificio è in cemento armato mentre i divisori dei vari negozi sono in semplici mattoni in modo da poterne, all'occorrenza, unire due o più. Belluomini, si spinge a chiedere la sostituzione dei platani con alberi di radici meno ingombranti.
Conclude:

> "risulta evidente da quanto ho brevemente esposto che la costruzione di un nuovo mercato da aggiungersi a quello già esistente, oltre a rispondere ad una necessità sentita dalla cittadinanza, rappresenta anche un ottimo impiego di capitale, ed assicura al Comune di Viareggio un reddito patrimoniale annuo notevolissimo".

cui fa seguito, insieme al computo metrico, una ipotesi di rendita presunta con gli affitti[349].

4d.2 La costruzione del Cavalcaferrovia

La realizzazione del Cavalcaferrovia si rende necessaria per far fronte alle conseguenze sia del grande sviluppo del trasporto su rotaia ma anche dell'ormai considerevole flusso di traffico automobilistico. Si legge infatti nella premessa alla convenzione stipulata fra l'Amministrazione comunale e le Ferrovie dello Stato:

> "…da tempo sono lamentate nella città di Viareggio le difficili condizioni della viabilità tra la parte a monte e quella mare del tratto di ferrovia lato Pietrasanta, specialmente nella stagione estiva in cui è fortissimo il transito pedonale, quello dei veicoli a cavallo e di automobili; […] tali condizioni derivano dal fatto che la viabilità suddetta si svolge attraverso i passaggi a livello del tratto di ferrovia [...], i quali, a causa dell'intensissimo transito dei treni che si verifica su quella importantissima linea (tirrenica, *ndr*), sono frequentemente chiusi, dando luogo a un forte agglomerato di veicoli […]; di tale stato di cose e delle conseguenti proteste del pubblico si sono fatte eco da tempo e continuano a rendersi interpreti le autorità e gli enti locali […] allo scopo di migliorare le deplorate condizioni sopra accennate" [350].

Prima di deliberare la costruzione del Cavalcaferrovia, si era tentato di ovviare al problema modificando le ubicazioni dei passaggi a livello ma senza ottenere alcun miglioramento, pertanto si rende ora inderogabile un provvedimento

[349] *Comune di Viareggio. Progetto di Mercato da erigersi in piazza "Cavour". Relazione*. CDS, Cartolare XI 4 8, Mercati 1911-1923, Fascicolo 1922.
[350] Documento senza data ma si presume del maggio 1931 come citato dalla delibera podestarile consiliare n.43 del 13.5.1931 relativa alla stipula della convenzione; CDS, Cartolare X 2 1, Cavalcavia ferroviario 1909-1932, Fascicolo 1931.

radicale anche se oneroso e urbanisticamente alquanto violento per lo sventramento che provoca.

La prima planimetria del percorso viene disegnata nel 1927, a cui fa seguito quella del 1929 con il tracciato inalterato e il dettaglio degli edifici da espropriare e demolire per un totale di 52[351] (Fig.P26); fra questi vi sono tre piccoli stabilimenti industriali e lo storico cinquecentesco Palazzo del Commissario[352]. Il progetto viene approvato in via definitiva con delibera podestarile n.114 del 5 dicembre 1931. Nel corso del 1932 vengono espletate le pratiche burocratiche relative alla convenzione con le ferrovie, agli espropri, alla stipula del mutuo e all'appalto dei lavori e fra il gennaio e il dicembre 1933 l'opera viene iniziata e portata a compimento[353](Fig.46).

Contrariamente agli ampi dibattiti sollevatisi in merito alle vicende dei mercati, nella documentazione conservata in archivio a Viareggio e sulla stampa dell'epoca non abbiamo trovato riferimenti allo sventramento occorso per la realizzazione dell'opera, dobbiamo quindi pensare che l'intervento fosse veramente ritenuto da tutti come ineludibile. Le proteste dei cittadini si concentrano piuttosto sulla chiusura dei tre passaggi a livello, in particolare di quello che collegava la via Regia a via del Borgo. Per la riapertura almeno di quest'ultimo vengono inviate lettere e petizioni sia al Podestà sia al deputato Egisto Cardella, la stessa Giulia Viani, moglie dell'artista, presta la sua voce alla protesta[354]. Otterranno soddisfazione soltanto nel 1938 con la "provvisoria riapertura" del passaggio a livello richiesto con una modifica della convenzione con le ferrovie deliberata in data 7 settembre 1938, n.487.

---

[351] Ferrovie dello Stato. Linea Pisa-Spezia. Stazione di Viareggio, Cavalcavia al Km 119+314,00. Planimetria; Comune di Viareggio. Provincia di Lucca. Progetto per la costruzione del Cavalcavia sulla linea ferroviaria Pisa-Spezia nei pressi della via Borghetti. Piano parcellare. I due documenti sono in CDS, Cartolare X 2 1, Cavalcavia ferroviario 1909-1932.

[352] Senza firma, *La demolizione del primo Palazzo Comunale di Viareggio per far posto al cavalcavia*, in "La Nazione", Viareggio, 29.9.1933. Il realtà si tratta appunto del Palazzo del Commissario edificato nel 1549, ospitava la massima autorità locale, il Commissario di spiaggia, incaricato di disciplinare il movimento delle merci in transito dallo scalo marittimo. Il palazzo in origine era unito alla Torre Matilde mediante un loggiato.

[353] Questa la sequenza delle delibere consiliari: il 13.2.1932, n.8, viene approvato lo schema convenzione cavalcavia; il 24.2.1932, n.10, il mutuo; il 10.9.1932, n.53bis, appalto lavori; per gli allegati agli atti relativi vedi CDS Cartolare X 2 1, Cavalcavia ferroviario 1909-1932, Fascicolo 1932

[354] Una petizione datata 9.10.1933 con allegati undici fogli protocollo di firme, contiene in dettaglio tutte le difficoltà dei circa ottomila residenti nell'area interessata fra cui il recarsi al lavoro ma, anche, la necessità per i residenti a monte della ferrovia di un rapido accesso alla chiesa parrocchiale della SS. Annunziata. Si adducono inoltre la pericolosità del transito pedonale sul cavalcaferrovia con sempre più alta densità di traffico a cui si aggiungono - non preventivati - i nuovi camion con rimorchio. CDS, Cartolare X 2 1, Cavalcavia ferroviario 1933-1950, Fascicolo 1933.

Da rilevare inoltre che le pratiche di esproprio, fatte a tavolino con la riga e la squadra, evidenziarono numerose incongruenze che dovettero essere successivamente sanate su richiesta degli espropriati. Incongruenze che avevano portato ad esempio a trovarsi senza più la casa ma ancora in possesso del giardino, oppure con un forno ma senza più l'officina come il caso della Signora Adelina Maurel che, ex proprietaria di una fabbrica di stoviglie, pone il problema di ritrovarsi ancora proprietaria della sola fornace[355]. Infine si trascina per alcuni anni la vicenda relativa alla restituzione al Comune di Viareggio da parte delle Ferrovie dei terreni non utilizzati per il Cavalcavia[356], richiesti soprattutto per potervi effettuare i lavori di sistemazione dell'area; dopo numerosi solleciti la questione viene risolta con un atto stipulato il 2 ottobre 1941.

Il progettista autore del cavalcaferrovia, secondo quanto si evince dal carteggio con Raffaello Brizzi, risulta essere Carlo Riccomini nella sua veste di ingegnere capo del Comune[357].

4d.3 Edifici di rilievo

La Città Vecchia subisce trasformazioni anche per l'edificazione di importanti edifici che interessano diversi aspetti della vita sociale cittadina; sorti nella seconda metà degli anni Venti, quasi tutti progettati da Alfredo Belluomini, ricalcano negli stilemi il gusto rinascimentale reso moderno dalle ricche decorazioni di Galileo Chini. Esemplare in tal senso l'edificio sede dalla Confraternita della Misericordia commissionatogli per le celebrazioni del centenario, situato in via Cavallotti, fra via Fratti e via Battisti, verrà inaugurato il 26 settembre 1926 alla presenza del Re[358] (Fig.48).

Nel 1927, uno degli anni più intensi dal punto di vista edificatorio, le inaugurazioni delle numerose realizzazioni vennero concentrate il 3 luglio[359];

[355] Lettera del 10.3.1933, CDS, ibidem.
[356] La delibera commissariale n.594 del 30.11.1940 elenca in dettaglio i termini della questione.
[357] Riccomini sottopone a Brizzi la prospettiva del cavalcavia, lettera del 21.1.1933, e scrive che il lunedì successivo finalmente cominceranno i lavori Brizzi risponde il 6.2.1933 con osservazioni in merito ai piloni del cavalcavia: "Ho esaminato il problema da Te accennatomi circa i piloni di sostegno del cavalcavia; manterrei obliqui solo i tre centrali dove sono i binari della ferrovia e tram; normalizzerei tutti gli altri sui due lati, a cominciare dai due dove si trovano i giunti di dilatazione". Il 24.10.1933 Riccomini lo invita all'inaugurazione per conto del Podestà. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1933.
[358] Federica Battilani, *Misericordia di Viareggio 1826-1986*, Varo, Pisa, 2001, pp.89-91.
[359] Senza firma, *Le poderose opere del fascismo viareggino inaugurate solennemente da S.E. Turati*, in La Nazione, Viareggio, 3.7.1927, in cui si elencano i dettaglio le opere. Lo stesso

per quanto riguarda il nostro quartiere abbiamo il Palazzo degli Studi, la Casa del Fascio, la Scalinata del Palazzo Municipale e il Monumento ai Caduti.

Il progetto del Palazzo degli Studi viene approvato con delibera consiliare n.315 il 28 dicembre 1921 poiché il Ministero minaccia di sospendere i finanziamenti all'istruzione se il Comune non si organizza per dotarsi di nuovi locali adeguati, essendo divenuto insufficiente l'unico edificio esistente, le Scuole Lambruschini, anch'esso situato nel quartiere[360]. Lo spazio individuato è il vasto giardino annesso alla Villa Paolina recentemente acquistata dal Comune; viene incaricato Belluomini che il 31 dicembre consegna la relazione nella quale si legge:

> "L'area […] mi fu indicata dalla On. Amministrazione comunale come l'unica attualmente disponibile. […] La località è molto tranquilla e al riparo dai venti dominanti […].Pur lasciando la maggior parte di area scoperta, ho cercato di utilizzare lo spazio nel migliore e più conveniente dei modi, sia dal punto di vista igienico che finanziario. L'edificio, a forma di C, ha un corpo parallelo alla 'Villa Paolina' e da essa è distante 22 metri circa […] è stato possibile lasciare uno spazio di circa 1000 metri quadrati da sistemare a giardino[…]"[361].

Lo stile ricalca quello dei palazzi rinascimentali fiorentini, con la facciata interamente decorata con falso bugnato e fregi ornamentali sottogronda[362] (Fig.49).

Il 14 agosto 1926 il Podestà delibera (n.115) la concessione del terreno per costruire la Casa del Fascio e si dà immediatamente avvio ai lavori (Fig.50). Nell'atto si legge che Viareggio è già in ritardo rispetto alle altre città, dunque occorre procedere speditamente. Data l'importanza della funzione dell'edificio lo si colloca in un'area di prestigio, vicina al Palazzo Municipale, all'angolo fra via Regia e via Battisti. Progettato da Belluomini, ad angolo, si differenzia dagli austeri edifici della zona per le decorazioni, l'ampio portico colonnato su cui poggia una terrazza che corre anch'essa lungo l'intero perimetro. In archivio

---

giorno "Il Popolo Toscano" esce in prima pagina, a tutta pagina, con la notizia: *S.E. Augusto Turati inaugurerà oggi le opere che onorano il Fascismo di Viareggio*.

[360] A partire dal 1926 verranno avviate le pratiche per costruire altre tre scuole, un'altra in centro, in via Mazzini ang. Via Puccini, una alla Migliarina in via della Gronda e una a Torre del Lago, che saranno portate a termine nell'agosto del 1933.

[361] *Progetto di Edificio Scolastico per la città di Viareggio. Relazione*. CDS, Cartolare Palazzo degli Studi.

[362] I lavori hanno inizio nel 1922 ma ben presto vengono interrotti per mancanza di fondi, risultano ancora interrotti alla fine del 1923 al punto che si renderà necessaria una revisione del progetto (delibera consiliare n.151 del 9.11.1923) che verrà approvato solo nel dicembre dell'anno successivo con delibera consiliare n.121 del 29.12. 1924.

non è conservata alcuna documentazione eccezion fatta di una relazione descrittiva stesa il 7 luglio 1930 redatta dall'Ingegnere Capo per l'acquisto da parte del Comune dell'immobile[363].

Il Palazzo Municipale ha sede in via Regia in quella che fu la Reggia di Maria Luisa e prima ancora la villa di Ferrante Cittadella. Nel 1927, con delibera podestarile di Consiglio n.12 del 19 febbraio, si approva il progetto, affidato a Belluomini, di ripristinare lo scalone esterno (Fig.41). La motivazione è dovuta al desiderio di ripristinare l'aspetto dell'antica facciata, ma anche per la consapevolezza che lo scalone darà nuovo prestigio non solo al Palazzo ma anche al Municipio che lì ha sede: insomma è una questione di rappresentanza.

In mezzo a tanto rassicurante, rodato gusto neorinascimentale e decò in quel 1927 spicca nella grande piazza Garibaldi l'antiretorico Monumento ai Caduti che Domenico Rambelli ha ideato insieme a Lorenzo Viani. Osteggiato da tutti, a cominciare dagli stessi ex combattenti che in principio lo avevano commissionato, nel 1941 fu sul punto di essere fuso per farne armi e salvato in extremis da un telegramma inviato dal Ministero dell'Interno[364](fig.47).

Nel 1929 giunge a compimento un'altra importante opera, il marmoreo Battistero della Chiesa di S. Antonio, progettato dall'architetto Augusto Passaglia di Lucca in stile quattrocentesco (Fig.51); nello stesso anno si dà luogo alla costruzione dell'edificio destinato all'accoglienza degli anziani, chiamato "Poveri vecchi"; una costruzione alquanto imponente che trova collocazione in via Pucci angolo via Zanardelli sul sito precedentemente occupato dal primo cimitero cittadino; sarà funzionante dal 1931[365] (Fig.52). Il nuovo utilizzo dell'area provoca la rimozione definitiva di tutto quanto restava del vecchio cimitero, compreso il muro di cinta che consente nel 1932 l'apertura di via Zanardelli fino ai binari della ferrovia; nel 1927 era già stata prolungata in tal senso la parallela via Verdi; nel 1939 sull'asse nord-sud verrà prolungata via Puccini che si congiungerà a via Regia[366].

[363] CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Carte Varie. L'acquisto avviene con delibera podestarile di Giunta n.649 del 9.8.1933, il Partito non ha soldi per far fronte alle spese pertanto il Comune si risolve all'acquisto.

[364] In merito al Monumento e alle sue vicende si rimanda a Ida Cardellini Signorini, *Lorenzo Viani*, CP&S, Firenze, 1978.

[365] Vedi F. Bergamini, *cit*., 1995, p.375.

[366] CDS Cartolare X 1 2, Strade, secondo l'ordine alfabetico. Vedi inoltre CDS, Cartolare X 1 1, Classificazione strade 1871 e seg., Fascicolo 1931 e Fascicolo 1935.

Nel corso degli anni Trenta vengono ristrutturati o edificati ex novo edifici privati che comunque per la loro mole segnano il quartiere con il nuovo stile razionalista in particolare nel 1933 la sede della Cassa di Risparmio di Lucca (via Garibaldi, Fig.53) e la Clinica delle Barbantine (via S. Andrea, Fig.54), nel 1935 il Palazzo delle Poste (P.zza Shelley) ristrutturato da Brizzi[367]; nel 1939 la Sede Opere Parrocchiali in via Battisti (oggi Cinema Centrale). Abbiamo motivo di ritenere che la prima facciata di abitazione privata nel nuovo stile sia da attribuirsi a Belluomini che ristruttura un'abitazione sita sul lato settentrionale di piazza Shelley[368] (Fig.55). Inoltre nel 1933 viene portato a compimento il restauro del Teatro Pacini in piazza Vittorio Emanuele.

[367] Resta in funzione fino al 1975 quando le poste si trasferiscono nella nuova sede, in via Garibaldi, nell'edificio progettato da Giovanni Michelucci.
[368] Licenza edilizia n.27 del 1933; vedi Appendice, scheda Licenze Edilizie 1933.

4e. La Passeggiata e i Viali a Mare. Via Ugo Foscolo e viale Buonarroti. Il Quartiere Littorio

Negli anni Venti e negli anni Trenta si diede avvio ad una nuova progettazione ed edificazione della linea di costa, in gran parte ex-novo sul lato mare, sia con nuove costruzioni sia con importanti interventi di ristrutturazione nelle due parallele, Viali a Mare e via Foscolo/Buonarroti e relative traverse. Si diede anche avvio alla costruzione di un Quartiere di élite, il Littorio, dopo avere ottenuto dalla Soprintendenza la possibilità di svincolo e alienazione di una "striscia", come viene definita fin dall'inizio in ogni atto, della Pineta di Ponente.

Benché sia tutta la città nel suo complesso ad avere nel periodo in esame un consistente sviluppo edilizio, la maggior parte delle attenzioni e delle cure, degli sforzi economici e propagandistici si concentrano sulla Passeggiata allo scopo di trasformare il pittoresco e caotico lungomare in una *promenade* di fama mondiale. Questo proposito verrà ripetuto dagli amministratori e sulla stampa con la cadenza di un mantra fino a quando l'obbiettivo verrà raggiunto.

4e.1 La Passeggiata

Il primo tratto della Passeggiata, viale Regina Margherita, viene inaugurato nel 1902 ma già nel 1916 si rileva la necessità di porre sotto controllo il suo sviluppo sia sotto l'aspetto estetico ed igienico, sia nei confronti di concessionari che tendono a considerare i siti come proprietà private[369]. L'incendio del 1917 provoca la definitiva presa d'atto dei concreti rischi di una edificazione promiscua e di un suo uso imponderato[370]; è altresì l'avvio dei progetti che per oltre due decenni vedranno l'Amministrazione comunale determinata a prendere la direzione della edificazione dell'intero lungomare con la formazione di Commissioni *ad hoc*, l'assegnazione di incarichi a professionisti e cospicui finanziamenti.

Oggetto di studi cui si rimanda per l'analisi e la storia dei singoli edifici[371], nella nostra trattazione ne analizziamo gli aspetti relativi alla realizzazione dell'idea di città che indica con il suo sviluppo.

---

[369] Vedi Delibera consiliare n.16 del 20.1.1916.

[370] Vedi § 4b.4

[371] M. A. Giusti, *cit.*,1985; Ea., *cit.*, 1989; G. Polleschi , *Viareggio capitale dell'architettura eclettica, le opere dell'ingegnere architetto Alfredo Belluomini*, Viareggio, 1994; Antonella Del Panta, *Note sul cantiere viareggino di Alfredo Belluomini e Galileo Chini*, in M.A. Giusti (a

La Passeggiata, un rettilineo lungo circa km.3, è costituita da tre "segmenti", identificati da tre diverse titolazioni, che ne segnano lo sviluppo cronologico e sono contraddistinti stilisticamente.

Il primo tratto, viale Margherita (m.700ca), va dal Canale Burlamacca a piazza Principe Amedeo/Mazzini. In esso convivono i due stili che caratterizzano l'intera città: il Tardo Liberty Decò e il Razionalismo, vi permane inoltre l'unico edificio testimonianza della prima edificazione lignea di fine Ottocento, lo Chalét Martini (1896). Il secondo tratto, viale Marconi (m.1300ca), va da piazza Principe Amedeo a via Marco Polo/piazza Puccini, stilisticamente uniforme, razionalista, è interamente frutto della progettazione affidata a Raffaello Brizzi. Il terzo tratto, Terrazza della Repubblica (m.1000ca, allora viale Impero, poi Terrazza Ciano) va da piazza Puccini/via Catalani alla Fossa dell'Abate. Realizzata su progetto di Alfredo Belluomini con la collaborazione di Luigi Leonzi, sede solo di strutture balneari ridotte all'essenziale, rappresenta quella che in origine era l'idea di come avrebbe dovuto essere tutta la Passeggiata.

Vi si allargano tre piazze, una all'inizio e le altre due in corrispondenza dei "confini" dei segmenti. Piazza della Musica (oggi piazza Campioni), all'inizio all'altezza dello sfocio di via Garibaldi, viene realizzata nel 1931 con l'abbattimento dello Chalet Regina. Piazza Principe Amedeo, mantenutasi a lungo sgombra da edifici grazie al vincolo di area di rispetto del Palazzo delle Muse dell'Ospizio Marino di Firenze, viene *pensata* come tale a partire dal 1931. Piazza Puccini (oggi Maria Luisa), fra viale Marconi e la Terrazza, viene sistemata nel 1938. Le piazze si trovano in corrispondenza di altrettante, preesistenti, che si aprono sul lato opposto oltre i viali carrozzabili[372].

Tutti gli edifici compresi fa il Canale Burlamacca e piazza Puccini vennero demoliti e ricostruiti nell'aspetto attuale fra il 1928 e il 1935, eccezion fatta per lo Chalet Martini del 1896 e il Principino edificato nel 1938.

---

cura di), *Le età del Liberty in Toscana*, Octavo, Firenze, 1996; M.A.Giusti *, Incanti d'Oriente in Versilia, Lucca, 1998;* G. Borella, S. Caccia, Alessandra Belluomini Pucci (a cura di), *In luogo di mare*, catalogo mostra Viareggio, ETS, Pisa, 2005; G. Pardi, A. Rizzo, T. Signorini, *cit*. Si rinvia alla nota 382 e alla Bibliografia per l'elenco delle tesi di laurea in argomento.

[372] In effetti piazza della Musica - oggi Campioni - è leggermente anticipata rispetto ai Giardini D'Azeglio. Per quanto riguarda piazza Principe Amedeo/Mazzini le due piazze corrispondono perfettamente ed hanno mantenuto lo stesso nome fino a pochi anni fa quando il lato della Passeggiata è stato rinominato Belvedere delle Maschere. Totale corrispondenza vi è anche fra le due Piazze Puccini; in questo caso la titolazione è variabile, quella oltre il viale carrabile talvolta la si trova anche sotto il nome di piazza Marco Polo; attualmente piazza Maria Luisa.

Come emerso dall'analisi dei Piani Regolatori che si susseguono dal 1910 al 1924, anno dell'acquisto degli arenili, inizialmente la Passeggiata era destinata ad essere in gran parte costituita da giardini prospicienti il mare, con pochissime costruzioni concentrate nel primo e nell'ultimo tratto ma, come abbiamo visto nel paragrafo 4b.2, nei lunghi anni della trattativa non era stato possibile impedire il proliferare incontrollato di edificazioni di ogni tipo sull'intero tratto e ciò di fatto non consentirà la realizzazione di quella idea.

Nel 1924 viale Margherita è interamente occupato da edifici, gli stabilimenti balneari sono collocati sui pontili che si allungano sul mare e vengono smontati ogni anno a fine stagione. Le più antiche costruzioni risalgono agli anni Sessanta dell''800[373], le altre si collocano fra la fine del XIX secolo e i primissimi anni del XX; benché le concessioni siano soggette a periodici rinnovi, gli edifici su cui insistono hanno di fatto assunto una sostanziale stabilità che rende complicate le vicende relative alla loro distruzione o ricostruzione, ciò condizionerà i progetti di ristrutturazione del Viale anche se tutti – fatta eccezione per lo Chalét Martini – saranno oggetto di modifiche più o meno radicali.

La situazione del viale Marconi è solo apparentemente meno complicata; le concessioni sono molto più recenti, si collocano quasi interamente intorno al 1920, tuttavia la distruzione delle "baracche", sono spesso definiti così sulla stampa e nei documenti gli chalét ivi sorti in quegli anni, avverrà solo in presenza della ricostruzione in loco dei nuovi edifici, impedendo quindi definitivamente la realizzazione dell'idea della Passeggiata sgombra con libera vista del mare. Su quel tratto di spiaggia inoltre erano sorte, anche prima delle cabine dei concessionari, numerose cabine private dei proprietari delle ville sui Viali, di varia foggia e collocazione avevano anch'esse assunto una sorta di stabilità che non renderà facile la loro demolizione[374].

La "sistemazione" della Passeggiata, come già anticipato nel paragrafo 4b.4, è il risultato di un complesso braccio di ferro fra l'Amministrazione comunale e i

[373] Bagno Felice 1860, Bar Automatico 1865, Bagno Nettuno 1865, Politeama 1869.

[374] Verbale della riunione della Commissione per la sistemazione della spiaggia di Viareggio nominata dalla Capitaneria di Porto, 2.4.1932. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente.

concessionari che vede contrapporsi gli interessi privati a quelli pubblici, una idea di città ad un tornaconto privato[375].

Essa provoca numerosi dibattiti che hanno luogo pubblicamente sulla stampa e nei carteggi privati intercorsi fra i vari soggetti interessati. In qualche caso, come vedremo, il dibattito e la polemica travalicano i confini locali con incursioni nel confronto che avveniva a livello nazionale sui temi dell'architettura e dell'urbanistica.

Nel 1924, dunque, forte dell'acquisto degli arenili, il Comune si organizza per varare un grande progetto e aveva, nelle intenzioni, l'ambizione di ottenere il meglio attraverso un concorso nazionale. Come sappiamo un destino avverso nega questo proposito e per quattro anni, fino al 1928, l'Amministrazione si destreggia fra le pressioni dei concessionari e il tentativo di avviare una ordinata e moderna sistemazione della spiaggia. La stampa locale si schiera fin dall'inizio a sostegno dei progetti dell'Amministrazione. Quello che si chiede venga fatto al più presto è una

> "sistemazione edilizia di determinate zone in modo che l'architettura di ogni zona riesca organica, estetica e armonizzata con una graduazione sufficiente con le zone adiacenti. Non certo si dovrà vedere più una baracca cadente, stile capanno palustre, accanto ad un elegante chalet, od una costruzione di uno stile puro e severo accanto ad un barocco eccessivo e stonante"[376].

[375] La tendenza dei balneari a considerare le aree date loro in concessione per un esteso utilizzo a loro discrezione era già stato rilevato nella Relazione del Commissario Prefettizio del luglio 1923, cit., dove si osservavano "notevoli sconci sugli arenili dovuti anche al fatto che nei locali adibiti a sola custodia abitano famiglie intere e anche i bagnanti, con grave danno all'igiene. Ci sono orti e pollai!", cui si era tentato di porre rimedio con la delibera di Giunta n.907 del 21.8.1923 ma con scarso successo. La stampa di quegli anni rendiconta puntualmente della situazione, citiamo a carattere esemplare l'articolo di A. Tenenti, *Viareggio Perla del Tirreno, Gli stabilimenti balneari,* apparso su "Il Faro" del 19.4.1925, che lamenta la caotica occupazione degli arenili con edifici poco adatti; su "L'Intrepido" del 2.7.1925 l'articolo *Spiaggia aperta* denuncia l'abitudine dei balneari di porre staccionate sugli arenili per dividere le aree, impedendo di fatto il libero passeggio sulla battigia e ciò naturalmente era inopportuno oltre che vietato; ancora su "Il Popolo Toscano" il 16.7.1926 si accolgono le proteste contro il Bagno Nettuno che persegue nel mantenimento del recinto fino a provocare il 19 luglio una dimostrazione dei bagnanti. Detto giornale era già intervenuto in precedenza, il 21 febbraio, con l'articolo *La questione degli arenili* a denunciare i privilegi dei balneari con parole durissime tacciandoli di "ingorda malizia", definendoli "arditamente sfacciati" fino a scrivere "si cacci come un cane rognoso, dall'Arenile del popolo di Viareggio, chi altra preoccupazione non ha se non quella di speculare indegnamente": Infine "La Nazione", il 16.9.1926, nell'articolo *Riunione in comune fra il Podestà e l'On Scorza per il piano regolatore della spiaggia*" atto a fare di Viareggio "la più incantevole stazione balneare del mondo" anticipava la necessità di abbattere strutture nate in passato, brutte, e di operare perché la spiaggia, bene della comunità tutta, diventi bella ed elegante senza preoccuparsi dei "cozzi di interessi".

[376] Velite, *Per la sistemazione della spiaggia.* in "L'Intrepido" 28.9.1924.

Inoltre si vuole subito sbarrare la strada al rischio che il Concessionari possano diventare proprietari del suolo.

L'orizzonte del dibattito ben presto si amplia ed ha come termine di paragone i centri balneari non solo italiani ma europei, nella certezza che le bellezze naturalistiche e un clima favorevole non sono sufficienti ad attrarre turismo se non si possiedono strutture ricettive in grado di offrire tutti i confort e soddisfare le esigenze di un pubblico sempre più esigente e conscio[377]. Su questa linea prenderà avvio anche una campagna di stampa volta alla necessità di dimostrare scientificamente che Viareggio e la Versilia tutta sono effettivamente luoghi di cura[378]. In tale contesto appaiono ancor più miopi e immotivati gli atteggiamenti dei concessionari i quali continuano ad agire perseguendo interessi immediati, ostentando indifferenza e passività nei confronti delle sollecitazioni.

"Il Popolo Toscano", il cui direttore Carlo Scorza nel periodo in questione è anche segretario del Partito a Viareggio, dedica particolare attenzione al problema alternando registri persuasivi, ironici, minacciosi. Ne riportiamo tre significativi esempi.

Nel 1927 Ugo Giusti ha portato a compimento il suo progetto per la sistemazione dell'intero viale Marconi che, come ricordiamo, rivoluziona l'intero tratto e prevede la totale demolizione senza sostituzioni di tutti gli chalét esistenti[379]. In un articolo apparso il 24 dicembre 1927, nel contesto della notizia relativa all'attenzione del Duce in persona al progetto Giusti, si legge che il Podestà

---

[377] Particolarmente attento alla questione si rivela nel 1925 il periodico "Il Faro" che nei primi mesi dell'anno pubblica una serie di articoli in tal senso titolati *La valorizzazione dei Luoghi di cura* (18.1, 25.1, 8.2, 15.2). Il 15.3.1925 appare *Viareggio "la perla del Tirreno". Bellezze Naturali, organizzarsi per battere la concorrenza straniera*; Alfredo Tenenti è fra gli articolisti il più sensibili al tema e ancora nel 1926 interverrà a più riprese sull'argomento. Anche "L'Intrepido" con l'articolo del 22.3.1925 *Il problema balneare* apre la questione.

[378] Come abbiamo visto nel § 4b.1.1 Viareggio diviene sede di alcuni importanti congressi medici. Anche in questo caso la stampa in quegli anni dà ampio risalto alla questione. Rodolfo Fini è fra i più accesi fautori dell'importanza di agire su una propaganda di natura scientifica, autore di alcuni articoli apparsi su "Il Popolo Toscano" (27.11.1930, *Viareggio nel concetto fascista di stazione balneare*; 12.12.1930, *Il nuovo attrezzamento climatologico di Viareggio*; 15.1.1931 *Per l'organizzazione scientifica di Viareggio*) concentrati sulla questione igienico sanitaria, sulla importanza che hanno le città che, per la loro posizione geofisica, sono naturali luoghi di cura, per lo sviluppo di una popolazione sana. Osserva che il Regime ha agito per il potenziamento di queste località e che Viareggio gode del duplice aspetto di essere dotata sia di infrastrutture per vacanze e soggiorni di lusso e di élite ma anche per i ceti impiegatizi e popolari. Tuttavia, sostiene, è necessario avvalorare con dati scientifici frutto di rilevazioni sul campo l'efficacia sanitaria.

[379] Vedi § 3.a.

> "confida nell'alta comprensione degli interessati nella loro qualità di concessionari, poiché come sarà pronto ad incoraggiare ed a premiare le iniziative con le quali si dimostrerà l'attaccamento dei concessionari verso lo sviluppo e la relativa ricchezza della città, si dichiara fin da ora pronto a biasimare e stroncare qualunque egoismo. Il Duce vuol fare di Viareggio la più bella e più importante spiaggia di Europa; tutti i cittadini quindi hanno il dovere di collaborare con le loro forze a realizzare questo desiderio che deve costituire legittimo orgoglio di ogni vero viareggino"[380].

Nel gennaio del 1928 erano iniziati i lavori della Commissione Speciale nominata dal Podestà per l'attuazione del progetto Giusti e più in generale per il Piano Regolatore dell'intera Passeggiata[381], fra il sardonico e il minaccioso fin dal titolo, "Avvisaglie", senza tema di esser rozzamente classista, il lungo articolo apparso il 28 marzo 1928:

> "Si avvicina la stagione estiva che quest'anno sembra segnare un'era nuova di migliorie apportate in larga misura dall'opera attivamente svolta dalle gerarchie politico amministrative della città, protese in un continuo succedersi di imprese una maggiore dell'altra.
> Il piano regolatore, che si sta già attuando con celerità fascista dalla Burlamacca a piazza Principe (Mazzini, *ndr*), ci darà modo di vedere trasformato, perlomeno di gran lunga migliorato stanti lavori intrapresi da vari proprietari di stabili e di stabilimenti balneari, lavori che segneranno il primo passo verso la completa trasformazione di tutte le costruzioni, più o meno belle, che sorgono lungo il meraviglioso viale.
> Se tutto questo ci rassicura dunque di raggiungere con certezza e in un tempo non lontano quel perfezionamento voluto con tenacia di propositi da tutta la città, talché Viareggio giunga davvero ad essere considerata la prima stazione balneare del mondo, occorre a parer nostro studiare anche ogni mezzo che valga a rendere soprattutto armoniosa ogni linea della vita viareggina con quanto si opera e si costruisce allo scopo suddetto. Ed è per questo che prendiamo oggi la parola, ligi a quel programma che il nostro giornale si è da lungo tempo imposto per la tutela degli interessi cittadini; interessi generali, intendiamoci bene, che possono talvolta urtare l'interesse particolare, perché poco ci curiamo quando sono in ballo questioni di una certa importanza.
> E veniamo al grano.
> È notorio che al sopraggiungere della stagione estiva alcuni chalets della spiaggia e precisamente nel tratto più frequentato della passeggiata serale, dalla Burlamacca a piazza Principe, improvvisano nelle loro sale prospicienti il viale, dei dancings degni di figurare nelle calate di un porto, o magari in qualche zona secondarissima della città, ma non già nel punto migliore, più frequentato dalla massa forestiera, dei nostri bei viali a mare. Tanto più che tali dancings, sia per la loro veste umilissima, sia per le modeste pretese che possono avere grazie a tale veste, attirano una clientela di serve e di degni cavalieri da fare invidia a un'agenzia di collocamento. Senza contare che tale clientela alla quale, come la passata esperienza insegna, si mescolano baldracche d'ogni qualità e magnacci convenuti a scroccare in qualche modo la stagione, offre spesso oltreché uno spettacolo poco signorile, anche

[380] Senza firma, *Il grande progetto di sistemazione della nostra spiaggia.*
[381] Vedi § 4b.4.3.

> indecente.
> In altri termini desideriamo che le autorità di P.S. e quelle comunali siano severissime nel rilasciare tale sorta di permessi. Non si può, né si deve consentire sulla nostra più bella passeggiata tale sorta di esposizioni triviali che danno al forestiero una ben misera idea dei nostri ritrovi.
> Se si vorrà dunque anche quest'anno dar vita ai suddetti dancings i proprietari sono fin da ora avvertiti: o farne una cosa degna della città o rinunziare all'idea".

Concludiamo con quello apparso il 27 aprile 1928, "Per la sistemazione dell'arenile". Nel rilevare che molti concessionari non si adeguano alle direttive imposte dai piani regolatori e dai regolamenti edilizi, il giornale ribadisce:

> "La sistemazione della spiaggia deve avvenire secondo un prefisso progetto generale dalle cui linee non ci si deve assolutamente allontanare. Inutile dunque presentare all'approvazione dei progetti che poi durante il corso dei lavori verranno modificati a beneplacito dei proprietari. Inutile tambureggiare ai quattro venti il proprio entusiasmo per la nuova sistemazione e cominciar poi a dare esempio di scorrettezze e indisciplina.
> Inutile cercar di giocare sulla buona fede della Commissione Predisposta e speculare sulla bontà d'animo dei gerarchi sperando che essi vogliano chiudere un occhio su qualche irregolarità constatata a mezzo dei lavori o a cose fatte […]. Il piano regolatore della spiaggia è opera fascista e come tale è sottoposta e deve essere sottoposta alla rigida obbedienza da parte dei costruttori. Anche questo è uno dei modi per dimostrare l'alta comprensione del civismo di una nazione. Se di Viareggio si vuole effettivamente fare la prima Stazione balneare del mondo, come è espressa volontà del Duce, occorre che i cittadini tutti guardino un po' più lontano del proprio egoismo".

Nel 1928 sul viale Margherita prendono avvio i lavori di alcuni edifici importanti, firmati tutti da Belluomini[382], fra cui il rifacimento dello chalét Margherita che diventerà immediatamente il simbolo della città e della sua trasformazione (Fig.7). S'insedia nell'immaginario collettivo grazie alla esilità della struttura che, sebbene in cemento armato, evoca l'effimero degli stabilimenti in legno del primo Novecento. Esemplare di un gusto legato all'esotismo che contraddistingue Viareggio ancora alla fine degli anni Venti, si caratterizza per la leggerezza e la trasparenza ottenute con il massiccio uso di vetrate che dovevano consentire di vedere il mare dalla Passeggiata, delle cupole aperte e del tetto terrazzato. Benché di dimensioni rilevanti rispetto al contesto, la verticalità non si impone sulla prospettiva orizzontale segnata dalla

[382] Si vedano Monica Giraldi, Nicola Resta, *Viareggio liberty*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Venezia, a.a. 1982-83; Giovanni Marco Parasileno, Stefano Pescaglini, *Gli edifici belluominiani*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1992-1993; Roberta Ercolin, *Lo stile eclettico di Viareggio. L'architetto Belluomini e le sue opere*, Tesi di Laurea, Beni Culturali, Università di Pisa; a.a. 2003-2004.

asimmetria della facciata. Si rinnova qui la capacità di Belluomini, già esperita con il controllato impatto ambientale delle costruzioni della piazza del Mercato, di pensare un edificio allo stesso tempo imponente e leggero, tuttavia non si può non evidenziare che il nuovo Gran Caffè Margherita, nel cuore del cuore della Passeggiata, sorge al posto del pittoresco chalét frequentato da Giacomo Puccini e dalla mitica compagine della Repubblica di Apua, distrutto senza remore e di cui conserva soltanto il nome. Indubbiamente il segnale è forte e chiaro.

Fra il 1928 e il 1929 vengono realizzati altri due importanti edifici che marcano l'aspetto esotico e decò del primo tratto del Viale, il Supercinema e il Bagno Balena; nel 1930 in soli 4 mesi verrà costruito, a pochi passi dal Politeama di Enrico Pea, il Teatro Eden di Ermete Zacconi[383]. Nel 1928 inoltre era stato inaugurato sul Lungo Molo il nuovo edificio sede della Lega Navale (Figg.8-11).

Sotto lo pseudonimo di Osservatore Fiorentino si cela un commentatore de "La Nazione" che dal 1928 dedica attenzione a Viareggio e alla sua evoluzione, il 17 luglio del 1929 appare in cronaca nazionale un suo lungo articolo dall'emblematico titolo "Da Viareggio… a Viareggio" sulle attività e le attrattive della frenetica estate che si svolge finalmente nei nuovi eleganti edifici inaugurati in Passeggiata sul viale Margherita, vi si legge:

> "Così a poco poco vanno sparendo i pericolosi e antichi baracconi in legno per dar posto a edifici stabili in cemento armato ed in pietra artificiale che elevano il tono estetico di Viareggio moderna e la rendono più elegante e graziosa".

Tuttavia nel complesso il rinnovamento progettato non decolla, nonostante gli sforzi e le minacce il progetto di sistemazione e il Piano Regolatore varato dalla Commissione rimangono inapplicati, a cominciare proprio dal progetto Giusti, a provocare lo stallo probabilmente vi è non solo la prematura scomparsa dell'architetto ma anche un appannamento della figura del Leonzi che sarà costretto alle dimissioni da Podestà nel dicembre del 1929.

[383] Su "Il Popolo Toscano" del 20.5.1928 appare l'articolo *Estate imminente* in cui vengono descritte le nuove costruzioni *in fieri* o in parte già realizzate del primo tratto di Passeggiata, in particolare si cita lo Chalét Margherita che "ha dato un'energica scrollata alle vecchie tavolature dipinte" e si sta completamente rinnovando anche se per l'estate non sarà tutto pronto, la facciata e la galleria sul mare potranno già essere utilizzate. "Anche lo stabilimento Balena così discusso per la sua mole è prossimo al termine dei lavori […] Pressoché finito all'esterno è pure il nuovo Supercinema del Gerini che vanta un salone ricco di decorazioni e di arredi modernissimi e tale da essere senza dubbio per ora il migliore della città nel suo genere". Il teatro Eden merita la citazione per la rapidità della realizzazione: la licenza edilizia porta la data del 22 febbraio 1930, il successivo 26 luglio viene inaugurato.

Nell'ottobre del 1930 viene nominato Podestà il Duca Francesco Salviati e nei tre anni che rimarrà in carica darà forte e definitivo impulso alla realizzazione della Passeggiata. Approfittando della scadenza di numerose concessioni emette una serissima e circostanziata minaccia di revoca, resa pubblica sulla stampa, e nomina una nuova Commissione Speciale che nel febbraio del 1931 consegnerà un articolato progetto destinato, questa volta, ad essere attuato[384].
Riportiamo per intero la relazione elaborata nella prima riunione, nella quale è indicato il percorso all'interno del quale si muoverà Raffaello Brizzi[385].

> "[...] la Commissione ha proceduto ad accurato sopralluogo della zona per rendersi pienamente conto dei problemi da risolvere, ed ha quindi preso visione dei progetti già presentati al Comune per diverse sistemazioni riguardanti sia il completamento delle parti esistenti come l'inizio di isolati e sistemazioni nuove. Ma, prima di procedere in questo lavoro, la Commissione ha creduto bene di addivenire ad uno scambio di idee, per fissare i criteri generali entro i quali inquadrare i vari lati del problema.
> Da tale discussione è risultato il parere concorde che il Lungo-Mare nel suo stato attuale, ha all'inconveniente fondamentale di nascondere troppo la libera vista del mare, che di Viareggio costituisce la ragione essenziale, e che deve perciò ad ogni costo esser messo in evidenza il più possibile. Questo parere della Commissione, che del resto è l'espressione dell'opinione pubblica generale, viene contrastato in realtà dalla esistenza di fabbricati permanenti e provvisori sorti da tempo, mano a mano che la stazione balneare cresceva di importanza, senza norme precise e regolatrici dell'insieme, e per la massima parte incuranti di ogni criterio d'arte.
> La Commissione se avesse potuto seguire le più elementari esigenze artistiche, avrebbe potuto proporre il totale rifacimento del Lungo-Mare seguendo criteri della massima dignità estetica unita a razionali disposizioni di piano regolatore, sicura con ciò di fare il bene di una stazione balneare che la natura ha singolarmente favorito e che ha assunto all'importanza di uno dei maggiori centri estivi di Italia. Ma purtroppo i vincoli derivanti dallo stato di fatto esistente e da considerazioni di indole economica, l'hanno costretta a studiare una soluzione meno radicale, consistente nel subire nella minore misura possibile la condizione creatasi e nel porgere i mezzi per salvare tutta la zona ancora non compromessa definitivamente.

[384] Il 17.12.1930 appare su "Il Popolo Toscano" l'articolo *Per la definitiva sistemazione della spiaggia* che rende pubblica la lettera di disdetta inviata dal Podestà Salviati ai concessionari "nel proposito di poter liberamente promuovere la esecuzione di un primo gruppo di opere attinenti alla sistemazione della zona balneare, secondo i propri particolari criteri di massima". I concessionari, qualora desiderino riavere la concessione, sono invitati ad adeguarsi al progetto e ne avranno in cambio una quinquennale in modo da esser sicuri di poter rientrare delle spese. Sono pubblicati anche i nomi di tutti i concessionari a cui è stata inviata la lettera. Il 24.12 lo stesso giornale pubblica l'articolo *Provvedimenti per la spiaggia* da cui si apprende che, in attesa che si avviino i lavori della nuova commissione, il Podestà ha affidato a Riccomini, Leonzi e Conti (membri della Commissione edilizia) l'incarico di prendere diretti accordi con i concessionari per stabilire i criteri di massima, estetici e costruttivi, ai quali dovranno uniformarsi i nuovi lavori. Vedi § 4b.4.4.

[385] ASoP, Cartolare Bellezze Naturali Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente. La relazione viene pubblicata integralmente il 27.2.1931 sia da "Il Popolo Toscano" (*La nuova Viareggio*) sia da "La Nazione" (*L'importante adunanza della Commissione*).

Ciò premesso la Commissione ha proceduto nel fissare i capisaldi della divisione suddetta del Lungo-Mare in tre tratti
1° - Dal Molo a piazza Mazzini
2° - Da piazza Mazzini a piazza M. Polo
3° - Da piazza M. Polo a Fossa dell'Abate
Questi tratti dovrebbero essere inclusi fra quattro ampie piazze prospicienti sul mare, rese indispensabili dalla necessità sia di liberare più largamente la vista del mare, in alcuni punti opportunamente distanziati, sulla lunghezza totale di circa Tre chiometri della passeggiata, sia di creare dei polmoni per l'intensificarsi del movimento durante la stagione.
Tali piazze dovrebbero sorgere in corrispondenza della via Garibaldi, della piazza Mazzini, della piazza Marco polo, della Fossa dell'Abate.
Però questi larghi sbocchi costituiti dalle piazze non risolvono da soli il problema della visibilità marina, che occorre sia resa più frequente a spezzare la monotonia delle lunghe file di costruzioni. Fortunatamente il rispetto già osservato fin qui dello sbocco delle vie cittadine normali al battente marino permette facilmente di ottenere detto risultato.
La Commissione ha espresso il parere che tali sbocchi vengano ingranditi pavimentati e considerati come residui della passeggiata e quasi luoghi di sosta adorni di panchine e balaustri, con l'obbligo quindi che le costruzioni prospicienti via abbiano facciate dello stesso decoro del fronte, e che l'ordine delle cabine rispetti tutta l'ampiezza dell'apertura.
Provveduto così alla spartizione dei singoli isolati, prima di passare all'esame dei tre tratti accennati, la Commissione rileva la necessità di completare la sistemazione liberando la passeggiata dalla sede tranviaria, che si dimostra ingombrante per il traffico oltre a sciupare l'estetica del viale.
In tal modo la strada dei veicoli attualmente insufficiente potrebbe essere allargata verso il nastro di giardino esistente, raddoppiandone nello stesso tempo l'ampiezza del marciapiede lungo i fabbricati, che dovrebbe venire ombreggiato da alberature ed aiuole.

E veniamo al primo tratto del Lungo-Mare dalla nuova piazza sull'asse di via Garibaldi alla nuova piazza sull'asse della piazza Mazzini.
Per questo tratto data la presenza di costruzioni in muratura stabile, la Commissione si limita a prender visione dei progetti per il completamento dei vari blocchi, che secondo l'ordine del Podestà furono richiesti ai frontisti, come condizione di rinnovo delle concessioni.
Rileva come tra questi progetti ne manchino alcuni necessari al suddetto completamento e soprattutto quello che per un più decoroso aspetto del cinema Eolo, che raccomanda venga imposto. E pur riconoscendo l'insufficienza artistica ed estetica del loro ormai superato indirizzo architettonico, dato l'ambiente analogo in cui vengono ad inserirsi, non si oppone alla loro esecuzione per le considerazioni di opportunità già dette, si limita a raccomandare il più razionale impiego del materiale, con una maggiore semplicità e correttezza di linea.

Si è detto come la Commissione considera opportuna la creazione di una grande piazza a terrazza sul mare in corrispondenza della piazza Mazzini. Tale piazza risponde anche ad un voto già esistente della cittadinanza, concretato dal Podestà nell'idea di dedicarla ai "Caduti del Mare". Idea che venne approvata all'unanimità. Il progetto però che contemporaneamente era stato sottoposto alla Commissione, non è sembrato rispondesse come architettura alle esigenze tecniche ed estetiche di un punto tanto importante del Lungo-Mare. E pertanto la Commissione, pur riconoscendo il merito di aver ben impostato la questione, conviene che il problema debba venire

studiato in connessione con il tratto seguente del Lungo-Mare, e ne raccomanda nello stesso tempo pronta esecuzione.
Venendo a questo secondo tratto compreso tra la nuova piazza ora esaminata e la ventura piazza M. Polo, le condizioni di maggior libertà di decisione, consentite sia dalla temporaneità delle concessioni, sia dalla minore importanza delle costruzioni esistenti, hanno indotto la Commissione ad essere più ferma nell'esigere che venga fatto il possibile per rendere la passeggiata degna del nobile proposito del Podestà di rialzare le sorti estetiche della città. Propone quindi al Podestà di sospendere la approvazione di qualunque progetto per tale zona presentato e di provvedere d'ufficio al progetto delle costruzioni dai elevarsi sui due isolati, in modo che possano servire a suggerire l'indirizzo estetico generale di rinnovamento della mirabile passeggiata.
Gli isolati scelti per tale esperimento sono quelli compresi tra via Saffi e via Giotto a causa della loro ottima posizione e del fatto che la loro ricostruzione era già prevista per l'anno in corso. Per il resto degli isolati consiglia di rimettere la ricostruzione a dopo questo primo esperimento rinnovatore, in considerazione anche del tempo troppo breve per l'anno corrente.

Il terzo ed ultimo tratto tra la piazza M. Polo e la Fossa dell'Abate, essendo l'unico sino ad ora poco compromesso, dovrebbe a giudizio della Commissione esser sistemato per concorso da aprirsi a tutti gli architetti e ingegneri toscani per assicurarne la miglior possibile sistemazione, tenendo conto del rispetto dovuto alla pineta, li più folta e prossima al mare, ed anche della maggior profondità della zona sabbiosa di spiaggia. Così man mano che si procede dalla Città Vecchia verso la nuova e più signorile, il carattere del Lungo-Mare passerebbe dal vecchio al nuovo, e si verrebbe a rispondere in modo adeguato alle vicende della vita cittadina, che nell'inverno è più locale e nell'estate si espande sempre più in direzione della Fossa dell'Abate.
La Commissione nella speranza di aver corrisposto a quanto si poteva richiederle in una questione vincolata da tante limitazioni, indica al Podestà di Viareggio la Scuola Superiore di Architettura di Firenze come l'istituzione ove potrà trovare il miglior ausilio sia di consiglio che di opera per la risoluzione dei progetti da attuarsi nei riguardi così della nuova piazza come degli isolati sul Lungo-Mare ed è a disposizione per il chiarimento più preciso delle soluzioni consigliate in linea generale".

Se non vi è alcun dubbio che la minaccia di revoca delle concessioni messa in atto dal Podestà abbia un peso non secondario nello sbloccare la situazione, è altresì vero che le linee progettuali indicate dalla nuova Commissione sono misurate alla realtà dei fatti, come chiaramente espresso nella suscritta relazione. Per quanto riguarda viale Margherita la Commissione prende atto dell'avanzatissimo stato della riorganizzazione pertanto, sia pure *obtorto collo*, decide di limitare al minimo indispensabile la richiesta di adeguamenti. Relativamente a viale Marconi, su cui si concentra invece il totale rifacimento, la proposta di iniziare con una sperimentazione che riguarda soltanto i due isolati compresi fra via Giotto e via Saffi ha il pregio di attutire la prospettata rivoluzione con una rassicurante gradualità, al contempo l'indicazione di

Raffaello Brizzi e della Scuola di Architettura mostra una concreta volontà di attuare il programma collocandolo in un contesto istituzionale che ne faciliterà il percorso.

Dobbiamo infatti tener conto che l'intero progetto della Passeggiata – interessando contemporaneamente suolo pubblico e area demaniale – dovrà avere l'approvazione di ben due ministeri, quello delle Comunicazioni e quello dell'Educazione, sarà soggetto nella fase attuativa non solo al controllo della Commissione Speciale nominata dal Podestà ma anche da quella nominata dalla Capitaneria di Porto e, infine ultima ma non meno importante, dalla Soprintendenza – cui spetta l'eventuale diritto di veto – e dalla sua Commissione per la Tutela dei beni paesaggistici e ambientali.

La lettura dei verbali delle suddette Commissioni e dei carteggi intercorsi fra i vari Enti nel periodo compreso fra il 1931 e il 1934 mostra una sostanziale concordanza di intenti ed una indiscutibile volontà di attuazione[386]. La composizione stessa delle Commissioni evidenzia il tentativo di facilitare il percorso con la presenza al loro interno di persone in grado di fare da tramite o di suggerire in fase preliminare orientamenti e scelte che avrebbero ridotto al minimo il rischio di ostacoli o bocciature; in tal senso può essere letta la presenza nelle due Commissioni di Giorgio Castelfranco in rappresentanza del Soprintendente Giovanni Poggi e di Carlo Riccomini, ingegnere Capo dell'UTC di Viareggio.

Raffaello Brizzi, da parte sua, non giunge a Viareggio come "colonizzatore"; benché mantenga la direzione, la responsabilità e il controllo dell'intero progetto e sia fondamentale l'apporto, fin dall'inizio, dei suoi collaboratori fiorentini, avvia immediatamente il dialogo con i professionisti più importanti e

[386]Viene confermato quanto affermato nel verbale della Commissione per la Sistemazione della spiaggia di Viareggio nominata dalla Capitaneria, della prima riunione del 6.2.1928 in cui si legge: "La sistemazione della spiaggia dovrà ispirarsi ai migliori criteri artistici ed estetici, curando nello stesso tempo il tornaconto economico dello Stato e quello della città e di tutti gli svariati interessi del ceto dell'industria balneare e annessi, che dalla spiaggia ritraggono i loro mezzi di sussistenza, in modo da dare a Viareggio una spiaggia decorosa, bella, desiderata e tale da appagare le aspirazioni della città e dei forestieri. In tal maniera i lavori della commissione dovranno sempre armonizzarsi con i risultati della sistemazione della attinente spiaggia comunale, stabiliti dalla apposita commissione municipale, e dei quali il presidente ha già preso visione, essendo intervenuto alle sedute, in modo da raggiungere una migliore armonia nella sistemazione delle due zone e quindi, col perfetto accordo fra le autorità interessate, garantire una regolazione definitiva e soddisfacente quale da tempo invocata e mai prima ordinata dal Governo centrale". ASoP, Cartolare Bellezze Naturali, Fascicolo Spiaggia di Ponente. Si rimanda anche alla documentazione CDS, Cartolare X 10 6, Piani regolatori 1926-1936, fascicoli 1932, 1933, 1934; Cartolare A. Varie, Fascicolo Commissioni 1931-1934.

influenti della città coinvolgendoli a vari livelli fino a giungere, nel 1933, ad affidare ad Alfredo Belluomini la direzione dei lavori; inoltre diversi edifici saranno firmati oltre che dallo stesso Belluomini dallo studio di Leonzi nonché da alcuni altri professionisti di fiducia dei concessionari. Anche questo agevola una impresa che, dal carteggio del professionista con Riccomini, si rivela comunque non scevra di complicazioni dovute principalmente alle resistenze dei concessionari[387].

L'Amministrazione comunale, che sostiene direttamente tutte le spese di progettazione[388], al fine di facilitare in ogni modo quanto compete ai concessionari, giunge a farsi garante presso le banche in modo da far loro ottenere i prestiti necessari all'impresa.

L' articolo apparso il 9 maggio 1931 su "Il Popolo Toscano", *Come Viareggio fatta nuova e più bella si appresta ad accogliere la colonia degli ospiti estivi*, al netto della inevitabile propaganda, ci offre un dettagliato rapporto sulla situazione in atto.

> "Viareggio si affaccia quest'anno alla stagione estiva con una serie imponente di opere.
> La prima delle imprese e la più importante è indubbiamente è quella della immediata attuazione di una grande parte del piano regolatore della spiaggia, attuazione rapidamente e progettata ed effettuata alla vera maniera fascista. [...] E sono diciassette i nuovi fabbricati che apporteranno una linea di signorile eleganza al nostro bel viale al mare, ed essi già si affiancano quasi ultimati. Costruzioni che oltretutto hanno saputo assicurare il pane per tutta l'invernata a circa 300 operai.[…]. E l'opera decisa della nostra Amministrazione comunale deve essere apprezzata da quanti posseggono equilibrio cerebrale per comprenderla; opera non soltanto grande per la rapida costruzione, perché facile l'atto di imperio per gettare giù una baracca o uno stabilimento più o meno mal connesso, ma supremamente difficile è il superare gli ostacoli economici che diano poi la possibilità al concessionario di poter degnamente ricostruire.
> Ed è questo che nel giro di breve tempo si è saputo compiere dal nostro Podestà che personalmente si è incaricato di far sue difficoltà finanziarie di numerosi concessionari, venendo loro incontro presso banche istituti con il suo autorevole appoggio.[…]
> Nell'unanime scia di consenso per tale ricostruzione della nostra zona mare, non è mancato il commento bavoso i bietolone di qualche supercritico da strapazzo; sì è detto ad esempio che le costruzioni sorgenti in prospetto del Grand Hotel & Royal e del Kursaal sono troppo alte (gli edifici fra via Giotto e via Saffi oggetto della sperimentazione, *ndr*). Evidentemente il

[387] CDS, Cartolare Piani regolatori X 10 6,1926-1936; Fascicoli 1931,1932,1933, 1934. Si rimanda inoltre al § 6b.2.

[388] Avendo il Comune pagato la progettazione del primo tratto sperimentale, e successivamente imponendo ai concessionari dell'intero viale Marconi di costruire su progetto di Brizzi o da egli approvato, l'Amministrazione si accolla le spese di progettazione. Delibera Podestarile consiliare n.64 del 9.11.1932.

> supercritico non ha calcolato che tali costruzioni sorgono proprio al centro della linea che dalla piazza Principe giunge al Marco Polo, nel punto cioè dove per rompere la monotonia degli chalet uniformi di altezza, occorreva dare una maggiore elevazione al piano delle costruzioni che torneranno poi all'altezza normale fino al Marco Polo da una parte e alla piazza Principe dall'altra. Questo è stato considerato dai competenti di cui sopra che hanno poi demandato l'incarico alla Scuola Superiore di Architettura di Firenze che ha stabilito tale piano, logico stile di stile, di arte e di rispondenza.
> Del resto queste costruzioni più alte che formano il centro della zona suddetta, sorgono proprio dinnanzi al Grand Hotel & Royal, mastodontico di mole, e dove i suoi vasti giardini, unitamente a quelli del Kursaal, offrono spazio, respiro ed aria come in nessun altro punto di tutta la zona.[…]
> [Infine una nota alla] vasta piazza che si erge sul viale Margherita tra il Supercinema e lo chalet Principe, recuperata mercè l'abbattimento del diroccato Chalet Regina e per la quale, oggi, chi giunga dalla via Garibaldi gode finalmente la vista serena del mare, piazza la cui costruzione si integra nel progetto di cui sopra".

A battezzare il nuovo corso architettonico viareggino scende in campo anche la stampa specializzata nazionale: nell'agosto e nell'ottobre del 1931 appaiono due articoli su *La Casa Bella* e su *Domus* e forniscono un importante avallo all'operazione.

Giuseppe Pagano si esprime senza riserve favorevolmente ai nuovi linguaggi del Razionalismo. Nell'articolo dedicato alla architettura moderna nella Scuola Superiore di Architettura di Firenze, dopo avere invocato l'invito di Leon Battista Alberti alle necessità e alla sobrietà, pone la questione: "l'architettura ridiventa dunque un fatto reale e non un gioco scenografico?" e incita gli architetti ad una "moralità artistica" derivante proprio dalla capacità di andare alla forma funzione senza tergiversare, scrive:

> "La soluzione di problemi semplici, quando riesci a far comprendere a poco a poco i valori delle tre dimensioni, quando la questione del costo o della cubatura può essere facilmente controllata, quando lo studio della pianta (caposaldo per una buona architettura moderna) può essere portato alla perfezione senza eccessivo dispendio di tempo, danno risultati ben maggiori di quelli che possa dare un gran progetto trascinato per mesi e mesi sui banchi della scuola. Ed anche un altro vantaggio ne risulta dallo studio di questi progetti di mole non eccessiva: la ricerca formale (così pericolosa perché se ne fa un'ossessione di originalità ad oltranza) diventa quasi secondaria, l'architettura viene riportata naturalmente sul suo piano essenzialmente tecnico e i risultati degli *esterni* (masse, aperture, dimensioni) vengono senza accorgersene a risultare finalmente è come una conseguenza degli *interni*. (...) quanta soddisfazione a veder le giovani generazioni italiane impadronirsi con tanta gioia della nuova architettura e progettare quattro chalét che a Viareggio sarebbero magnificamente ambientati!"[389]

[389] Giuseppe Pagano Pogatschnig, *L'architettura moderna nella scuola superiore di architettura di Firenze*, in "La casa bella", 44/1931, p. 50.

Domus nel numero di ottobre dedica un intero articolo agli edifici "sperimentali", realizzati fra via Giotto e via Saffi, corredato con belle fotografie, che porta la firma di Gherardo Bosio il quale, per significare meglio l'importanza dell'operazione che si sta compiendo a Viareggio, si dilunga nella cronaca dei fatti:

> "Viareggio, racchiusa dall'arco delle vette Apuane, con una nutrita pineta che scende sino al mare, respira l'incanto d'una stupenda bellezza di natura. E l'uomo borghese v'ha piantato sul lido, senza ordine e senza logica, con gran dispendio, fitte fitte, le più brutte e costruzioni, quasi per nascondere ed offuscare il mare e le ricchezze che natura ha regalato. Viareggio, in questa poco edificante caratteristica, ha compagne purtroppo molte delle stazioni climatiche toscane.
> A mettere fine al dilagare delle brutte fabbriche […] il nuovo Potestà, Duca Salviati ha nominato una Commissione […] che gli ha proposto di buttar giù le costruzioni e le baracche sorte come funghi lungo la passeggiata a mare, sì da nasconderlo quasi del tutto alla vista e di sostituirli con costruzioni nuove, semipermanenti, largamente spaziate, basse, semplici e belle.[…] La ferma volontà del Duca Salviati, l'efficace collaborazione dell'ufficio tecnico comunale, hanno avuto ragione dei numerosi ostacoli che anche l'abitudine alla grettezza e un po' la paura del moderno avevano creato, e le nuove fabbriche sono sorte, nitide ed efficaci, con una rapidità sorprendente: dall'aprire al luglio, progetti compresi.
> Per invito della Commissione, il Podestà affidò lo studio della sistemazione del lotto-tipo, alla Scuola Superiore di Architettura di Firenze […], il suo appassionato direttore architetto Raffaele Brizzi, coadiuvato dagli insegnanti architetti Giovanni Michelucci ed Enrico Miniati, ha progettato e curato l'esecuzione dei padiglioni […].
> Le costruzioni sono belle e pulite: corrispondono allo scopo di ospitare negozi ristoranti in riva al mare senza nasconderlo e senza cercare di offenderlo con la presunzione del monumentale, anzi rendendone più suggestiva la visione dalle vaste terrazze e attraverso le ampie aperture; si intonano alla maestà del paesaggio con l'armonia delle grandi curve, delle linee schiette, con la vivacità delle masse contrastanti e con le policromie delle tinteggiature e dei marmi; semplici e dignitose, di largo respiro, pratiche ed utili nelle disposizioni planimetriche, sono un primo esperimento che benché rapidamente concepito e condotto è pienamente riuscito.
> Vorremmo vederle tutte, le nostre spiagge e le montagne, arricchirsi di costruzioni simili, signorili e linde, infinitamente lontane da quelle scomode e trasandate case, goffe di fronzoli o di ricordi pigri, che ancor s'elevano lungo il mare e su per i monti, spesso con i disegni dei committenti, che forse convinti di conoscere tutto lo scibile, si improvvisano architetti e si fanno si è no aiutare dal maestro muratore. E non sarebbero solo una lieta visione dello spirito, ma un efficace valorizzazione delle bellezze naturali delle nostre località climatiche e balneari per un maggiore sviluppo turistico.
> L'esempio di Viareggio, dimostra come l'energia e la chiarezza di vedute e delle autorità, possono riparare in parte al danno recato dalle logiche brutture di cui gli uomini a investito i monti e le spiagge di tanti nostri luoghi di sì grande bellezza naturale. Auguriamoci che questo esempio sia seguito"[390].

[390] Gherardo Bosio, *Costruzioni moderne sul lido di Viareggio*, in "Domus", 46/1931, pp.66-69.

Se il Gran Caffè Margherita è a buon titolo il simbolo dell'omonimo tratto di Passeggiata, il Caffè Poldo è il paradigma del nuovo corso intrapreso nel viale Marconi. Emerge nel blocco sperimentale, con monumentalità discreta evocata dai pilastri in marmo, geometrico e leggero, con l'arioso portico, le grandi vetrate e la terrazza (Fig.13).

Il 1931 segna dunque una tappa importante nella sistemazione della Passeggiata, il viale Margherita risulta ormai completamente ristrutturato e pienamente avviata la sperimentazione nel tratto via Giotto-via Saffi che, dati gli esiti largamente positivi, prelude alla progettazione senza iati dell'intero viale Marconi.

Nella prima metà del 1932 i verbali e della Commissione nominata dal Podestà e di quella della Capitaneria indicano che è in corso la progettazione e la realizzazione del tratto fra via Saffi e via Marco Polo. La Commissione podestarile si esprime in merito ai singoli padiglioni non esitando a rimandare alla progettazione del Brizzi quelli disegnati dai professionisti di fiducia dei concessionari che non risultano in linea[391]. La Commissione della Capitaneria si concentra invece sulla organizzazione della spiaggia; già nel 1928 aveva deliberato che la zona demaniale marittima dal Burlamacca al Marco Polo doveva restare esclusivamente zona balneare, destinata ad accogliere gli stabilimenti dei bagni pubblici e le cabine private e che "i pubblici esercizi ed i magazzini attualmente esistenti in detta zona demaniale" sarebbero stati "spostati nella parte di fabbricato che i concessionari tengono nella zona comunale". A tal scopo la Capitaneria aveva invitato

> "le autorità di P.S. e la Commissione comunale per il commercio a ritirare le licenze salvo quelle che caso per caso in via eccezionale la Commissione crederà di far rimanere perché convenienti alla spiaggia"[392].

Le deliberazioni del 1932[393], a maggior ragione in presenza del progetto Brizzi, confermano tale indicazione e ulteriormente precisano, per mantenere la visibilità del mare e il nuovo ordine dell'intera area che:

[391] Verbali Commissione Speciale Arenili del 6.3.1932; 6.4.1932; 12.5.1932; ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente. (trattasi della medesima Commissione della Relazione del 15.2, allora definita tecnico-artistica).
[392] Verbale Commissione della Capitaneria di Porto del 6.2.1928; ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente.

> "I - gli impianti in legno ad uso e per servizio degli stabilimenti balneari dovranno, in file normali al mare, esistere nei soli tratti di spiaggia corrispondenti all'area coperta dei nuovi fabbricati dirigere a monte della zona comunale;
> II - i tratti di spiaggia che corrisponderanno invece quegli altri che il Comune lascerà liberi nella propria zona tra fabbricato e fabbricato, dovranno analogamente lasciarsi in tutto liberi da qualsiasi impianto balneario o di altro uso".

Viene precisato inoltre che fra il tergo dei fabbricati e l'inizio degli impianti devono esserci almeno quattro metri e che tale spazio sarà lasciato libero al pubblico passeggio senza che nulla debba ostruirlo, cosiccome dovranno finire a conveniente distanza dalla battigia per lasciare possibilità di transito in interrotto lungo il lido. Nel ribadire che:

> "IV - gli impianti in legno sopraddetti dovranno essere costituiti da sole cabine con assoluta esclusione di altro uso, dovendo il guardianaggio, il deposito attrezzi e arredi e quanto altro di pertinenza del servizio balneario costituirsi nei vani che all'uopo sono previsti riservati nei fabbricati di nuova costruzione";

Viene riaffermato il principio che le cabine devono servire solo come spogliatoi, gradatamente saranno tutte sostituite, sia pubbliche sia private, con quelle disegnate secondo una tipologia standard, unica per tutti, approvata dalla Soprintendenza ed

> "VI - È fatto divieto di costruire, nell'ambito degli impianti di legno sopra detti, qualsiasi passerella fissa in muratura […] e qualsiasi presunto ornamento, quali pilastri, recinti di pietra per aiuole, steccati di colonnine, assiti ed altro"

Infine, relativamente alla spinosa questione della compresenza di cabine private e pubbliche:

> "VIII - nella considerazione che non risponde a criterio di buona sistemazione la esistenza di cabine private frammiste a quelle di pubblici stabilimenti, sarà dall'Amministrazione marittima locale gradatamente disposta la rimozione di quelle cabine private, delle quali, in determinati punti, maggiore inconveniente o più forte pregiudizio in contrastanti interessi dovesse derivarne, le quali cabine private dovranno però in altro punto potersi collocare;
>
> IX - Per le cabine di privati dovranno egualmente imporsi ed osservarsi generali prescrizioni dell'ufficio di igiene per quanto riflette la loro

[393] Verbale Commissione della Capitaneria di Porto del 2.4.1932. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente.

> manutenzione e l'uso dovrà, dove è possibile, a ciò attendere l'esercente dell'attiguo stabilimento pubblico, verso opportuna intesa con i proprietari di quelle.
> Fatta eccezione per i punti 5 e 8 tutto dovrà essere fatto entro il 30 giugno".

Come si vede l'intera delibera, che sarà trasformata in una ordinanza (n.327) pubblicata il 10 aprile 1932, è chiaramente orientata a porre ordine e limiti un uno stato di fatto oltremodo caotico e tuttavia indica strade di provvisoria conciliazione. Nonostante questo sarà necessario un ordine di servizio per venire a capo della riottosità dei concessionari e costringerli a rispettare l'ordinanza, come si evince dalla lettera inviata il 6 giugno 1932 dal Capitano al Podestà[394].

Lo stato dell'arte nell'estate 1932 viene ricavato dalla lettura dei giornali, il 19.6.1932 si legge su "Il Popolo Toscano":

> "[…] mentre la zona a mare dalla Burlamacca a piazza Principe si è ripulita delle brutture dinnanzi al Politeama e si è arricchita di tre nuove costruzioni – il Nereo, La Fiorentina e l'Eolo – che le consentono un'uniforme eleganza che ben completa l'opera degli anni scorsi – la parte che dal Grand Hotel et Royal giunge al Marco Polo è stata completamente rasa al suolo e ricostruita secondo il piano regolatore ed il Viale stupendo che fiancheggia la battima ha cambiato, per circa un chilometro, quasi totalmente aspetto mercé la edificazione di chalét modernissimi intorno ai quali hanno lavorato per oltre tre mesi un piccolo esercito di operai e specialisti. E tra una costruzione e l'altra si è potuto recuperare larghi respiri al mare, dai quali – chi passeggi sul Viale – può finalmente ammirare il movimento interno della spiaggia e la luminosa specula tirrena. Abbattute così le vecchie e sganasciate costruzioni – regolato l'affilamento e l'uniformità delle cabine – rase al suolo catapecchie e gli ostacoli che pullulavano tra i vari stabilimenti, questa zona ampia e signorile si presenta al turista in una veste addirittura irriconoscibile – bella di luci e di colori…"[395]

Ma le direttive sull'aspetto della Passeggiata non si limitano agli edifici e all'organizzazione delle cabine sugli arenili, il Podestà emette una normativa anche in merito degli arredi, l'art.153 della vigente legge comunale e provinciale precisa che:

[394] Scrive il Capitano che alcuni concessionari "non avevano iniziato i lavori disposti con mia ordinanza n.327 del 10 aprile, o iniziatili non li conducevano con la desiderata sollecitudine" e che dunque "i superiori interessi di questa città e del suo movimento avrebbero indotto questa Capitaneria a procedere d'ufficio, contro i riluttanti, nella esecuzione dei lavori stessi". Chiede quindi che il Comune provveda a "fornire un congruo numero di operai la cui spesa graverà come per legge sui concessionari", per dare esecuzione ai lavori sui quali vigilerà fino al compimento un ufficiale della capitaneria assistito da un ingegnere del Comune. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1932.

[395] E.B., *Viareggio si presenta alla nuova stagione rinnovata e più bella*.

> "...L'autorizzazione ad attivare l'esercizio o negozio è subordinata all'accertamento della decorosità esterna e interna sia del locale che del relativo arredamento con speciale riguardo alle esigenze estetiche della zona e dell'edificio, nonché del carattere dell'esercizio o negozio che si vuole attivare"[396]

Sulle pagine de "La Nazione", l'Osservatore Fiorentino si serve di un rapido excursus storico per approdare a celebrare la modernità[397]:

> "Gli stabilimenti balneari sopra tutto hanno segnato tre periodi tipici diversi corrispondenti a tre epoche diverse. Il primo periodo era rappresentato dalle capanne di legno tutte addossate ad una grande pagoda di paglia a forma di un grande imbuto rovesciato [...].Il secondo periodo ebbe un inaspettato impulso dalla guerra quando, di fronte all'Adriatico amarissimo e infido, Viareggio apparve come un'oasi impareggiabile per i ragazzi e per i soldati feriti […].In quel periodo iniziano gli edifici in muratura sulla spiaggia, sorti in totale anarchia. Oggi il Podestà Salviati ha deciso di fare ordine con l'idea di edifici bassi e tanta vista mare, comincia così il terzo periodo quello del marmo e del cemento armato, divenuti elementi principali di ogni più ardita concezione architettonica dell'epoca nostra".

L'Osservatore polemizza con i *passatisti* che vogliono impedire lo sviluppo moderno di Viareggio, in difesa del Funzionalismo e del Razionalismo:

> "A prima vista certe combinazioni di pieni e di vuoti nello stile razionale urtano il senso visivo abituato alle consuete soluzioni di motivi architettonici, ma poi l'occhio si placa e finisce con lo scoprire che specialmente certe aperture che hanno per sfondo il mare formano altrettante cornici del magnifico paesaggio […]. Il rinnovamento di Viareggio viene considerato non soltanto dal lato turistico nel senso di preparare comodi e adeguati locali per i bagnanti, ma come una vera e propria gara artistica sperimentale […]. Così Viareggio mentre riafferma la prerogativa di primissimo centro balneare vuole essere al tempo stesso una mostra permanente di edilizia nuova, ed il campo aperto di utili esperimenti di architettura razionale".

Dalla minuta di un documento contabile del Comune datato 13 settembre 1932 si ha conferma che sono stati eseguiti nel 1931 tutti lavori fra via Giotto e via Saffi e nel 1932 tra via Saffi a via Marco Polo; sono inoltre rendicontati i lavori eseguiti nella zona fra la Burlamacca e via Mazzini. Viene indicata la previsione dell'esecuzione dell'ultimo tratto rimanente da via Mazzini a via Giotto per il 1933[398]. In realtà vi sarà lo slittamento di un anno rispetto al

[396] Senza firma *Le disposizioni del Podestà per l'estetica e l'arredo dei nuovi negozi dei viali*, in "La Nazione", Viareggio, 23.6.1932.
[397] *Preludio estivo*, 16.7.1932.
[398] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936 Fascicolo 1933.

programma, come confermano i verbali di approvazione dei lavori dell'ultimo tratto, quello fra piazza Principe Amedeo e via Giotto[399].

Il carteggio fra Brizzi e Riccomini intercorso tra il 1931 e il 1934 permette di comprendere da un lato l'attenzione e la cura con cui Brizzi si dedica alla progettazione e alla realizzazione controllando ogni particolare, dall'altra la condizione di costante "trattativa" con i concessionari che in ogni modo, talvolta addirittura con asfissiante protervia, ostentano i loro desiderata[400]. Dobbiamo considerare questo uno degli elementi che contribuisce ad allungare i tempi della realizzazione. All'ansia del Podestà che incita a fare in fretta, Brizzi risponde rimarcando che è nell'interesse di tutti una buona effettiva riuscita dell'impresa[401].

Ma questo non è sufficiente a giustificare lo slittamento di un anno, probabilmente ha un suo peso, accanto ai dissensi dei concessionari, anche una certa ostilità – forse poi non così minoritaria – nei confronti della modernizzazione a cui nell'estate del 1933 si incarica di dare voce Mino Maccari dalle pagine del "Selvaggio".

L'articolo, *Razionale al mare. Il povero Eolo*, che riportiamo qui di seguito, appare impaginato accanto ad una più generale invettiva contro l'architettura moderna intitolata *Il Cemento disarmato*[402].

Per perorare la causa, perfettamente in linea con l'ideologia del giornale, Maccari evoca il paradiso perduto di un mondo *naif* :

> "Verso i primi del 1900 Viareggio era un luogo di villeggiatura estiva e invernale dell'aristocrazia austriaca e tedesca, scesa in Italia sulle tracce di Maria Luisa [...] In quei tempi Viareggio cominciò ad attirare l'attenzione degli altri ceti italiani [...] e assunse il carattere di un luogo di delizie. [...]

---

[399] Verbale del 29.8.1933 della Commissione della Capitaneria di Porto e del 7.4.1934 della Commissione podestarile che dà il via agli ultimi padiglioni. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Spiaggia di Ponente.

[400] Le difficoltà incontrate per le resistenze alle modifiche dei concessionari dei nuovi edifici su viale Margherita sono evidenziate nel carteggio Brizzi Riccomini, in particolare in quelle di Brizzi del 26.5.1932, del 9.6.1932 e del 10.61932. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936 Fascicolo 1932. Ma l'intero carteggio del periodo 1931-1934 è contrassegnato da lamentele e richieste di molti dei concessionari interessati. Si rimanda al § 6b.2.

[401] In particolare una lettera del 12.2.1933 inviata a Riccomini ci rivela un Brizzi assediato e stressato dal Podestà, lo rassicura scrivendogli che stanno lavorando senza tregua, che il suo non venire a Viareggio non è per ritardare i lavori ma per accelerare in quanto se lui si muove da Firenze lo studio si ferma, che è altresì inutile mandare qualcuno al posto suo perché all'inizio deve esserci lui per spiegare i progetti. Causa del ritardo sono anche quei concessionari che si fanno disegnare modifiche da altri e poi Brizzi deve rifare tutto, ad esempio i proprietari del Bagno La Pia. In questo contesto matura la richiesta di Brizzi di affidare a Belluomini, che è in loco, la direzione dei lavori.

[402] "Il Selvaggio", 31.8.1933, n.5, pp.34-36

> Lungo il mare, partendo dal porto verso la Fossa dell'Abate, apparivano pochi stabilimenti balneari. Il maggiore, forse, era appunto l'Eolo, tinto di verdolino, laccato di bianco all'interno, con un enorme Tritone soffiante all'ingresso. Venivano poi i 'Bagni' il Felice, il Balena, ecc., costruito con molta semplicità da carpentieri del luogo. Decoravano gli ingressi due barili tinti di verde che fungevano da vasi.
> Entrando appariva l'orizzonte del mare come nello sfondo di uno scenario teatrale, chiuso ai lati da due quinte di cabine.
> Queste costruzioni aggiunsero al Viareggio dei fortini medicei, e a quello neoclassico di Maria Luisa un carattere popolaresco intonatissimo alla natura del luogo, alle pinete e al porto. Il mare fu incorniciato come in un paesaggio di Seurat.
> Nacque così, felicemente, lo stile balneare.
> Sulla spiaggia dorata, rettangoli viola, rosa e verde pallido formarono un singolare il paesaggio animato da grandi iscrizioni che contro il cielo chiaro volavano in mezzo al gran gala di bandierine.
> Lungo queste ridenti aeree costruzioni di legno sorse la via del mare, la passeggiata che termina alla Burlamacca.
> Qui fiorirono i banchetti dei duri di menta con le pialle del ghiaccio e le bibite di rubino e allo smeraldo. Trenini di latta arrostivano fischiando le noccioline americane. Venditori di tartarughe, coralli e conchiglie non tardarono ad animare questo nuovo Oriente occidentale.
> Viareggio, di agosto, sotto il solleone, suggeriva al vago villeggiante il senso del fresco. Senza colpo ferire, senza pretese e senza spesa eccessiva. Il 'razionale' era stato raggiunto senza premesse estetiche e senza interventi tecnici".

Maccari imputa senza mezzi termine l'inizio della rovina all'arrivo della borghesia, con "l'Evo Moderno della borghesia al mare" da cui fa partire una invettiva che non risparmia neppure il Decò:

> "Fino al 1925 Viareggio, per quanto già sciupata dalle ville, dalle pensioni, dalle costruzioni floreali sorte lungo la via Marco Polo, aveva tuttavia un certo carattere. Perfino il casinò, di intonazione Montecarlo, 'faceva la sua figura'. La Passeggiata non era stata toccata e l'Hotel Royal appariva ancora con i suoi fantocci di marmo non troppo dissimili dei Leoni del 'Felice'.
> Ma la fine di quell'anno doveva segnare il principio del disordine edilizio.
> Galileo Chini appiccica le sue frittelle indiane, fabbricate a Borgo San Lorenzo, sulle facciate. Il contagio si diffonde rapidamente e con l'aiuto dei geometri locali e dei Gerarchi grazie a Dio oggi caduti.
> Nel 1928 s'alza il nuovo Margherita, il vecchio e glorioso caffè di Puccini, semplice, ariosa tettoia di legno verniciato e colonnine di ghisa, attraverso le quali si vedeva il mare, è di sana pianta rifatto dall'autore delle latrine di Salsomaggiore, e si gonfia di pagode in cemento armato e ceramiche colorate. Una sorte simile è riservata al 'Balena', che viene decorato, dalle stesse mani, con occhi di bove e code di pavone. L'hotel Royal è ricostruito nel nuovo stile, che ormai si afferma e conquista le autorità locali".

Dopo avere elencato il lungo elenco di aristocratici che a partire da Maria Luisa avevano reso "Viareggio reggia e *buen retiro* dell'aristocrazia europea" Maccari si rammarica nel vederla ora

"sommersa dal ceto godereccio, degli istiganti milanesi e fiorentini. Sorge l'orribile Viareggio di Dina Galli, De Pinedo, Spataro, Armando Falconi, Primo Conti, Franco Ciarlantini, Marta Abba e Lando Ferretti.
Ma non basta!
Il nuovo ceto ha portato, coi capelli all'americana, i pesci di gomma, i peli rasati e le unghie dipinte, il mito della *signorilità*. In nome di questo mito, lo stile di Galileo Chini diventa ufficiale e viene imposto dalle autorità locali ai proprietari di stabilimenti in legno. Scompare così la poetica, serena, italiana e popolare Viareggio, che in Europa era un esempio, la sua sorte è alla mercé di una classe che per esprimersi ha bisogno di mantenersi 'aggiornata' delle novità internazionali, e cambia perciò usi e costumi d'anno in anno.
Ecco che infatti lo stile indiano di Galileo Chini cede il posto al 'razionale' dei soliti ignoti. In un batter d'occhio sorgono sulla spiaggia gli scatoloni di vetro e cemento armato.
Il vecchio cinema Eolo che aveva resistito fin dal 1900 alle ondate moderniste, è costretto, dietro pressioni della Commissione Edilizia, e in nome del nuovo decoro tedesco-olandese, ad abbattere le quattro colonne che eressero il tetto del ritrovo più glorioso e più disgraziato, più popolare e più aristocratico di Viareggio. Il Barsanti, proprietario del locale, chiamato lo Sciverto per il suo indomito carattere, il giorno che gli venne imposto il nuovo progetto razionale con colonne di marmo verde, esclama: 'Mi fanno fabbricare la tomba!'. E appena terminato il lavoro, egli, nell'atrio del cinema, là dove un tempo un Eolo dorato soffiava, muore tragicamente.
L'ingenua poesia marinara è sopraffatta dal cromalluminio e dal vetro, che distruggono la schietta armonia del paesaggio; si costruisce, fra la rena, il mare e le pinete, come se si fosse nel più squallido paese del Nord; e per ottenere questo risultato si spende dieci volte di più. Mentre con pochi soldi i viareggini erano riusciti a far miracoli, avevano conquistato uno stile esemplare, ora sono i miracoli del Razionale a ottenere l'effetto opposto, in dispregio non soltanto del gusto autentico italiano, ma dei principi dell'economia. Si prova un gusto matto a buttar via i quattrini dalla finestra; il Razionale smentisce se stesso, perché risulta antieconomico, quindi irrazionale, infine dannoso. Se Viareggio sapesse liberarsi da questa invasione e ritrovare il suo carattere, e mantenerlo, si preserverebbe dalla degenerazione e dalla decadenza. Un primato si perde facilmente, se non se ne sanno conservare i motivi e le ragioni. Se i viareggini fossero, come sono, gente scaltra e riflessiva, dovrebbero aprire gli occhi su questo punto e considerare, a parte ogni valutazione estetica, fino a che punto metta conto abbandonare uno stile, un carattere che hanno procurato loro tanta fama e fortuna, per buttarsi in braccio ai venti infidi delle mode. Questo che tira è un brutto vento, e quando sarà passato, sarebbe una brutta sorpresa accorgersi che Viareggio non c'è più,e che al suo posto c'è un sobborgo mal riuscito di Stoccarda" (Fig.6).

Il Podestà Salviati reagisce con collera all'attacco del *Selvaggio* e scrive addirittura a Galeazzo Ciano, all'epoca Capo ufficio stampa del Capo del Governo, allegandogli l'articolo

"che per la forma e per la velenosità della sostanza (veda accenno morte Barsanti) suona assai offensiva e allo stesso tempo pericolosa per quando deve essere ancora fatto a Viareggio.

> Io ritengo che tale critica non si limiti ad intaccare l'autorità podestarile di Viareggio ma vada oltre, dato che questa non può agire senza il superiore parere e consenso"[403].

Sia pure fra rallentamenti e accelerazioni, il progetto giunge a compimento e nel 1935 verranno definitivamente abbattuti anche quasi tutti pontili sul mare (Fig.15).

Nel 1938 viene infine progettato e portato a termine l'ultimo tratto con la realizzazione della Terrazza Ciano di cui si rimanda a quanto già rendicontato nel capitolo 4b.4. Il 1938 è anche l'anno in cui giunge a conclusione la lunga vicenda relativa al Bagno Lido di cui riteniamo opportuno dar conto perché esemplare del rapporto fra concessionari e pubblica amministrazione ed anche, con la coda polemica aperta dal proprietario del Royal, della profonda diversità di atteggiamento e di intenti fra gli albergatori e i balneari[404].

4e.1.1 Il Bagno Lido, un caso esemplare

Alla fine degli anni Venti il confine settentrionale della Passeggiata era marcato dalla presenza polimorfa del Bagno Lido di Attilio Barsanti che occupava l'intera area antistante il Select e la piazza Puccini[405](Fig.19).

Mentre, come vedremo, nel 1929 si procede ormai senza più indugi al prolungamento di viale Carducci trainato anche dall'espansione dovuta alla lottizzazione del Quartiere Littorio, viale Marconi giunge a premere sul confine intorno al 1935 quando sono ormai stati portati a compimento tutti gli chalét e Brizzi ha definito il progetto del Piano Regolatore di Città Giardino con un piano di sistemazione relativo anche al prospiciente tratto di spiaggia[406].

Sulla permanenza in loco del Bagno Lido nel 1933 vi era stata una prima chiara presa di posizione del Soprintendente Poggi che, relativamente al progetto della Commissione podestarile sulla realizzazione delle quattro Piazze, indicava come indispensabile l'abbattimento di tutto quanto insistesse sullo sfocio a mare di piazza Puccini; suggeriva inoltre la demolizione anche degli edifici

[403] Lettera del 5.9.1933. CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Carte Varie.
[404] Sull'argomento vedi A. Bongianni, *cit*., Capitolo 1.
[405] Le vicende in merito alla prima edificazione del Bagno Lido sono ancora da chiarire. Al CDS nel Fascicolo Lido del Cartolare V 1 7, Stabilimenti balneari, vi è anche un progetto di Belluomini datato 1923 che non risulta realizzato. Vedi inoltre Alessio Bartolini Salimbeni, *Due sdraio e un ombrellone*, Massarosa, 2010.
[406]Vedi § 4b.4 e § 6b.2.

sulla restante area in quanto comunque non compatibili con le linee architettoniche e i criteri estetici impressi a viale Marconi.

"L'edificio è semplice e in gran parte di legno, e non ha nessun particolare valore architettonico" scrive Poggi, quindi può essere demolito per consentire l'edificazione di uno stabilimento moderno dotato di tutti i comfort all'avanguardia, quale Brizzi ha già progettato, che si ipotizza possa essere gestito in prima persona dall'Azienda Autonoma Riviera della Versilia[407].

Che vi fosse la volontà di costruire in quell'area un grande stabilimento all'avanguardia, che fosse aperta la possibilità per nuovi concessionari è testimoniata anche dal progetto protocollato in data 21 agosto 1934 dalla Ditta Levrini di Ancona[408].

A rendere complicata l'intera vicenda vi è il fallimento, dichiarato nel 1931, di Attilio Barsanti, concessionario dell'area e proprietario del Bagno Lido, che provoca una serie di controversie legali che impediranno per oltre cinque anni la concretizzazione di qualunque progetto, anni durante i quali Barsanti tenterà in ogni modo di non demolire gli edifici e di non perdere la concessione, dapprima ricorrendo al Ministero contro l'ingiunzione di demolizione e poi affidando egli stesso a Brizzi il progetto del nuovo stabilimento[409].

Le reali intenzioni di Barsanti appaiono chiare già nel 1935, come si evince dalla lettera che Brizzi invia a Giorgio Castelfranco per avere parere definitivo sul progetto per lo stabilimento da lui disegnato[410]. Sarà ancora Poggi, questa volta nel 1937 con una lettera inviata al Prefetto di Lucca, nella quale riassume

[407] Lettera del 26.12.1933 di Giovanni Poggi al Ministero dell'Educazione Nazionale, Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido.

[408] Nella lettera inviata al Podestà la Ditta chiede la concessione dell'arenile per un fronte di circa m. 300; si descrive uno stabilimento balneare con circa cinquecento cabine, un reparto con piscine coperte con acqua calda e acqua fredda; terrazze riservate per le cure elioterapiche; oltre naturalmente a sale da ballo, ristoranti ecc. CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Carte Varie.

[409] La documentazione relativa in ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido.

[410] Lettera datata 12.8.1935, vi si legge: "Essi, è ben chiaro, altro non vogliono che …..tirare avanti sfruttando ciò che è loro ancora rimasto, dilazionando…..all'infinito, se possibile, la necessità di una qualsiasi ricostruzione, sabotando in tal modo gli obblighi loro derivanti (da loro accettati e firmati…per burletta). […]. Aggiungerò subito che di tali obblighi, i sigg. Barsanti, clamorosamente si vantano di… buggerarci nei loro colloqui con gli altri concessionari, i quali assistono allibiti e sorpresi da tanta sicura sfrontatezza. Essi che pure, a suo tempo, obbedirono, spesero, ricostruirono […] mi ripetono, personalmente e collegialmente, la loro profonda meraviglia e il loro disappunto per essere stati troppo solleciti…nell'obbedienza". ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido.

tutti i fatti a partire dal 1931, a chiarire definitivamente gli effettivi contorni della situazione e a imprimere la svolta. Si legge:

> "Conformemente al parere da me dato, La Consulta per la tutela delle Bellezze naturali, nella sua adunanza del 15 febbraio 1934, presso il Ministero dell'Educazione Nazionale, e con piena approvazione di esso esprimeva il voto […] che venisse demolito il manufatto nella sola parte corrispondente alla piazza Marco Polo e l'altra fosse opportunamente ricostruita secondo progetto da sottoporre alla mia approvazione. Tale voto, fra l'altro, motivato dal concetto che 'è giusto addivenire ad una soluzione conciliativa, che tenga nel debito conto il proposito di Viareggio di rinnovarsi e di valorizzare le sue diffuse bellezze naturali e rispetti in pari tempo le pratiche esigenze della vita'. Sennoché i proprietari dello stabilimento Lido, e per essi il Barsanti, […] temporeggiarono pervicacemente. Sul principio dell'estate del 1935 io feci chiamare presso questo ufficio il Barsanti, e lo feci interrogare sui suoi effettivi propositi, presente il prof. Brizzi, che aveva studiato un progetto di ricostruzione del Lido. Il Barsanti, confuso e megalomane nella sua esposizione orale, si contraddisse […]: sì che il 5 luglio scrivevo […] 'Questo Ufficio deve riscontrare nell'atteggiamento del Barsanti una volontà di temporeggiamento e di renitenza, davanti alla quale non mi sembra sia più il caso di concedere ai Barsanti proroghe alla ricostruzione dello stabilimento del genere di cui essi hanno fruito sinora'"[411].

Poggi conclude indicando come linea che venga ricostruito al più presto lo stabilimento e, dato il prestigio del luogo e la necessità di Viareggio di avere adeguati impianti, di procedere all'individuazione di un nuovo concessionario con alte doti di affidabilità. Da rilevare, nell'ambito della polemica, che l'attacco frontale al comportamento scorretto del Barsanti si riverbera di nuovo sulle considerazioni relative ai concessionari in generale, e che comunque si chiede la testa del Barsanti quale atto dimostrativo, al fine di dissuadere altri concessionari riottosi di fare altrettanto.

Il 22 settembre del 1937 la Capitaneria di Porto di Viareggio informa la Soprintendenza che il Ministero delle Comunicazioni ha accolto la richiesta di concessione di Giuseppe De Micheli, proprietario del'antistante albergo Select/ Principe di Piemonte accordandogli, in virtù dell'investimento preventivato, una concessione di 25 anni.

Il 22 ottobre 1937 l'UTC del Comune rilascia a Barsanti il certificato di demolizione "completata il giorno 20 ottobre u.s."[412].

[411] Lettera 12.4.1937; ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido.

[412] CDS, Cartolare V 1 7, Stabilimenti balneari, Fascicolo Bagno Lido; ivi è conservata anche una lettera dell'UTC del 4.2.1938 che precisa che i negozi e i bagni caldi erano già stati demoliti nel 1936.

L'ultimo atto della complessa vicenda riguarda Brizzi e il suo diritto di esercitare la prelazione sull'esecuzione del progetto a suo tempo affidatogli da Barsanti, approvato dalla Soprintendenza, o quanto meno il suo diritto a vedersi garantito che il progetto "segua i criteri, le modalità e i dettami architettonici dettati dal prof. Brizzi" come indicato dallo stesso Ministero in una sua ufficiale del 21 marzo 1934[413]. Il 29 ottobre 1937 Poggi pone espressamente il problema al Ministero dell'Educazione Nazionale, chiedendo lumi sui diritti del Brizzi e, in ogni caso, indica già le correzioni che Aldo Castelfranco, architetto incaricato dal De Micheli, dovrà apporre al suo progetto[414].

La documentazione conservata non ci fornisce altri dati. Castelfranco realizza lo stabilimento e la cronaca ci informa che a partire dall'estate del 1938 esso è attivo, nel luglio di quello stesso anno viene inaugurata piazza Puccini con la fontana e la scultura di Mario Carlesi[415] (Fig.16).

Cosiccome dieci anni prima il Gran Caffè Margherita di Belluomini era sorto senza remore sulle ceneri dello chalét di Puccini, ora l'edificio razionalista, moderno, a suo modo sontuoso di Aldo Castelfranco sorge senza remore sulle ceneri dello stabilimento balneare che aveva visto nascere il Premio Viareggio (Fig.17).

Quale conseguenza della possibilità offerta a De Micheli di avere in concessione la spiaggia davanti al suo albergo, il 1 ottobre 1937 Gaetano Montauti, presidente della società proprietaria del Royal, scrive al Commissario Prefettizio ricordandogli che il precedente 2 febbraio, su sollecitazione dello stesso Prefetto, aveva inviato una proposta per la concessione relativa alla spiaggia occupata dagli stabilimenti balneari La Salute e Caboto[416]. Preme quindi ora per una decisione in tal senso se non altro per *par condicio*, scrive infatti "affinché per ragioni di equità e di giustizia voglia fare analoga

[413] Lettera di Brizzi a Poggi del 30.10.1937. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido.

[414] Il progetto definitivo verrà approvato dalla Commissione in data 18.11.1937. Estratto del verbale, ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Bagno Lido

[415] Nella delibera del Commissario Prefettizio n.151 del 18.3.1938 si approva il progetto del lato mare di piazza Puccini con giardini e una fontana, quest'ultima affidata a Mario Carlesi, nell'ambito del progetto di sistemazione degli arenili fra Marco Polo e Fossa dell'Abate, in vista di un abbellimento dell'intera area contornata da alberghi di lusso e frequentata da personalità importanti italiane e straniere. Per la data di apertura dello stabilimento vedi Senza firma, *Inaugurazione del grande stabilimento "SELECT"*, in "Versilia Mare", 2/1938.

[416] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1938.

concessione alla nostra società ed alle stesse condizioni". Casali risponde indicandogli come interlocutore il Comandante della Capitaneria al quale, il 30 ottobre, Montauti ufficializza la richiesta e, per perorare la sua causa non esita a denunciare la mal gestione degli attuali concessionari. Secondo quanto afferma Montauti, sembra che nonostante il grande impegno profuso dall'Amministrazione nella ricostruzione degli edifici della Passeggiata, di cui per altro i due cui fa riferimento sono parte del primo progetto sperimentale, l'azione dei concessionari non sia affatto mutata, scrive infatti l'albergatore che il forestiero

> "una volta sceso dall'albergo si porta sulla spiaggia di fronte, dove dallo sconcio degli stabilimenti esistenti riporta subito un'impressione penosa della nostra spiaggia, quando addirittura non trova nemmeno la possibilità, e proprio per mancanza di attrezzatura, di potersi trattenere per i bagni di mare"[417].

E fa espresso riferimento al fatto che nell'estate del 1937 il Duce, soggiornando al Royal, si servì dello stabilimento di fronte per un bagno "e ciò con grave disagio e disappunto di tutti per l'impressione poco buona che di certo S.E. il capo del Governo ebbe a ricavarne".

Ora, se è vero che si possa ipotizzare che Montauti per perorare la sua causa amplifichi gli aspetti negativi, è pur vero che se si spinge a tanto una qualche base le sue affermazioni dovevano averla. Affermazioni che si ripetono tali e quali nella lettera che invia al Commissario Prefettizio nell'aprile del 1938, dopo avere ricevuto il diniego alla sua richiesta dalla Capitaneria, nella quale lamenta la disparità di trattamento rispetto al concorrente diretto, che può disporre degli arenili e dotarli al meglio, quindi invoca le autorità affinché obblighino i concessionari delle spiagge a fare il loro dovere[418].

Attardandosi nella premessa a descrivere le diverse caratteristiche del lungomare, citando espressamente quello che va da piazza Principe Amedeo a piazza Puccini come il più prestigioso e aristocratico, lamenta di nuovo che i grandi sforzi fatti dai privati albergatori che hanno investito per dotare la città con "quanto di meglio e di più moderno si potesse ideare come anticipazione

[417] Lettera inviata al Comandante della R. Capitaneria di Porto il 30.10. 1937. CDS, ibidem.
[418] Lettera datata 6.4.1938. CDS, ibidem. In merito a questo atteggiamento, alla differenza fra albergatori forestieri e concessionari viareggini si rimanda anche a A. Bongianni, *cit.,* Capitolo 1.

dei tempi" sono stati mortificati a causa di una non adeguata corrispondenza di sforzi relativamente alle attrezzature dell'arenile e scrive:

> "Ciò fu causato unicamente dalla attrezzatura mentale dei concessionari; gente gretta e non istruita che attendeva il necessario alla propria esistenza dallo sfruttamento delle bellezze naturali del suo paese, senza concepire la necessità di un doveroso apporto del proprio contributo e del proprio spirito di sacrificio e di iniziativa per migliorare e rendere più gradevole e accetto il soggiorno nella Perla tirrenica. A contrasto con questa apatia e incomprensione si è avuta l'iniziativa privata che in questa zona ha profuso dei patrimoni per dotarla di edifici signorili, di alberghi imponenti per mole e per attrezzature, sacrificando all'avvenire e alla valorizzazione di Viareggio ingenti sostanze e la fortuna e la sorte di intere famiglie […] Da alcuni sintomi purtroppo si ha la sensazione che l'attrezzatura mentale dei concessionari o di alcuni di essi non consenta la visione precisa di un loro dovere strettamente unito al loro interesse, non dia loro la comprensione di ciò che è doveroso e opportuno. Alcuni imprecano contro l'invito di migliorare i loro impianti (veramente indegni dei tempi nuovi e del nome di Viareggio); altri a malincuore brontolando dichiarano di accettare consigli e ordini ma pretenderebbero di provvedere ai lavori diluendone l'esecuzione negli anni; e tutti resistono pretendendo di conservare l'attuale materiale e il medesimo criterio di attrezzature migliorandolo solo all'apparenza".

La lettera prosegue assumendo sempre più i toni di una vera e propria invettiva giungendo ad accusare i concessionari, con il loro atteggiamento, di danneggiare i grandi progetti del Regime per la Patria e invita le Autorità a "provvedere con vigile consapevolezza e fermezza di propositi" affinché ciò non avvenga.

4e.2 Piazza Principe Amedeo/Mazzini

Le vicende di piazza Principe Amedeo/Mazzini sono strettamente collegate alla presenza dell'Ospizio fiorentino che aveva sede a Palazzo delle Muse: l'area della piazza prospiciente il mare è rimasta a lungo libera da costruzioni grazie al vincolo che il Granduca aveva posto nel 1858 – insieme alla concessione gratuita all'Istituto di diecimila braccia di spiaggia a Viareggio – che impediva l'edificazione di alcunché fra lo spazio riservato al costruendo ospizio e il mare[419]. Se tale patto appariva privo di conseguenze nel 1858 quando l'edificio era collocato all'estrema periferia nord della città, già nel 1910 si cominciò ad avvertire che prima o poi la presenza dell'Istituto e della sua attività sarebbe entrata in conflitto con lo sviluppo turistico ed economico, nonché edilizio del nascente centro balneare; nel 1916 il Consiglio comunale delibera per la prima volta in merito all'ipotesi di esproprio "della servitù di prospetto" spettante all'Ospizio sull'intero piazzale[420]. La questione troverà soluzione definitiva solo nel 1938 con l'acquisto da parte del Comune del Palazzo, ultimo di una serie di atti che avevano prima trasferito altrove la spiaggia riservata ai piccoli ospiti ammalati e successivamente la sede del soggiorno[421].

A partire dal 1931, anche se come testimoniano alcune lettere permane ancora la servitù di prospetto[422], la piazza viene fatta oggetto di tre progetti, tutti a

---

[419] Sull'intera vicenda dell'Ospizio Fiorentino a Viareggio si rimanda a Rita Romanelli (a cura di), *Archivio degli Ospizi Marini Barellai di Firenze (1854 – 2004) Inventario*, 2014, http://www.satoscana.beniculturali.it/fileadmin/inventari/OspiziMariniBarellai.pdf

[420] Rispettivamente: delibera consiliare n.131 del 13.4.1910; delibera consiliare n.18 del 20.1.1916. In particolare in quest'ultima si fa espresso riferimento alla volontà di edificare in quell'area strutture ricettive, un casinò e un teatro.

[421] Nel 1923, con delibera di Giunta n.69 del 23.1, preso atto che si dovranno spostare gli ospizi marini di Firenze da Palazzo delle Muse, si dà incarico a Belluomini di fare tutti gli accertamenti necessari finalizzati all'acquisto dell'immobile; nello stesso anno, nella *Relazione sommaria intorno al Piano Regolatore…* cit., si prevede che quell'area sia adibita a piazza esistendovi il vincolo a non costruire. A partire dal 1924 vengono avviati i primi tentativi di spostare almeno la spiaggia loro riservata ma nel frattempo, in particolare nella delibera consiliare del 6.11.1926, n.151, relativa alla domanda di riconoscimento del territorio comunale come Stazione di Cura, per perorare la causa spregiudicatamente si utilizza la loro presenza e quella dell' Ospizio di Lucca che "posseggono in luogo grandiosi di importanti stabilimenti di ricovero e di terapia fisica", vedi § 4b1.1. Il problema del trasferimento viene di nuovo sollevato durante i lavori della Commissione per la sistemazione della spiaggia (verbale della riunione del 23.3.1928, cit.). Nel 1930 vengono rimosse le cabine dell'ospizio dalla spiaggia antistante piazza Principe Amedeo e trasferite nella spiaggia di Levante; dal verbale della Commissione del 29.8.1933 si apprende che si "sfrattano" gli ospizi di Firenze e di Lucca, essendo scaduta la convenzione ed essendo essi già organizzati per trasferirsi al Cinquale (MS). La commissione procede poi all'assegnazione dei tratti di arenile demaniale per i bagni. Nel 1937 anche la sede dell'ospizio sarà trasferita al Cinquale.

[422] CDS, Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-1932 Margherita/O, Fascicolo Mazzini; in particolare vedi lettera del 23.1.1932 inviata dalla Direzione degli Ospizi al Podestà per conoscere le

firma di Raffaello Brizzi, ma soltanto uno sarà realizzato, nel 1933, quello di minor impatto, relativo alla parte della piazza compresa fra via Foscolo e viale Manin. Circondata da edifici da tre lati e già arredata a giardino[423], viene dotata al centro di una grande fontana ottagonale, luminosa; il giardino viene interamente ridisegnato con grandi aiuole piantumate prevalentemente con palme e oleandri[424] (fig.27).

Più complesse le vicende che riguardano la parte prospiciente il mare.

Come si rileva dal carteggio fra Brizzi e Riccomini il Podestà Salviati immagina di destinare l'area ad una sorta di *memorial* ai caduti del mare[425]. Brizzi elabora due ipotesi. La prima, datata 1932, prevede due edifici disposti sui lati nord-sud collegati da un portico-terrazza, destinati ad uso commerciale sono dotati all'esterno di due scale a chiocciola per l'accesso alla terrazza sotto la quale è collocata una fontana (Fig.29). Tale progetto è sottoposto nell'aprile di quell'anno sia alla Commissione della Capitaneria di Porto sia a quella podestarile, ottenendone l'approvazione[426]. Presso l'Archivio di Stato di Firenze sono conservati altri due progetti, datati 1937, relativi al medesimo sito, che appaiono come una riduzione del precedente a due ipotesi alternative: la sola terrazza, non più sopraelevata, concepita come un grande blocco a cui si accede da gradinate, con panchine e aiuole; i soli due edifici laterali

---

intenzioni di Brizzi relative a piazza Principe Amedeo, cui fa seguito quella del 4.4 in cui la Direzione, conosciuti i progetti, manifesta il proprio dissenso al Podestà.

[423] Risulta tale fin dal 1923 come disposto dalla delibera di Giunta n.1479 del 4.12; vedi anche la descrizione del Podestà nel verbale della Commissione di cui alla nota n.426.

[424] ASF, Fondo Brizzi n.44.

[425] Nel carteggio fra Brizzi e Riccomini degli anni 1931-1933 si parla a più riprese dei progetti per piazza Principe Amedeo/Mazzini anche se non è facile distinguere se ci riferisca all'area interna o a quella prospiciente il mare. Certamente a quest'ultima - con espressa citazione della piazza ai Caduti del Mare - si parla in quella del 24.7.1931 inviata da Brizzi a Riccomini e in quella del 18.11.1931 inviata da Riccomini a Brizzi in cui l'Ingegnere Capo sollecita il professionista a inviare il progetto per piazza Mazzini in modo da avviare un confronto con la direzione dell'Ospizio Marino di Firenze. CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori, 1926-1936, Fascicolo 1931.

[426] Il verbale della riunione del 2.4.1932 della Commissione della Capitaneria riporta la descrizione fatta dal Podestà Salviati il quale, premettendo di avere già avuto parere positivo dalla Soprintendenza, dichiara che l'Amministrazione "si è preoccupata di conferire maggiore estetica al luogo, integrando con artistica sistemazione del lato verso mare la bellezza dell'ampia piazza e delle larghe aiuole a giardino e palmeto ed ha perciò ideato di costruire due fabbricati di metri 10 di fronte uniti da un porticato, il tutto di snella e leggera fattura come risulta dal disegno". Sottopone il progetto alla Capitaneria poiché, per necessità tecniche e dello sviluppo delle opere, "vi è bisogno di maggiore larghezza e che quindi la costruzione non potrà contenersi nella sola zona comunale larga 20 metri ma dovrà spingersi per altri 8 nella contigua zona marittima". Il progetto viene approvato all'unanimità fatta salva la decisione finale del Ministero. Quattro giorno dopo, il 6 aprile, esso viene sottoposto alla Commissione tecnico-artistica che prende visione di uno studio con una alternativa rispetto a quello sottoposto alla Capitaneria, senza il porticato di collegamento. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali Viareggio, Fascicolo Commissioni Arenili.

terrazzati[427]. Non abbiamo alcun elemento che motivi la mancata realizzazione. Abbiamo invece testimonianza fotografica (Fig.29a) che nella seconda metà degli anni Trenta su quell'area sono presenti due edifici di notevole cubatura, di cui non siamo riusciti a trovare alcuna traccia documentaria se non nella delibera del Commissario Prefettizio relativa alla loro demolizione, la n.267 dell'11 maggio 1938, in cui si legge:

> "in seguito alle avvenute demolizioni dei padiglioni in muratura e degli stabilimenti balneari già esistenti […] si è venuto a creare un largo spiazzo di arenile attraverso il quale si apre ampia visibilità sul mare...".

Alla delibera è allegata una relazione dell'Ingegnere Capo del Comune dove si legge che in attesa di una sistemazione definitiva si procede

> "ad una pavimentazione in mattonelle di cemento inquadrate da cordonature in pietra calcare. […]Al fine però di ravvivare e di interrompere la uniformità della pavimentazione sono previste ai margini di essa due aiuole […] costituite da tappeto verde contornato da una fascia di fiori, al centro delle due aiuole è da collocarsi una palma".

E così sarà eseguito.

La piazza nel suo insieme sarà oggetto di altri due importanti interventi nella seconda metà degli anni Trenta. Nell'aiuola centrale, fra la Passeggiata e il viale carrabile, verrà collocato nel 1937 un monumento dedicato a Filippo Corridoni alto oltre quattro metri[428]; ancora più importante, nel 1940 parte dell'isolato settentrionale verrà occupato dal nuovo edificio della Casa del Fascio. Realizzato su progetto dell'ing. Umberto Cappelli, era costituito da un corpo di fabbrica rettangolare, con un ampio e arioso atrio retto da pilastri[429] (Fg.28).

Danneggiato da un'esplosione il 18 luglio 1945, sarà successivamente raso al suolo.

[427] ASF, Fondo Brizzi n.98

[428] Il monumento, opera dello scultore Nicola Arrighi, viene inaugurato il 24 maggio 1937, scompare misteriosamente nella furia iconoclasta dell'immediato dopoguerra.

[429] Vedi G. Borella, *Architettura a Viareggio negli anni Trenta*" in G. Borella, S. Caccia, A Belluomini Pucci, *cit.*, pp.120.122.

4e.3 Viali a Mare

Nel 1923 il confine settentrionale di Viareggio è segnato da via Marco Polo oltre la quale si proiettano i progetti del futuro sviluppo fra i quali il Quartiere Littorio. Dalla Relazione del Commissario Prefettizio Roberto Cassano del 1923 abbiamo evinto dei grandi sforzi finanziari già sostenuti per la sistemazione di viale Marconi e viale Carducci fino a via Marco Polo; l'ulteriore prolungamento fino alla Fossa dell'Abate era stato messo in programma fin dal 1920 con l'adesione al progetto di costruzione del Viale litoraneo Viareggio-Marina di Carrara[430]. Viale Marconi, abbiamo visto, dovrà attendere il 1938 per la progettazione e realizzazione della Terrazza Ciano; per quanto riguarda viale Carducci, dopo le delibere di intenti emanate negli anni Venti si giunge nel 1929 alla bitumatura da via Catalani alla Fossa dell'Abate e alla sistemazione a giardini dell'antistante arenile[431].

Contrariamente a quanto avviene per gli edifici della Passeggiata che vengono tutti demoliti e ricostruiti, viale Manin e viale Carducci hanno una struttura in buona parte già consolidata, connotata dai linguaggi liberty; gli interventi più importanti riguardano viale Carducci dove si assiste alla edificazione di alcune ville private e all'ampliamento ed ammodernamento di numerosi alberghi; come abbiamo evidenziato nel paragrafo 4b.1.4 un rigido regolamento vincola l'intera area esclusivamente alla edilizia privata e alla ricezione alberghiera.

Delle 96 nuove abitazioni che vengono costruite fra il 1923 e il 1943 a nord di piazza Mazzini nell'area compresa fra viale Buonarroti e viale Carducci, 16 sono su viale Carducci e 48 sulle traverse di collegamento e nel nascente Quartiere Littorio. Si tratta di ville signorili destinate ai soggiorni estivi o comunque alla villeggiatura. Lo stile, abbastanza uniforme, va da un controllato eclettismo decò ancora per tutti gli anni Venti – che ha qui assunto un lessico standard con le facciate sovente caratterizzate dalla presenza di decorazioni ceramiche e di una torretta – alle strutture sostanzialmente analoghe ma drasticamente ridotte negli ornamenti, del nuovo corso razionalista. La maggior

[430] Delibera consiliare n.10 del 9.2.1920; relativamente alla relazione del Commissario Cassano si rimanda al § 4b.1.

[431] Delibera consiliare n.12 del 13.3 1925 in cui si approva il progetto tecnico per la costruzione del tratto viale Carducci-Fossa dell'Abate "...al fine di completare quella amena e preferita passeggiata sul margine a mare della pineta comunale"; nello stesso giorno si approva la n.15 relativa al progetto tecnico per la costruzione del ponte sulla Fossa dell'Abate per il collegamento con Lido di Camaiore. Nel 1929 il Podestà con due delibere (consiliare n.33 del 22.6 e di Giunta n.729 del 15.9) anche per gli onorare gli impegni presi con gli acquirenti dei lotti del nascente Quartiere Littorio delibera "il compimento dei Viali e giardini a mare".

parte dei progetti non è firmata, alcune sono state attribuite ad Alfredo Belluomini anche per la presenza accertata di decorazioni eseguite da Galileo Chini[432]; Villino Tacchi, del 1924, firmata da Raffaello Brizzi è presumibilmente il primo intervento realizzato dall'architetto in città[433](Fig.33).

Il dato più interessante, che si estende alla città tutta, è che invece non viene costruito un solo nuovo albergo, né pensione o locanda. Si può dire che la città nel 1923 ha già edificato tutte le strutture ricettive di cui necessita. Come detto si interviene solo con ampliamenti, seppure alcuni alquanto importanti e significativi quali quelli che riguardano il Royal, il Select, e l'Excelsior che nel 1925 presentano le richieste di licenze per consistenti ristrutturazioni[434]. Belluomini firma i progetti del Royal e dell'Excelsior, Gaetano Orzali quello del Select. Il Select viene sopraelevato e si aggiunge la cornice coronata alla facciata d'angolo, anche il Royal viene rialzato trasformando il parallelepipedo in una elegante struttura ingentilita dalle due torrette laterali; indubbiamente la variazione più consistente riguarda l'Excelsior che perde la sua originalità modificando l'aspetto vagamente esotico a zigurrat in un edificio di struttura regolare rifinito da una cupola centrale[435](Figg.3-5). Anche il Kursaal rinnova progressivamente la struttura, per adeguarsi alle nuove esigenze, con padiglioni espositivi, giardini e garage[436].

Nel complesso il Viale e le traverse laterali formano un'insieme gradevole ed equilibrato mantenendo gli ordini di grandezza contenuti; l'assenza di eccentricità contribuisce alla percezione di una sostanziale armonia.

---

[432] Per le specifiche attribuzioni vedi M.A. Giusti, 1985, *cit*., G. Polleschi, 1994, *cit*., Giraldi Resta, *cit*., Parasileno Pescaglini, *cit*.. Vedi anche, per una panoramica più generale, Luigia Maria Tosi, *Edilizia moderna in Toscana. Viareggio*, in "Illustrazione Toscana", 6/1931, pp.21-23.

[433] Viale Carducci, fra via Gioia e via Giotto, licenza edilizia n.243/1924. Due anni dopo verrà costruita quella gemella.

[434] Excelsior n.19/1925; Select/Principe n.270/1925; Royal n. 348/1925. Si segnalano inoltre ad opera di Belluomini il raddoppio dell'Hotel Marchionni, piazza Puccini, n.279/1923; l'ampliamento dell'Hotel Astor, n.314/1924; dell'Hotel Albergo Bretagna (oggi London), viale Manin , n.149/1928; dell'Hotel Esplanade piazza Puccini, nn.113,117b,122 del 1930). Ulteriori importanti interventi di sopraelevazioni si hanno per altri alberghi e pensioni della zona. Nel corso di tutto il periodo in esame si procederà ad ulteriori interventi di migliorie di tutte le strutture sopracitate.

[435] In merito ai tre edifici si vedano Rudy Aringhieri, *Il Grand Hotel Royal a Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1996-97; Massimo Ceccatelli, Alessandro Mori *L'Hotel Excelsior di Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1996-97; A. Belluomini Pucci, G. Borella, *Principe di Piemonte*, Idea Books, Viareggio, 2004.

[436] Nel 1924 vengono adibiti i padiglioni nel Giardino, licenza n. 89; nel 1925 viene costruito un garage con ingresso in viale Buonarroti anche per esposizioni FIAT, licenza n.56, che verrà ulteriormente ampliato nel 1934, n.39.

Il grandi alberghi dei Viali a Mare stabiliscono accordi con la pubblica amministrazione contribuendo economicamente alle opere di arredo negli spazi loro adiacenti. Il primo dialogo si apre con Pietro Feroci, proprietario dell'Hotel Regina, che nel maggio del 1923 fornisce le mattonelle per i marciapiedi dell'intero perimetro dell'albergo che occupa buona parte di un intero isolato; nello stesso anno Giuseppe De Micheli, che sta costruendo il Select, sostiene le spese per la trasformazione a giardino della prospiciente piazza Puccini, ottenendo poi il rimborso per le strutture di annaffiamento che il Comune avrebbe comunque dovuto predisporre; nel 1930 la Società proprietaria del Royal che fa capo a Gaetano Montauti finanzia la realizzazione della fontana artistica collocata nella aiuola fra viale Carducci e viale Marconi[437].

Nel 1936 infine hanno inizio i lavori per l'auspicato spostamento della linea tramviaria che abbandona interamente i Viali a Mare per spostarsi nell'interno[438].

Nell'armonico equilibrio che abbiamo descritto, nel 1930 irrompe l'avveniristico progetto di Angelo Crippa, una sorta di quartiere verticale spinto fino a 110 metri di altezza che avrebbe fragorosamente impattato con tutto l'ambiente circostante e condizionato visivamente la percezione dell'intero litorale versiliese (Fig.31). Collocato nei pressi dell'area occupata dal Bagno Lido, si sarebbe dovuto ergere al centro di un lido esclusivo per clientela di lusso con spiaggia riservata, ecco come ce lo descrive lo stesso architetto nell'articolo apparso nel 1930 sulla rivista "Rassegna di architettura"[439]:

> "[…] avrà una spiaggia della lunghezza di 550 metri sistemata a stabilimenti balneari che saranno separati dal retrostante viale Marconi da ampio giardino con porticato sopra il quale si svilupperà un passaggio sopraelevato. I portici, che offriranno anche un comodo passeggio coperto, daranno accesso ai locali per vendite, esposizioni, ecc. e agli stabilimenti balneari […]. L'edificio centrale avrà: un piano terra adibito a tutti i servizi generali ed agli accessi indipendenti per gli ascensori della torre belvedere, un piano rialzato per saloni ad uso ristoranti, caffè e ritrovo per gli ospiti dell'albergo. L'edificio sarà diviso in tre altezze e cioè: il palazzo propriamente detto che avrà nove piani da adibirsi a camere d'albergo e appartamenti indipendenti; la soprastante base della torre che avrà cinque piani e la torre con altri otto

[437] Relativamente all'Hotel Regina: CDS, Cartolare X I 2-3, Strade 1871-seg. G, Fascicolo Garibaldi. Relativamente a piazza Puccini: delibera di Giunta n.680 del 8.7.1923. Relativamente ala fontana artistica: delibera di Giunta n.658 del 12.9.1930.

[438] Delibera del Commissario Prefettizio n.215 del 22.4.1936.

[439] Angelo Crippa, *Progetto di un albergo e nuovo lido sulla spiaggia di Viareggio*, in "Rassegna di architettura" 11/1930, pp.427-430.

piani da adibirsi come la parte sottostante; gli ultimi due piani della torre saranno invece adibiti a ristorante e caffè belvedere".

765 vani di totale che avrebbero occupato un volume di 61.523 metri cubi a fronte di un totale dell'intero edificio di 795.334 metri cubi.

L'articolo venne inviato dallo stesso Crippa al Podestà il 17 febbraio 1931 accompagnato da un biglietto in cui, facendo riferimento al progetto a suo tempo presentato, chiedeva con sorprendente ottimismo "il pensiero della S.V.Ill. in proposito per sapermi regolare nelle trattative per il necessario finanziamento delle opere in esecuzione del mio progetto"[440].

Ma quello di Crippa non fu l'unico progetto di grande albergo sottoposto alla Amministrazione, vi fu anche una proposta fatta nel 1938 dallo Studio Ulrich di Milano(Fig.32). Tale progetto, contrariamente a quelli di Crippa, sia per dimensioni che per collocazione sarebbe potuto passare "inosservato" e, anzi, offrire un notevole contrappunto al linguaggio razionalista ormai perfettamente assestato con la realizzazione del Select/Principino di Aldo Castelfranco. L'incartamento, esiguo e lacunoso, è relativo al carteggio avvenuto fra lo Studio Ulrich e l'Amministrazione cittadina fra il 1938 e il 1940 dal quale si apprende che, effettivamente, era stato fatto un progetto e un piano finanziario per un albergo che avrebbe dovuto sorgere sulla Fossa dell'Abate nell'ambito del più generale Piano Regolatore della zona disegnato da Brizzi. La pratica risulta avviata dall'Amministrazione il 27 giugno1938, se ne torna a parlare nel 1940 ma senza esito, probabilmente anche a causa dell'entrata in guerra[441].

[440] CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1931.

[441] Una lettera datata 25.6.1938, scritta dall'ing. Giacomo Ulrich, titolare insieme al fratello architetto Guglielmo dello studio professionale, ci informa che lo Studio Ulrich ha inviato al Comune di Viareggio il progetto e il piano finanziario per un albergo che dovrà sorgere sulla Fossa dell'Abate nell'ambito del più generale Piano Regolatore della zona disegnato da Brizzi. In particolare la proposta fa riferimento alla possibilità di accedere ai fondi statali previsti dal D.L. 1669 del 16.9.1937 che concede finanziamenti nella misura del 35% del totale. La pratica viene immediatamente avviata con una lettera del Commissario Prefettizio R. Casali al Ministro della Stampa e Propaganda il 27.6.1938. Ulteriori notizie si ricavano da una lettera del 5.4.1940 inviata dallo Studio Ulrich al nuovo Commissario R. De Zerbi in cui lo si invita ad andare a Roma poiché il finanziamento statale appare cosa fatta. De Zerbi si reca a Roma con il Prefetto ma con sua somma sorpresa, come scrive a Ulrich il 3.6.1940, al competente ufficio del Ministero della Cultura Popolare nessuno sa niente del progetto e della pratica. Il 17. 6. Ulrich scrive a De Zerbi che hanno sbagliato interlocutore e che loro provvederanno a riavviare i contatti. CDS, Cartolare Poste e Telegrafi 1938-1940.

4e. 4 Via Foscolo e Viale Buonarroti.

Il lungo viale parallelo alla Passeggiata e ai Viali a Mare cambia anch'esso nome all'altezza di piazza Mazzini e si trasforma da via a viale anche se non muta significativamente l'ampiezza della strada. Via Foscolo, come viale Manin, nel 1923 ha già assunto piena stabilità e, se si eccettua la demolizione e ricostruzione del grande palazzo in angolo con via Garibaldi, non subisce alcuna modifica rilevante[442], mentre viale Buonarroti è oggetto di due prolungamenti che lo portano nel 1939 a congiungersi con viale Carducci all'altezza della Fossa dell'Abate con relative alienazioni a scopo edilizio[443]. Sottoposti ai medesimi regolamenti edilizi e di igiene e polizia urbana dei Viali a Mare, sono destinati esclusivamente alla edilizia abitativa e alla ricezione alberghiera. Su viale Buonarroti, già caratterizzato dalla presenza di alcune ville liberty, di gusto eclettico ed evocazione esotica, vengono edificate, in concomitanza dello sviluppo delle traverse a mare, nuove abitazioni di lusso (Figg.35-36); nel tratto finale la preesistente pineta nel corso degli anni Trenta viene assoggettata alla seconda lottizzazione del Quartiere littorio cui si rimanda[444].

Come si ricorderà, l'argomento è stato estesamente trattato nel paragrafo 4b.1, nel 1923 era stata ipotizzata una notevole trasformazione del primo tratto di via Foscolo con la parziale edificazione di piazza D'Azeglio, poi non attuata.

Oltre via Vespucci, viale Buonarroti sul lato orientale confina con la Pineta di Ponente che, nel corso dei due decenni, in concomitanza dei prolungamenti dei viali e dello sviluppo edilizio sulle relative traverse, viene fatta oggetto di diverse ipotesi di insediamenti la maggior parte dei quali vengono impediti dallo stretto controllo e rispetto delle leggi esercitato dalla Commissione Edilizia e dalla Soprintendenza. Tuttavia qualcosa riesce ad oltrepassare le strette maglie della sorveglianza.

Nel 1930 viene concessa la costruzione dello chalét "Gatto Nero" ma la Commissione, evidentemente obbligata, delibera con questo appunto a margine della licenza:

---

[442] Vedi Appendice, scheda Licenze edilizie 1923.

[443] Nell'estate del 1925 il viale Buonarroti viene incatramato fino a via Marco Polo, delibera consiliare n.43 del 2.7.1925; il prolungamento fino alla Fossa dell'Abate, con il collegamento a viale Carducci verrà deliberato il 24.11.1937, n.782, in seguito alla approvazione definitiva del Piano Regolatore di Brizzi relativo a Città Giardino.

[444] Per le specifiche attribuzioni relativamente a Belluomini vedi M.A. Giusti, 1985, *cit*., G. Polleschi, 1994, *cit*., Giraldi Resta, *cit.*, Parasileno Pescaglini, *cit.*; per altri autori vedi G. Borella, S. Caccia, A. Belluomini Pucci, *cit.*

> "approvato a condizione che venga eseguito fedelmente al disegno escludendo assolutamente l'uso di abitazione, ammettendo solo la custodia. La Commissione esprime parere che non si debbano autorizzare più concessioni del genere in pineta"[445](Fig.38).

Nello stesso periodo viene negato il permesso per l'edificazione di una chiesa sull'area di pineta nel lato nord di via Marco Polo nei pressi di via Fratti[446].
Ancora nel 1938 Poggi, dopo avere acconsentito con molte cautele alla realizzazione di una pista di pattinaggio, invia una dura reprimenda al Comune che gli fa pervenire la richiesta di copertura del pattinaggio con queste esatte parole:

> "La concessione di un terreno nella pineta comunale di Viareggio a uso pista di pattinaggio fu rilasciata la primavera scorsa […] Tra la Soprintendenza e il Comune fu deciso di sacrificare all'interesse dell'attrezzatura turistica di Viareggio quel non piccolo tratto di pineta, purché non si avessero costruzioni in muratura di nessuna mole; soluzione opportuna ed equa di cui mi sono assunto […] la piena responsabilità, dato che i criteri del Superiore Ministero sono a riguardo della pineta di Viareggio – come Voi sapete – giustamente rigorosi.
> Non posso quindi prender nemmeno in considerazione la domanda ora rivoltaVi di costruire un grande capannone di copertura della pista medesima, e Vi prego d'ora in avanti di non accettare domande del genere, in così netto contrasto colle nostre direttive, perché l'evasione di esse costituisce una inutile perdita di tempo pei nostri uffici"[447]

Analogamente alla pista di pattinaggio la realizzazione del Tennis Italia subisce una riduzione rispetto al progetto iniziale di Guido Frette.(Figg.39-40).
Questo sbarramento difensivo non aveva potuto impedire né la progettazione della Città Giardino di Raffello Brizzi né la realizzazione nel 1940 del cosiddetto Teatro degli 8000.
Del Piano Regolatore di Brizzi abbiamo dato conto nel paragrafo 4b.4.5, dedichiamo qui alcune osservazioni in merito al Teatro all'aperto che, già progettato dallo stesso Brizzi in altra sede sulla via Marco Polo, viene invece

[445] Licenza edilizia n.20/1930. Abbiamo già visto nel § 4b.5 le restrizioni relative all'allestimento del teatro all'aperto di E. Pea.
[446] Vedi § 4f.3.
[447] Lettera del Soprintendente inviata in data 6.12.1938 all'Onorevole Comune di Viareggio in risposta alla lettera del Commissario Prefettizio R. Casali del 31.10 1938. CDS, Cartolare Concessioni Edilizie Negate, Fascicolo 1938. La licenza per il pattinaggio in Pineta di Ponente (n.111/1939) recita: "La costruzione dovrà essere eseguita in legno o prodotti similari e coperta in paglia. Non potranno in alcun modo essere eseguiti lavori in muratura". Il Commissario Prefettizio con delibera n.56 del 21.1.1939, nel ribadire inoccupabile il suolo della pineta, prende atto che per poterne godere qualche struttura va consentita ma seguendo le rigide regole per le concessioni che qui definisce.

realizzato in pineta, in margine a viale Buonarroti all'altezza di via Roma su progetto di Virgilio Marchi (Fig.37).

L'idea di stabilizzare il Teatro all'aperto che da anni era attivo nella Pineta di Ponente torna ad essere caldeggiata dopo i successi delle stagioni 1938 e 1939 durante le quali, in seguito anche ad un massiccio sforzo amministrativo, era avvenuto un rilancio in grande stile[448]. Finalmente il 29 maggio 1940 con delibera del Commissario Prefettizio n.273 viene deliberata la costruzione del teatro Giacomo Puccini nella Pineta di Ponente:

> "Premesso
> che in Viareggio da anni si sperimentano, con successo, spettacoli lirici all'aperto e che da essi traggono indirettamente beneficio le attività locali e si avvantaggia notevolmente il buon nome della città;
> Che tali spettacoli, a differenza di quelli in teatri chiusi, rappresentano un'attrattiva straordinaria anche per i frequentatori della città che provengono dei centri più importanti d'Italia.
> Considerato che le apparecchiature provvisorie cui deve ricorrere il Comune per tali spettacoli impongono spese considerevoli, senza che peraltro essi corrispondano alle esigenze delle manifestazioni artistiche estive.
> Ritenuto come sia necessario continuare le rappresentazioni di questi spettacoli che segnano nella stagione una parentesi artistica molto accetta alla colonia bagnanti di ogni ceto sociale.
> Considerato come per queste ragioni di esclusivo interesse cittadino sia opportuno consolidare la tradizione ed avvantaggiare il Comune con un'opera stabile che porti decoro alla città, integrandola laddove essa difetta, e costituisca un reale vantaggio economico per l'amministrazione comunale.
> Visto il progetto studiato con particolare interesse e competenza dell'architetto Virgilio Marchi di Roma, specialista in materia, per la costruzione di un Teatro all'aperto da erigersi nella pineta di Ponente nel luogo prescelto da anni e da intestare alla memoria di Giacomo Puccini […];
> Ritenuto che tale progetto risponde pienamente allo scopo e colma una lacuna da anni sentita…"

Si delibera la costruzione e si avviano le pratiche per il finanziamento e l'affidamento dei lavori. In quella stessa estate il teatro sarebbe potuto divenire attivo ma, come si evince da alcune lettere del Commissario Prefettizio, la guerra crea non poche difficoltà alla organizzazione degli spettacoli[449]. Si hanno notizie di spettacoli nell'estate del 1941 ma alla fine l'attività di quegli anni del complesso sarà ricordata maggiormente per l'allestimento al suo interno di importanti eventi espositivi[450].

[448] Vedi documenti in CDS, Cartolare XV 3 1 Teatri.
[449] Ivi, in particolare vedi lettera del 31.7.1940 a Giachetti.
[450] Vedi Antonio Dalle Mura, *Teatri al'aperto*, in A. Serafini, *cit.*, 2004, pp.57-6; relativamente all'attività espositiva vedi nota 64.

4e.5 Il Quartiere Littorio: breve storia di una lottizzazione d'élite

Il 13 agosto 1926 Luigi Leonzi in veste di Commissario Prefettizio emana la delibera n.114 che dà avvio alla lottizzazione e alla vendita "di un parte dei terreni edificativi situati sul margine a mare della pineta comunale a ponente della via Catalani" per la edificazione

> "di quartieri aristocratici destinati a dotare Viareggio di eleganti e artistiche costruzioni, soddisfacendo al tempo stesso il bisogno irresistibile di espansione edilizia della città verso la Fossa dell'Abate"[451].

E' l'epilogo di un pluriennale braccio di ferro fra l'Amministrazione viareggina e la Soprintendenza, iniziato nel 1922 contestualmente alla necessità di spostare il Mercato dall'omonima piazza su via Regia a piazza Cavour[452].

"Striscia di pineta" così viene definita nei primi documenti nel tentativo di voler ridurre o sminuire l'impatto del progetto di edificazione che di fatto darà avvio, di lì a dieci anni, al ben più esteso progetto di Città Giardino firmata da Raffaello Brizzi.

Dopo il primo divieto posto dalla Soprintendenza relativo alla delibera del 1922[453], un nuovo articolato progetto viene presentato alla sua attenzione, datato 2 marzo 1923, è effettivamente una lunga striscia suddivisa in 44 lotti che si estende da via Catalani fino alla Fossa dell'Abate (Fig.P40). La relazione di accompagnamento firmata dal Sindaco Corrado Ciompi inizia così:

> "I terreni di cui all'accluso progetto sono l'estremo lembo della pineta comunale verso il mare e, arenili incolti fino a tre decenni fa, sono al presente ricoperti di una vegetazione rada e rachitica di pini bassi e malaticci, che non possono prosperare per l'effetto deleterio dei forti venti di libeccio."[454]

In realtà la relazione appare come una lunga *excusatio* tesa a garantire – con una elaborata serie di calcoli – che solo un terzo dell'area sarà effettivamente edificata, che l'abbattimento dei pini sarà ridotto al minimo. Preconizza l'allacciamento "fra breve ai nascenti lidi di Camaiore e di Pietrasanta e su su

[451] La delibera indica anche la suddivisione dei lotti in tre isolati e stabilisce le basi d'asta al metro quadro, diverse a seconda della collocazione.
[452] Delibera consiliare n.196 del 27.10.1922.
[453] Vedi anche § 4d.1.
[454] *Città di Viareggio. Progetto di piano regolatore dei terreni lungo il prolungato viale Carducci*. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Viareggio 1920-1940, Fascicolo Pineta di Ponente.

fino al Forte dei Marmi ed oltre creandosi così la più bella e vasta città balneare litoranea d'Italia" e conclude:

> "La vista delle magnifiche Alpi Apuane non sarà per nulla impedita da chi passeggerà sulla spiaggia, o veleggerà sul mare e così sullo sfondo dei monti si profilerà la collana verde della pineta, interrotta dalle bianche villette, simbolo di vita vissuta nella maestosità della natura".

Mentre viene redatto questo progetto sulla stampa locale la polemica infuria. Fra i più accesi oppositori vi è Giuseppe Viner che scrive anche al Soprintendente in persona (12 novembre 1922) ottenendo da Questi rassicurazioni (16 novembre 1922) in quanto la pineta è gravata dal vincolo forestale[455], tuttavia lo sollecita a mantenere acceso il dibattito: "sarebbe bene che gli artisti facessero sentire la loro voce scrivendo su qualche giornale"[456]. E così in effetti avviene, dall'ultima settimana di dicembre fino a tutto il febbraio 1923 su "Il Nuovo Giornale" appaiono appelli contro l'edificazione[457].
Un teso carteggio intercorre fra la Soprintendenza e il Comune che tenta in ogni modo di ottenere una deroga finché la pietra tombale al progetto, sia pure momentanea, viene collocata dalla Relazione che Gustavo Giovannoni – inviato dal Ministero dell'Istruzione – redige in data 30 0ttobre 1923 la quale contiene tuttavia, a parer nostro, un singolare paradosso: mentre da un lato si oppone in modo intransigente alla lottizzazione della pineta, non esista a suggerire come alternativa l'edificazione degli arenili antistanti, vi si legge infatti:

> "Dalla visita compiuta a Viareggio il 29 corrente ho tratto la convinzione che se v'è un caso in cui debba mantenersi rigido e pieno l'obbligo della conservazione degli elementi di una bellezza naturale e della non alterazione di una bellezza panoramica, si è quello della pineta di Viareggio di cui ora una parte si vorrebbe abbattere nella zona oltre la via Marco Polo per sostituirvi una serie regolare di villini.[…] sta il fatto che tra la fronte della pineta ed il mare esiste una vastissima zona di arenile larga forse oltre 200 metri la quale può costituire un'enorme area fabbricabile adattissima per la costruzione estensiva di non grandi edifici"[458].

[455] Legge n.778, 11.6.1922.
[456] Le lettere citate sono conservate presso ASoP Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Viareggio 1920-1940, Fascicolo Pineta di Ponente.
[457] Sulla questione delle alienazioni della Pineta di Ponente appaiono su "Il Nuovo Giornale" appelli fra cui L. Viani, 22.11.1922; G. Viner, 1.12.1922; il 21.12.1922 scrivono Tommaso Romanelli, M. Levy, Feruccio Pagni; il 22.12.1922 L. Salvatori; il 24.12.1922 Amerigo Focacci; il 29.12.1922 G. Puccini; il 25.1.1923 Alberto Magri e Ettore Di Giorgio.
[458] *Pineta civica di Viareggio*. *Relazione di Gustavo Giovannoni*, ASoP Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Viareggio 1920-1940, Fascicolo Pineta di Ponente.

Effettivamente il suggerimento di Giovannoni era in accordo con quanto stabilito dai Piani Regolatori per la sistemazione della spiaggia redatti fino a quel momento, anche se non siamo in grado di stabilire quanto l'architetto ne fosse a conoscenza.

Appoggiandosi a questa relazione il Ministero in data 15 novembre fa presente alla Soprintendenza che non può accogliere la richiesta di deroga alla legge 778 avanzata dal Comune di Viareggio e il 24 novembre la stampa, che aveva dato spazio alla battaglia, certifica con la pubblicazione della notizia la conclusione del contenzioso[459].

Ma il Comune non si dà per vinto, dalla lettera inviata il 20 maggio 1925 dal Ministro della Pubblica Istruzione al Soprintendente apprendiamo che l'Amministrazione cittadina in data 5 luglio 1924 aveva presentato una ulteriore istanza[460]. In merito, l'8 maggio 1925, si era espressa la Giunta della Commissione Centrale per le Antichità e Belle arti il cui parere è integralmente riportato nella suddetta missiva. In esso da un lato si riconferma la bocciatura del progetto ribadendo le ragioni indicate nella Relazione di Giovannoni, dall'altra però si apre ad una possibilità di intervento nella zona, si legge infatti:

> "La Giunta non esclude che con opportune norme alcune zone della pineta stessa o dell'arenile possano essere adibite alla fabbricazione ove appaia la ben dimostrata ed imprescindibile necessità della espansione e dell'abitato verso tale regione; ma ritiene che questo dovrebbe farsi con criteri opposti a quello del progetto presentato, recante il massimo danno col minimo della utilizzazione. Essa ritiene cioè che dovrebbero eventualmente alternarsi amplissimi tratti frontali di pineta con vere e proprie piccole borgate relativamente compatte ed alquanto estese in profondità, aggruppate in modo vario e pittoresco, composte di piccole unità contigue, sobrie di colore […]"

La lettera prosegue con le parole del Ministro che, da un lato ricorda che la pineta è vincolata dalla legge n.778, dall'altro suggerisce alla Soprintendenza di

> "invitare il Comune stesso ad attenersi, nella redazione del nuovo progetto che dovrà essere sottoposto nuovamente all'esame de Ministero, ai criteri di massima suggeriti dalla Giunta"[461].

---

[459] Lettera del Ministro dell'Istruzione al Soprintendente del 15.11.1923, ASoP Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Viareggio 1920-1940, Fascicolo Pineta di Ponente; Senza firma, *La Direzione delle Belle Arti conferma il divieto per la vendita dei terreni comunali oltre il "Marco Polo"*, in "La Nazione", Viareggio, 24.11.1923; Senza firma, *La Pineta di Ponente definitivamente salva*, in "Il Nuovo Giornale", Viareggio, 24.11.1923.

[460] ASoP, Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Viareggio 1920-1940, Fascicolo Pineta di Ponente.

[461] Ibidem.

Da questo varco entra Luigi Leonzi e otterrà, sia pure in forma decisamente ridimensionata, di lottizzare una parte della pineta (Fig.P41). Come si osserva nella pianta i 44 lotti originari sono ridotti a 16 e la "striscia" ad un quadrilatero della dimensione di poco più di un isolato diviso in tre blocchi fra viale Carducci e viale Buonarroti.

La Soprintendenza, che in tutta evidenza subisce la decisione, impone un capitolato di vendita fortemente restrittivo – come abbiamo osservato nel paragrafo 4b.5 cui si rimanda.

A quanto si evince dalle delibere di vendita l'alienazione dei terreni non è così immediata come auspicato e soprattutto i proventi si rivelano inferiori a quanto sperato[462], tuttavia il Comune otterrà negli anni successivi una ulteriore facoltà di alienazione giungendo ad un totale di 34 lotti (Fig.P42)[463].

Si rivela fondata invece la previsione di farne un quartiere di élite, fra gli acquirenti figurerà anche Galeazzo Ciano e, addirittura, il Comune utilizza due lotti per farne dono a cittadini illustri: a Guglielmo Marconi in occasione del conferimento della cittadinanza onoraria e al Marchese Dino Perrone[464].

L'ultimo lotto risulta venduto il 6.6.1942 con delibera n.217.

La Soprintendenza, come abbiamo visto, pone severi vincoli restrittivi ed esercita un serrato controllo sui progetti, questo non impedisce al tutto sommato piccolo nucleo di assumere un aspetto abbastanza eclettico, varietà che si ridimensionerà nella seconda lottizzazione avvenuta in pieno Razionalismo. A tale proposito indichiamo alcuni esempi che consentono di osservare i diversi

[462] Le delibere di vendita sia in asta sia con licitazione privata si susseguono dal 1926, delibera n.114 del 13.8., al 1942, l'ultima risulterebbe venduta con delibera del Commissario Prefettizio n. 217 del 6.6.; nel 1928, con delibera podestarile n.688 del 18.8, viene stabilito un ribasso del 15%; una ulteriore revisione dei prezzi viene fatta il 2.2.1929 con delibera podestarile consiliare n.3 e tuttavia nella delibera n.686 del 1.9.1929 si conferma la difficoltà di alienazione. Si ha notizia di una nuova asta nel 1932, delibera podestarile n.55 del 28.6. Successivamente non si hanno notizie di altre aste e si procede alle vendite per licitazione privata.

[463] Un documento senza data riporta l'elenco con le misure e i valori. CDS, Cartolare V I 6, Arenili Comunali. Quart. Littorio Vendita.

[464] Il 25.4.1936 con delibera n.221 del Commissario Prefettizio avviene la vendita di un lotto di terreno del Quartiere Littorio a G. Ciano. Il 19.5.1937 il Commissario Prefettizio con le delibere n.296 e 297 decreta la cittadinanza onoraria a Guglielmo Marconi e la cessione gratuita di un lotto di terreno del Quartiere Littorio alla figlia Elettra, si legge nella n.297: "Rendendosi interprete della volontà di Viareggio che vuole dare un segno tangibile della propria riconoscenza a S.E. Marconi ed alla di Lui illustre famiglia per avere prescelto questa terra come sua sede di adozione e di dimora, ciò che conferisce lustro e decoro particolari a questa stazione balneare […] per esprimere in forma tangibile tale riconoscenza […] delibera di donare alla figlia Elettra un appezzamento di terra (area Littorio) di 4000 mq circa per costruirvi una casa completamente circondata di pini". Il 31.5.1939 il Commissario Prefettizio delibera la cessione di un lotto gratuito al marchese Dino Perrone. In tutti e tre i casi non risultano successive licenze edilizie relative alla costruzione di case.

stili e linguaggi: Villa Blanc (1929) disegnata da Giuseppe Quaroni, Villa Jacomellli (1928-31) da Federigo Severini, Villa Socini (1930), Villa Schum (1934) progettata dallo Studio olandese Kleinhout e Van der Steur in collaborazione con Alfredo Belluomini, le ville Benedetti (1939) progettate dallo stesso proprietario ingegner Ugo (Figg.20-26).

4f. L'espansione a Nord-Nord Est

Diversamente dagli altri quartieri, fatti oggetto di studio da storici locali e non, scarsissimo interesse è stato rivolto al quartiere settentrionale che non è neppure connotato da un toponimo specifico; eppure il grande impulso edificatorio che caratterizza Viareggio fra le due guerre ha come epicentro l'area settentrionale, particolarmente quella compresa fra via Mazzini e la Fossa dell'Abate, via Fratti e via Aurelia (Emilia). Le proporzioni sono tali che si potrebbe parlare di una sorta di "addizione erculea" (Fig.C11), siamo in presenza infatti di grandi lottizzazioni, quattro delle quali relative a terreni di singoli proprietari[465], il numero delle abitazioni costruite nell'intera zona fra il 1923 e il 1943 risulta di 1110 a fronte di un totale di 1756 (Tabelle 1-2)[466].

Come si ricorderà l'ingegnere capo Goffredo Fantini aveva preconizzato lo sviluppo della città in tale direzione fin dal 1916, paventandone una edificazione disordinata in assenza di un Piano Regolatore che verrà effettivamente elaborato nel 1921[467] (Fig.P4). Benché le intenzioni di Fantini fossero più articolate, il piano si limita a riprodurre senza alcuna modifica la griglia che caratterizza la struttura della città fin dal 1748, con isolati pressoché identici nel reticolo di strade parallele e perpendicolari alla linea di costa. L'aspetto dell'intero quartiere risulta infatti uniforme con la edificazione di abitazioni in prevalenza monofamiliari a uno o due piani, sia di carattere popolare sia villette, con una utenza preminente di classe media costituita sia da forestieri sia dal ceto impiegatizio locale. Fra i rari esempi di edilizia di un certo rilievo sorti nell'area l'unico restato pressoché intatto è Villa Argentina[468] (Fig.56), una delle poche testimonianze rimaste dell'epoca drasticamente

[465] Stringari, Bottini, Rigutti, Giannini. Terreni Stringari vengono definiti quelli nell'estremo lembo settentrionale fino alla Fossa dell'Abate; Bottini possiede una vasta area compresa fra via Fratti e via Aurelia, via Mameli e via Marco Polo; con Terreni Giannini è indicata la zona di via XX Settembre nel tratto via Puccini-Ferrovia e delle traverse verso nord fino a via Leonardo; talvolta la definizione comprende anche via Mazzini; per l'area Rigutti vedi § 4f.2.

[466] Incluse le 96 relative all'area compresa fra i Viali a Mare, viale Buonarroti e rispettive traverse.

[467] Si rimanda alla trattazione fatta nel § 4b.4.1.

[468] L'aspetto attuale della villa risale al 1926 quando il piccolo edificio preesistente venne consistentemente ampliato su progetto di Alessandro Lippi e decorato con le ceramiche di G. Chini. Erroneamente attribuita a Belluomini, deve il suo nome e la particolarità del giardino alla proprietaria Francesca Racca Oytana di origine argentina. Fu soggetta ad un ulteriore ampliamento nel 1939 che però non ne modificò la struttura e le caratteristiche. Degli interni rimane soltanto il fastoso salone con il pavimento in marmo nero del Belgio, decorato con stucchi in oro e opere di Giuseppe Biasi; le ringhiere delle scale in ferro battuto. Riadattata a pensione, è rimasta poi lunghi anni inutilizzata. Acquistata dalla Provincia agli inizi del 2000, dopo lavori di restauro protrattisi per 13 anni è stata riaperta al pubblico nel 2014. Oggi è sede di mostre e iniziative culturali.

impoverite da una serie di scellerate e immotivate distruzioni avvenute a partire dagli anni Sessanta.
L'estremo lembo settentrionale del quartiere, compreso fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, via Fratti e via Aurelia sarà parte integrante del Piano Regolatore della Città Giardino di Brizzi del 1935[469].

Il segnale dell'avvio dell'espansione a nord c'era stato nel 1914 con la prima lottizzazione di una parte del cosiddetto "Arenile dei funai", di proprietà comunale, che aveva implicato anche un mutamento socio economico, l'area infatti fino a quel momento – un grande piazzale disadorno – era destinata alla fabbricazione delle funi (Fig.P39), da cui il toponimo. Si tratta della zona compresa nel quadrilatero fra viale Buonarroti e via della Costa (oggi IV Novembre), via XX Settembre e via Vespucci che nel giro di circa dieci anni verrà completamente edificata[470].
Le osservazioni contenute nella delibera di Giunta n.269 dell'8 marzo 1922 relative all'importanza assunta da via Pacinotti, con il conseguente avvio delle pratiche per la sua sistemazione, indicano quanto il quartiere si stia estendendo: la strada dista da via Mazzini oltre 400 metri; il progetto verrà attuato nel 1925 con il contributo dei residenti[471].
Significativo segno dello sviluppo è il progressivo prolungamento di via Fratti e delle sue traverse che si svolge pressoché parallelo a quello dei Viali a Mare e di viale Buonarroti; la strada, che ha origine al Canale Burlamacca, appare tracciata nella pianta del 1923 già in progetto fino alla Fossa dell'Abate e risulta effettivamente realizzata fino a via Zara nel 1926[472].

[469] Si rimanda alla trattazione nel § 4b.4.5.
[470] Nella licenza n. 279 del 1939 vi è incluso il Regolamento di vendita degli Arenili dei Funai risalente al 13.3.1914 con una planimetria dei lotti. Una consistente edificazione venne fatta nel 1924 (licenza n.261) con 24 villette costruite dalla Cooperativi Edilizia Impiegati di Stato che ebbe l'area in cambio degli arenili, vedi § 4b.2.
[471] Nella delibera n.269 che dà avvio ai progetti di sistemazione e ampliamento nonché fognature si legge: "Constatato che la via Pacinotti Antonio è andata in questi ultimi anni popolandosi sui due lati di case di abitazione così da formare un vero e proprio agglomerato urbano. Ritenuto che la via predetta ha assunto anche notevole importanza nei riguardi del traffico e del transito per essere l'unico e più concordo mezzo di comunicazione fra la via Provinciale di Pietrasanta (Aurelia, ndr) e la via Antonio Fratti per l'accesso al centro della città…"; l'attuazione è deliberata dal Consiglio comunale del 13.1.1925, n.14.
[472] Numerose delibere di Giunta e di Consiglio rendicontano in questi anni prolungamenti di strade, sistemazioni di manti stradali, costruzioni di marciapiedi. Fra queste si segnalano, relativamente alla via Fratti: delibera consiliare n.117 del 23.12.1924 con l' approvazione del progetto di prolungamento via Fratti fino al raccordo con via Zara (gli abitanti pagano un contributo di 60 lire per la sistemazione della sede stradale); delibera consiliare 2.7.1925, n.33

Il rapido sviluppo edilizio della zona non è seguito da un altrettanto rapido piano di sistemazione delle strade e dei marciapiedi, come testimoniato dai carteggi intercorsi fra i residenti e l'Amministrazione che lamentano soprattutto gli allagamenti che si verificano sovente rendendo addirittura difficoltoso l'accesso o l'uscita dalle abitazioni; una delle soluzioni più frequentemente adottate è la suddivisione delle spese fra frontisti e Comune per la realizzazione almeno dei marciapiedi[473]. Le questioni più complicate riguardano le traverse,

---

prolungamento di via Fratti oltre Marco Polo e la via del Teatro all'aperto. I lavori giungeranno a conclusione nel 1926 vedi F. Bergamini, *cit.*, 1995, p.359; si rimanda inoltra a CDS Cartolare X 1 2-3, Strade 1821-seg. F, Fascicolo Fratti che conserva una nutrita documentazione su via Fratti e il suo prolungamento relativamente a fogne, marciapiedi, manti stradali..Un'altra importante delibera consiliare è la n.154 del 13.11.1926 con l'approvazione del progetto tecnico per la costruzione di via Puccini nel tratto fra via Cairoli e via Mameli (circa m.1200), e di via Sauro nel tratto fra via Fratti e la via Emilia per "dare comodi e sicuri mezzi di comunicazione e di traffico ai nuovi e popolosi quartieri sorti in questi ultimi anni nella zona a monte di via Fratti". Nel 1926 viene costruita anche via Mameli. Per la storia delle strade relativa alle lunghezze e ai prolungamenti, al loro passaggio da privato a pubblico si vedano *Sviluppo delle strade mantenute dal Comune di Viareggio, 1911*; *Elenco delle via Comunali e Vicinali del Comune di Viareggio, 1912*; *Elenco delle strade da iscriversi nell'Elenco delle strade Comunali, 1931*; la minuta con elenco di strade datata 16.5.1935. CDS, Cartolare X 1 1, Classificazione strade 1871-seg.. Quali esempi dell'espansione richiamiamo tre lottizzazioni avvenute nel 1923, sull'asse di via Fratti, comprese fra via Mameli e la Fossa dell'Abate, tre licenze "multiple", una relativa a ben 68 case nella sola via Mameli, una per 31 case su alcuni isolati di via Fratti, e una per un numero non precisato di palazzine nei pressi della Fossa dell'Abate. Rispettivamente le licenze n. 27, n.31, n.52. Relativamente alla n. 52 non abbiamo riscontri di una effettiva prosecuzione e in quale misura, mentre invece le altre due vengono poste in essere. Vedi Appendice, scheda licenze edilizie 1923.

[473] Esiste una consistente documentazione relativa presso il CDS, nei Cartolari X 1 2-3, Strade, ordinati per nomi delle strade in ordine alfabetico. I cittadini si rivolgono all'autorità di turno sia individualmente sia firmando petizioni in qualità di residenti nella medesima strada, non di rado offrendosi loro per primi di contribuire economicamente alla sistemazione. Spesso queste lettere sono molto dettagliate nella spiegazione dei problemi come nella indicazione delle soluzioni. I toni sono per lo più concilianti non mancano però anche manifestazioni di grande irritazione ma tutti hanno una risposta dagli uffici competenti, talvolta dallo stesso Podestà o Commissario Prefettizio; ognuna non manca di far riferimento, nella premessa, alla Perla del Tirreno! A carattere esemplare si vedano:
Lettera sottoscritta da 18 firme - fra cui quella del celebre pittore Oreste Paltrinieri - degli abitanti del prolungamento di via XX Settembre fra via Puccini e la ferrovia, indirizzata di persona al Podestà L. Leonzi, datata 17.5.1927 in cui si legge: "tale prolungamento quasi tutto pianeggiante per opera degli interessati è molto frequentato da veicoli […]. Essendo il piano della strada coperto in gran parte di rena e di terra mobile, ne segue che la polvere nell'estate, il fango e le pozze d'acqua stagnante nell'inverno, rendono incomodo e malagevole ai sottoscritti l'accesso alle proprie abitazioni. E' manifesta la necessità di fare sul tronco di strada predetto la massicciata con la cilindratura e le fognature laterali […] allacciate alla costruzione di via Puccini da poco tempo cominciata". La lettera prosegue con un lungo elenco di benefici che verrebbero agli abitanti della strada da questa semplice azione, fra cui "maggior probabilità di affittare, la conduttura dell'acqua potabile, il servizio giornaliero per la rimozione dell'immondizia". (Cartolare X 1 2-3, Strade Varie 1916-1925); Lettera firmata Elena Orlandi, (promotrice) cui fanno seguito 29 firme degli abitanti di via Leopardi e via Pellico, indirizzata di persona al Podestà L. Leonzi, datata 1.6.1927 in cui si legge: "Conoscendo per prova quanto le stia a cuore la bella Viareggio sua città natale ed il bene comune di questa maestosa spiaggia ci rivolgiamo a lei, buono – gentile – virtuoso, fedele seguace dell'adorato Duce – onde voglia prendere a cuore quanto le sottoscritte espongono. Siamo tutti abitanti di via Leopardi ed altri di via Silvio Pellico e nel tempo cattivo le strade sono impraticabili e recano danno alle case e alle persone per la grande umidità […] e solo per il ricordo della sua diletta Mamma che ha vissuto

quasi totalmente su terreni privati, che vedono il susseguirsi di vicende relative sia alla mancata sistemazione di esse sia alla loro progressiva municipalizzazione. Nel 1923 risultano esserci solo due strade comunali fra le traverse di via Fratti della zona settentrionale: la già citata via Pacinotti e via Sauro[474]. Quest'area, come detto, era marcata dalla presenza di grandi appezzamenti destinati alla lottizzazione nelle mani di pochi proprietari i quali, nel tempo, cedono le strade al Comune in forma gratuita o in cambio di servizi, questo tuttavia non rende automatico l'obbligo dell'Amministrazione comunale di provvedere alla sistemazione[475]. Esemplare in tal senso la risposta che il Podestà Francesco Salviati scrive il 6 novembre 1930 agli abitanti di via Leopardi in risposta alla loro lunga e circostanziata lettera sullo stato disastrato della strada[476]. Essa chiarisce l'insieme delle questioni, vi si legge:

> "[…] La via Giacomo Leopardi, come molte altre strade poste a monte della via Antonio Fratti su terreni alienati a scopo edificativo ed a titolo speculativo da privati, sono strade private e di esse hanno tutte le

---

in tali località e Lei pure vi ha passato la sua prima giovinezza, vorrà prendere a cuore e fare tutto il possibile per fare seguire i lavori di questa strada impraticabilissima l'estate per la polvere e d'inverno per fango e acqua ferma […]. (Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. I L, Fascicolo Leopardi); infine quella inviata dalla Sig. Mimi Lobb, il 19.8.1930 al Prefetto che, si evince dalla premesse, non è la prima lettera inviata; scritta in un italiano approssimativo riguarda via Parini: "Siamo qui in villeggiatura e abbiamo letto nei giornali che il Duce farà per aiutare la disoccupazione facendo strade […]. Egregio Sig. Prefetto, ora non sarà il momento di almeno aver fatto fogna nella nostra strada, il Comune prendendo possesso della strada, e per noi di ripagare, se non può essere fatto senza, qualche cosa a rate. Veramente è urgente per l'igiene (sottolineato due volte, ndr) perché non è giusto che noi devono essere condannati di passare un altro inverno brutto, sotto acqua mentre siamo tutti buoni cittadini, pagando le tasse come gli altri. Sono sicura che anche il Duce vuole che anche i poveri stanno igienicamente, e la strada è contro l'igiene". (Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. Pa-Pr, Fascicolo Parini). Relativamente ai contributi dei frontisti quali esempi di vedano il carteggio relativo alla via San Carlo Borromeo (Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. A-B, Fascicolo Borromeo); via Lepanto (Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. I L, Fascicolo Lepanto). Ancora nel 1933, una lettera protocollata l'11.1 a firma di alcuni cittadini di via S. Ambrogio lamenta che la strada, benché conti ormai almeno cento costruzioni tutte abitate durante l'estate e in gran parte durante l'inverno, è priva di pavimentazione e della massicciata stradale e della illuminazione; vi è un preventivo spesa relativo, su carta intestata del Comune, del 29.7.1933. (Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. A-B, Fascicolo S. Ambrogio).

[474] Nel verbale del Consiglio comunale del 21.9.1923 si legge che: "da via Fratti a monte ci sono solo due strade comunali e cioè la via Pacinotti e la via N. Sauro" si provvederà alla sistemazione del piano stradale se "i proprietari dei terreni edificativi antistanti si determineranno come sembra equo e giusto a concorrere nelle correnti spese". Per le vicende relative al prolungamento delle strade e ai loro passaggi da privato a pubblico si rimanda ai materiali del CDS, Cartolare X 1 1 1871-seg. Classificazione strade già elencati nella nota 472.

[475] Per le articolate vicende relative ai rapporti con il Marchese Bottini si rimanda alla nota 249; relativamente a Stringari vedi estratto protocollo determina podestarile del 29.7.1931 in cui si accetta la donazione del terreno destinato a sede stradale e marciapiedi fra via Fratti e via Don Bosco, senza oneri di sorta. CDS Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. A-B, Fascicolo Don Bosco.

[476] Cartolare X 1 2-3, Strade 1871-seg. I L, Fascicolo Leopardi, la lettera degli abitanti è protocollata il 27.10.

caratteristiche.
Può il Comune accettare la donazione della sede stradale, riconoscerle per pubbliche e iscriverle nell'elenco delle strade comunali, ma tale accettazione è subordinata a determinate norme, non ultima la consegna della strada in condizioni di uso e provviste di fognature ecc. in modo che la Amministrazione Com.le, assumendole in carico prenda solo la futura manutenzione e non l'onere gravoso di costruzione e sistemazione andando a spendere somme rilevanti laddove gli altri hanno speculato.
Né il fatto che gli abitanti di tali strade sono soggetti a tasse di valor locativo o imposta di cura può costituire nel Comune l'obbligo ad assumere la costruzione e sistemazione di strade private, in quanto dette tasse hanno carattere generale di contributo a tutti servizi pubblici della città senza particolare riguardo agli interessi diretti e personali dei contribuenti.
L'obbligo di garantire la viabilità, il deflusso delle acque pluviali ecc. spettava e spetta esclusivamente a chi tali strade ha creato speculando nella vendita dei terreni o a chi tali terreni ha acquistato senza garantirsi della esecuzione delle opere generali e indispensabili a garantire le più elementari misure di igiene e di transito.
Ciò premesso, devo aggiungere che, siccome questa Amministrazione Com.le non ritiene di doversi completamente disinteressare della poco agevole situazione in cui si sono venuti a trovare rispetto alla viabilità gli abitanti dei nuovi quartieri sorti a monte della via Antonio Fratti, così è disposta a prendere in considerazione eventuali iniziative di sistemazione della zona stradale che interessa […], sempre che i proprietari dei fabbricati intervengano nella occorrente spesa in ragione di 2/3, per modo che resti al Comune di intervenire di provvedere integrativamente per l'altro terzo".

Sarà questa la soluzione praticata per porre rimedio alle diverse situazioni delle strade del quartiere settentrionale.

Il quartiere ospita al suo interno due importanti istituzioni pubbliche: l'Ospedale civile Tabarracci e il Cimitero comunale. Progettati nell'ultimo quarto del XIX secolo e collocati in zone periferiche si trovano ora "assediati" dall'urbanizzazione.

I lavori dell'ospedale avevano avuto inizio nel 1894, interrotti più volte per mancanza di fondi, saranno portati a termine nel 1920; nel decennio successivo l'edificio sarà soggetto a diversi interventi di ampliamento[477]. Analogamente il Cimitero, insediato in via Marco Polo-via Emilia nel 1876 e destinato a sostituire progressivamente quello di via Pucci-Zanardelli ormai troppo promiscuo alle abitazioni, assisterà già negli anni Venti ad alcune revisioni in merito alla zona di rispetto[478]; Brizzi, nel suo Piano Regolatore del 1935 per

[477] Vedi Federica Ghiselli, Umberto Guidi, *Il "Tabarracci", un ospedale per la città, dalle origini ai giorni nostri*, Ancora, Viareggio, 2013.
[478] Una prima delibera in tal senso viene emessa dal Consiglio comunale del 31.10.1920, n.133 in cui si determina che in attesa di definire il Piano Regolatore e di ampliamento della città nella zona nord-occidentale intanto si riduce la zona di rispetto del cimitero suburbano a 191 metri.

Città Giardino, dovendone tener conto prospetterà per la zona a nord di esso non abitazioni ma il teatro e gli impianti sportivi.

Nel 1925 il Comune delibera in merito alla costruzione di tre nuovi edifici scolastici, uno dei quali è localizzato nell'isolato compreso fra via Mazzini e via XX Settembre all'altezza di via Puccini; la costruzione avrà inizio nel 1931 e sarà inaugurata nel 1934[479]. Il progressivo sviluppo della zona è indicato inoltre dalla richiesta di edificare una chiesa in via Marco Polo presentata nel 1926 dal parroco di S. Paolino, destinata a facilitare la partecipazione alle liturgie anche della sempre più numerosa colonia vacanziera. Ma il vero mutamento del ruolo e del volto del quartiere è determinato da due fatti che avvengono in aree abbastanza contigue: la lottizzazione dell'area Rigutti avviata a partire dal 1928 e la costruzione della Stazione Nuova iniziata nel 1934 e inaugurata nel giugno del 1936. In particolare quest'ultima tiene in sospeso le vicende urbanistico-edilizie dell'intera zona meridionale del quartiere per alcuni anni, non solo relativamente agli espropri necessari per la nuova organizzazione degli spazi e della viabilità ma anche per il progetto del grande Viale di Brizzi che fra il 1935 e il 1936 appare di più che probabile realizzazione[480].

4f.1 La Stazione Nuova

Nel 1861, in concomitanza con la realizzazione della linea ferroviaria Genova-Pisa, venne istituita la Stazione di Viareggio e collocata nell'area sede delle darsene e del piccolo porto, lontana dalla zona in cui si già si poteva supporre l'espansione del neonascente centro balneare.

Le prime considerazioni sull'inadeguatezza di tale collocazione si rilevano non appena il treno assume importanza nello spostamento dei turisti. Nel 1899, lo

---

Questa e le successive modifiche sono per permettere al Marchese Bottini di procedere con la edificazione dei suoi terreni, vedi nota 249.

[479] Una prima delibera in tal senso era stata approvata dalla Giunta nel 1925, n.1641 del 28.11, successivamente ratificata dal Consiglio del 29.12.1925, n.72, relativamente a tre scuole (centro, periferia, Torre del Lago). Si giungerà all'affidamento degli incarichi solo il 9.3 1931 con ratifica del 19.12.1931, delibera podestarile di Giunta n.961. I lavori risultano conclusi al 31.12.1933 come si evince dalla delibera podestarile di Giunta n.243 del 24.3.1934.

[480] In tale ambito appare significativa la licenza concessa nel 1935 (n.88) per un lotto di 32 case "popolari" da costruirsi nell'isolato compreso fra via Mazzini e via XX Settembre, via Pucci e via Puccini, in prossimità della nuova Stazione ferroviaria proprio in un'area interessata allo sventramento per il viale progettato da R. Brizzi. Le case saranno effettivamente realizzate. Essa ci appare, anche alla luce della relazione del Commissario Prefettizio che citiamo per esteso nel paragrafo successivo, come un significativo atto amministrativo in opposizione al progetto.

stesso anno in cui l'Amministrazione comunale delibera per la prima volta in merito all'intenzione di acquistare gli arenili dallo Stato per sviluppare e controllare l'avvenire turistico balneare della città, viene posta per la prima volta la questione dello spostamento della Stazione[481]. Le ragioni addotte erano le medesime che verranno riproposte nei decenni successivi ogni qual volta verrà perorato lo spostamento: la lontananza dalle spiagge attrezzate; i turisti costretti ad attraversare un quartiere popolare per giungere agli alberghi e alla zona residenziale loro destinata.

Il dibattito sulla nuova collocazione, come abbiamo osservato nel paragrafo 4d, si intreccia con altri importanti temi relativi alle sostanziali modifiche che saranno apportate in merito ai servizi e alla viabilità cittadina e tuttavia occorreranno ben trenta anni per giungere alla soluzione definitiva; in ogni caso, mentre il dibattito sul suo spostamento diviene sempre più variegato e vivace si procede, nel primo dopoguerra, al miglioramento delle Stazione esistente e alla viabilità ad essa connessa con il prolungamento della via Paolo Savi che la collega direttamente all'area portuale[482].

L'ipotesi predominante è quella di trasferirla in prossimità dei nuovi quartieri che si stanno sviluppando a nord della Città Vecchia, vengono presi in esame tre siti: il primo all'altezza della attuale via Matteotti (allora via Umberto I); il secondo dove effettivamente sarà costruita, fra via Mazzini e via XX Settembre, un terzo viene individuato all'altezza di via Pascoli. La prima ipotesi aveva il pregio di trovarsi all'interno dalla Città Vecchia i cui abitanti, come abbiamo visto, si sentivano danneggiati e defraudati dallo spostamento; la seconda e la terza seguono sostanzialmente lo sviluppo edilizio cittadino e quindi la si sposta man mano che la città si estende verso nord. Quella che alla fine prevale appare la soluzione più equilibrata che la colloca esattamente nel punto di confine fra la vecchia e la nuova Viareggio, in quello che ancora oggi risulta essere il pieno centro città ma, come vedremo, la scelta è fino all'ultimo fonte di dubbi. Lo spostamento a nord in ogni caso non appare sempre scontato, nel 1925 prende corpo l'idea di una collocazione a levante quando, *in fieri* l'acquisto della Pineta, era stato immaginato uno sviluppo della città a sud (Fig.P28).

Sulle necessità di una nuova stazione e del suo spostamento a nord incidono anche considerazioni che investono più in generale Viareggio come

[481] P. Fornaciari, *Due stazioni una città*, in "Nuova Viareggio Ieri", 13/1989, p.23.
[482] Vedi § 4g.2.

"capoluogo" della Versilia. Nel periodo in esame vi è un serrato carteggio fra l'Amministrazione comunale e le Ferrovie in merito alle fermate dei treni, alle facilitazioni e sconti sui biglietti. Viareggio lamenta sovente scarsa attenzione confrontando se stessa con le altre stazioni balneari e turistiche del centro-nord; nelle sue vertenze si fa forte del consenso e dell'appoggio degli altri comuni litoranei versiliesi[483].
Il nostro interesse nel merito della questione è l'idea di città preconizzata e le conseguenze urbanistiche delle scelte effettuate.

Nel febbraio del 1912 viene stipulata la Convenzione fra il Comune di Viareggio e le Ferrovie dello Stato per la costruzione della Stazione Nuova all'altezza di via Umberto I ma non si darà alcun seguito al progetto[484]; le delibere dei primi anni Venti relative alle migliorie dello scalo esistente e della viabilità relativamente alla via Savi ci fanno supporre che non vi sia mai stata l'effettiva volontà di procedere in tal senso anche se, durante la prima guerra mondiale, è documentata l'esistenza di una pensilina in situ dove venivano fatti scendere i feriti per un più sollecito trasferimento ai vicini centri di ricovero[485].
In una bozza di delibera consiliare non datata, presumibilmente del 1923[486], si fa per la prima volta espresso riferimento alla inadeguatezza di via Umberto I e al contempo si invitano le Ferrovie a considerare l'ubicazione di via Mazzini, contestualmente al potenziamento della Stazione già esistente. Le considerazioni ivi contenute non solo si riveleranno fondate ma descrivono quanto verrà effettivamente attuato[487], vi si legge infatti:

> "Il Consiglio comunale di Viareggio prese in esame le attuali condizioni della stazione ferroviaria, in rapporto allo sviluppo del traffico e del commercio dovuto allo straordinario aumento di popolazione e del crescente

[483] L'importanza del treno come mezzo per raggiungere Viareggio lo si evince dai carteggi, protrattisi negli anni, intercorsi fra l'Amministrazione comunale e le Ferrovie per migliorare e potenziare il servizio, con dettagli relativi agli orari e alle fermate; particolare importanza ha la lettera inviata il 12.7.1923 firmata dai Sindaci di tutti i Comuni della Versilia litoranea che si erano riuniti a Viareggio proprio per perorare la causa. Dai documenti emerge come tutto quanto riguarda la stazione sia strettamente connesso al turismo. A tal proposito si rinvia anche alla lunga (dodici pagine dattiloscritte) circostanziata e particolareggiata relazione che il Podestà invia nel 1932 al Commissario del Turismo. CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie Stazioni 1911-1927 e 1928-1938, relativi fascicoli annuali.
[484] Viene firmata il 24.2.1912; Cartolare X 8. 1, Ferrovie Stazioni 1911-1927, Fascicolo 1912.
[485] Vedi M. Lenci, C. Lonigro, *1915 Partono!*, Viareggio, Pezzini, 2015, p.30.
[486] CDS, Cartolare X 8. 1, Ferrovie stazioni 1911-1927, Fascicolo 1923.
[487] Non solo la Stazione verrà effettivamente costruita in via Mazzini ma anche i destini della Stazione Vecchia saranno esattamente quelli qui descritti e tali rimarranno fino al 1994 quando in seguito alla politica di revisione delle FFSS ne verrà decretata la chiusura.

movimento dei forestieri richiamati in questa città dalla naturale bellezza della sua spiagge della mitezza del suo clima durante l'anno.
Considerando che le nuove comunicazioni con la città di Lucca, a mezzo della linea ferroviaria Lucca-Viareggio e delle tramvie Viareggio-Camaiore e Viareggio-Forte dei Marmi hanno grandemente contribuito a concentrare tanto all'arrivo quanto alla partenza dei treni una corrività di persone sulla linea Pisa-Spezia, non prevista certamente quando fu costruita la stazione di transito.
Considerando che le nuove opere portuali hanno anch'esse dato maggior impulso all'industria, e più ancora ne daranno allorché sarà completato il piano regolatore del Porto.
[…]
Considerando che il crescente sviluppo della popolazione ha creato due forme di industrie separate e distinte fra loro: e cioè quella delle costruzioni navali, della navigazione e del commercio; e quella che si occupa dell'industria balneare, dividendo così la città in due zone di diverse attività, la prima delle industrie fisse e la seconda che segue il movimento dei forestieri, zone che noi chiameremo Sud la prima e Nord la seconda, rispetto all'ubicazione dell'attuale fabbricato viaggiatori.
Considerando che alla Stazione attuale deve far capo la darsena del nuovo canale, prevista nel piano regolatore del Porto, allo scopo di facilitare l'inoltro delle merci per le vie di terra e di mare, per conseguire un più facile smistamento del bacino del porto e dei piazzali della ferrovia, per cui la stazione ora esistente deve restare come scalo centrale per la vecchia Viareggio.
Considerando che il rapido sviluppo edilizio verificatosi in questi ultimi tempi nella zona nord ha dato luogo a un movimento eccezionale di persone e di cose da richiedere un provvedimento adeguato ai bisogni del nuovo importante centro abitato e più particolarmente agli aggruppamenti fluttuanti che si ricambiano in brevi periodi di tempo;
IL CONSIGLIO COMUNALE DI VIAREGGIO
Sottopone al saggio di illuminato esame della On. Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato quanto appresso:
Questa Amministrazione comunale, dopo sereno e ponderato esame degli atti interceduti con la On. Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato in data 24 Febbraio 1912 e 11 Novembre 1914 tendenti a coordinare il servizio ferroviario mediante un nuovo fabbricato viaggiatori richiesto dalle nuove condizioni di fatto nelle quali è venuta a trovarsi la città, dopo l'inizio dei lavori per il piano regolatore del Porto per lo sviluppo edilizio nella zona nord della medesima, ritiene di non poter più consentire la ubicazione della progettata nuova stazione fra la via Cairoli, via Machiavelli e via Umberto I, perché un tale progetto non corrisponde più né alle esigenze del traffico grandemente aumentato, né alle necessità cittadine per le ragioni espresse nella presente narrativa.
Ritenendo quindi dannosa agli interessi della nostra popolazione la convenzione del febbraio 1912 e di nessuna efficacia le trattative seguite fra l'allora sindaco del Comune e il Sig. Comm. Ing. Berta Capo Divisione delle Ferrovie, redatta nel Novembre 1914.
DELIBERA
a) di proporre, in via definitiva, a codesta On. Direzione Generale, il cambiamento della ubicazione della nuova stazione, dal punto indicato nel progetto del… fra la via Cairoli, via Machiavelli, a quello più corrispondente agli interessi della popolazione viareggina, prospiciente alla via Mazzini.
b) che la vecchia stazione resti come scalo principale per le merci, i viaggiatori e per gli abitanti della città compresi nel vasto perimetro tra via Cairoli e tutta la parte a Sud.

> c) che la nuova stazione, anche se di proporzioni minori della vecchia, debba essere costruita in guisa da corrispondere esteticamente ai moderni concetti di utilità per la colonia balneare, rendere più facile il disbrigo per le partenze e gli arrivi, non solo per comodità dei bagnanti, ma anche per coloro che abitano con dimora fissa nella zona fra la via Cairoli e la Fossa dell'Abate.
> […]
> f) fa voti che i lavori del nuovo fabbricato viaggiatori siano eseguiti al più presto possibile, affinché l'amministrazione comunale possa disporre per la sistemazione della via Mazzini e delle aree adiacenti, al fine di completare con precisione il piano regolatore della città".

Non conosciamo le ragioni che impediscono di trasformare tale bozza in un atto ufficiale né perché l'attuazione – per altro quasi alla lettera di quanto descritto – verrà ritardata di una decina di anni con la valutazione, nel frattempo, di soluzioni alternative la più sorprendente delle quali risulta senza dubbio essere quella dello spostamento a sud, deliberata nel 1925, che per almeno due anni, come andiamo a vedere, appare concreta.

Con delibera n.50 del 2 luglio 1925 il Consiglio comunale fa propria all'unanimità la proposta della Giunta relativa alla costruzione della nuova stazione a levante, per meglio dire a sud invece che a nord di quella attuale[488].

La ragione di un tale drastico quanto inopinato cambio di rotta è da rilevarsi nella difficoltà di intervenire in un'area oramai consistentemente urbanizzata su ambedue i lati dei binari, che avrebbe comportato un elevato numero di espropri, creato ardui problemi di comunicazione e viabilità e fra centro e periferia.

Nel contesto della delibera sono spiegate le ragioni che fino a questo momento hanno impedito ogni azione, che appaiono essere di natura principalmente economica, ovvero un mancato accordo sulla distribuzione degli oneri fra Ferrovie e Comune:

> "[…] Richiamate le lunghe e laboriosissime pratiche svolte dalle precedenti amministrazioni in confronto della direzione delle Ferrovie dello Stato per raggiungere un completo accordo circa la costruzione in adatta località di una nuova stazione rispondente alla ognor crescente intensità del traffico viaggiatori e merci della città;
> Rilevato che tali pratiche non hanno sortito alcun pratico risultato perché, malgrado la buona volontà delle amministrazioni interessate non si riuscì mai a trovare una base di eque e ragionevoli intese per le quali restassero conciliate le esigenze tecniche del servizio ferroviario con le peculiari ragioni di transito e di comunicazione per il centro urbano ed il suburbio intersecati separati dalla linea ferroviaria;

[488] Delibera n.905 del 23.6.1925.

> Rilevato altresì che tale inconciliabilità di interessi è derivata dall'errato presupposto che la nuova stazione dovesse necessariamente sorgere a ponente dell'attuale stazione, e cioè in corrispondenza delle vie Umberto, Machiavelli e Zanardelli, così da aggravare ineluttabilmente la separazione tra la città e sobborghi e da costituire nuove e maggiori difficoltà alla già precaria comunicazione fra l'abitato fiancheggiante la linea ferroviaria;
> Ritenuto che gli studi fatti per un ulteriore spostamento verso ponente (via Mazzini, *ndr*) dell'ubicazione della nuova stazione hanno dimostrato che i temuti inconvenienti non resterebbero minimamente evitati e che anzi i progettati fasci di binari di corsa, di manovra e di ricovero avrebbe rischiato l'occupazione di una cospicua parte della zona destinata alla espansione edilizia della città non meno che all'abbattimento di numerose case di abitazione;
> Ritenuto che di fronte ad una situazione così fatta che si manifesta ogni giorno più intollerabile e gravemente lesiva del decoro e dell'interesse cittadino, occorre troncare indugi e disporsi ad avere la nuova stazione in località diversa da quelle originariamente proposta e passare decisamente dal lato opposto cioè sulla zona situata levante della stazione attuale. Per vero questa zona non è eccessivamente lontana dalla città e libera da costruzioni, non è attraversata da alcuna importante arteria stradale, e si palesa per altre intuitive considerazioni singolarmente adatta non solo a servire la città come sede di adeguati e migliorati servizi ferroviari ma viene anche come località di sicuro avvenire edilizio ed industriale."

Si delibera di abbandonare i progetti fin qui studiati per altre località e senza indugio progettare la costruzione della nuova stazione a levante, cioè a sud. Il Consiglio comunale approva all'unanimità sulla scia dell'ormai imminente acquisto della pineta arciducale su cui si basa l'ultima affermazione circa l'avvenire edilizio e industriale[489].

Due lettere inviate nel 1927 da Luigi Leonzi, rispettivamente il 4 gennaio in veste di Commissario Prefettizio e il 18 novembre come Podestà, al Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato con la richiesta di svincolo dei terreni in prossimità di via Umberto I si basano sulla convinzione che ormai sia certa l'ubicazione altrove della nuova stazione. In quella del 4 gennaio si fa espresso riferimento al proseguimento degli "studi per lo spostamento dei fabbricati della nuova stazione a sud degli attuali impianti", su questa base si chiede di restituire "i terreni alla loro naturale destinazione di zone edificative inservienti l'ampliamento dei quartieri popolari della città", terreni rimasti inutilizzati per ben quindici anni: il vincolo era stato posto contestuale alla Convenzione del 1912[490].

Si torna a parlare della Stazione e della sua imminente costruzione nel 1930; un articolo apparso il 31 luglio su "La Nazione" dà conto di una riunione

[489] Vedi § 4b.3.
[490] CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie stazioni 1911-1927, Fascicolo 1927.

presieduta da Costanzo Ciano a cui le autorità locali hanno sottoposto il progetto ottenendone l'approvazione. La vera notizia è che l'ubicazione viene identificata all'altezza del Royal, prende forma anche l'idea di un viale che conduca direttamente al mare[491]. Riteniamo si riferisca a questo progetto la planimetria che abbiamo rinvenuto negli archivi della Soprintendenza di Pisa, non datata, ma che corrisponde alla descrizione fatta nell'articolo[492] (Fig.P29): si riconosce infatti sul Viale a Mare, al termine del viale tracciato, la sagoma del Royal. Non vi è dubbio circa l'impatto ambientale del progetto che non solo avrebbe attraversato la pineta ma l'avrebbe ulteriormente tagliata con due viali diagonali che, partendo da una rotonda su viale Capponi, avrebbero direzionato il traffico su due direttrici a nord e a sud. Non abbiamo rintracciato pareri in merito della Soprintendenza ma, considerato quanto era di recente accaduto relativamente al Quartiere Littorio, possiamo supporre che ci sarebbe stata battaglia. Un altro dettaglio non da poco che crediamo abbia contribuito a far abbandonare l'idea è che tangente al tracciato del grande viale vi fosse l'ospedale cittadino.

Che l'ubicazione sia oggetto di incertezze lo si evince anche dal fatto che essa non viene precisata nella delibera dell'ottobre del 1930 in cui si dà avvio alla stipula di una nuova convenzione con le FFSS, sebbene si faccia espresso riferimento alle decisioni in merito prese in una riunione "tenutasi nella Capitale sotto la presidenza di S.E. il Ministro delle Comunicazioni", seguito di quella estiva riferita da "La Nazione"; c'è addirittura un che di sibillino nella affermazione: "Considerato che non è da dubitarsi un solo momento della assoluta necessità e indifferibilità della nuova progettata stazione"[493].

Contrariamente alla "celerità fascista" con cui si è proceduto per altri

[491] Senza firma, *Approvato il progetto della Nuova Stazione*, in "La Nazione", Viareggio, 31.7.1930. Tale riunione è successivamente evocata anche nella delibera podestarile consiliare n.77 del 4.10.1930 di approvazione della convenzione con le FFSS.

[492] ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio. Non possiamo però escludere che questo progetto possa essere quello disegnato dall'ingegnere fiorentino Francesco M. Bellandi. Abbiamo infatti rinvenuto una sua lunga lettera inviata al Podestà datata 2.2.1934 in cui egli fa riferimento ad un incontro avvenuto l'anno precedente in occasione del quale aveva illustrato il suo progetto relativo alla collocazione della Stazione a Nord. La descrizione, soprattutto relativamente alla esistenza di un viale che attraversa la pineta, ("un esempio di quello che potrebbe essere il futuro magnifico viale di mezzo si può vedere in atto, percorrendo la via Marco Polo,incantevole nell'attraversamento della pineta") lo fa apparire simile a questo. Scrive anche che aveva sottoposto il suo progetto ai vari componenti della Commissione e a rappresentanti della stampa, trovando tutti molto favorevoli a quella soluzione. CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie stazioni 1928-1938, Fascicolo 1934.

[493] Delibera podestarile consiliare n.77 del 4.10.1930.

significativi e importanti cambiamenti – ad esempio lo spostamento del Mercato o la costruzione del Cavalcavia – con una lentezza lastricata di incertezze ci si muove in merito alla Stazione; supponiamo che essa sia determinata sì dalla necessità di accordare vari enti ma soprattutto dal non indifferente onere finanziario di cui è laborioso suddividere le competenze.

Il 7 dicembre 1932 si tiene la riunione della Commissione nominata per valutare il progetto firmato da Roberto Narducci. Essa è composta da quindici membri che elenchiamo nell'ordine dato in verbale: il Prefetto di Lucca, Il Podestà di Viareggio, Romano Romanelli, Giovanni Poggi, Ugo Giovannozzi, Arturo Dazzi, Primo Conti, Enrico Lusini, Ardengo Soffici, Mario Salmi, Raffaello Brizzi, Carlo Riccomini, assente giustificato Antonio Maraini; per le Ferrovie sono Presenti l'ing. Sicuiranza, l'ing. Mazza. E' presente anche il progettista. Tutti sono già coinvolti a vario titolo nelle questioni urbanistico architettoniche cittadine eccezion fatta per Romanelli e Soffici.

A quanto si evince dal breve verbale, una pagina, la riunione è unicamente convocata per valutare l'edificio. A Narducci viene raccomandato di "armonizzare un po' più lo stile architettonico adottato allo spirito nazionale" pertanto gli si chiede: di "modificare la parte centrale del prospetto verso il piazzale esterno e le parti laterali, cercando di ottenere una maggiore armonia fra i pieni e i vuoti" e di "ampliare il piazzale esterno per renderlo più rispondente alla lunghezza del progettato fabbricato". Si dà mandato al Podestà di approvare il progetto modificato, contestualmente la Commissione plaude all'Amministrazione delle Ferrovie "che ha tralasciato la vecchia tradizione di fare delle stazioni monumentali adattandole invece alla loro funzionalità"[494].

L'approvazione del progetto da parte della Commissione fa riemergere i dubbi, mai sopiti, sulla scelta del sito che ora sembra essere via Mazzini-XX Settembre come si legge negli articoli apparsi il 16 e il 17 dicembre su "La Nazione" che danno voce alle perplessità in merito di alcuni lettori[495].

La lacunosità della documentazione non ci consente di fissare con esattezza come e quando si stabilisca definitivamente la sede: carteggi e planimetrie del febbraio 1933 relativi allo spostamento di via Zendrini e del complesso di case

[494] CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie stazioni 1928-1938, Fascicolo 1932.

[495] Il 16 e il 17 dicembre 1932 appaiono su "La Nazione" due articoli intitolati *A Proposito della ubicazione della Nuova Stazione*, che riportano le perplessità e le opinioni di alcuni lettori sull'ubicazione in via Mazzini, esprimendosi favorevolmente ad una collocazione più a nord.

che su di essa insistono, agli espropri, collocano ormai senza dubbio alcuno la costruzione fra via Mazzini e via XX Settembre[496] (Fig.P30-P31).

Fra il settembre del 1933 e il gennaio del 1934 attraverso tre delibere si giunge alla definizione della Convenzione che tuttavia sarà nuovamente modificata nel 1935 con altre due, l'oggetto del contendere sono gli oneri, nel 1935 in particolare l'Amministrazione chiede il sottopasso all'altezza di via Umberto I in luogo della prospettata passerella sopraelevata[497]. Nel frattempo il dibattito sull'ubicazione non si estingue. A carattere esemplare, riassuntivo – per quanto con tono beffardo – delle obiezioni mosse al progetto e al contempo interprete della posizione ufficiale del Regime, citiamo l'articolo apparso il 2 agosto 1934 su "L'Artiglio"[498]:

> "Quando, tempo fa, a Viareggio giunse la novella che una stazione nuova avrebbe dovuto sostituire quella gialla scatola di sardine che porge ora ai viaggiatori primo saluto della grande città balneare, i viareggini – e non solo essi – esultarono di sincera gioia. Era un'altra prova di amore che il governo fascista aveva voluto dare alla città [...]. La nuova, degna stazione avrebbe dovuto dare agli ospiti attesi il 'buongiorno' della perla del Tirreno".

L'articolista argomenta in merito alla prospettiva di almeno due anni di lavoro per tanti operai e prosegue:

> "Il governo ha approvato il progetto, stanziato i fondi per l'opera che deve tornare ad onore di una grande città. E i lavori si sono iniziati. Ma ecco che, nel fervore dell'opera, vecchie mentalità affiorano – in pieno anno dodicesimo! – qua e là come funghi velenosi; ecco i colossi dell'incomprensione che saltano fuori per tentare di intralciare il cammino delle cose buone; ecco il 'risveglio' di tutti malati di 'senilità cervellare' (peccato che questa non sia una malattia mortale!) che seguono, passivi, la trionfante civiltà a tre secoli di distanza.
> Tutta la impotente gente di cui sopra è saltata rabbiosamente fuori, con esposti ed espostini, con ripicche e con proteste, con verbali e con denunce. C'è la commissione che rompe le scatole a tutte le Autorità possibili, per via

[496] Il 7.2.1933 il Podestà Salviati invia una lettera all'Ingegnere Capo dell'UTC Riccomini comunicando che l'Ingegnere Capo della Sezione della Direzione Compartimentale delle FF.SS sollecita l'invio del progetto di spostamento della via Zendrini con l'indicazione precisa dei fabbricati da demolire in tutto o in parte per poter fare perizie ed espropri. Lo invita a produrre quanto prima quanto richiesto. Riccomini risponde il 20.2 e invia quanto richiesto. CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie stazioni 1928-1938, Fascicolo 1933.

[497] Delibera podestarile consiliare n.62 del 16.9.1933; delibera podestarile di Giunta n.42 del 13.1.1934 e n.106 del 10.2.1934; delibera Commissario Prefettizio come Giunta n.148 del 16.2.1935 (in cui si chiede di costruire un sottovia in luogo della passerella all'altezza di via Umberto I. Si farà invece la Passerella, ma all'altezza di via Machiavelli, andata distrutta con la terribile esplosione del 29 giugno 2009. Il sottopasso verrà realizzato all'altezza di via Vespucci solo nel dicembre del 1997, nel 2009 viene prolungato il sottopasso della stazione che collega i due lati della città); infine la n.830 del 6.11.1935.

[498] Pas. D'Avignone, *Vecchia storia della stazione nuova*, in "L'Artiglio", 2.8.1934.

di un passaggio a livello che si dovrebbe chiudere. C'è il commendatore tale che manda un esposto a Roma per via della casetta dello zio che si dovrebbe abbattere (la casetta, non lo zio). C'è l'innamorato del vespasiano artistico che vede nella soppressione del monumento non so quale attentato alla pubblica quiete. C'è il tale… Insomma, c'è stata gente che non capisce – o non vuole capire – niente e che, quando, illusa, crede di poter intralciare il compimento di cose buone, salta fuori il momento propizio petulante e bavosa. Ma non hanno ancora capito, questi signori, che il Fascismo schiaccia tutti i ruderi – materiali e morali – che gli si parano sul camino? Ma non hanno ancora capito, questi signori, che per fare del nuovo bisogna demolire il vecchio? O che qualcuno la stazione di Viareggio l'avrebbe voluta a veder sorgere, magari su palafitte, sul lago di Massaciuccoli? È ora di finirla con gli innamorati dei vespasiani. È ora di finirla con i 'granisti' di ogni specie. I quattro vecchi gatti spelati cui non si confà il clima nuovo della Viareggio potenziata dal Fascismo si rintanino: e non si facciano più vedere.
Speriamo ora di esserci fatti capire da chi ci deve capire".

Decisamente sorprendente il contenuto della relazione che il Commissario Prefettizio Raffaele Casali, in carica dal 1933, firma il 10 settembre 1935; nel suo mirino sembra esservi soprattutto il progetto del grande Viale di Brizzi che pur se datato 1936 era già in discussione, tuttavia appare singolare la forza di questo testo. La trascriviamo per intero:

RELAZIONE SULLA COSTRUENDA NUOVA STAZIONE DI VIAREGGIO
A circa m.900 a nord della vecchia stazione ferroviaria sta sorgendo a Viareggio la nuova stazione. Per essa l'Amministrazione comunale dette il suo nulla osta, nonostante il desiderio contrario della cittadinanza, senza averne studiato opportunamente l'ubicazione e senza averne predisposto prima le arterie di accesso ed il loro costo.
Così, la nuova stazione sta sorgendo alla periferia della città in un punto quanto mai inopportuno, povero e antiestetico, in mezzo a case popolari, senza vie e senza piazze di accesso e con la impossibilità finanziaria e materiale di averne.
La Nuova Stazione costerà dai 12 ai 16 milioni; il Comune ha già sborsato per essa ben L.2.335.000=, fra i quali 1 milione che ha anticipato quale contributo della Provincia e del Consiglio Provinciale dell'Economia, mentre un altro supplemento di L. 175 mila le viene ora richiesto dall'amministrazione ferroviaria.
La stazione andrà in esercizio, sembra, con il 21 aprile dell'anno XIV; ma il Comune non ha i mezzi né la possibilità materiale di prepararne gli accessi indispensabili. Una soluzione integrale importerebbe la spesa di decine e decine di milioni perché la stazione sta sorgendo proprio in corrispondenza ad un blocco urbano, completamente edificato, che si spinge compatto fino al mare e che ha l'ampiezza di m. 93 per m. 654 di profondità. Questo blocco, o per meglio dire questa striscia di città, comprende centinaia di case, ville e villini; due palazzi grandiosi e perfino una chiesa col suo campanile. Le strade che delimitano questa striscia urbana sono anguste e del tutto insufficienti a costituire un accesso anche provvisorio e di fortuna alla Nuova Stazione, né si possono spostare od allargare perché ai loro lati vi sono altri blocchi urbani, ugualmente e compatti e edificati. Per di più di

fronte alla stazione, oltre alle molte case popolari, sorge un edificio scolastico nuovo (non ancora pagato) che insieme alle prime sarebbe necessario di abbattere per ricavarvi la indispensabile piazza di accesso. Ora, perché un'arteria ampia, degna e sufficiente potesse mettere la stazione in comunicazione con la città, sarebbe necessario che la striscia urbana che la fronteggia venisse espropriata per essere poi del tutto abbattuta. Dall'area risultante si ricaverebbe, al centro, la strada; e lo spazio rimanente potrebbe venire di nuovo offerto ai privati per la ricostruzione, sempre esclusa l'area e gli edifici da battere per ricavare delle piazze.
Ma per far questo, forse non sarebbero sufficienti neanche cinquanta milioni e il Comune, che ha ben 30 milioni di debiti e che con le sue entrate ordinarie nemmeno fronteggia le sue uscite ordinarie, non è neppure in grado di spendere poche migliaia di lire. Il pensare allora di allargare le strade che limitano la fascia urbana più sopra descritta, non sposta il problema: la piazza occorrerebbe lo stesso e la entità dell'espropriazione e della demolizione sarebbe, suppergiù, la stessa, e la stazione rimarrebbe ugualmente male ubicata.
Sì è così di fronte ad un problema che non ha via di uscita: di fronte ai 12 o 16 milioni che costa la stazione se ne dovrebbero spendere assai più del doppio per dotarla di accessi. Ma questo sarebbe ancora poco se la risoluzione integrale o parziale del problema portasse beneficio alla città, si vedesse dignità, decoro vita e prestigio; mentre, purtroppo, avverrebbe tutto il contrario.
La Nuova Stazione uccide la vecchia città commerciale e industriale (che naturalmente corrisponde all'interland del porto e delle darsene e dove la stazione vecchia sorge); violentemente la sposta (banche, negozi, uffici, mercati ecc.), e la sposta a danno della città balneare e turistica la quale a sua volta non ha spazio disponibile su cui spostarsi. La Nuova Stazione verrebbe anzi a popolarizzare e a deformare un settore già elegante e già attrezzato della Viareggio nuova; né risolve alcuno dei problemi più urgenti e più vitali della città; mentre invece le arrecherebbe danno sotto ogni punto di vista.
Tutte le arterie di traffico e di comunicazione, di commercio ed industria, già esistono e sono in corrispondenza della vecchia stazione. E nemmeno nessuna necessità esiste perché l'ubicazione della vecchia stazione debba essere cambiata;
Anzi, siccome la città a nord ha ben più poco da espandersi, perché ha già raggiunto il suo confine col Comune limitrofo, essa, per quanto ostacolata dal Balipedio, dovrà allargarsi sempre più a sud (come infatti sta facendo) e allora la vecchia stazione viene ad essere più che mai ubicata al vero centro cittadino.
In mezzo ad un tale stato di cose, al giusto desiderio della cittadinanza e ad un errore inizialmente commesso, l'amministrazione attuale del Comune di Viareggio non è in grado di risolvere da sola il problema; né ha i mezzi possibili per farlo. Essa si rivolge quindi all'Autorità Superiore perché sia essa a decidere e ad aiutarla. Rimane da stabilire se di fronte ai molti milioni da spendere non valga la pena di rinunziare ai pochi già spesi. Del resto, l'edificio ferroviario, ora in costruzione, può essere ugualmente utilizzato dal Comune, il suo bisogno di scuole, caserme, carceri ed altro e qualsiasi trasformazione dell'edificio in corso, rappresenterebbe un'inezia di fronte all'onere che la Nuova Stazione ferroviaria porterebbe se dovesse venire ultimata.
Ben altre urgenze la Città reclama e soltanto con quello che verrebbero a costare le arterie di accesso alla nuova stazione, il Comune potrebbe tutte fronteggiarle e risolverle".

La costruzione della Stazione Nuova non si ferma ma le preoccupazioni del Commissario relativamente alla organizzazione della viabilità in effetti non appaiono così immotivate. Fra le ragioni delle continue revisioni della Convenzione vi è infatti la mancanza di una chiaro progetto per l'organizzazione dell'intera area lato mare, il piazzale e le arterie di scorrimento. Mentre, come abbiamo visto, fin dal 1933 risulta lo studio degli espropri e delle demolizioni dell'area a monte, appaiono incerte e provvisorie le decisioni che riguardano la sistemazione della zona antistante e delle quattro "arterie", così vengono definite ora le vie S. Martino, Mazzini, XX Settembre, Leonardo da Vinci, che dovranno collegare la Stazione al mare. Si affronta genericamente il tema in termini di pavimentazioni e marciapiedi e di demolizione di alcuni fabbricati che creano una strozzatura dell'ultimo tratto di via Mazzini, per il tracciato della linea tramviaria di collegamento; le piante progettuali della zona sono meramente didascaliche, tuttavia, saranno proprio queste minimali indicazioni a rimanere l'unico piano studiato dall'UTC e ad essere attuato[499] (Figg.P32-P33).

Il progetto del grande Viale di Brizzi, di cui abbiamo diffusamente parlato nel paragrafo 4b.4, ambizioso e dirompente, avrebbe drasticamente risolto la situazione, tuttavia – come dimostra anche la relazione del Casali – in città aveva forse più detrattori che sostenitori, il suo essere in predicato però impedì accurati studi alternativi. Tre mesi dopo la trionfale inaugurazione della Stazione Nuova una nuova relazione di Casali affossa il progetto Brizzi[500] mentre il preambolo della delibera n.520 del 29 settembre per un esproprio in via Mazzini conferma l'attuazione della sistemazione degli accessi studiato dall'UTC.

---

[499] *Prospetto generale delle sistemazioni occorrenti per gli accessi alla nuova stazione ferroviaria*, datato18.4.1936; *Capitolato di appalto per la demolizione di alcuni edifici e la sistemazione delle strade di accesso alla nuova stazione*, .CDS. Cartolare X 8 1, Ferrovie Stazioni 1928-1938, Fascicolo 1936. Quattro giorni dopo, il 22.4.1936 il Commissario Prefettizio emette due delibere: la n.215 relativa al servizio tramviario cittadino per il collegamento nuova stazione e n.217 con una ennesima convenzione: ora si tratta della costruzione di una nuova strada che da via Pacinotti porti al Cavalcavia. Il ripetersi di convenzioni, anche se riguardano principalmente chi deve pagare cosa, dimostrano che non è stato fatto un chiaro piano strategico sulla nuova viabilità conseguente lo spostamento della Stazione, come dimostrano anche i documenti relativi agli espropri in CDS, Cartolare X 8 1, Ferrovie Stazioni 1928-1938. Relativamente alle demolizioni per l'allargamento di via Mazzini tra via Veneto e via Pucci, per l'eliminazione della "strozzatura antiestetica e inutile, disturba inoltre le visuale del mare" si era espressa già nel 1925 con una delibera la Giunta del 17.9, n. 1322.

[500] Vedi § 4b.4.5.

La realizzazione della Stazione Nuova appare al contempo come l'atto finale e la presa d'atto della nuova dimensione assunta dalla città; certifica il nuovo assetto del territorio ma soprattutto marca un confine netto fra i quartieri a ovest e ad est della ferrovia, questi ultimi effettivo oggetto di pesanti interventi con la demolizione di circa sessanta edifici e soprattutto ora separati in modo "invalicabile", sia per la chiusura dei passaggi a livello, sia per la mancata realizzazione del sottopasso di via Umberto I[501].

Per l'importanza mediatica che Viareggio ha nel Ventennio, la costruzione della nuova Stazione assume un ruolo fortemente simbolico nel contesto della guerra di Etiopia e viene utilizzata in chiave propagandistica come una grande opera compiuta nell'Italia assediata dall'embargo. La stampa dà grande risalto e le veline giungono anche all'estero, come testimonia un giornale svizzero che titola: "In Italia si costruisce malgrado le sanzioni"[502] (Figg.57-58).

4f.2 Area Rigutti

Benché l'area occupata dalla Villa Rigutti e dal suo parco siano rilevanti e le loro vicende incidano significativamente nell'assetto urbano cittadino, ad oggi non sono note né la data di costruzione né quella di demolizione della villa[503] (Fig.P44); maggiori notizie si hanno invece sulla lottizzazione avvenuta a partire dal 1928. L'area Rigutti entra nella storia locale principalmente per due ragioni estranee alle vicende urbanistiche: dal 1920 al 1927 nella porzione di parco a monte della villa viene allestito un campo di calcio dove si disputano le partite di campionato dello Sporting Club Viareggio, in tale contesto matura nel 1920 lo scontro fra tifoserie che causando la morte di Augusto Morganti – ucciso dai carabinieri – darà avvio alle cosiddette "giornate rosse"[504]. Probabilmente perché offuscate da questa memoria maggiore, sono sempre passate in secondo

[501] Vedi § 4h.

[502] Senza firma, *Italien baut, trotz Sanktionen*, in "Scheizer Wochern Zeitung", 27.6.1936. Fra gli articoli apparsi sulla stampa si citano a carattere esemplare A. Del Massa, *La nuova stazione di Viareggio*, in "La Nazione", 18.4.1936, p.3; A. Del Massa, *Arte e funzionalità. Architettura della nuova stazione di Viareggio*, in "La Nazione", 13.6.1936, p.3; infine l'articolo corredato di molte foto di M.Pa (Mario Panconi), *La nuova stazione di Viareggio*, in "Architettura. Rivista mensile del Sindacato Nazionale Fascista Architetti", V/1937, pp. 271-276.

[503] Citata in G. Bianchedi, *cit*., pp.32-33, nel capitoletto dedicato alle ville, "benché non troppo moderna", apprendiamo che nel 1917 era occupata dai bambini dell'ospizio marino. E' stata anche albergo, ma non possiamo stabilire con esattezza in quali periodi.

[504] In merito al campo di calcio si rimanda a Carlo Fontanelli, Francesco Magnini, *Viareggio minuto per minuto.1920-2000,* Geo, Empoli, 2000; in merito alle giornate rosse si rimanda a P. Fornaciari, *cit.*, 1999; M. Tobino. *cit.*, pp.67-105

piano le questioni relative alla lottizzazione del parco ma soprattutto alla demolizione della villa per altro sede anche di un grave episodio di sangue[505].
L'esistenza della villa è documentata nella pianta della città del 1879, di dimensioni ridotte rispetto a come appare in quella del 1923, è evidente la sua collocazione periferica (Fig.P43).
La prima intenzione dei proprietari di vendere viene espressa nel 1919 in una lettera che Raffaella Rigutti Policreti invia alla Commissione edilizia[506]. La percezione dello sviluppo edilizio che la città sta per prendere in quella direzione appare chiara anche se non è ancora stato disegnato il Piano Regolatore della zona, le discussioni già avviate in merito allo spostamento del Mercato e della Stazione ferroviaria rendono evidenti le prospettive.
La signora scrive:

> "[allego] il tracciato delle zone di terreno che intendo vendere a scopo edificativo e di quelle che rilascio sia per l'allargamento di una strada comune già esistente che fronteggia a nord la mia proprietà (via De Amicis, *ndr*), sia per la costruzione delle due strade una in proseguimento di quella Leonardo da Vinci e l'altra in proseguimento di quella di Mezzo".

Effettivamente nel Piano Regolatore del 1921 viene prevista la viabilità che attraversa la proprietà con il prolungamento di via Veneto (via di Mezzo) e ipotizzata la congiunzione di via Leonardo con via Parini (Figg.P4, P43).
La vicenda vede convergere interessi pubblici e privati, se infatti i proprietari hanno tutto da guadagnare dalla vendita dei terreni, l'Amministrazione avverte ora la necessità sempre più impellente di aprire o prolungare strade che stanno per divenire vitali del nuovo baricentro, in particolare via Leonardo da Vinci – ora chiusa a monte dalla villa – diventerà nel volgere di pochi anni arteria di prestigio anche grazie alla sede della Stazione Nuova.
Dalla documentazione conservata presso l'Archivio comunale di Viareggio e della Soprintendenza di Pisa si evince che il vero ostacolo alla liberazione dell'area non è costituito tanto dalla villa, su cui nessuno sembra spendere una parola, bensì dal parco[507]. Potremmo definirla una "battaglia all'ultimo pino" –

[505] Nel 1925 il figlio venticinquenne della proprietaria venne ucciso dalla amante tradita e di lì a poco anche la madre morirà. Vedi Senza firma,*Una signorina spara contro l'ex fidanzato*, in "L'Intrepido", 12.8.1925. Nel luglio del 1926 la stampa dà conto del processo.
[506] La lettera è datata 26.9.1919. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1916-1925, Fascicolo 1919.
[507] In particolare si vedano il *Pro Memoria* che il Rag. Alberto Nocentini invia per conto dei proprietari all'attenzione della Soprintendenza in data 2.1.1927 con una dettagliata descrizione

per altro parallela a quella che si va combattendo per il Quartiere Littorio – quella che vede fronteggiarsi i proprietari della Villa e la Soprintendenza, dove il Comune di Viareggio e il Ministero dell'Educazione agiscono da arbitri. Con vere e proprie dissertazioni di natura botanica sugli spazi necessari alle singole piante – saranno chiamati in causa eventi naturali quali tempeste e libecciate – alla fine si giungerà ad un accordo che prevede la edificazione con regole piuttosto rigide di una parte del parco e il mantenimento di una porzione di pineta, quella che ancora oggi esiste con il nome di piazza S. Caterina (Fig.P44).

Nel 1928, mentre la vertenza sulla lottizzazione non è ancora giunta a conclusione, vengono concesse le prime licenze di costruzione sulla via Leonardo che marcano la dimensione signorile dell'area ma, contemporaneamente, si progetta in via Parini angolo via Maroncelli, ossia nel punto di incontro con via Leonardo, la mensa degli orfani, che mostra il persistere di una considerazione dell'area ancora periferica[508].

4f.3 La Chiesa

Quale testimonianza della consistenza e della estensione del nuovo quartiere alla fine del 1926 vi è la richiesta di erigere una nuova chiesa all'altezza di via Marco Polo. La vicenda si trascinerà per ben dodici anni, con cambi di protagonisti sia all'interno della parrocchia sia alla guida della città, assumendo connotati singolari sia per l'insistenza con cui il clero perora la causa sia per l'intervento contrario addirittura di un Generale del Ministero della Guerra. Ciò

---

dell'area, di mq.3.400 di estensione, e del precario stato dei 253 pini domestici. Con argomentazioni particolareggiate di natura botanica, relativamente allo spazio vitale minimo per ciascuno di loro, si giunge a concludere che il loro numero dovrebbe essere ridotto a non più di 30-35. La Soprintendenza detta le proprie condizioni nel verbale del resoconto del sopralluogo avvenuto il 7.3.1929, per altro unico documento in cui si fa riferimento anche alla villa permettendoci di stabilire che a quella data risulta demolita, in cui acconsente alla lottizzazione e alla edificazione dell'area (con disposizioni precise sulle altezze delle costruzioni e arretramento dal fronte strada) mantenendo però a pineta quella che oggi è piazza S. Caterina, attraversata da via Leonardo. Vi saranno successivi tentativi di lottizzare anche quell'area ma senza successo. ASoP, Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Fascicolo Viareggio Pineta Rigutti. L'intera vicenda avrà il suo epilogo nella delibera del Commissario Prefettizio n.532 del 15.10.194: un lungo e articolato contratto in cui si attua un cambio di proprietà di alcuni lotti collocati nell'area dell'attuale piazza S. Caterina per la sistemazione della viabilità fra le case sorte sul fronte e l'interno, nonché per il prolungamento di via Puccini. In sostanza il Comune constata che l'enorme parco di Villa Rigutti è quasi del tutto scomparso, si incarica di salvaguardarne la parte residua entrando in trattativa con i proprietari. Definisce inoltre le caratteristiche (soprattutto le altezze) delle case che sorgeranno nel perimetro di detta piazza. Il Comune si impegna al mantenimento a giardino dell'area mentre ai proprietari l'obbligo di mantenere o ripiantare eventuali pini stramazzati nelle loro proprietà.

[508] Licenze nn. 4, 31, 49, 61, 70, 106, 108, 124; quella del refettorio è la n.89.

ci fa supporre, anche in merito alla risposta che il Commissario Prefettizio darà al Generale, che ad un certo punto vi convergano interessi diversi da quelli che in origine avevano visto fronteggiarsi un Parroco e un Soprintendente, l'uno in difesa dei fedeli e l'altro delle piante.

In data 16 dicembre 1926 il Priore di San Paolino Mons. Giuseppe Guidi invia una lettera a Luigi Leonzi invitandolo a presiedere il costituendo "Comitato Pro-erigenda Chiesa del Sacro Cuore di Gesù al Marco Polo" e a cooptarvi altri membri di suo gradimento[509]. Evidentemente Leonzi esita poiché il 31 maggio 1927 il Priore rinnova la richiesta; nell'occasione acclude alla lettera una diffusa argomentazione sulle necessità di erigere l'edificio, fa cenno all'esistenza di una raccolta fondi che vanterebbe addirittura un consistente lascito di Giacomo Puccini. In particolare Monsignore fa riferimento alla sempre più numerosa popolazione che abita fra via Vespucci e la Fossa dell'Abate e fino all'estrema periferia nord orientale delle "cateratte", per la quale la chiesa di S. Paolino, sita in via Mazzini, risulta disagevole. Allega anche il disegno realizzato dal prof. Vincenzo Franceschi che indica la collocazione in pineta all'altezza della via Marco Polo (Fig.59). Non sappiamo se Leonzi entri o meno nel Comitato, in ogni caso nella lettera inviata al Priore il 27 luglio 1927 si dichiara favorevole ma richiede il consenso delle autorità e sottopone la proposta alla Soprintendenza.

Il 2 febbraio 1928 il Soprintendente Poggi risponde negando il permesso:

> "Il Consiglio, esaminata la richiesta per la costruzione di una chiesa nella Pineta di Ponente a Viareggio e precisamente all'incrocio del viale Capponi con via Marco Polo […] si dichiara contrario alla costruzione di cui trattasi che importerebbe la menomazione della pineta in uno dei punti più belli".

Ivi si fa riferimento al parere negativo espresso anche dal Ministero della Pubblica Istruzione. Il Priore non si rassegna, con una missiva datata 26 aprile 1929 preme affinché venga concessa l'area in via Fratti angolo via Marco Polo già destinata al vivaio comunale. Il 1931 vede un nutrito carteggio fra il Priore, il Podestà (poi il Commissario) e la Soprintendenza; in particolare il 7 ottobre 1931 la Soprintendenza richiamando la decisione presa dal Ministero dell'Educazione Nazionale risponde che

[509] Tutti i documenti citati relativi alla chiesa sono in CDS, Cartolare A Varie, Fascicolo Chiesa Marco Polo. La documentazione è lacunosa, tuttavia permette di ricostruire i contorni della vicenda.

> "pur ritenendo che nei riguardi paesistici il luogo prescelto non impedisca l'erezione della fabbrica progettata, giudica peraltro opportuno che il progetto sia intonato, nelle sue linee e proporzioni, a criteri di maggiore sobrietà e semplicità che ora non si ravvisano nei disegni esaminati"

giudizio rimarcato il 7 dicembre 1931 con una nuova lettera al Podestà nella quale si dichiara che, dal momento che il Comune dona il terreno ha tutto il diritto di pretendere che "il diritto pubblico del buon risultato estetico dell'edificio debba essere rigorosamente difeso" e invita a bandire un concorso fra i laureandi della scuola di architetture di Firenze[510]. Si ribadisce che il progetto di Franceschi viene respinto "soprattutto per le sue deficienze architettoniche" inoltre prevede l'occupazione di un'area maggiore di quella preventivata con l'abbattimento di troppe piante.

L'8 dicembre il Podestà, ora è il Duca Salviati, comunica al Presidente del Comitato di essere d'accordo con il Soprintendente.

Il 9 ottobre 1934 interviene addirittura il Generale Umberto Somma che in una lettera su carta intestata del Ministero della Guerra inviata al Commissario Prefettizio si schiera decisamente contro il progetto. La lettera non ha come unico argomento la chiesa, tuttavia risulta insolito un tale interessamento le cui ragioni forse possono essere individuate nella risposta del Commissario del 13 ottobre 1934 che, facendo riferimento a eventuali previste demolizioni per far posto all'edificio religioso, lascia intendere che il Generale sia preoccupato di proteggere delle proprietà. Di fronte alla sempre più evidente difficoltà di ottenere i permessi il nuovo Priore riduce la richiesta alla edificazione di una piccola cappella di legno ma gli viene negata anche quella[511]. La vicenda si chiude nel giugno 1939 con la breve missiva del Commissario Prefettizio De Zerbi che da un lato invita definitivamente Monsignor Rocchiccioli a desistere da ogni richiesta, dall'altra lo rassicura ricordandogli che nel Piano Regolatore di Città Giardino di Brizzi è prevista un'area per l'erezione di una chiesa[512] (Fig.P24).

[510] Contemporaneamente anche il quartiere Darsena reclamava la sua chiesa e in questa lettera il Soprintendente propone che il concorso venga fatto dagli studenti per tutte e due gli edifici, per le vicende della chiesa della Darsena vedi § 4g.5.

[511] Si vedano in particolare le lettere del 30.5.1939 e del 19.6.1939.

[512] Lettera del 28.6.1938. La chiesa, titolata a Don Bosco, verrà edificata a metà degli anni Cinquanta e consacrata nel 1957 in via Maroncelli all'altezza di via Venezia. Nella primavera del 1938, tramontato definitivamente anche il progetto del grande Viale di Brizzi, si pone mano ai restauri di S. Paolino.

4g. La Darsena: da "area di servizio" a Comunità

Il quartiere Darsena prende il nome dal ruolo che l'area sud del Burlamacca assume a partire dal 1819 quando Maria Luisa di Borbone vi fa scavare la prima darsena, di fronte alla Torre Matilde[513]. All'epoca la riva meridionale del Canale era occupata solo da pochi piccoli cantieri per la riparazione e la costruzione di piccole imbarcazioni e dall'edificio sede dell'Officio della Foce. Le altre darsene saranno scavate nel 1871, nel 1903 e nel 1939 (Fig.60-61).

La prima e per molti anni unica strada tracciata è la via delle Darsene che appare nella pianta del 1879, costeggia la Darsena Lucca e in linea retta giunge fino al mare: nel 1906 verrà sistemata e intitolata a Michele Coppino[514]; nel 1903 viene aperta la parallela via Savi; via Virgilio sarà tracciata nel 1929 – lo stesso anno in cui ha inizio l'edificazione dell' ex Campo d'Aviazione – e via Petrarca nel 1932[515]. Contestualmente si sviluppano le traverse. Nella pianta del 1879 appare tracciata anche la futura via Indipendenza, con il nome di via della Pineta è un rettilineo che separa la pineta dalla campagna.

Come abbiamo rilevato nel paragrafo dedicato alla zonizzazione, inizialmente l'area a sud del Burlamacca viene considerata una sorta di "area di servizio": vi si scavano le darsene, vi si colloca la Stazione (1861), vi prende sede la prima grande fabbrica viareggina (1918)[516], si procede nel 1921 ad allestirvi il Campo d'aviazione. Questo probabilmente è dovuto al fatto che, essendo la Pineta di Levante proprietà privata arciducale e la spiaggia di levante interamente occupata dal Balipedio, non si intravedono immediate possibilità di sviluppo della città in quella direzione.

---

[513] G. Borella, *Lo specchio della Regina. La Darsena di Maria Luisa e lo sviluppo del porto di Viareggio*, in A. Bargellini, A. Serafini (a cura di) "La Versilia e il Mare", Maschietto&Musolino, Firenze, 2002, pp.57-73.

[514] Il Ministro frequentava Viareggio e possedeva una casa nella strada che gli sarà intitolata. Vedi M. Lenci, *Un nome una strada*, Pezzini, Viareggio, 1998, p.26.

[515] In merito a via Virgilio con delibera consiliare n.49 del 4.6.1927 si era proceduto alla alienazione delle aree edificative di una striscia compresa fra via Indipendenza e il Balipedio e nel 1929, con delibera di Giunta n. 899 del 26.11 – ratificata dal Consiglio con delibera n.68 del 28.11 – si appaltano i lavori per la sua sistemazione. Ulteriori delibere in merito alla sistemazione della strada e ai suoi prolungamenti si hanno nel 1930, n.8 del 16.1 e n.70 del 22.9 (Podestà e poi Commissario Prefettizio come Consiglio); nel 1931, n.934 del 12.12 del Podestà come Giunta. Il progetto e l'esecuzione di via Petrarca, tra viale Savoia e il Balipedio, sono approvati con delibera podestarile consiliare n.1 del 6.1.1932. Relativamente allo sviluppo edilizio dell'area ex Campo d'Aviazione la delibera podestarile consiliare n.88 del 15.12 1928 riferita ad una "strada di allacciamento" fra il viale dei Tigli e la via Indipendenza farebbe supporre che si tratti di Via Corridoni. Vedi anche F. Bergamini, *cit.*, 1995, *passim*.

[516] Vedi E. Pezzini, *cit*, 1990; 1991.

Effettivamente il destino del quartiere è legato a presenze sulle quali l'Amministrazione ha parziale o nessuna possibilità di controllo: la Tenuta Arciducale divenuta solo nel 1926 pineta comunale; il Balipedio che occupa quasi interamente l'arenile sud; il porto.
L'essere considerata "area di servizio" non impedisce tuttavia il costituirsi di un rione formato in parte da viareggini, in parte da emigrati dalla Sicilia e da San Benedetto del Tronto che, stretti dal comune destino legato al mare, daranno vita ad una vera e propria comunità – alternativa economicamente e socialmente a quella turistico-balneare – fatta di marinai, pescatori, costruttori navali. Una comunità che è capace di far sentire la sua forza in due occasioni che vedremo: in merito alla costruzione della Casa Balilla e della chiesa.
La peculiarità della Darsena è tale che troverà numerosi cantori fra pittori e scrittori, poeti che la ameranno e la celebreranno, fra cui il suo figlio più celebre: Lorenzo Viani.

Il quartiere, benché di costituzione recente e di dimensioni contenute, è interessato negli anni oggetto del nostro studio a consistenti interventi e vede l'edificazione di alcuni importanti edifici.
Se è vero come abbiamo detto che la proprietà arciducale della Pineta ne impedisce l'espansione, è altresì vero che l'acquisizione alla città del bene consente un cauto sviluppo edilizio della zona con la costruzione delle citate via Virgilio e via Petrarca a scapito di una striscia di Pineta; con la chiusura del Campo d'Aviazione nel 1929 prende avvio, lentamente, il suo sviluppo ad est. Dal punto di vista architettonico e urbanistico si procede seguendo il consolidato schema a griglia con isolati di dimensioni analoghe, la tipologia edilizia è quella della viareggina che si ripete nelle quattro strade principali, in via Virgilio come in via Corridoni (Fig.65). Vi sono anche due esempi di architettura razionalista di un certo interesse relativamente alla città: il Convitto Minerva, di cui parleremo più avanti, e l'O.N.M.I[517] (Fig.67) mentre invece il Mercato del Pesce, benché costruito nel 1932, conserva ancora stilemi neorinascimentali, con decorazioni in falso bugnato e cornici ad arco, seppure

[517] Il 28.6.1939 il Commissario Prefettizio delibera (n.462) la cessione gratuita di un terreno posto in via Virgilio alla O.N.M.I. per la costruzione della Casa della madre e del bambino con obbligo di costruirla entro due anni. Non essendo stato possibile procedere nei tempi indicati viene nuovamente deliberata il 26.12.1942, n.483.

con la sobrietà dovuta alla funzione dell'edificio e alla sua collocazione[518] (Fig.66).

Benché non riportati nell'elenco delle guide turistiche, esistono sulla spiaggia di levante stabilimenti balneari in misura di una decina circa, attivi dagli inizi del secolo, che erano frequentati pressoché esclusivamente dagli abitanti del quartiere[519].

Nel 1927 si decide di riconvertire i capannoni dell'Ansaldo, siti in fondo a via Coppino, in un grande complesso polisportivo che comprende anche la costruzione di un campo di calcio; strutture che poi verranno totalmente demolite nel 1938 per far posto alla nuova darsena, chiamata per l'occasione Impero[520].

Vi è infine da segnalare l'inserimento della Darsena nell'ambito del Piano Regolatore che Brizzi redige nel 1935 (Fig.64), relativamente al prolungamento del viale Savoia/dei Tigli che avrebbe dovuto proseguire fino al Canale Burlmacca e sfociare in via della Foce attraverso un ponte. Il progetto, che prevedeva la distruzione della sede della locale Capitaneria di Porto, seppure avviato sulla carta e riproposto nel Piano Regolatore del 1941, non sarà attuato[521].

---

[518] Il 4.5.1932 il Podestà come Consiglio emette disposizioni per la costituzione di un mercato all'ingrosso del pesce e il 1.6.1932, con delibera n.28, determina l'istituzione di locali per detto mercato, di proprietà comunale, sul Lungo Canale Est e la approvazione dei lavori.

[519] Né la guida di Bianchedi del 1917, *cit.*, né quella del De Navargues del 1928, *cit.*, vi fanno riferimento. La loro esistenza nel 1924 è indicata in un elenco redatto da F. Bergamini in CDS Cartolare V 1 7, Stabilimenti balneari, Fascicolo Elenco stabilimenti balneari 1924, in cui ne cita undici. Fotografie conservate in archivi privati provano la loro esistenza nei primissimi anni del '900, forse addirittura alla fine dell'800.

[520] L'acquisto dei capannoni ex Ansaldo per destinarli ad altri usi era stato preannunciato sulla stampa con la pubblicazione della *Relazione del Bilancio Preventivo per l'esercizio 1926* in "Il Popolo Toscano", 5.9.1926; la delibera approvata dal Podestà come Giunta il 16.5.1928, n.372, relativa al pagamento della notula dell'ing. Ario Morandi per lo studio, la progettazione e la direzione dei lavori del Campo Polisportivo sorto sull'arenile di Levante, conferma la avvenuta realizzazione. I capannoni dell'Ansaldo vennero trasformati in palestre; il campo di calcio era dotato di una tribuna di legno con cinque ordini e di una pista per le gare di atletica. Vi si disputarono le partite di campionato dal 1927-28 al 1936-37. Vedi Luciano Barozzi, *Le accese partite del Polisportivo*, in "Viareggio Ieri", 11/1965, p.17. Dieci anni dopo, con delibera n.654 del 19.11.1938 del Commissario Prefettizio se ne determina la demolizione per scavare la nuova Darsena; nel 1939 inoltre vengono avviati i lavori di risanamento e bonifica della Darsena per nuove aree da destinare sia ai cantieri sia alle singole abitazioni (via Savi e via Virgilio) sia agli stabilimenti balneari, Senza firma, *Il nuovo aspetto della spiaggia di Levante e della zona della Darsena*, in "La Nazione", Viareggio, 13.4.1939.

[521] Come abbiamo visto nel § 4b.3 un progetto tecnico relativo al prolungamento del viale dei Tigli era già stato approvato nel 1922 dal Consiglio comunale con la delibera n.8 del 20.1. Si era trattato di una delibera di intenti, non essendo il Comune proprietario della strada, fatta proprio per riaffermare la volontà dell'Amministrazione di acquisire la Pineta Arciducale, allo scopo di aumentare la pressione sullo Stato circa la necessità di Viareggio di venire in possesso

4g.1 Il Porto

Essere città bifronte non è una peculiarità viareggina, molti centri balneari hanno un complementare sviluppo legato alle industrie del mare, forse peculiarità viareggina è il non avere mai risolto o conciliato questa bipolarità. Viareggio non solo non ha un golfo naturale ma fin dalle origini si trova in mezzo a due grandi porti già stabili e attivi: Livorno e La Spezia; ciò porrà sempre in bilico, come abbiamo visto nel paragrafo delle delibere, l'esistenza e la consistenza del porto rendendo le relative vicende annose e complicate. Vi è inoltre un terzo problema, alquanto serio, relativo all'erosione della spiaggia. Il fenomeno, già affrontato da Bernardino Zendrini alla metà del XVIII secolo, a tutt'oggi non è stato né chiarito né risolto ma è stato sempre utilizzato dai detrattori del porto come presunta conseguenza degli scavi per la sua realizzazione. Ci limitiamo qui ad una brevissima cronistoria rimandando alla bibliografia in argomento[522].

La posa della prima pietra viene fatta in pompa magna alla presenza del Re il 28 settembre del 1913, un evento che viene percepito come un grande successo, una vittoria per la città che ottiene finalmente un riconoscimento ufficiale a lungo negatole, ossia lo status di città portuale oltre che balneare. Lo scoppio della guerra causa la sospensione dei lavori che riprenderanno soltanto nel 1920 e che comunque procederanno a rilento, fra nuove interruzioni provocate sia dalla mancanza di fondi sia dai problemi relativi al fenomeno dell'insabbiamento e della erosione. Il modo stesso in cui se ne occupa la stampa, in particolare gli organi del PNF locale, senza mai prendere una posizione precisa in merito, mostra che la vicenda è davvero complessa e non consente soluzioni certe praticabili[523]. Quale fulminante sintesi della percezione

---

del bene. Analoghe ragioni erano state quelle che avevano mosso la delibera di Giunta n.1536 del 17.9.1925 e di Consiglio n.6 del 9.1.1926.

[522] Sul problema dell'erosione si vedano *Relazione sulla sistemazione del porto*...cit, 1907; E. Paderi, *cit.*; sulle vicende del porto vedi C. Pezzini, *cit.*, 1996; A. Bargellini, *Progetti e costruzioni del porto di Viareggio da Bernardino Zendrini ai tempi nostri*, in A. Bargellini, A Serafini, *cit.*, pp.19-55;

[523] A carattere esemplare si vedano: Senza firma, *L'eterna questione del porto*, in "L'Intrepido", 20.9.1924; *Per Il nostro porto*, Lettera del Presidente dell'Unione Armatori della Vela a Lino Reggiani Segretario del PNF di Viareggio, in "Il Popolo Toscano", 10.2.1926; Enzo Battistini, *Il porto di Viareggio. Intervista con l'on. Egisto Cardella*, in " Il Popolo Toscano", 4.8.1929; R. Fini, *Il porto di Viareggio*, in "L'Artiglio" 2.3.1933; Gino Rossetti, *Il porto di Viareggio e le erosioni della spiaggia*, in "L'Artiglio", 10.4.1937.

dell'entità del problema da parte della comunità citiamo il nome della Draga che attendeva ai lavori di escavo del porto: Sisifo[524].

4g.2 La Stazione e i collegamenti al mare: via Paolo Savi e la ferrovia del Balipedio

Benché come abbiamo visto nel paragrafo della Stazione Nuova fin dal 1912 sia in campo il progetto per lo spostamento dello scalo, nel corso degli anni Venti vengono fatti ripetuti interventi di migliorie e ammodernamenti della Stazione esistente, fra questi certamente il più significativo è il prolungamento – meglio ancora dovremmo dire lo sfondamento di via Paolo Savi verso monte in modo da costituire una linea retta di collegamento fra lo scalo e il mare. Una prima determinazione in tal senso risale al 14 gennaio del 1919 quando la Giunta con delibera n.42 delega il Sindaco a trattare per l'esproprio di due edifici finalizzato allo sventramento. L'atteggiamento dell'Amministrazione appare tuttavia contraddittorio in merito, come dimostrano le due delibere immediatamente successive dello stesso organismo. Il 31 gennaio (n.96) la Giunta vota per chiedere al Ministero della Marina affinché "sia evitata la destinazione a scopo industriale della zona di arenile corrispondente allo sfociamento verso mare di via Paolo Savi" poiché ciò pregiudicherebbe non solo l'accesso al mare ma anche

> "la felice situazione igienica ed estetica di quella importante arteria stradale per le menomazioni e impedimenti che le deriverebbero sia nella visuale aperta e ricreativa dello specchio d'acqua sia sulla aereazione tanto desiderata durante la stagione estiva";

[524] Il nome si rileva dalla delibera podestarile consiliare n.53 del 10.10.1929 in sui se ne chiede l'utilizzo per riempire le grandi pozze createsi in Darsena proprio a causa dei lavori del porto. Vi si legge: "… approfittando della presenza della Draga 'Sisifo' addetta alla escavazione del nuovo porto…". Fra gli effetti collaterali dell'escavo del porto vi era infatti anche, come già lamentato dal Podestà il 5.4.1927, la formazione di "vaste bozze di acque stagnanti […] tali da riuscire di disdoro e pericolo per il centro urbano, massime nelle stagioni calde. Si lamenta infatti il gracidare delle molte migliaia di ranocchi che in tali impaludamenti esistono e si riproducono, enorme quantità di zanzare che trovano in quei stagni l'elemento migliore per prolificare e per diffondersi nel prossimo abitato e gli stessi miasmi che si sprigionano dalle materie putrescibili giacenti sul fondo di tali depressioni di terreno quando sotto l'azione del sole vengono ad affioramento e fermentazione". Tanto si legge nella lettera inviata al Regio Ufficio Tecnico Centrale escavazione Porti. CDS Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1927.

meno di due settimane dopo vi è una delibera per chiedere il raccordo ferroviario stazione-darsene per facilitare lo sviluppo del porto, n.123 dell'11 febbraio 1919.

Il progetto di sventramento viene ripreso nel 1923 con due delibere di Giunta in merito alla progettazione del prolungamento e ad una prima istruttoria per gli espropri[525]. Nell'ambito della discussione per l'approvazione definitiva da parte del Consiglio comunale emergono alcune perplessità sulla necessità di aprire la strada – sembra infatti tornato di attualità lo spostamento della stazione – ma il Sindaco riafferma la bontà del progetto: insiste sul previsto sviluppo della città a sud con l'appropriazione della pineta arciducale che addirittura potrebbe non rendere più necessario lo spostamento della stazione e, in ogni caso, si dichiara certo che la Darsena otterrà sicuramente un miglioramento con la creazione del rettilineo della via Savi[526]. Il progetto di apertura della strada e di ampliamento della piazza della Stazione giungono a compimento nel 1926[527].

La presenza del Balipedio, da sempre mal tollerato e dai primi del '900 oggetto di diversi voti per un suo spostamento[528], provoca nel 1936 la costruzione di un binario di collegamento fra la Stazione e il mare che attraversa la pineta più o meno all'altezza dell'odierna via Turati per congiungersi con l'odierna via Salvatori (Fig.P27).

Il progetto viene presentato nel 1928, l'ostacolo più grande è rappresentato dalla Soprintendenza che tuttavia, di fronte "necessità militari che non possono essere messe in discussione" deve "adattarsi al danno alla bellezza del luogo"

[525] Delibera n.699 del 17.7.1923 e n.794 del 26.7.1923.
[526] Delibera n.155 del 9.11.1923.
[527] Nel 1924 il Consiglio comunale approva due delibere di ratifica di decisioni di Giunta, rispettivamente la n.37 del 29.3.1924 e la n.67 del 20.8.1924, relativamente alle espropriazioni e al progetto di prolungamento. Nel frattempo era stato deliberato anche il limite di costruzione di baracche in via Savi, che dovevano comunque avere carattere provvisorio e solo scopo industriale (delibera di Giunta n.565 del 18.4.1924); in merito all'allargamento dell'area prospiciente la Stazione si era provveduto anche ad espropriare un edificio e dei terreni fra il Ponte di Pisa e la piazza per un più comodo disimpegno delle vetture, delibera di Consiglio n.68 del 21.6.1924. Nel 1925 vi sono due delibere consiliari per l'allargamento del piazzale esterno, la n.8 del 13.3.1925 e lo schema di convenzione con le Ferrovie per la sua attuazione del 2.7.1925, n.70. Infine la delibera di Giunta n.215 del 24.2.1926 che dà il via libera alla costruzione del tratto in oggetto di via Savi. Come si ricorderà in questo momento è in predicato lo spostamento a sud della Stazione. Si ricorda inoltre la delibera di Giunta n.1737 del 19.12.1925 relativa al rivestimento in marmo degli interni della Stazione, offerto dalla società marmifera Nord-Carrara, dove il Comune ha solo gli oneri del trasporto del materiale.
[528] Si rimanda a quanto già trattato nel paragrafo 4b.2.

come scrive il Ministro della Pubblica Istruzione al Soprintendente il 16 ottobre 1928[529].

Ai fini del nostro studio è molto interessante il contenuto della lettera che il Colonnello Direttore del Genio Civile di La Spezia aveva inviato alla Soprintendenza il 1ottobre 1928 a seguito del sopralluogo avvenuto il 27 settembre in loco per verificare il tracciato[530]:

> […]
> 2) È ovvio che, per raccordare la linea ferroviaria Viareggio Pisa col Balipedio, il tracciato più breve, e perciò più economico, è quello indicato dalla planimetria che si unisce, tracciato che taglia la pineta comunale a m.323 circa a sud dell'ingresso del viale della pineta e parallelamente alla via Paolo Savi.
> Il Comune di Viareggio, pur essendo contrario di massima all'attraversamento della pineta, ma non potendovisi apertamente opporre in virtù dell'articolo 7 della convenzione di cessione della pineta al Comune stesso, ha dovuto approvare il tracciato, come quello che meno disturba un eventuale ampliamento della città.
> 3) Eseguire il raccordo senza toccare la pineta porterebbe, di conseguenza, di doversi distaccare dalla ferrovia Viareggio-Pisa a Torre del Lago, anziché a Viareggio, aumentando enormemente la spesa, ed andando incontro a veramente insormontabili difficoltà, come l'insabbiamento del binario, nel lungo tratto che dovrebbe svolgersi lungo la spiaggia, l'ingresso in Balipedio da sud, in mezzo ai dispositivi per le misurazioni di velocità iniziale, ecc.
> 4) E' intanto da osservare che la città di Viareggio tende ad espandersi rapidamente verso sud; si è constatato come, in breve tempo, siano sorte e continuino tuttora a sorgere, abitazioni popolari, nell'ex campo d'aviazione; è dunque da presumere che, in un avvenire assai prossimo, il terreno compreso tra via Paolo Savi ed il tracciato studiato del raccordo sarà occupato da abitazioni e intersecato da strade; in tal caso il raccordo non potrebbe più deturpare la pineta, perché questa, in quel tratto, presto non esisterà più.
> 5) Specialmente in questa zona, la pineta, è già in diversi tratti assai diradata; il cav. uff. Neri, durante il sopralluogo, ha potuto personalmente constatare come la pineta, attorno alla segheria, vada rapidamente scomparendo; il tiro a volo ha pure, tacitamente, creato un ampio cerchio libero. Aldilà delle zone ora interessante, è stato sistemato un campo di piantine di pino che costituisce una vera e profonda ferita alla vecchia pineta.
> 6) Come stato verbalmente accennato al predetto funzionario, è interesse grande, per ragioni militari, che la costruzione del raccordo avvenga il più sollecitamente possibile (anche nell'intento di poter acquistare il terreno corrente prima che questi aumenti molto di valore, con lo svilupparsi delle nuove costruzioni edilizie); pregherei pertanto codesta Sovrintendenza di voler rappresentare il suo parere al Superiore Ministero, parere che crederei non potesse essere che favorevole alla richiesta autorizzazione per il nuovo raccordo, precipuamente per il fatto che la zona di pineta fino alla raccordo medesimo, già assai intaccata, verrà, come ho detto, a rapidamente scomparire per nuove costruzioni.
> Sembrami perciò che un nuovo limite potrebbe utilmente, sotto vari punti di vista, essere fissato al nuovo raccordo, la eventualmente negatane ora

[529] ASoP Cartolare Bellezze naturali Provincia di Lucca, Fascicolo Viareggio Pineta di Levante.
[530] Ibidem.

autorizzazione non riuscirebbe probabilmente altro che a procrastinare, e di non molto, la possibile costruzione di raccordo a condizioni di ambiente cambiate".

Come si vede per perorare la causa del binario non si esita a preconizzare una urbanizzazione della zona alla quale la Soprintendenza è tutt'altro che predisposta favorevolmente[531], su questo tuttavia dovrà cedere.

La realizzazione del binario suscita forti perplessità anche nei cittadini del quartiere ma soprattutto a preoccuparsi è il Comune che vede messa a soqquadro un'area importante e una importante arteria quale è divenuto il viale dei Tigli. Che i lavori non vengano fatti in modo debitamente accurato lo si evince dalla lettera inviata l'8 aprile 1936 dal Commissario Prefettizio all'Ing. Capo della Sezione Lavori del Compartimento FFSS. di Firenze in cui si precisano le condizioni della sistemazione della zona con particolare preoccupazione su quanto avviene in pineta[532].

Oggi non rimane traccia alcuna del binario in oggetto né di quello che, costeggiando la spiaggia parallelo al mare, portava armi e munizioni fino a Bocca di Serchio; testimonianze orali dicono che fu divelto a poco a poco "a mano", oggetto di reiterati furti del materiale divenuto prezioso nell'immediato dopoguerra.

4g.3 Il Campo d'Aviazione

Viareggio ha una parte nel progetto promosso a partire dal 1920 dalla Compagnia Nazionale Aereonautica (C.N.A.) avente come obiettivo dare impulso all'aviazione in ambito civile, tracciare linee aeree commerciali e

[531] Ibidem. In una lettera della Soprintendenza al Podestà del 13.2.1932 si legge: "La Commissione Regionale Consultiva per la tutela del paesaggio […] [chiede] che venga al più presto approntato il Piano Regolatore per quel tratto della Pineta di Levante che è stato accordato allo sfruttamento edilizio (via Virgilio, via Petrarca, ndr) […] tale Piano deve essere studiato al più presto e con moderni criteri che diano al nuovo quartiere varietà e garbi di disposizione; ed ha espresso voto che si sospenda nel frattempo ogni lavoro stradale e ogni singola costruzione". In tale contesto viene bloccata l'approvazione del tracciato di via Petrarca, successivamente poi concesso ma senza ulteriori avanzamenti in pineta, eccezion fatta per il Convitto Minerva.

[532] Lettera dell'8.4.1936 del Commissario Prefettizio Casali all'Ing. Capo della Sezione Lavori del Compartimento FF.SS. di Firenze in cui precisano le condizioni della sistemazione della zona con particolare preoccupazione su quanto avviene in pineta. CDS Cartolare X 8 1, Ferrovia Stazioni 1928-1938, Fascicolo 1936. A titolo esemplare delle preoccupazioni dei cittadini vedi lettera di Angelo Landini che, in modo circostanziato, propone la via Coppino quale sede del binario. Lettera inviata al Commissario Prefettizio in data 29.11.1935 in CDS Cartolare X 8 1, Ferrovia Stazioni 1928-1938, Fascicolo 1935.

turistiche, formare personale *ad hoc* (piloti, costruttori, ecc.) [533]. L'idea di scegliere località turistiche per l'insediamento dei campi d'aviazione rientrava nello scopo di avvicinare quante più persone all'esperienza del volo; Viareggio risulta la prima sede indicata subito dopo i grandi centri urbani di Roma, Torino, Bologna, Padova e Mestre.

Il Campo d'Aviazione viene realizzato nel 1921 in Darsena nella campagna che si estendeva sul confine orientale dalla pineta allora ancora Tenuta Arciducale (Fig.63); l'area di circa mq 90.000 viene scelta anche in base alla vicinanza con le Officine Estensi, la grande fabbrica era attrezzata per la manutenzione e la riparazione degli eventuali guasti dei velivoli. Patrocinatore dell'idea è Adolfo Massei, pilota versiliese iscritto alla C.N.A e istruttore.

Le premesse sono delle migliori:

> "Il programma è vasto ed interessante: dal 'Campo degli Estensi' partirà, a cominciare dal 2 luglio, una linea aerea regolare Viareggio-Montecatini-Viareggio con scali a richiesta dei passeggeri, i quali sempre a richiesta potranno usufruire di voli andata e ritorno per Roma e Napoli effettuati su velivoli a due posti; dal campo inoltre si potranno eseguire per tutta la stagione estiva voli di piacere su Viareggio e dintorni..."[534]

Nonostante un iniziale lusinghiero successo – in dieci mesi vengono effettuati 2500 voli – la mancanza di strutture adeguate per il ricovero dei mezzi e soprattutto i costi alti dell'intera organizzazione impediranno il protrarsi dell'iniziativa.

Il Campo d'Aviazione rimane attivo per circa otto anni ma viene utilizzato solo occasionalmente in appoggio a qualche gara o impresa aviatoria fin quando nel 1929 i terreni verranno ceduti a cooperative edili e prenderà avvio la lottizzazione ed edificazione di quel che ancora oggi si chiama quartiere Ex Campo d'Aviazione, le cui strade principali sono titolate a celebri piloti. Ma l'avventura aviatoria di Viareggio non finisce con la fugace esperienza del Campo d'Aviazione, si sposta e si afferma per quasi due decenni con gli idrovolanti che operano sia sul mare sia sul lago di Massaciuccoli. Non è questa la sede per addentrarci in argomento, tuttavia per dare una idea dell'attività svolta basterà citare i nomi di Italo Balbo e Francesco De Pinedo fra gli abituali frequentatori del luogo, o i Do.X fra i velivoli qui in dotazione. È in questo

[533] Per l'intera vicenda del Campo d'Aviazione e più in generale delle vicende aviatorie avvenute in Versilia si rimanda a P. Farina, *cit.*

[534] Ivi, p.19.

contesto che nel 1939 Viareggio vede la sua frazione di Torre del Lago inserita nei tre siti prescelti per l'edificazione di hangar destinati al ricovero degli idrovolanti, gli altri due sono Orvieto e Orbetello. Pier Luigi Nervi, vincitore della gara d'appalto, dà inizio alla loro costruzione che sarà interrotta dal precipitare degli eventi bellici[535] (Fig.83).

4g. 4 La Casa Balilla e il Convitto Minerva

Nella grande alacrità edificatoria che caratterizza la città fra le due guerre è quantomeno singolare, se non sorprendente – data l'importanza anche simbolica dell'edificio in questione – la vicenda relativa alla *non* costruzione della Casa Balilla. Il materiale relativo all'intera vicenda che siamo riusciti a recuperare, pur se lacunoso e sparpagliato, consente di ricostruirne gli aspetti più importanti e ci aiuta anche a comprendere le valutazioni socio economiche fatte all'epoca sui destini del quartiere[536].

Nel 1927 viene istituito a Viareggio il Comitato comunale dell'Opera Nazionale "Balilla" presieduto dal Duca Francesco Salviati che sarà protagonista della questione all'inizio come presidente dell'O.N.B. e successivamente, dal'ottobre 1930 al settembre 1934, anche come Podestà. La sede provvisoria, in attesa che venga costruito un edificio *ad hoc*, viene individuata in alcuni locali dell'ex Teatro Pacini in piazza Vittorio Emanuele. I rapporti fra l'Istituto e Viareggio sono complicati fin dall'inizio come si evince dai carteggi relativi alla sistemazione dei suddetti ambienti[537].

L'area individuata per la costruzione della Casa è un grande piazzale fra via Coppino e la Burlamacca, via Oberdan e via Trieste chiamato piazza della Darsena (Figg.70, 72). Essendo terreno demaniale bisogna istruire due diverse pratiche, una per la sdemanializzazione e una per l'acquisto; perché il progetto vada a buon fine è necessario che vi sia il parere favorevole del Comandante della Capitaneria e del Podestà (o Commissario Prefettizio).

L'area richiesta è tanto vasta poiché il progetto prevede di dotare la sede anche degli impianti sportivi. Il Prefetto di Lucca riveste il ruolo di mediatore nella

[535] La vicenda degli hangar di Pier Luigi Nervi è trattata in P. Farina, *cit*, pp.125-127.

[536] La documentazione citata nel presente paragrafo è stata fortunosamente recuperata durante l'esplorazione di una serie di cartolari "anonimi" dell'Archivio di Viareggio, ora in CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Casa Balilla.

[537] Nelle lettere si parla sia di lavori di manutenzione quali ad esempio imbiancatura, ma anche di minuzie come il semplice spostamento di materiali; si rimanda al relativo carteggio.

prima delicata fase della vicenda che interessa, oltre le istituzioni locali, il Ministero delle Comunicazioni e il Ministero dell'Educazione Nazionale; successivamente come vedremo vi sono contatti diretti fra gli interessati e scende in campo personalmente Renato Ricci, fondatore dell'O.N.B. e in veste di Sottosegretario di Stato per l'Educazione Fisica e Giovanile.

Documento fondamentale che delinea i contorni dell'intera vicenda – sociali, economici e urbanistici – risulta essere la lettera che il Prefetto di Lucca invia in data 21 agosto 1930 al Commissario Prefettizio di Viareggio. Vi si legge:

> "Il Duca Francesco Salviati Presidente della Sezione di Viareggio dell'Opera Nazionale Balilla, ha avanzato al Ministero delle Comunicazioni l'unita istanza intesa ad ottenere la vendita, previa dichiarazione di sdemanializzazione, della zona di demanio marittimo […] situata a tergo della Darsena Toscana in codesta città e comunemente chiamata piazza della Darsena.
> Scopo della richiesta è quello di costruire in detta area la casa dei Balilla e l'annessa palestra, dato che altrove, in città, non si troverebbe altra zona centrale da destinarsi allo scopo.
> S. E. Renato Ricci ha pregato di esaminare benevolmente la domanda. La zona in questione fu per il passato destinata ad uso dei vari cantieri che la delimitano verso la darsena, uso della massima necessità ed utilità per deposito, taglio, lavorazione di grandi quantità di legname. Vi fu anche impostato lo scafo di un veliero.
> In questi ultimi anni però, data la crisi delle costruzioni navali in legname, che naturalmente ha avuto notevoli ripercussioni sulla industrie viareggina che, una volta fiorentissima, oggi deve limitare le sue attività ai soli lavori di rattoppo, la zona in questione non ha più l'utilizzazione completa del periodo trascorso e serve in atto al deposito di poca quantità di legname.
> Il Comandante di codesto Porto, per tali condizioni di cose, ha fatto conoscere che non avrebbe difficoltà a dare il parere favorevole alla sdemanializzazione della zona richiesta dall'O.N.B., dato anche che l'utilizzazione di essa per l'uso proposto della opera migliorerebbe la estetica della località, ma ha aggiunto che ragioni di indole locale consigliano esaminare con cura e con prudenza la questione.
> Il predetto Comandante si esprime in proposito nei seguenti termini:
>
> ‹‹Occorre cioè tener presente che detta area è considerata dalla classe delle maestranze marittime (che è tutta sparsa nelle case e baracche attigue alla Darsena) come un proprio patrimonio ideale, del quale ho detto, ha sempre disposto, ed è mestiere tener conto inoltre della impressione che susciterebbe l'abolizione di detta piazza, impressione più che altro di origine affettiva, che costituirebbe per menti umili, oltre che la spoliazione di un bene sempre e liberamente usato, quasi l'affermazione da parte dell'Autorità Marittima che l'antica floridezza dei cantieri non potrà più tornare.
> In effetti purtroppo così è, e i maggiorenti della classe marinara della città sanno che i cantieri non potranno risorgere alla vita di prima, date le mutate esigenze dei tempi e di nuovi orientamenti per i quali essi non sono più attrezzati né adatti, e perché la marina velica tende sempre più al tipo di ferro con motore ausiliario, ma per le ragioni esposte è certo che l'occupazione della Piazza susciterà malcontento

da parte di tutti gli interessati ed anche dai frontisti delle case prospicienti la piazza.
Ora tutta la questione sta nel fatto che se di questo stato d'animo delle maestranze e del certo suo malcontento debbasi tener conto, o possa prescindersi, posto che, come ho detto, nessun danno dall'abolizione della piazza ne verrebbe all'industria navale date le presenti sue condizioni, le quali dureranno probabilmente immutate nel futuro, mentre che l'abolizione stessa favorirebbe la migliore sistemazione della zona e lo scopo che si prefigge la locale sezione dell'Opera Nazionale Balilla››.

Da sua parte il predetto Ministero rileva che non soltanto ragioni di carattere sentimentale e morali devono indurre l'Amm. marittima ad esaminare a fondo la questione prima di alienare definitivamente l'area in discussione. Anzitutto dall'esame della situazione topografica della località emerge chiaramente che detta area è, per forza di cose, l'unico piazzale ampio ad adiacente alla Darsena Toscana, per cui un'eventuale auspicabile utilizzazione intensa di detta darsena importa necessariamente l'utilizzazione del piazzale ad essa adiacente.
Che attualmente l'industria delle costruzioni in legname sia in crisi è un dato di fatto; ma non può prescindersi dal tenere nel massimo conto la tradizionale secolare perspicacia della Marina Viareggina, l'attività che ha sempre dimostrato, le doti altissime di carattere marinaro, elementi questi dai quali sembra sia lecito trarre la previsione che, dopo un periodo inevitabile di disorientamento, se la crisi della marina velica e legname dovesse durare, quelle attività che si dedicarono con tanto successo a tale industria, con eguale profitto potranno applicarsi alle nuove industrie, seguendo in sostanza i progressi e le nuove esigenze della navigazione marittima. Per tali considerazioni è opportuno esaminare con grande avvedutezza e con grande prudenza, se convenga, o meglio se sia possibile togliere alla industria marittima locale quei mezzi, già così scarsi, di cui finora ha goduto, e sulla cui inutilità sembra forse intempestivo il giudizio.
D'altra parte, è anche da tenere nel dovuto conto la richiesta dell'Opera Nazionale Balilla, mirante a conseguire quegli scopi altissimi per i quali è ovvia ogni illustrazione.
In tali condizioni prego V.S. di esprimere il suo parere in merito alla delicata e complessa questione, tenuto conto di tutti gli elementi che alla questione stessa possono avere riferimento".

Il 19 settembre il Prefetto sollecita con una nuova missiva il Commissario ad esprimersi e, quello stesso giorno, ottiene la lettera di risposta con una sostanziale adesione alle perplessità del Comandante della Capitaneria. Il Commissario ha preso tempo prima di inviare questa risposta, nella necessità di offrire una alternativa praticabile che effettivamente illustra:

"Ho esaminato con il massimo interesse e con la necessaria accuratezza l'istanza dell'O.N. Balilla, tenendo presenti il riguardo dovuto a un ente che mira a conseguire altissimi fini e nel contempo gli interessi dell'industria marittima viareggina, esposti con particolare preoccupazione dall'On. Ministero delle Comunicazioni.
Con la prudenza è il tatto richiesti dal caso in questione non ho mancato di compiere diligenti indagini presso le locali gerarchie fasciste e i maggiori

esponenti dell'industria marittima e tanto questi che quelli hanno dimostrato di condividere le preoccupazioni dell'On. Ministro, ritenendo che l'alienazione del piazzale che forma il necessario complemento della Darsena Toscana porterebbe all'inutilizzazione di questa e provocherebbe profondo malcontento e grave sgomento nella popolazione marinara.
Infatti, se è una realtà da tutti riconosciuta che l'industria delle costruzioni in legname, fino a poco tempo fa fiorentissima tanto da occupare in Viareggio circa 1000 operai, oggi è ridotta a pochi cantieri con esigue maestranze, è anche vero che la classe marinara spera molto nella ultimazione dei lavori del porto, che non solo dovrebbe secondo quanto mi hanno dichiarato i tecnici statali avere per effetto di far cessare le erosioni della spiaggia di ponente, ma dovrebbe migliorare la navigabilità del canale e rendere sicuro il porto. [...]
La classe marinara confida, anzi ha la sicurezza che, ultimato il porto, vi sarà un maggiore afflusso di navigli che, a sua volta, recherà nuovo lavoro ai cantieri sollevandoli dall'attuale marasma. Mi si dice anche che si pensa, qualora la crisi dell'industria delle costruzioni in legname avesse ad accentuarsi o soltanto a permanere, a sostituirla con le costruzioni in ferro. Queste speranze questi propositi ricaverebbero un forte colpo dalla inutilizzazione della Darsena Toscana, inevitabile qualora fosse destinato ad altro uso il piazzale.
Ma d'altra parte non si può neanche non tener conto, come sopra accennato, dei fini altissimi cui tende l'O.N.B. Ho quindi studiato la possibilità di conciliare tali fini con gli interessi della locale industria marittima.
Se il piazzale in questione è il necessario complemento della Darsena Toscana, non lo è però per tutta la sua area, che dal lato opposto delle calate potrebbe essere ridotta senza recare sensibile danno al funzionamento della darsena stessa, come hanno – dopo non poche difficoltà – dovuto riconoscere gli stessi esponenti della classe marittima.
Si potrebbe cioè cedere all'O.N.B. la parte del piazzale posto fra le vie Oberdan e Gorizia […] la cui superficie di circa metri quadri 2400 pare più che sufficiente per erigervi la casa del Balilla. Mancherebbe forse lo spazio per una grande palestra. Ma se questo si potesse ovviare usufruendo delle palestre del grande campo polisportivo comunale, situato a circa 300 metri di distanza, e delle quali si servono anche le scuole medie, il problema si potrebbe dire risolto favorendo l'O.N.B. senza ferire minimamente gli interessi e le aspirazioni della benemerita classe marittima viareggina e salvo poi cedere in un eventuale secondo periodo l'intero piazzale quando, tra qualche anno, fosse svanita ogni speranza di ripresa dell'industria delle costruzioni.
Questo è il mio parere".

Alla soluzione prospettata dal Commissario se ne aggiunge un'altra proveniente dallo stesso Ministero delle Comunicazioni che offre uno spazio alternativo, grande abbastanza per la Casa e le palestre ma, come si apprende dalla lettera del Prefetto, datata 29 Novembre 1930, dove Salviati compare sia come destinatario in quanto Podestà ed è citato in quanto Presidente comunale dell'O.N.B, le due ipotesi non sono giudicate idonee dall'O.N.B.

Il Prefetto si fa latore, riportandola integralmente, della lettera ricevuta dal Ministero il quale ribadisce la volontà di non sdemanializzare la piazza della Darsena scommettendo su una ripresa delle attività dei cantieri navali:

> "[…] Ciò nonostante l'Amministrazione marittima tenuto conto dei motivi della richiesta, autorevolmente segnalati anche da V.E. sarebbe stata disposta ad esaminare con la massima benevolenza la proposta avanzata di sdemanializzare soltanto una parte del piazzale e precisamente quella compresa tra le vie Oberdan e Gorizia inclusa, dell'approssimativa superficie di metri quadri 2400, che sembrava sufficiente per la costruzione della Casa dei Balilla (come proposto dal Commissario Prefettizio, *ndr*).
> Il Duca Fancesco Salviati Presidente della sezione di Viareggio dell'O.N.B. e Podestà di Viareggio ha però dichiarato al Direttore Marittimo di Livorno che l'Opera non avrebbe più interesse ad acquistare la zona ridotta, poiché vi era l'intenzione di valersi della proprietà dell'intero piazzale per concludere un'operazione finanziaria con le banche, onde avere i fondi necessari alla progettata costruzione, operazione che non potrebbe dare adeguati mezzi se l'area da dare in garanzia fosse soltanto una parte di quella domandata.
> Il Duca Salviati ha anche rilevato che il campo polisportivo sarebbe troppo distante dalle scuole per poter essere utilizzato, nelle ore di intervallo dagli scolari per l'educazione fisica.
> Il Direttore Marittimo ebbe anche a proporre al Duca Salviati di acquistare per la O.N.B. una grande zona arenile esistente a nord del Tiro a Segno sulla spiaggia di levante, confinante con il mare e con la pineta, che secondo il detto ufficiale sarebbe stata molto adatto allo scopo.
> Il Duca Salviati pur riconoscendo ottima l'ubicazione della zona e sufficiente e bellissima la stessa, l'ha esclusa per la distanza (circa 500 metri dal piazzale della Darsena).
> Ciò premesso, perché, nella dannata ipotesi di una cessazione completa del lavoro dei cantieri, sarebbe assolutamente indispensabile mantenere una zona libera in immediato contatto con la Darsena di Viareggio, dove si compiono le operazioni commerciali, zona che, quando il nuovo porto fosse completato sarebbe di esso anche indispensabile complemento, devasi escludere la possibilità di sdemanializzare l'intero piazzale della darsena.
> In conseguenza, ove l'O.N.B. non creda di poter limitare la sua istanza ad una parte del piazzale, o riferirla alla nuova zona indicata dal Direttore Marittimo di Livorno, questo Ministero, non potendo sottrarre ai traffici marittimi viareggini tutta l'area richiesta dell'O.N.B non potrebbe, suo malgrado, accoglierne la domanda".

Nonostante sia chiaro e definitivo il parere negativo espresso dal Ministero delle Comunicazioni, una lettera scritta due anni dopo, il 16 novembre 1933, da Salviati Podestà al Prefetto mostra che il Duca non si è ancora rassegnato; propone ora una sorta di "concessione revocabile" della Piazza ma che evidentemente non viene accolta[538].

[538] Vi è inoltre testimonianza di un incarico per la progettazione dell'edificio affidato all'ingegnere Emanuele Filiberto Paolini di Roma, anche se non risulta chiaro per quale area, vedi lettera inviata dall'ing. Paolini al Podestà in data 31.10.1933.

A questo punto accade l'inspiegabile, ossia l'attenzione si sposta in centro città e precisamente in piazza D'Azeglio e successivamente nell'area della Pineta di Ponente all'altezza di via Vespucci fra via Battisti e via Fratti. Inspiegabile perché dati i precedenti era ovvio che la Soprintendenza non avrebbe mai acconsentito alla edificazione di tali siti come effettivamente accade[539] (Fig.73). I carteggi intercorsi nell'autunno 1933 in merito a piazza D'Azeglio e per tutto il 1934 sull'ipotesi Pineta di Ponente fra i vari enti coinvolti dimostra l'ovvietà della paradosso, con il Ministero dell'Educazione Nazionale a sostegno della Soprintendenza contro il suo Sottosegretario all'Educazione Fisica. In tutto questo brillano di "specchiata ingenuità" le lettere che Salviati invia sia alla Soprintendenza sia ad un Ricci che appare a tratti sorpreso a tratti irritato dagli ostacoli. Ci sorprende che Salviati non potesse non sapere che le sue richieste erano del tutto irricevibili per la Soprintendenza ma niente sembra impedirgli di scriverle e anzi, contestualmente, scambia con Ricci lettere inerenti ai progetti, con preventivi dei costi[540].

[539] Si rimanda ai § 4e.5, 4f.2, 4f.3.

[540] Una lettera di Renato Ricci a Salviati del 1.12.1933 ci fa capire che si sta seriamente prendendo in considerazione l'ipotesi di piazza D'Azeglio e infatti, sia in questa lettera sia in quella che Salviati gli invia in risposta il 10.12.1933, si fa espressamente riferimento alla quantificazione degli oneri per la realizzazione e alla loro suddivisione fra il Comune e l'O.N.B. L'idea che si possa cementificare piazza D'Azeglio suscita allarme in città, come testimonia la lettera di un illustre cittadino, il Commendatore Capitano Edoardo Tomei, inviata al Podestà al quale Salviati risponde il 28.12.1933 con queste parole: "Ella mi ha reso un segnalato favore nello scrivermi la Sua lettera del 18 corrente, riguardante la temuta occupazione di un tratto della piazza D'Azeglio per la costruzione della Casa dei Balilla. Ho così una autorevole voce che si aggiunge alle altre già levatesi contro il progetto della deprecata occupazione. Perché è bene che si sappia che io non fui mai tenero di una così fatta soluzione e che, anzi, posi sotto gli occhi di chi doveva decidere sulla ubicazione della Casa dei Balilla, varie altre località che ritenevo e che ritengo tuttora molto adatte allo scopo, e ciò all'intento di stornare dalla piazza D'Azeglio ogni pericolo…". Tramontata l'ipotesi D'Azeglio l'attenzione si sposta sulla Pineta di Ponente, formalizzata in data 15.3.1934 con una lettera inviata dal Podestà alla Soprintendenza in cui Salviati esordisce: "Questa Amministrazione comunale desiderando corrispondere pienamente alla iniziativa del Sottosegretario alla Educazione Fisica S.E. On. Renato Ricci" indica il sito nella Pineta di Ponente ma, consapevole del vincolo che vi grava, precisa: "L'avere prescelto uno dei due angoli all'inizio della pineta è giustificato dalla scarsa densità delle piante nei punti segnati e dall'essere le piante medesime giovani e di proporzioni modeste" e conclude: "Ritengo perciò che dato l'alto scopo cui il terreno dovrà essere destinato, codesta On. Soprintendenza vorrà compiacersi di esaminare con benevolenza la presente domanda". Il medesimo giorno Salviati scrive anche a Ricci, lo informa di avere inviato alla Soprintendenza la richiesta e, nel chiedergli di precisare quale delle due aree preferisca, lo sollecita a intervenire presso la Soprintendenza stessa facendo pressioni in merito alla sospensione del vincolo. Salviati fa anche riferimento al fallimento di trattative con privati, si presume si riferisca ai proprietari di lotti dell'area Rigutti. Ipotizziamo si tratti di ciò dal contenuto della lettera che Brizzi scrive a Riccomini il 13.2.1934 in cui si legge: "Oggi è tornato quel signore del terreno Villa Rigutti con queste proposte: darebbe al Comune per la Casa Balilla circa 60 metri di fronte e tutta la profondità; il terreno non basta […] vorrebbero poi 80 lire al metro! Gli ho risposto a dovere e l'ho solennemente impaurito che il piano regolatore gli crei lì intorno alla pineta una zona di verde a parco giardino ed allora……. Il

Fallite queste ipotesi la vicenda sembra riaprirsi nel 1936 quando viene individuata un'area in via della Foce, sul lato settentrionale della Burlamacca in posizione centrale, di cui abbiamo anche un progetto disegnato da Raffaello Brizzi (Fig.71). Non abbiamo trovato documenti per spiegare cosa ne impedisca qui la costruzione, forse però non è estranea la difficile situazione economica conseguenza della guerra in Etiopia.

Non è questa la sede per una analisi più strettamente politica della vicenda tuttavia ci sembra di rilevare, proprio per le assurdità constatate, che la questione della Casa Balilla investa altre sfere e non la mera costruzione di una sede. Al contempo appuriamo quanto l'industria del mare – alternativa a quella turistica – benché in crisi fosse ritenuta molto importante e capace di conferire alla comunità della Darsena potere di dissuasione. Infine osserviamo che alcuni dei protagonisti che abbiamo visto convergere per la realizzazione della Passeggiata, negli stessi anni non riescono a trovare soluzioni per la Casa Balilla. Rileviamo inoltre che dell'intera faccenda non abbiamo trovato traccia sulla stampa.

Si costruisce invece in Darsena, in Pineta di Levante a margine della appena tracciata via Petrarca, il Convitto Minerva (Fig.74-76). Non abbiamo elementi di indagine per capire come mai questa area non sia stata suggerita per la Casa Balilla.

L'istituto del Convitto Minerva esisteva già con sede nella centrale via S. Martino. Nel 1932 il proprietario, Gualtiero Nannini, decide di ampliarlo fino alla disponibilità di 100 posti per studenti di ogni ordine e grado, per questo chiede ed ottiene la cessione agevolata da parte del Comune di un'area posta nella Pineta di Levante; l'Amministrazione accoglie il progetto sia perché ne rileva l'importanza di interesse pubblico, sia perché "il progetto di massima dell'edificio […] per mole, importanza e requisiti tecnici ed architettonici è tale da conferire decoro alla località"[541]. Si procederà alla costruzione nel 1936, il

vincolo lo levano loro! Gli ho suggerito che occorre almeno un 70-80 metri di fronte e come prezzo …. niente o quasi! Egli mi ha chiesto altri 3-4 giorni di tempo e tornerà subito costà per rincontrarsi con codesto Sig. Nardi che è il più forte proprietario; mi darà subito una nuova risposta". Chiede a Riccomini di informare di tutto il Podestà poiché probabilmente verrà consultato dai proprietari. La lettera, diversamente dagli altri documenti, è in CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, Fascicolo 1934.

[541] Deliberà podestarile consiliare n.61 del 5.11.1932. Per la concessione definitiva vi sarà una ulteriore delibera del Commissario Prefettizio n. 407 del 4.8.1936, in cui si cede il terreno

progetto è firmato da Alfredo Belluomini. L'ingegnere architetto aveva presentato un primo progetto che, sottoposto all'attenzione della Soprintendenza, viene successivamente modificato e rivisto in un linguaggio razionalista da manuale, appare per certi aspetti simile al progetto di Brizzi per la Casa Balilla. Brizzi stesso avalla il progetto e dichiara di non avere difficoltà ad inserirlo nel suo Piano Regolatore, come si legge nella lettera del 15 febbraio 1935. Il progetto gli era stato sottoposto da Riccomini. Scrive l'ingegnere:

> "Per quanto riguarda il piano regolatore si potrebbe dare senz'altro il nulla-osta; si potrebbe fare, se mai, qualche lieve osservazione sul progetto, ma di questo parlerò personalmente con l'ing. Belluomini a Viareggio, essendo Egli anche mio coadiutore nei lavori della spiaggia. Ciò che resta da vedere sul posto è la questione dei pini che dovrebbero essere abbattuti"[542].

Il complesso viene inaugurato nel 1936, la locandina che lo pubblicizza porta la seguente scritta: "Convitto Minerva. Educazione. Studio. Sport. Località incantevole. Sede modernissima"[543](Fig.77).

4g. 5 La Chiesa

Contemporaneamente alla richiesta che abbiamo visto effettuare dal priore di S. Paolino per un nuovo edificio di culto al Marco Polo, il Parroco di S. Andrea avanza analoga richiesta per la Darsena. Anche le motivazioni che spingono questa istanza sono di facilitare l'esercizio del culto ad una comunità che si è fatta sempre più numerosa; a sostenere la richiesta qui vi sono le "mamme" dell'intero quartiere[544]. Il 16 agosto 1927 il Parroco scrive al Podestà:

> "[…] Nel territorio appartenente a detta Parrocchia situato al di là del canale Burlamacca […] vive una comunità di circa duemila anime, popolazione che va ognora aumentando. Data l'unica via di comunicazione che esiste attraverso il ponte girante, è scomodo per quella popolazione l'accesso alla chiesa parrocchiale (la chiesa di S. Andrea è sita nella Città Vecchia in via

---

"posto in Viareggio nella Pineta di Levante allo scopo di costruirvi un grandioso e moderno edificio da adibirsi a collegio e convitto..." per studenti di ogni ordine e grado.

[542] ASoP, Cartolare Bellezze naturali Provincia di Lucca, Fascicolo Viareggio Pineta di Levante. La lettera di Brizzi è intestata al "Comm. Rossi" che supponiamo essere membro della Commissione della Soprintendenza. Nel Fascicolo è anche conservata la minuta datata 22.2.1935 della lettera che il Soprintendente Poggi scrive al Podestà indicando le modifiche al progetto di Belluomini in presenza delle quali si darà il nulla osta.

[543] Realizzato da U. Bonetti, fa parte della Donazione Bonetti della Collezione della GAMC di Viareggio; vedi Claudio Giorgetti (a cura di), *La Donazione Bonetti*, Pezzini, Viareggio, 1995, p.47.

[544] Tutti i documenti citati qui citati sono conservato al CDS, Cartolare A.Varie, Fascicolo Chiesa Darsena. La petizione chiede la concessione di un terreno per erigere la chiesa, consta di quattro fogli protocollo di firme; non datata, si presume accompagni o sia immediatamente successiva alla lettera del Parroco del 18.8.1927.

> Cavallotti, *ndr*), e per quelli che si trovano in prossimità della spiaggia è aggravata la situazione per il cammino che debbono fare per raggiungere il ponte suddetto. […]

Il parroco fa riferimento a numerose sollecitazioni dei darsenotti di avere una loro chiesa

> "I genitori specialmente che sentono la necessità che venga non solo impartita ai loro numerosi figli una sana educazione religiosa, ma anche che possano essi fin da piccoli abituarsi alla pratica della religione, si vedono costretti a trascurare in questo i loro figlioli perché non possono ad essi permettere di compiere da soli un tragitto sì lungo e se si vuole in parte pericoloso a causa del canale. E sono più di un centinaio i fanciulli […]"

Il 23 settembre 1927 il Podestà si rivolge per scritto al Parroco chiedendo il progetto. Contrariamente a quanto accade per la chiesa del Marco Polo, qui vi è un diffuso parere favorevole alla erezione dell'edificio da parte di tutti gli enti coinvolti, probabilmente per la sobrietà del progetto e perché si interviene in un'area già edificata e non particolarmente connotata, tuttavia la concessione del terreno non ha tempi brevi; nell'attesa viene adibita a oratorio una segheria dismessa che si trova non lontano dal luogo dove effettivamente sorgerà la chiesa. Rispetto alla planimetria l'edificio sarà costruito spostato di un isolato ad ovest, sulla via Trento lungo la via Petrarca. Si tratta di un edificio a capanna, di dimensioni modeste, ad un'unica navata, preceduto da un giardino rettangolare di dimensioni pressoché uguali alla chiesa. Verrà aperta al culto nel gennaio del 1932[545] (Fig.68-69).

[545] Vedi F. Bergamini, *cit.*, 1995, p.380.

4h. La Periferia

Per "periferia" si intende tutta l'area comunale collocata a monte della ferrovia. L'urbanizzazione delle zone periferiche ha inizio a partire dai primi anni del XX secolo intorno ai primi piccoli insediamenti industriali del Varignano di cui il più importante è l'oleificio SALOV[546].

La documentazione relativa allo sviluppo edilizio della periferia nella prima metà del secolo è scarsa; alcune strade risultano tracciate nella pianta della città del 1923; nella pianta del 1936, relativa alla sistemazione dei manti stradali, risulta costituita ancora in massima parte da campagna; scarsamente definita appare in quella del 1942 (Figg.C6, C9, C14). L'analisi delle licenze edilizie, sia pure nella precarietà delle definizioni dei luoghi, ci offre una possibile mappa del processo che pare svolgersi in modo abbastanza omogeneo nelle varie zone. Ci sono alcune strade che disegnano la mappa: via Aurelia che attraversa tutta la città da nord a sud[547]; via della Gronda che dai pressi del cavalcavia giunge tortuosamente fino al confine con Camaiore; via Bottego che può considerarsi il prolungamento di via Cairoli oltre la ferrovia; via del Borgo che prosegue via Regia oltre la ferrovia e, addentrandosi nella campagna, prende il nome di via di Montramito; via Circonvallazione che attraversa le campagne centrali all'altezza della Darsena; via Comparini che segna il confine meridionale dell'ex Campo d'Aviazione. Vi sono poi i nomi delle zone che oggi definiscono i vari quartieri in cui è divisa la periferia, rispettivamente da nord a sud: Migliarina, Terminetto, Varignano, Bicchio; infine definizioni più o meno pittoresche quali "Forcone", "Maghetto", "Ortacci" che indicano zone all'interno dei summenzionati quartieri.

La totale assenza di un Piano Regolatore, anche minimo, lascia che lo sviluppo avvenga seguendo i percorsi di quelli che erano sentieri di campagna progressivamente elevati a strade, l'esempio più evidente è quello di via della Gronda. Come è possibile vedere anche nella odierna Viareggio, l'ordinato schema a griglia del lato mare rispetto alla ferrovia non caratterizza la periferia che appare priva di una organizzazione preordinata (Fig.C15).

---

[546] Federica Bartoli, *Studio di Riqualificazione urbanistica dell'Area Salov e delle aree limitrofe a Viareggio*, Tesi di Laurea, Ingegneria, Università di Pisa, a.a. 2005-06.

[547] La troviamo indicata anche come via Emilia, nella parte sud via Pisana, nella pianta del 1942 è segnata come via Nazionale. Da un articolo apparso su "L'Intrepido" del 27.9.1925, *Per le nostre strade nazionali*, si evince che via Emilia e via Pisana vengono dichiarate Nazionali quindi la loro sistemazione sarà onere dello Stato.

La periferia risulta pressoché assente, salvo rare eccezioni, sia nelle delibere sia sulla carta stampata[548]. Eppure è innegabile il tributo che essa paga almeno in due occasioni per lo sviluppo della città, ci riferiamo agli espropri e demolizioni per la costruzione del Cavalcavia ma ancora di più, come abbiamo visto nel paragrafo relativo alla Stazione Nuova, in occasione della realizzazione del nuovo scalo dove la quasi totalità dello sconvolgimento avviene sul lato orientale con lo spostamento della via Zendrini, del tracciato della tramvia per Camaiore, e soprattutto con la demolizione di circa 60 edifici: un piccolo nucleo rionale che viene praticamente distrutto (Figg.P30-P31, 57). In compenso vi trova sede sulla via Aurelia un distributore di carburante AGIP, per l'epoca alquanto imponente, inaugurato nel giugno 1936 ha evidenti richiami alle linee architettoniche della Stazione Nuova (Fig.81).

Aree della periferia sono certamente interessate alla edificazione di alloggi popolari ma la genericità delle delibere e la lacunosità delle licenze non ci consente di individuarne con esattezza l'ubicazione[549].

Vi è una presa d'atto della progressiva urbanizzazione di dette aree nella lunga intervista che Leonzi rilascia a "Il Popolo Toscano" il 7 febbraio 1926 in cui si fa espresso riferimento alla necessità di sistemare la viabilità e lo stato delle strade principali della periferia[550]. Un'altra e sicuramente più significativa presa d'atto del suo sviluppo era stata la decisione presa nel 1925 di edificare nella zona "Migliarina" uno dei tre nuovi edifici scolastici che, come abbiamo visto nel paragrafo relativo al Nord, avrà attuazione fra il 1931 e il 1934[551].

Si deve all'opera filantropica di Eleonora De Sortis la edificazione nel 1926 al Varignano di un grande e, per la zona imponente, edificio destinato ad ospitare gli orfani, sarà sede anche di un asilo, una scuola elementare e di un edificio religioso[552] (Fig.78).

Infine, quale ulteriore segnale del popolamento dell'area, l'edificazione nel 1928 al Terminetto della sede Circolo Fascisti Combattenti cui farà seguito nove anni dopo, nel 1937, la costruzione della sede del Gruppo Rionale

[548] Marcello Lucchesi, *Viareggio inedita o quasi*, in "La Nazione", Viareggio, 6.10.1939, dove l'autore riferisce di una pedalata in periferia dalla Darsena al Varignano, al Terminetto descrivendo l'alacre operosità degli abitanti.
[549] Si rimanda a quanto trattato nel § 4b.1.4 e 4b.1.5.
[550] C. Marroni, *L'attività dell'amministrazione Fascista di Viareggio*, in "Il Popolo Toscano", 7.2.1926.
[551] Vedi nota 479.
[552] Licenza edilizia n.226 del 1926. Vedi F. Bergamini, *cit.*, 1995, p.360.

Fascista[553]. I due piccoli edifici – separati da un decennio – si caratterizzano per essere sintomatici dei due stili che segnano l'aspetto della città. (Figg.79-80).

[553] Rispettivamente Licenza edilizia n.28 del 1928 e n.15 del 1937.

5. IL PIANO REGOLATORE DEL 1941

L'8 maggio 1940 con delibera n.240 il Commissario Prefettizio Renato De Zerbi istituisce la Commissione per lo studio del Piano Regolatore della Città, per ottemperare alla norma contenuta del R.D. del 15 aprile 1926 che impone ai Comuni dichiaratisi Stazioni di cura, soggiorno e turismo di dotarsene. Lo studio dei piani regolatori in realtà è da anni pratica diffusa, che investe città piccole e grandi e di diversa vocazione e struttura, quello che distingue Viareggio è che – contrariamente a quanto accade pressoché ovunque – non si procede per concorso ma per affidamento diretto ad una Commissione[554].
Essa risulta costituita da 11 membri, più il segretario, rappresentanti di enti, istituzioni e categorie economiche che vengono elencati nella suddetta delibera in questo ordine e con queste definizioni:

1. Rappresentante del Ministero della Educazione Nazionale;
2. Podestà del Comune di Viareggio;
3. Reale Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie di Pisa;
4. Segretario politico del Fascio di combattimento di Viareggio;
5. Presidente dell'Ente Provinciale del Turismo;
6. Presidente dell'Azienda Autonoma Riviera della Versilia;
7. Un cultore d'arte;
8. Un ingegnere che sia particolarmente approfondito negli studi dei problemi urbanistici della Versilia;
9. Un rappresentante del Sindacato interprovinciale fascista architetti;
10. Ufficiale sanitario del Comune di Viareggio
11. Ingegnere direttore dei Servizi tecnici del Comune di Viareggio
12. Segretario Capo del Comune di Viareggio in qualità di segretario.

[554] A tal proposito vedi "Architettura", la Rivista Nazionale del Sindacato Fascista, che fin dai suoi esordi nel 1932 dà ampio spazio all'urbanistica con la pubblicazione delle legislazioni in merito di diversi paesi europei e non, pressoché in ogni numero ospita articoli relativi all'analisi dei piani regolatori in studio da Nord a Sud e relativi bandi di concorso. In particolare, in merito alle città balneari, nel numero di Febbraio del 1933 si dà notizia del bando di concorso per il Piano Regolatore della futura città balneare di Tirrenia; in quello di Ottobre del 1933 del bando per l'ampliamento della città, della marina e del litorale di Rimini. Al contempo rileviamo che su tale rivista nulla è dedicato a questo progetto viareggino. Ne viene data notizia su "Urbanistica", due brevi articoli fra le notizie dalle città italiane, rispettivamente nel n.2/1941 a p.66 e nel n.6/1941 a p.58, in concomitanza dell'inizio e della fine dei lavori della Commissione.

In questo contesto vengono individuati subito il n.1 in Gustavo Giovannoni; il n.7 in Raffaello Brizzi; il n.8 in Gino Rossetti e il n.9 in Alfredo Belluomini. Considerato che in qualità di ingegnere direttore dei Servizi tecnici (n.11) troveremo Carlo Riccomini, possiamo affermare che i principali protagonisti delle vicende urbanistiche e architettoniche viareggine degli anni Venti e Trenta sono coinvolti anche in questo importante atto finale[555].

Il 15 gennaio 1941 con delibera n.24 vengono aggiunti due membri "al fine di assicurare il migliore e più completo risultato degli studi", si includono un artista e un urbanista: lo scultore Ercole Rivalta di Firenze e Carlo Roccatelli ordinario di architettura all'Università di Roma.

Infine, quando i lavori della Commissione sono prossimi alla conclusione, il 18 ottobre 1941 con delibera n.542 si procede a tre ulteriori inclusioni: l'Ingegnere capo dell'Ufficio del Genio Civile di Lucca, il Medico Provinciale di Lucca e un altro urbanista, l'architetto Guido Frette di Milano ma nativo di Viareggio[556].

La prima riunione della Commissione ha luogo a Viareggio il 25 febbraio del 1941, dopo oltre nove mesi dalla nomina; si evince dal verbale che ciò è dipeso dalla necessità di elaborare i materiali necessari fra cui gli "elementi grafici e statistici" e una planimetria dell'intero comune "comprendente l'abitato della Città in ogni dettaglio di strade, case, giardini, pinete, ecc. e perfettamente rispondente in ogni minimo particolare allo stato di fatto"[557]. Alla riunione

[555] In effetti manca L. Leonzi, lo troveremo nel gruppo che elabora il Piano Regolatore della ricostruzione, vedi CDS, Cartolare Piano Regolatore della Ricostruzione.

[556] In definitiva la Commissione che delibera il Piano Regolatore di Viareggio è composta da: G. Giovannoni, R. Brizzi, Carlo Roccatelli, A. Belluomini, Gino Rossetti in qualità di addetti ai lavori strettamente intesi; dallo scultore Ercole Rivalta; dal Prefetto e dal Commissario Prefettizio in quanto tali; dall'ing. Riccardo Pacini in rappresentanza della Soprintendenza; dall'ing. Luigi Talarini Capo del Genio Civile di Lucca; dal dott. Angelo Romano Medico Provinciale; dall'avv. Marchese Carlo Bottini rappresentanza dell'Azienda Autonoma di Cura; del Cav. Carlo Galliani in rappresentanza dell'Ente Provinciale Turismo; del cav. Antonio Favilla Segretario politico del Fascio di Viareggio; infine in qualità di collaboratori del Commissario Prefettizio C. Riccomini, Cino Bendinelli Direttore dell'Ufficio di Igiene e Quintilio Cordoni Segretario Capo. Guido Frette, benché nominato, non risulta presente dal verbale della riunione. Si vedano: *Verbale della Prima riunione della Commissione di Studio per il Piano Regolatore della città di Viareggio* (25.2.1941) e *Verbale della Seconda riunione della Commissione di Studio per il Piano Regolatore della città di Viareggio* (23.10.1941) in ASoP Cartolare Bellezze Naturali Provincia di Lucca, Fascicolo Piano Regolatore Viareggio.

[557] Purtroppo non è stato possibile rintracciare nessuna planimetria o disegno del Piano Regolatore, fatta eccezione di una pianta del 1942 (Fig.C14) di cui però non siamo in grado di stabilire la funzione. Questa pianta è da noi utilizzata per disegnarvi i progetti descritti nei verbali o rilevati dagli articoli apparsi sulla stampa delle (Figg. P12, P15-16).

risulta assente – e dato il ruolo finora ricoperto crediamo sia importante rilevarlo – Raffaello Brizzi.

La prima questione posta riguarda lo spostamento ad est della via Aurelia determinato dalla necessità di allontanare il traffico pesante dalla città ma soprattutto per creare una nuova area di espansione edilizia: appare questo l'interesse principale dell'intero Piano, trovare uno sbocco allo sviluppo della città bloccata a sud dalla presenza del Balipedio e impossibilitata a sfruttare aree delle due pinete severamente interdette dalla Soprintendenza.

Successivamente vengono analizzate le problematiche relative agli accessi alla città: il Cavalcavia, il viale dei Tigli e dal lato opposto i varchi dalla Fossa dell'Abate, nonché in merito alla nuova Stazione ferroviaria; infine viene posta attenzione alla parte riguardante l'edificazione sia della zona residenziale di Città Giardino, sia di quelle destinate alla edilizia popolare. Una analisi viene riservata anche alla realizzazione delle aree per i servizi (mercato ortofrutticolo, macelli) e all'area dedicata agli impianti sportivi (campo di calcio, ippodromo, campo da golf, pattinaggio, ecc.) non solo per la pratica delle attività ma anche per ospitare grandi eventi di rilievo nazionale e internazionale[558].

Viene deliberato di dare grande pubblicità al progetto e di invitare la cittadinanza ad esprimersi in proposito.

Il 6 marzo 1941 "Il Telegrafo" e "La Nazione" pubblicano il verbale della prima riunione ma ancora più importante il 16 marzo, a seguito di una

[558] "[…]L'Eccellenza Giovannoni dopo avere rivolto un ringraziamento per la scelta fatta nel chiamarlo a presiedere tale commissione e per la fiducia in lui riposta, ha dichiarato che questo studio che lo interessa in maniera particolare per la conoscenza che ha del luogo e per l'amore che lo avvince a questa zona, avrà le sue più diligenti attenzioni poiché è una grande responsabilità segnare le vie di un miglioramento urbanistico di Viareggio e mettere maggiormente in valore le bellezze panoramiche naturali di cui è tanto ricca. […] Si è riconosciuto tra l'altro la necessità di addivenire ad uno spostamento verso monte della via Aurelia al fine di allontanare il traffico pesante, migliorando il brutto e pericoloso percorso attraverso la via del Borgo e la via Ximenes, e per consentire alla città una nuova zona di espansione intimamente legata alla Viareggio balneare, zona che ora è arrestata alla via Aurelia stessa. Sono stati studiati gli ampi perfezionamenti da portarsi agli accessi alla città sia dalle vie di Lucca e di Pisa attraverso il Cavalcavia, sia dal viale dei Tigli, sia dalla via Aurelia alla Fossa dell'Abate; le arterie di collegamento del piazzale della nuova Stazione ferroviaria con l'esistente rete stradale cittadina, sia verso nord che verso sud, il completamento del piano di ampliamento nella Città Giardino e delle zone tuttora inedificate o parzialmente edificate; la designazione delle zone da destinarsi ad edilizia popolare, industriale, portuale, ecc. Né sono stati trascurati altri problemi, interessanti ugualmente lo svolgersi delle attività cittadine sia per i vari servizi sia dal lato culturale, sportivo, turistico, balneare; sono state così precisate le località da utilizzarsi per la costruzione del campo sportivo, ippodromo, campo di golf, per la erezione dei nuovi macelli, del mercato ortoflorofrutticolo eccetera". In *Verbale della Prima riunione* …, cit.

conferenza stampa del Commissario Prefettizio assistito dai tecnici dell'U.T.C., appare sulle due testate la relazione dell'intero Piano. Viareggio viene analizzata sotto il quadruplice aspetto di centro balneare, marinaro, turistico, industriale e si pianifica il futuro per tutti e quattro gli ambiti.

"La Nazione" pubblica una particolareggiata descrizione dei progetti implicitamente aderendo a tutte le idee espresse; "Il Telegrafo" opta invece per una sintesi, lasciando subito spazio al primo di una serie di articoli che mettono in luce alcune perplessità[559].

Riteniamo importante riportare l'articolo apparso su "La Nazione" perché: nelle premesse è esemplare dell' *incipit* di tutti i successivi interventi in ambedue le testate, del clima di ottimismo e di propaganda che si vuole effondere; nei contenuti propone l'idea di città e la sua realizzazione con tutte le ipotesi messe in campo dalla Commissione sui cui si apre il dibattito (Fig.P15).

> "In una nostra precedente edizione abbiamo dato notizia della prima riunione della Commissione di studio per il piano regolatore della città […]. Vediamo oggi […] come tali problemi sono stati prospettati soprattutto per la loro soluzione nel quadro generale del piano regolatore[…] secondo il criterio informatore e la linea di massima che ispira la Commissione e soprattutto gli organi competenti del nostro Comune con a capo il Commissario Prefettizio dott. Renato de Zerbi che al miglioramento, all'abbellimento ed all'avvenire di Viareggio dedica e ha dedicato tutta la sua fervida intelligenza e la sua appassionata opera. Perché è opportuno dire subito che il piano regolatore e quindi la conseguente missione che sono chiamati a svolgere intorno ad esso i suoi componenti, è prima di tutto quella di migliorare, abbellire, rimodernare quanto già di bello e buono esiste in questa nostra cara città che ha già fatto molto ma che moltissimo ha ancora da fare.
> Viareggio che è bella, incantevole suggestiva salubre, preferita dalle folle dei bagnanti e dei turisti, che ha ancora molte e molte lacune, che può e deve essere ancora più bella, attraente e attrezzata secondo le più moderne esigenze delle folle dei villeggianti, non può e non deve trascurare inoltre la sua qualità di città marinara che, oltre i navigatori esperti e viaggiatori, conta industrie navali tra le più accreditate e rinomate. Queste industrie hanno anch'esse requisiti per maggiormente svilupparsi a tutto vantaggio dell'economia e della manodopera locale così come non si deve trascurare che per la vita di Viareggio e dei suoi 34.000 abitanti stabili non basta il troppo breve periodo della stagione balneare – come più volte è stato ribadito – ed ecco allora che l'avvenire di Viareggio e dei viareggini va considerato sotto il quadruplice aspetto di centro balneare, marinaro, turistico, industriale.

[559] Senza firma, *Il Prefetto presiede la prima riunione della Commissione di Studio per il piano regolatore della città*, in "La Nazione", Viareggio, 6.3.1941; Senza firma, *La prima riunione della Commissione per il Piano Regolatore della città*, in "Il Telegrafo",Viareggio, 6.3.1941; Fabio Cerri, *Uno sguardo completo al complesso dei problemi e lavori in via di attuazione con il nuovo piano regolatore*, in "La Nazione", Viareggio, 16.3.1941; L.P., *L'interessamento delle Autorità per la risoluzione dei problemi urbanistici cittadini*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 16.3.1941; Michele Rambelli, *Viareggio così com'è*, ibidem.

[…] Eccoci a esaminare sia pure rapidamente, ma il più dettagliatamente possibile, il complesso di studi e di problemi che si prospettano alla Commissione e che dalla cortesia del Commissario Prefettizio e dell'ingegnere Tabellini, Direttore dei Servizi Tecnici Comunali, ci sono stati illustrati in una completa perfetta visione.

Al cospetto dunque di una gigantesca pianta planimetrica della città e del territorio limitrofo preparata dall'ufficio tecnico e riproducente con impeccabile fedeltà la situazione attuale di Viareggio e zone adiacenti, abbiamo così appreso che il primo prossimo atto che sarà registrato su questa planimetria di Studio del piano regolatore, sarà lo spostamento a monte della nazionale Aurelia. Tale arteria che attraversa attualmente alcuni rioni della periferia e sembra comprimere la già ristretta superficie fabbricabile verso il mare, subirà una variante molto notevole, a guisa di quanto già praticato del resto in molte città come ad esempio Pisa, Massa e Pietrasanta[560]. […] E' questo indubbiamente uno dei problemi più importanti e già sul tappeto in verità da qualche tempo, tanto che si ricorda come un tempo si parlava di spostare insieme all'Aurelia anche la ferrovia, ciò che avrebbe dato ancor più respiro alla città ed alla sua espansione edile, ormai pressoché compiuta verso il mare, avrà così vaste aree nell'interno. A questo lavoro contribuisce in massima parte l'Azienda delle strade statali che proprio in questi giorni ha stanziato una cospicua cifra di milioni per opere del genere.
Su questo punto lo studio ed progetti sono più complessi. Si pensa in linea di massima di costruire un ampio piazzale presso l'attuale imbocco del cavalcavia ferroviario dove convergendo la via Aurelia da Pisa e la provinciale da Lucca il movimento avvenga piacevole eliminando gli attuali inconvenienti.

Quindi altro problema di notevole importanza è la costruzione di un largo canale che, sul tipo di quello realizzato da piazza Pacini a via Pilo con la demolizione dello stabile della vecchia capitaneria, si prolunghi ora da piazza Manzoni al Cavalcavia. Precisamente dovrebbero scomparire tutti quei vecchi fabbricati esistenti tra le vie della Foce e via Pinciana ed il Canale, che apparirebbe cosi subito al cavalcavia a chi giunga in città da questa parte con la pittoresca successione della parte antica delle Darsene e dei cantieri. Soltanto l'antica Torre Matilde (le attuali carceri) resterà a guisa di monumento della nascita di Viareggio ma opportunamente isolato. Tale problema ha anche scopo di risanamento oltre che di abbellimento di una parte così caratteristica della città che deve apparire suggestiva e accogliente a che giunga in auto dalle strade della Toscana. Tale Largo Canale Ovest si incontrerà quindi nel piazzale Manzoni dinanzi al Palazzo Municipale con la nuova strada che sarà costruita al proseguimento del viale dei Tigli mediante la costruzione di un nuovo ponte ampio e in una muratura in sostituzione di quello girevole.

Per chi arriva invece dalla Stazione ferroviaria, dove gli accessi non sono certo magnifici, oltre ad un notevole lavoro di abbellimento della zona intorno al piazzale con la possibile costruzione di fabbricati e magari un alberatura degna della zona, si pensa a perfezionare le arterie principali.[…].

[560] Si precisa: "All'altezza dell'orfanotrofio De Sortis, dove si effettua la prima curva entrando nell'abitato del quartiere del Varignano, l'Aurelia continuerà il linea retta varcando il Burlamacca e la via di Pisa per inoltrarsi nella campagna a monte della città presso l'abitato del Terminetto, che verrebbe ad essere immesso tra l'Aurelia e la città e continuare all'incirca lungo l'attuale via della Gronda detta anche della Migliarina, per ricollegarsi all'attuale corso dell'Aurelia sul ponte della Fossa dell'Abate".

È stato ripreso in esame il già noto progetto di una grande arteria che sorgendo tra via Mazzini e XX Settembre andasse diretta al mare[561] […]. Non è escluso [inoltre] che in un prossimo domani si facciano dipartire dal piazzale della Stazione due arterie che tagliando diagonalmente conducano direttamente verso il Mercato nuovo da una parte e del piazzale Rigutti (l'attuale pinetina) dall'altra. Tali arterie con lo scopo di convogliare il movimento sia di veicoli che pedonale, potrebbero sorgere espropriando in buona parte le vaste aree a cortili interni che è caratteristica delle nostre case, specie nelle zone popolari quali appunto quelle a monte di via Fratti.

In merito a queste aree di corti interne talune veramente ampie mentre altre ospitano spesso le cosiddette casette nell'orto, ripostigli o abitazioni estive degli inquilini per l'affitto delle loro case durante l'estate, si pensa di costruire un ente finanziario con la partecipazione magari del Comune che facendo sue queste aree o in accordo con i proprietari riuniti a gruppi, costruisca lotti di fabbricati a più piani ad uso popolare ma per il ceto medio specialmente impiegatizio. Inoltre questo ente potrebbe anche fare sua la felice iniziativa del compianto cavalier Giuseppe Magrini di rialzare le troppo numerose tettoie specie nella zona prossima alla stazione nuova con evidente vantaggio per la deficienza lamentata di alloggi e per l'estetica cittadina[562].
Circa le Case Popolari vere e proprie è stata delimitata la zona di esse nel quartiere intorno alla via di Lucca e rione del Terminetto […]. E in queste zone potranno trovare decorosi quartieri a prezzi agevoli specialmente i numerosi operai e lavoratori delle officine e delle industrie che si trovano soprattutto centrate tra il Varignano, le Darsene e la Bottega nuova. Case popolari per il medio ceto invece nell'abitato urgono presso la ferrovia, come più sopra accennato. Lo spostamento dell'Aurelia facilita inoltre la fabbricabilità della zona tra la ferrovia e la Migliarina a monte dell'attuale Aurelia, località prossima al centro e di facile accesso.

Per la Città Giardino è stata apportata una opportuna modifica al primitivo progetto della precedente Amministrazione Casali. Alle progettate strade con percorso regolare e ampio, si sostituiranno strade piccole ad andamento bizzarro, una specie di quanto – in piccolo – già è stato fatto nel quartiere littorio. E invece dei soliti quadrati, villette seminascosti tra i pini e gli alberi. Strade che non hanno bisogno del gran traffico cittadino ma solo di servire da accesso alle ville della zona. Che non avrà un piazzale centrale e la Chiesa![563] Ma sarà piuttosto un quartiere veramente elegante, appartato, quieto. Solo il viale Balbo (Terrazza Ciano, *ndr*) già tracciato andrà a collegarsi così ampio come è alla nazionale Aurelia. La quale sul ponte di Fossa Abate, per chi viene da Genova, dovrebbe sboccare in un piazzale dal quale a destra si viene al nostro mare e da sinistra si prosegue la Aurelia in

[561] L'articolista aggiunge: "ma il progetto pur caldeggiato da alcuni membri della Commissione, crediamo debba restare allo stato di idea (almeno per ora) per l'eccezionale spesa (alcune decine di milioni) che comporta. Occorrerebbe infatti demolire centinaia di case, i due palazzi degli ospizi di Lucca e Firenze, oggi del Comune, e la stessa chiesa di San Paolino che proprio adesso si restaura e amplifica. Quindi nulla certamente". Invece, come vedremo, la Commissione lo approverà.
[562] In data 14.1.1939 il Cav. Giuseppe Magrini aveva inviato una lunga lettera al Commissario Prefettizio in merito al problema delle abitazioni, esponendo alcune soluzioni fra cui l'innalzamento delle "viareggine" e la creazione di incentivi per l'edificazione di palazzine, argomenti simili a quelli proposti anche esposti da Malacarne come si vedrà più avanti. CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955, Fascicolo 1939.
[563] E' evidente in queste righe la stroncatura del progetto di Brizzi che, oltre a strade regolari e ampie prevedeva un piazzale con una chiesa, vedi § 4b.4.5.

Circonvallazione.
Di concerto con le zone per le case popolari, è stata delimitata la zona industriale, cioè Varignano, via di Lucca, adiacenze Stazione Vecchia e Darsene, onde mantenerla il più possibile separata e distante dalla zona balneare.

La zona portuale è già delimitata da tempo intorno alle tre darsene Toscana, Italia e la costruenda 'Impero'. Questa è in via di completamento con il banchinamento già iniziato. I Cantieri esistenti in continuo sviluppo per il valore delle maestranze e la rinomanza dei Maestri e costruttori navali potranno anche ingrandirsi nella zona prospiciente il bacino del nuovo porto, ormai prossimo al suo completamento. Proprio in questi giorni sarà prolungato il molo di Ponente fino all'imboccatura stabilita dal progetto, onde si potrà attivare il bacino col fondale stabilito anche per il varo di grossi bastimenti in ferro di cui già si iniziata la costruzione nei nostri cantieri.

I nuovi pubblici macelli il cui progetto dell'ingegner Leonzi è già in via di approvazione, saranno costruiti nella zona di campagna a monte della nuova Stazione ferroviaria all'incirca presso l'attuale strada della Migliarina, di facile accesso quindi anche dalla nuova Aurelia quando sarà variata […].
Il mercato ortofrutticolo che si svolge attualmente nella piazza del vecchio mercato con tutte le conseguenze già lamentate specialmente dal punto di vista igienico, troverà degna e ideale sede nel piazzale esterno della vecchia stazione ferroviaria, oggi Viareggio Scalo e precisamente nella vasta area alberata. Il mercato su disegno dell'Ingegner Tabellini, sarà quanto di più moderno e grazioso si possa immaginare. In altra occasione ne illustreremo le caratteristiche. Ad esso si accederà dal ponte di Pisa o dalla campagna di levante. La vicinanza della stazione merci ne è di vantaggio. Avrà come lati il tronco di via Coppino chiuso alla ferrovia ed il piazzale asfaltato della stazione con l'apertura del largo-canale Ovest di cui più sopra apparirà anche a chi percorra il cavalcavia.

E dulcis in fundo eccoci al problema che sta tanto a cuore a Viareggio sportiva e che è anche così strettamente legato all'avvenire e allo sviluppo della città come centro balneo-turistico di fama e importanza nazionale: campo sportivo, ippodromo, campo di golf. Viareggio non ha infatti dal 1934-35 più alcun campo né alcuna squadra calcistica degna di tanto nome, nonostante le sue gloriosi tradizioni, i suoi valorosi calciatori e atleti emigrati in mezza Italia e tuttora militanti in squadre e società anche di categoria nazionale. Ora Viareggio sportiva ha appreso con grande gioia la notizia che la questione sportiva è stata oggetto di esame nella Commissione del piano regolatore. Lo stadio (anche se per adesso non avrà l'aspetto di arena con tribune circolari) sorgerà e sorgerà con tanto di pista podistica che potrà anche servire per qualche manifestazione ciclistica e tutti i servizi, e la sua bella tribuna coperta. Ma su ciò avremo modo di tornare. Per intanto si è pensato a dove sistemare questo campo, l'ippodromo, eccetera. Prevale il criterio di piazzarli nella Pineta di Levante presso il campo dell'ex tiro a volo, ma si sta anche studiando l'ipotesi di collocare campo e ippodromo nelle adiacenze del cimitero, ora che il trasferimento dell'Aurelia rendono questi terreni a monte dell'attuale strada maestra più centrali e di agevole accesso. Qui, si pensa, a parte la bellezza della zona con la visione delle Apuane, e certo più facile e gradita l'utenza delle folle anche dei centri vicini della Versilia".

Il lungo articolo si conclude con l'invito ufficiale da parte dell'Autorità Comunale ad aprire un dibattito in città:

> "Adesso che abbiamo tracciato a larghe linee qual è la mole di lavori e problemi in via di attuazione […] per la pratica attuazione del piano regolatore che ha anche e soprattutto lo scopo di coordinare, disciplinare, controllare (ed era l'ora!) lo sviluppo edile della Città e la sua struttura architettonica, siamo autorizzati a riferire che l'Autorità Comunale accetta di buon grado i pareri e le opinioni di tutti, specialmente di tecnici, competenti e studiosi, sia sul complesso dei problemi, quanto su ognuno di essi, sulla loro ubicazione. Ognuno che ami Viareggio è invitato a portare il contributo delle sue idee purché obiettive e serene, affinché non si abbiano recriminazioni quando pubblicazioni e progetti siano ormai accettati e stabiliti dalla commissione […]".

A stretto giro apparirà, quale ulteriore illustrazione dei progetti ufficiali, un articolo di Gino Rossetti, fiduciario del Sindacato provinciale architetti nonché membro della Commissione, concentrato sul miglioramento degli accessi alla città[564]. L'articolo si dilunga sulle bellezze già esistenti soprattutto allo scopo di giustificare alcuni sventramenti dei rimanenti dedali di viuzze fra la Darsena e la Città Vecchia.

Per consentire lo sfocio del viale dei Tigli in centro:

> "[…] E' tutto una visione di sogno la via Aurelia nel tratto Livorno Pisa Viareggio e il viale dei Tigli, per le numerose foreste di pini che attraversa. Ma quale disappunto e senso di meschinità si trova terminato il viale dei Tigli quando si entra in città! Un dedalo di viuzze ed un meschino ponte levatoio sul Canale Burlamacca. Poi di nuovo il bello. piazza Manzoni, dove ha sede il Municipio e la caratteristica via Rosolino Pilo, da dove si arriva al lungomare.
> Dall'inizio del viale dei Tigli al Viale Lungomare, e tutto un'armonia di colori e di caratteristiche di paesaggio, ad esclusione del breve tratto anzidetto.
> Il viale dei Tigli è lungo 5 km, il tratto di risanamento ha una lunghezza sui 300 metri. E' quindi intuitivo il pensiero di proseguire il rettifilo del viale dei Tigli sino a piazza Manzoni. Si tratta, alla fin fine dell'abbattimento di pochissime case, sia pure confortevoli e moderne, e il loro sacrificio non può né deve essere di impedimento alla realizzazione di questo programma".

Ma il vero sventramento, o diradamento che dir si voglia, riguarda ancora la Città Vecchia e il suo ingresso dal Cavalcavia dove convergono gli arrivi da Lucca e da Pisa, come già accennato nell'articolo di Cerri:

> "La zona dove è stato costruito il cavalcavia è quella della vecchia Viareggio, anzi della parte più vecchia della vecchia Viareggio. Mentre

[564] Gino Rossetti, *Gli accessi alla città*, in "La Nazione", Viareggio, 26.3.1941.

prima che fosse attraversata dal cavalcavia, questa zona era fuori dalle vie di traffico della città e quindi come appartata, non visibile, con la costruzione del cavalcavia che la taglia nella sua linea mediana, è ora nelle sue parti inestetiche, visibile al massimo, anche per l'altezza del cavalcavia, dal quale si dominano e i cortiletti e le parti più umili e modesti dei fabbricati.
Molti hanno pensato che la ubicazione del cavalcavia non sia stata felicissima ma forse ciò non è esatto; comunque noi, oggi, si deve tener conto dell'esistenza, e in quella località, del Cavalcavia.
Dal Cavalcavia, attraverso via della Foce, piazza Manzoni, via Rosolino Pilo, si arriva al viale Lungomare. […] La sistemazione non è difficile, né troppo dispendiosa. Andrebbero abbattute le case situate tra il Cavalcavia e la via della Foce da una parte, il Canale Burlamacca dall'altra parte. E un po' qua un po' là, lato Burlamacca rivestito poi il terreno con qualche pino e con tappeti erbosi. Nell'ideare tale soluzione si è inteso che il Burlamacca e la vista delle caratteristiche vicine darsene dovrebbero rappresentare un elemento positivo di attrazione pittoresca per chi entra dentro Viareggio.
L'altro lato del Cavalcavia e di via della Foce, potrebbe venire sistemato con soluzioni di riattamento e di adattamento dei fabbricati attuali, qualcuno dei quali potrebbe anche essere demolito, e con vaste sistemazioni con piante rampicanti. Il mercato verrebbe demolito e trasportato nel piazzale esterno della vecchia stazione".

Rossetti invoca miglioramenti anche in merito all' accesso da Nord, sull'attuale tracciato dell'Aurelia:

"È veramente bella la via statale Aurelia nel tratto Pietrasanta Viareggio contornata com'è da alberi e da fiori. Ma arrivati alla Fossa dell'Abate, poiché le strade di Viareggio sono tutte perpendicolare all'Aurelia, e in numero ancora maggiore lo saranno quando sarà costruita la nuova Città Giardino al Marco Polo, nella loro monotonia, nessuna si diversifica dalle altre per invitarci in particolare ad entrare in città. Si può raggiungere tale scopo con una strada, chiamiamola così, in diagonale rispetto al sistema attuale delle strade. In particolare con una nuova strada partente subito dopo il ponte della Fossa dell'Abate e terminante a qualche nodo stradale della nuova futura Città Giardino, quale esempio l'angolo via Fratti via Zara. Oltre a valorizzare così nuovi terreni alle porte di Viareggio si darebbe un nuovo comodo, bello, razionale, invitante ingresso a Viareggio, lato nord".

Infine dedica alcune osservazioni al percorso del nuovo tracciato dell'Aurelia:

"Qualunque soluzione che venga adottata, dovrà naturalmente cercare di evitare che i sobborghi di Viareggio vengano compresi tra il vecchio e il nuovo tracciato della via Aurelia, ché allora queste non sarebbero soluzione integrali ma di ripiego; allora tanto varrebbe lasciare le cose come stanno attualmente che perlomeno si avrebbe il vantaggio di non spendere denaro. Una soluzione potrebbe essere la seguente. Il rettifilo che per chi viene da Torre del Lago incontro alla ferrovia di Lucca potrebbe venire proseguito sin quasi alla Fossa dell'Abate. Nelle vicinanze della Fossa dell'Abate la strada dovrebbe poi piegare verso il mare per riallacciarsi all'antica via Aurelia. In quest'ultimo tratto si renderebbe forse necessario un cavalcavia sopra la ferrovia. Con questa soluzione si ha pure il vantaggio di abolire il passaggio a livello della attuale Aurelia detto 'della rondinella' che è eccessivamente vicino alla stazione ferroviaria, con conseguente altro grande miglioramento di traffico della Statale N.1".

Il 16 marzo "Il Telegrafo" pubblica il resoconto ma in forma assai più sintetica, tuttavia dà una notizia in più rispetto a "La Nazione", ci informa di un progetto relativo alla Torre Matilde che, senz'altro sgomberata da tutte le case che ora le premono intorno, è destinata a divenire un museo cittadino mentre si pensa di costruire un nuovo carcere in località periferica. Nella stessa pagina pubblica un articolo di Michele Rambelli – ex membro del Sindacato fascista, – che appare allarmato soprattutto dagli sventramenti annunciati e dalle costruzioni di case multipiano. L'articolo anticipa la ragioni che preoccuperanno gli oppositori del Piano. Scrive in particolare Rambelli:

> "Viareggio è così, com'è; e guai si volesse pensare di aprirgli nel corpo una profonda ferita con nuove arterie; o su le sue linde multicolori casette, nelle vie che vanno dritte dal monte al mare, si tentasse di elevare piani su piani per farne palazzi: tetri e deserti nell'inverno, vivai di cosmopolita gente nell'estate.
> L'urbanistica è un tema di fondamentale importanza per ogni città, specie per Viareggio che ha un crescendo di villeggianti di alto tenore, e che ben si merita l'appellativo di 'Perla del Tirreno'. L'urbanistica è sempre un *qualcosa* di immaginario o di favoloso; spesso è un problema che non può essere risolto, ma che sempre si porta le attenzioni e gli affanni dei primi cittadini e di provetti architetti.
> Viareggio ha la sua urbanistica: caratteristica, intaccabile, che raggiunge gli estremi singolari valori che si polarizzano nei rioni della Darsena e del Marco Polo. E molto ha avvantaggiato nel denso ultimo decennio di una fervente volenterosa attività di costruzione e di abbellimento. Sono stati passi giganteschi e proporzionati alla evoluzione dei tempi e che, per l'opera egregiamente spesa dai suoi amministratori e dai suoi eletti amatori e cittadini, vanno segnati in attivo per l'immancabile e sicuro avvenire di questa magnifica città balneare.
> Ma guai a voler allineare la Viareggio dei nostri giorni agli accorgimenti di altre città, siano di ubicazione interna o siano di pretta indole marinara. Guai se a Viareggio, nel tentativo di farne il modello della perfezione aristocratica, gli si usasse l'insulto di togliergli le singolari caratteristiche: sarebbe come, per dare maggiore visuale ad un giardino, si dovesse sfrondare un albero in fiore, cadente ad ornamento sui pilastri di una cancellata di civettuola villa"[565].

Rambelli mette in luce quello che certamente suscita maggiori perplessità: l'apertura di nuove arterie cittadine, il grande viale di collegamento della Stazione Nuova al mare riproposto con l'aggiunta delle diagonali; a questo si sommi, non citata negli articoli ma discussa nella seconda riunione della Commissione, la congiunzione dei due viali interni alle pinete – Tigli e Capponi – attraverso il centro cittadino[566]. Tutto ciò, insieme alle valutazioni sulla

[565] M. Rambelli, *Viareggio così com'è,* cit.
[566] *Verbale seconda riunione…*, cit.

possibilità di innalzare le viareggine o addirittura di edificare all'interno dei cortili piccoli condomini, effettivamente prospetta un nuovo stravolgimento della città che si è appena assestata dopo le trasformazioni avvenute solo pochi anni addietro con lo spostamento del Mercato, la costruzione del Cavalcavia e della Stazione Nuova, senza contare il cantiere perenne della Passeggiata.

La discussione si incrocia su "La Nazione" e su "Il Telegrafo", gli autori degli articoli fanno infatti indifferentemente riferimento a quanto pubblicato sulle due testate, tuttavia possiamo individuare due correnti di pensiero. "Il Telegrafo" dà più spazio a quella maggiormente perplessa e incline a temere che la città disegnata dal Piano Regolatore sia incompatibile con la natura di centro balneare (di questa tesi è interprete Bindo Fiorentini che pubblicherà ben sei lunghi articoli in tal senso); che paventa uno scarso interesse per l'avvenire industriale della Darsena, di ciò si farà portavoce il già citato Rambelli in una serie di articoli che culmineranno nel progetto di un canale che attraversa la Pineta di Levante. A favore del Piano appare invece "La Nazione" dove, con più variegati argomenti e più numerose firme, ne saranno articolate le sfaccettature e tuttavia neppure su questa testata mancheranno voci perplesse.

Costante preambolo degli interventi è il riferimento alla guerra in corso, che certo non può essere ignorata, ma con "indiscussa fede nella vittoria" alla quale Viareggio giungerà preparata – grazie al Piano – per rilanciarsi subito verso il suo "radioso futuro"[567]. Benché avvolto nell'*aura* della propaganda il dibattito è autentico e sincero anche se le critiche, pur mosse e circostanziate, sono generalmente anticipate da lunghe frasi di elogio e incoraggiamento agli estensori del Piano ed espresse in articolate figure retoriche fra cui primeggia la litote.

Ci attarderemo ancora con citazioni di alcuni interventi perché, come si è in parte già osservato, il dibattito sul futuro di Viareggio parte da un giudizio sul presente che, nei fatti, è giudizio su quanto realizzato nei circa quindici anni

[567] Nel verbale della prima riunione della Commissione viene riportato il pensiero espresso dal Commissario Prefettizio " [è mio] desiderio che tale lavoro venga velocemente portato a compimento perché, iniziato in questo periodo di guerra, possa essere pronto per quando le condizioni generali di quella pace, che non potrà tardare a coronare la Vittoria delle armi italiane e germaniche, ricondurranno su questo incantevole lido della Versilia le larghe correnti turistiche italiane ed estere in quella ripresa di attività che porranno ancora questa spiaggia, la cui fama è ormai nota, all'avanguardia delle città turistiche e balneari". Tale concetto verrà costantemente rilanciato in ogni occasione di intervento sul Piano Regolatore.

appena trascorsi. Riteniamo le opinioni espresse in questo scorcio del 1941 molto importanti ai fini del nostro studio.

Un contributo sostanziale alla discussione viene portato dall'analisi di Francesco Malacarne e dalla sua proposta di zonizzazione[568] (Fig.P12). Partendo da una constatazione di vocazioni già presenti nei fatti, che noi stessi abbiamo già messo in luce nei capitoli precedenti, divide Viareggio in tre settori: Darsena e periferia (A) destinato alle attività industriali; dal Canale Burlamacca a via Mazzini (B) per il commercio e le attività del terziario nel quale – e solo nel quale – devono trovare posto tutti gli uffici pubblici e gli enti a carattere generale; da via Mazzini a Fossa Abate (C) il quartiere turistico-balneare. Scrive:

> "[...]Vedo davanti a me la pianta generale della città, pianta che mi si presenta con una caratteristica urbanistica degna della massima considerazione. Esistono in Viareggio due assi naturali che la dividono in tre quartieri nettamente distinti ognuno dei quali sembra avere avuto da madre natura una sua derivazione intrasformabile. Il Canale Burlamacca isola il quartiere sud della città che comprende i rioni Darsena, stazione ferroviaria di scalo merci e, a cavallo della parte est del Canale stesso, la zona di Porta a Lucca che si trova oltre il Mercato Vecchio. È questo il quartiere della città che indico, a scopo di riferimento, come quartiere A.
> La via Mazzini o, meglio ancora, il rettangolo di fabbricati compresi fra la via Mazzini e la via XX Settembre per tutto il loro tratto dal mare ai monti, divide la parte della città situata a nord del Canale Burlamacca in due zone e cioè: una zona a sud situata fra la via Mazzini e il Canale Burlamacca, ed una zona a nord situata fra la piazza Mazzini e la Fossa dell'Abate. Voglio indicare questi due quartieri della città con le lettere B e C.
> A me sembra, se sbaglio correggetemi, che i tre quartieri suddistinti abbiano, e debbano avere tre destinazioni caratteristiche, e cioè: il quartiere A è destinato alle attività industriali, attività che sono ultra necessarie per mantenere in Viareggio quella attività economica che deve saldare fra loro le stagioni estive. Il quartiere B è, e deve essere, il quartiere commerciale-professionale nel quale, e solo nel quale, devono trovare posto tutti gli uffici pubblici e tutti gli enti a carattere generale; il quartiere C è, e deve rimanere, il quartiere balneare-estivo.
> Ai tempi della costruzione della Nuova Stazione ci fu chi disse peste del luogo scelto per la costruzione, luogo che a mio modesto avviso, è il più perfetto che si poteva scegliere.
> Chi esce dalla stazione ferroviaria trova dinanzi a sé due strade: se è commerciante, operaio, professionista ecc., prende a sinistra e si trova nel suo centro; se è villeggiante prenda a destra e si trova immediatamente nella zona elegante della città. E non è poi così vero che la Viareggio commerciale (leggi Mercato vecchio, via Regia, via Garibaldi ecc.) abbia risentito un

[568] Francesco Malacarne, *La discussione sul piano regolatore*, in "La Nazione, Viareggio, 15.4.1941"; Malacarne è insegnante presso l'Istituto Tecnico Francesco Carrara di Lucca e assistente presso la Reale Università di Pisa.

danno dalla costruzione della Nuova Stazione, perché lo scalo merci rimasto a sostituire la vecchia Stazione ha rimediato al danno previsto e la divisione della stazione viaggiatori dalla stazione merci ha impedito che l'elemento balneare arrivando a Viareggio fosse costretto ad attraversare quella zona di Viareggio che era brutta, che brutta è che, speriamo sia migliorata dal piano regolatore.
A prescindere quindi dalla posizione della stazione ferroviaria, posizione apprezzabile da ogni punto di vista, a me sembra che ogni promiscuità ed ogni frammischiamento fra i tre quartieri poc'anzi distinti sia da considerarsi assolutamente deleterio.
Il quartiere A avendo carattere industriale deve raccogliere tutte le attività industriali e conseguentemente le case operaie la cui costruzione è assolutamente necessaria in quella e non in altra zona, sia perché è bene che l'operaio abiti nel medesimo quartiere dove esplica la sua attività di lavoro e sia perché ogni spostamento delle classi operaie da quello ad altri quartieri implicherebbe quella promiscuità dei quartieri che a Viareggio non deve avvenire.
Il quartiere B è il quartiere professionale commerciale nel quale, così come già accennato, devono trovar posto tutte quelle attività inerenti ai servizi pubblici, al commercio ed alle professioni.
Nei riguardi dei servizi pubblici (leggi Palazzo Municipale, Casa del Fascio, Uffici varii, Pretura, Poste e Telegrafi, ecc.) si è manifestata a Viareggio strana e dannosa tendenza al decentramento; detti servizi si vanno infatti sparpagliando non solo del quartiere stesso ma tendono purtroppo a spostarsi verso nord invadendo il quartiere C, cioè il quartiere estivo balneare.
E' questo, a mio parere, il più grave errore urbanistico che si poteva fare a Viareggio, errore che può veramente portare un grave danno quel quartiere commerciale che nessun danno ha risentito dallo spostamento della stazione ferroviaria. Viareggio non è una grande città e se lo diventasse ucciderebbe la sua caratteristica fondamentale che è caratteristica estiva-balneare; Viareggio deve avere tutti i suoi uffici pubblici concentrati perché servizi di trasporto persone non hanno e non possono economicamente avere quella frequenza di celerità che sono necessarie per non far sentire pesante la distanza fra gli uffici pubblici. […]
La piazza Vittorio Emanuele è la piazza che mi sembra urbanisticamente più adatta per raccogliere tutti, dico indistintamente tutti gli uffici e servizi pubblici della città, e questo concentramento, di tutti quegli uffici che hanno in questi ultimi tempi emigrato verso altre zone della città, è l'unica cosa che può evitare la morte economica di quella zona di Viareggio che compresa fra il Canale Burlamacca, la via Cavallotti, piazza d'Azeglio fino al Mercato Vecchio; zona questa che con l'allontanamento di detti uffici accenna già purtroppo a declinare.
Io credo che ogni tentativo di decentrare gli uffici pubblici spingendoli verso la cosiddetta piazza Mazzini, sia dannosissimo e soprattutto sia la causa dell'allontanamento da Viareggio di una gran parte del miglior elemento estivo balneare. […]. Ora è la zona compresa fra la via Marco Polo e la Fossa dell'Abate che si va a popolando particolarmente nella stagione estiva, però se questo spostamento del centro commerciale continuerà come purtroppo sembra voler continuare, vedremo ben presto la migliore colonia invernale ed estivo-balneare, emigrare verso Forte dei Marmi la cui concorrenza particolarmente estiva si fa troppo sentire, proprio perché in quella località i villeggianti trovano la tranquillità, il silenzio ed il senso di riposo che è necessario per coloro che vogliono trascorrere in pace i mesi di villeggiatura.
Il quartiere C, quartiere prettamente a carattere signorile ed estivo-balneare, deve essere scevro da ogni e qualsiasi attività professionale, commerciale

ecc. e soprattutto da ogni attività pubblica, tranne, si intende quelle attività che sono indispensabili per rendere più comodo il soggiorno a Viareggio. Questa scissione di Viareggio in tre zone distinte non è né vista né pensata per far comodo come suol dirsi ai signori così come qualche maligno mi ha voluto far osservare. Questa scissione è vista ed è voluta solo per far comodo sia a coloro che svolgono un'attività industriale, sia a coloro che svolgono una attività professionale e commerciale, e sia per coloro che cercano in Viareggio un allettante e comodo riposo stagionale lontano da quel frastuono cittadino nel quale per troppi mesi dell'anno sono costretti a vivere".

Nella seconda parte dell'articolo interviene su temi specifici, particolarmente sul problema delle abitazioni con osservazioni di tipo economico-sociale ma che hanno valenza urbanistica. A tal proposito nega l'utilità dello spostamento dell'Aurelia[569], vediamo:

"Si parla di una crisi di alloggi. Crisi invernale ed estiva, crisi veramente reale, e si dice che nella zona riscattata ferveranno le nuove costruzioni. A me sembra poco verosimile questo fiorire di nuove costruzioni che dovrebbero avere prevalentemente carattere estivo-balneare, perché non credo che nessuna famiglia che vuole avere, e che può mantenersi, il villino a Viareggio a scopo di villeggiatura vado a comprarselo o a farselo costruire ad almeno 2 km dal mare e credo anche che nessun professionista commerciante o impiegato che voglia svolgere a Viareggio la sua attività giornaliera, tenda ad andare ad abitare in quella zona che risulta assai distante dalla zona commerciale e professionale della città.
E la crisi degli alloggi? A mio parere la via da prendersi per risolverla è ben altra e cioè quella di sradicare dalla testa dei viareggini la mania di costruire quelle casette isolate tipo viareggino che portano a forti costi di costruzione, e conseguentemente ad alti affitti, e anche eccessivo allargamento della città. La conseguenza economica più dannosa di questo eccessivo allargamento è l'enorme sviluppo della rete stradale le cui conseguenze economiche sono le seguenti: Viareggio ha attualmente oltre 70 km di rete stradale da mantenere ed il viareggino dovrebbe sapere che per vedere le sue strade mantenute e illuminate così come sono mantenute in ogni ben organizzata città d'Italia, e così come le strade dovrebbero essere mantenute, il gravame di imposte comunali dovrebbe essere almeno quintuplicato perché ogni cittadino ha a suo carico una superficie stradale cinque volte superiore alla superficie stradale che ha a suo carico ad esempio un cittadino di Roma.
La costruzione delle case piccole, isolate e indipendenti da terra a tetto, è necessario e va bene ma nella zona C della città nella quale il villeggiante, proprietario o non proprietario, desidera la sua casetta indipendente per godere la tranquillità della villeggiatura, ma questo tipo di costruzione caratteristico di Viareggio non va più nel quartiere industriale o nel quartiere commerciale, nel quale è già osservabile una tendenza a suddividere le case di vecchia costruzione in appartamenti, dimostrandosi questa suddivisione conveniente sia per il proprietario del fabbricato sia al fine di ammassare in queste zone tutte quelle persone che svolgono nelle zone stesse la loro attività industriale, commerciale, professionale, eccetera.

[569] Un altro articolo contrario allo spostamento dell'Aurelia era apparso su "La Nazione" del 5.4, *La discussione sul piano regolatore*, siglato T.R.: ritiene inutile e costoso lo spostamento dell'Aurelia poiché resta comunque la ferrovia a tagliare in due la città.

> Io credo pertanto che le due zone A e B della città non dovrebbero subire un ulteriore allargamento ma un innalzamento proprio come nel campo agrario non si vuole allargare le superfici destinate alle varie culture ma si vuole intensificare le culture stesse sulla medesima superficie".

Anche Bindo Fiorentini, come Malacarne, si concentra sulle funzioni di Viareggio che però circoscrive a quella a suo parere assolutamente dominante di centro balneare, meglio ancora centro di villeggiatura. Espone la sue tesi in sei diversi articoli che escono a distanza ravvicinata su "Il Telegrafo". Fiorentini parte dalla constatazione che Viareggio è un "capitale fermo" nel senso che produce ricchezza solo tre mesi l'anno, invita quindi la Commissione a concentrarsi su progetti in grado di far aumentare la redditività dell'esistente piuttosto che modificarne la struttura o espandere ulteriormente le aree edificate[570]. In questo senso individua alcune attività da privilegiarsi per far convergere a Viareggio persone tutto l'anno, in particolare le scuole e le attività sportive. Il suo assillo principale è la mancanza di prospettive oltre l'estate e soprattutto il vincolo della durata della stagione alle condizioni meteorologiche[571]. Si spinge a giudicare inutile un Piano Regolatore siffatto che rischia di essere destinato ad una città vuota e chiede che l'intervento delle alte autorità dello Stato si interessi di Viareggio per favorire invece attività e progetti in grado di attrarre turismo di varia natura[572]. Dopo quattro articoli di questo tenore, in quello del 13 aprile lascia la versione *cahier* per addentrarsi in una analisi che si concentra su un punto dirimente e cioè se Viareggio debba mantenere la sua originalità architettonica e urbanistica arrestando quello che oggi definiremmo consumo del territorio, oppure assecondare lo sviluppo edilizio con un Piano che la accomuni ai centri urbani, che ne faccia una città magari moderna ma indistinguibile dalle altre. Scrive[573]:

> "Si sa che la fortuna di Viareggio deriva dalla sua possibilità di offrire un soggiorno meraviglioso d'estate, passibile di essere reso piacevole anche di primavera ed autunno. Viareggio è nata per questo. Ora, innestando nella discussione in corso un argomento interlocutorio, ci si può domandare se

[570] Bindo Fiorentini, *La questione del progresso di Viareggio da punto di vista economico*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 30.3.1941.
[571] B. Fiorentini, *La questione del progresso di Viareggio da punto di vista economico* (2), in "Il Telegrafo", Viareggio, 3.4.1941.
[572] B. Fiorentini, *L'avvenire di Viareggio sul piano nazionale* in "Il Telegrafo", Viareggio, 8.4.1941; gli stessi concetti vengono riproposti in Id., *La discussione sul nuovo piano regolatore e le necessità economiche di Viareggio*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 10.4.1941.
[573] B. Fiorentini, *La discussione sul nuovo piano regolatore*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 13.4.1941.

siano compatibili fra loro una tendenza, spontanea sì, ma accentuata da azioni umane, volta a far di Viareggio un comune centro urbano, e la necessità diversa, che diventa impellente, di non fare esulare da Viareggio il carattere fondamentale che ha avuto finora. La questione interessa sia dal punto di vista privato che pubblico, e s'incide assai profondamente sul merito dell'avvenire di Viareggio.

Consideriamola questa nostra cittadina adorata così com'è adesso: un connubio tra un'apparenza urbana e un desiderio che deve essere vivo in tutti, di mantenere la sua impronta originale. Quest'ultima preesisteva; poi vi s'è stratificato intorno, per motivi che sono caratteristiche sociali, il tessuto cittadino vero e proprio; questo adesso vuol prendere il sopravvento. Gli effetti sono sensibili facilmente, ma in particolar modo può provarli chi d'estate venga dal Cinquale a Viareggio. Mano a mano che ci si avvicina, senza parlare poi dell' inoltrarsi dal Marco Polo in su, si avverte una sensazione dominante: quella di essere arrivati in una città e di essersi lasciati indietro la beatitudine, la pace. Non so se molti abbiano avuto questa sensazione e se ne abbiano tratto conseguenze meditative. Che in alcuni siano sorte sono sicuro e ne scrivo a chi finché chi legge vi pensi.

La città uccide la stazione climatica, ovvero, per non arrivare a queste conseguenze estremiste, è incompatibile con essa. Perché? Semplicemente per il fatto che la gente ama o la città o il tranquillo soggiorno in una località diversa. È nello spirito umano una insaziabile brama di novità, la vita cittadina invoglia all'opposto. Come gli antichi avevano le loro ville in cui amavano appartarsi d'estate nell'ombra campestre, così adesso si aspira con voluttà la brezza del mare quando si lascia la città. Ogni cosa assume il suo rilievo se posta in relazione a qualcosa di differente. E la regola vale per la villeggiatura, nessuno penserebbe normalmente a partire da Torino per andare a passare la villeggiatura Roma. Accettato ciò, si intende dove si mira. Viareggio ha assunto un carattere cittadino che ha trasfigurato l'aspetto e l'ambiente della località balneare di un tempo. Era in parte naturale che ciò avvenisse, ma s'è anche notevolmente calcata la mano sul processo di urbanizzazione, forse inconsciamente, appunto per non aver potuto o saputo prevedere.

Le case, gli alberghi, i negozi, altri edifici – che sono i costituenti dell'aggregato cittadino vero e proprio – si sono moltiplicati a Viareggio dal dopoguerra ad oggi, con uno sviluppo incontenibile. A prescindere dalla irrazionalità della crescita, ove si sono registrati giustificati ritardi e mancanza di parallele soddisfazione di esigenze sceniche o di carattere diremo così logistico (esempio fognatura, condutture, ecc.) era rimasto il fatto che la Viareggio meta dell'afflusso turistico fosse distinta dalla parte urbana, il che consentiva la conciliazione tra le necessità cittadine e quelle dell'appartarsi dal centro come le folle estive desiderano. C'era una stazione fuori mano, che da un lato teneva desta la vita nella parte cittadina e consentiva dall'altro un respiro tranquillo, intento al prediletto moto balneare con i relativi svaghi extracittadini, a chi ricercava a Viareggio ciò che qui vi faceva passare tre mesi diversi da quelli di ogni città. Gli uffici pubblici erano in quel centro che con la posta nella sua antica dimora, le industrie ed il porticciuolo concentravano le attività dei viareggini che non vivevano in margine alla 'stagione', e Viareggio aveva quella prerogativa di avere accanto ad un aggregato urbano la parte balneare riservata soltanto a questo scopo; cresceva a dismisura e poteva offrire le stesse speranze che – mi si perdoni il paragone – possono balenare ad una zecca (quell'arachide parassita) che vive attaccata alla pelle di un agnello succhiando il sangue e lo vede diventare poi una grande e ben nutrita pecora. Aumenta anche la quantità di sangue, purché non si ammali l'animale sfruttato e poi non

muoia, ché allora la pecora e la zecca si confondono in una massa informe e priva di caratteristiche individuali.
A Viareggio che cosa è successo? La Stazione si è trasferita. Il Mercato si è trasferito, la Posta si è trasferita. La Pretura ha occupato una delle più belle ville, ed in poche parole la città, quella raccolta, quella che faceva di via Garibaldi il centro, la via del traffico che rappresentava la parte sempre verde della città, se è diluita, esaurendo il palpito di vita di un centro che dalla concentrazione traeva forza, intaccando la zona che dalla sua caratteristica di riservatezza per coloro che venivano a cercare il cambiamento traeva pregio. Non che esteticamente non si sia acquistato, anzi! Ma è sullo sviluppo vitale che restano impressi ormai indelebilmente le conseguenze dei fatti or ora constatati. Su questo non c'è da fare né da recriminare alcunché. In vista però di un ulteriore confondimento dei due lati di un problema connesso, non fa male riflettere.
Incentrata la stazione, s'è favorita la residenza fissa. Questa potrebbe essere una delle armi capaci di opprimere il turismo. La zona a tale afflusso destinata s'è vista defraudata di parte della possibilità d'occupazione a mezzo di folla fluttuante, il che deve restare aspirazione di Viareggio se vuol conservare le sue caratteristiche da cui derivano introiti privati di una certa entità, mentre l'arricchimento pubblico traducibile sotto la forma di imposta di soggiorno viene limitato, se Viareggio destinata a folla fluttuante si trasforma in città di residenti fissi. Ricordiamo che si tratta di riempire di gente Viareggio onde ne venga vita attiva, in continuo moto, e non tale da paralizzare in una elefantiasi statica l'esuberanza del centro versiliese.
La città è la morte di ciò che si cerca per cambiare vita, come è vero che livornesi non fanno i bagni a Livorno ma cercano il centro balneare. E la pleiade di costruzioncelle che si sta profilando tra Viareggio e il Cinquale, l'afflusso di folla registrato in questi ultimissimi anni al Lido di Camaiore, a Tonfano, a Fiumetto, Forte dei Marmi, è chiaro sintomo di ciò che si è cercato di diagnosticare. La gente a poco a poco lascia Viareggio a cui preferisce altri lidi, più consoni all'umano desiderio della pace, del riposo, dei tre mesi diversi dagli altri.
Si trasformi Viareggio in città, si calchi ancora la mano su ciò che è già fatto, perché mancava non solo un piano regolatore topografico, ma una visione panoramica nel tempo e nello spazio delle esigenze vitali di questo incantevole lembo di terra, e la Viareggio rinnovata, adorata da tanti, vedrà passare le macchine cariche di bagagli di coloro che vanno al nord per cercare su altri piccoli centri della nostra bella riviera quel che Viareggio potrebbe aver perduto…
Svegliarsi bisogna quindi, e riportare la città al carattere che Dio le ha concesso baciando la spiaggia, le pinete, il lago e le montagne che la recingono, con il tripudio di un sole meraviglioso. Farlo prevalere questo sussulto di gioia e confortarlo con l'aggiunta di altri mesi, in cui la mente di chi dirige può cercare di arricchire le attrattive di Viareggio. Far sì che non languisca in una vita cittadina che, misera e senza risorse com'è, succhierebbe per quel tanto di utili che abbiamo, e rivendicare e prolungare la sorte che con la sua fisionomia è connaturata. Questo è ciò che s'ha da fare!
Ormai le costatazioni suddette restano dati di fatto. La stazione è lì, la posta più in là, il mercato oltre. Ebbene, pazienza. Non si complichi però, e si faccia una buona volta davvero in modo da far fiorire a Viareggio una vita tumultuosa e lieta, questo può essere il suo avvenire, ma questo è anche il momento di cominciare a prepararlo! Ormai l'aspetto cittadino è diffuso in parte: lo si soffochi facendo brillare più in alto, per poterlo superare, un richiamo, un insieme di mezzi che facciano distinguere Viareggio. È l'ora di scuotersi e di mettersi all'opera. Si vuol fare la Viareggio più grande, la

> Viareggio più bella. Sta bene. Ma prima si cerchi di ricordare che la fortuna di Viareggio è stata fatta dalla spiaggia, dal sole, e dalla situazione geografica. Si ricordi che la linfa vitale è data dal succedersi qui di gente che si vuole che vada e venga, che si muova, che circoli, che faccia baccano, si diverta, spenda, rida, faccia qualunque cosa purché non impigrisca occupando un'amena località climatica per trasformarla in città o per assistere con inerzia alla travisazione del volto che è la fortuna di Viareggio.
> Altro che discussioni su strade a rete o diagonali, su casupole recintate o su grattacieli popolari, su porti industriali o su che altro! Viareggio anela alla sua vita, che non è quella cittadina ma l'altra, quella del centro ricercato da tutta Italia, dall'estero, o magari dall'Europa intera com'erano i Bagni di Lucca nell'Ottocento. La vita a Viareggio gliela dà la 'stagione', specie se prolungata accortamente, e non le demolizioni. Quelle danno linfa vitale sì… ma gli appaltatori dei pubblici lavori.
> Ai viareggini gliela dà la folla ,quella che si fa venire organizzando la propaganda, facendo trovare le iscrizioni pubblicitarie sui giornali, sulle riviste di moda, su quelle commerciali, politiche, facendo apparire le fotografie sui treni, come fanno tutte le altre località di soggiorno. Qui si vive sugli allori, ma in altri posti si lavora. Il lago di Garda fa la sua propaganda pubblicitaria intensa, Amalfi, San Remo, Capri, perfino La Spezia, tutti si buttano sull'arengo delle offerte pubblicitarie per favorire l'afflusso turistico. Ad Alassio, a Rapallo la gente è scesa migliaia in questi giorni per godere delle vacanze pasquali: ma sono anche nomi che siamo abituati a vedere e sentirci spifferati più facilmente di questo: 'Viareggio'. E ricordiamocelo, Nizza ha un nome famoso, una posizione privilegiata di confine, ed un passato piuttosto rispettabile come stazione turistica; Forte dei Marmi è vicino a noi e ce ne ha già tolta parecchie di gente.
> Queste sono cose risapute, ma a Viareggio si lascia che l'adipe cittadino invada la muscolatura agile della zona destinata a vedere il movimento turistico scorrervi a fiumi con sempre perenne moto rinnovantesi. Ed i muscoli restano fasciati dal grasso, si infrolliscono, si indeboliscono se non vengono mossi, perciò bisogna muoverli. Bisogna! È il momento, perlomeno di apprestarsi a fare la messa in moto. Molte ragioni concorrono. Adesso forse si può allungare la stagione facendola precedere da una introduzione che possibile in questo momento, per caso, e forse mai più. Intanto si faccia venire la gente; vedrà quel che già c'è, poi si parlerà del resto".

A questo veemente articolo che stronca il Piano nella sua intrinseca progettualità ne fa seguito ancora un altro, il sesto, suddiviso in quattro parti con i titoli delle quattro stagioni, in cui torna a suggerire iniziative da diluire nell'arco dell'anno per attrarre turismo[574]. Fa sostanzialmente eco a quanto già apparso sulla stessa testata il 2 aprile dove F. Palmerio aveva delineato la "città degli studi" e la "città degli sport" [575]: un Polo Studentesco *ante litteram* da realizzarsi ampliando il Palazzo degli Studi, abbattendo alcune case nel quadrilatero via IV Novembre-Zanardelli-Paolina-Machiavelli, per accentrarvi tutti gli istituti scolastici superiori – liceali e professionali – con particolare

[574] B. Fiorentini, *La discussione in margine al piano regolatore,* in "Il Telegrafo", Viareggio, 17.4.1941.
[575] F.P. (Palmerio) *Il nuovo piano regolatore della città*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 2.4.1941.

riguardo al Nautico[576]. Accanto alla "città degli studi", la "città dello sport" che sviluppa l'idea in nuce nel Piano della Commissione – ossia un'area comprendente strutture per tutte le pratiche dalla piscina al pattinaggio (con ghiaccio in inverno), dal tennis all'ippodromo, dal calcio all'atletica. Sia per l'esercizio degli sport ma soprattutto per ospitarvi eventi di alto livello in modo da attrarre qui genti da ogni dove in ogni stagione. Palmieri auspica infine la fondazione di un Museo Navale, di un Museo del Carnevale e la costruzione di un teatro lirico.

Il dibattito per una città della cultura era in effetti si era già aperto su "La Nazione" il 30 marzo con Giuseppe Broli, ispettore bibliografico per la Toscana[577]. Si chiede che alle quattro vocazioni di Viareggio (balneare, turistica, marinara, industriale) si aggiunga quella culturale. Broli si dichiara convinto che "se Viareggio fosse ricca di dotazioni di carattere intellettuale sarebbe la stazione preferita dagli studiosi di tutta Italia per non dire dell'Europa intera", e questo grazie al clima che permetterebbe di alternare felicemente alle intense ore di studio pause di svago in un paesaggio ameno. Ci si attende quindi oltre al miglioramento e l'ampliamento della biblioteca, che venga prevista l'istituzione di un museo delle antichità, di una galleria d'arte e di un luogo in grado di ospitare manifestazioni musicali eccelse[578].

L'altro tema fondamentale, su cui abbiamo già visto qualche parere, è quello dell'edilizia popolare, o comunque degli alloggi a prezzi calibrati per i residenti, problema comune ai centri turistici.

La proposta di edificare nei cortili interni viene ripresa dal geometra Leonida Baroni (Fig.P14) in due diversi articoli dove le questioni vengono affrontate in

[576] Anche Malacarne, *cit*., appoggia l'idea ma vedrebbe come sede il Palazzo delle Muse.

[577] Giuseppe Broli, *Per una città degli studi*, in "La Nazione", Viareggio, 30-31.3.1941.

[578] Ma Broli non si limita alle questioni culturali e interviene a tutto campo. In merito al Piano strettamente inteso raccomanda di curare "prima di tutto le oasi di verde, giardini, pinetine. Il verde costituisce il vero respiro della città" e chiede che il ricavato dall'alienazione dei terreni della Città Giardino sia utilizzato per rimboschimenti. Ritiene ottimo il piano stradale ma è contrarissimo al Viale Stazione-Mare troppo oneroso, favorevole invece alle due arterie diagonali una per la pineta e l'altra per il mercato. Torna sulle questioni culturali con un articolo apparso su "La Nazione" il 15-16.6 dal titolo *Per una Galleria d'Arte annessa alla Biblioteca Comunale*, esprimendosi nuovamente in merito alla costituzione del Museo di arte contemporanea. A margine di queste questioni vengono fatte anche altre proposte, fra cui un rinnovato interesse per la costruzione di portici, lo spostamento del cimitero e contestualmente la protezione di quello esistente con il riconoscimento di "monumentale", su quest'ultimo tema in particolare vedi Leonida Baroni, *Tutela preventiva per un cimitero monumental*e, in "La Nazione", Viareggio, 24.6.1941.

modo circostanziato con riferimento alle leggi nazionali, e relativamente alle soluzioni di tutti i problemi annessi, espropri, costi, ecc.[579]. Baroni però pone anche questioni in merito alla reale necessità di nuove case, in quanto forse più che le abitazioni mancano regole che impongano costi di locazione calmierati. Anche Broli pubblica un suo contributo in merito con soluzioni radicali, quali ad esempio la proposta di costruire nell'area via Mazzini-XX Settembre-Pucci-Veneto un palazzone cooperativo di cinque piani per 36 appartamenti con negozi al piano terra[580]. L'idea dei palazzi a cinque piani trova concorde anche il pittore Carlo Bianchi che tuttavia li individua più consoni all'area della vecchia Viareggio nei pressi del Cavalcavia[581].

Contro queste ipotesi si impone all'attenzione l'opinione del celebre artista Oreste Paltrinieri che raccomanda in ogni modo di non "alzare" la città[582]:

> "...Le caratteristiche principali di Viareggio sono: spazio, aria, luce e verde. Tutto quello che contribuisce a togliere anche in minima parte una di queste caratteristiche non può che danneggiare il carattere del luogo. […] Viareggio non è il luogo adatto a questi grandi alveari umani. Se io avessi qualche autorità e la speranza di essere ascoltato proporrei una legge perché fosse proibita in modo assoluto qualunque costruzione al di sopra di due o al massimo tre piani. Si espanda pure Viareggio quanto si vuole, si cerchino tutti i modi migliori per accrescere le abitazioni ma non si tolga nessuna delle caratteristiche viareggine se non si vuole far diventare Viareggio una città come tutte le altre".

A fianco dell'analisi delle soluzioni per l'edilizia popolare viene affrontata la questione della Città Giardino con un orientamento che di fatto supera il Piano Regolatore studiato da Brizzi nel 1935 a favore di una organizzazione dell'area più "pittoresca" con stradine di percorso irregolare, ponticelli e boschetti come delineato da Aldo Morini che, a sostegno dei progetti della Commissione, pubblica due articoli in argomento criticando, pur senza citarlo mai, il progetto

---

[579] L. Baroni, *La discussione del Piano regolatore*, in "La Nazione", Viareggio, 8.4.1941; Id, *Ancora del problema delle case popolari*, in "La Nazione", Viareggio, 20-21.4.1941. Fa esempi di città come Bologna e Milano in cui gli Istituti delle Case Popolari e le cooperative sono riuscite nell'impresa. Sono mini appartamenti di due vani + cucina e servizi, ma interessante vedere che aggiunge la presenza di luce e gas!

[580] G. Broli, *La discussione sul piano regolatore. Scarsità di abitazioni e palazzi cooperativi*, in "La Nazione", Viareggio, 23.4.1941.

[581] Carlo Bianchi, *Viareggio di ieri e Viareggio di domani*, in "La Nazione", Viareggio, 1-2.6.1941.

[582] Oreste Paltrinieri *La parola ad un artista: Viareggio e le sue caratteristiche*, in "La Nazione", Viareggio, 2.5.1941.

di Brizzi[583]; nel secondo dei due articoli si dedica ad una analisi più strettamente architettonica elogiando in particolare il Razionalismo delle quattro ville dell'ing. Benedetti di recente costruzione (Fig.26).
Quanto pubblicato da Gino Rossetti in un articolo apparso il 24 agosto mostra che una qualche attenzione era stata rivolta anche alla Passeggiata, in particolare alla zona compresa fra il Canale Burlamacca e la piazza Principe Amedeo[584]. L'ingegnere difende sia l'insieme sia i singoli edifici e invita a impedirne assolutamente modifiche che ne aumentino il volume e le dimensioni; consiglia di concedere variazioni solo se sono evidenti le migliorie. Un elogio senza riserve viene dedicato alle costruzioni fra Principe Amedeo alla Fossa dell'Abate di cui viene esaltata la sobrietà razionalista e il garbo, nonché la funzionalità e la comodità.

> "…Per architettura si deve intendere giustamente lo sforzo di armonizzare con libertà e audacia l'ambiente con l'uomo, cioè rendere il mondo delle cose una proiezione diretta dello spirito. […] Il Viale Lungomare è attualmente bellissimo e armonioso così com'è e tale va lasciato; e l'interesse generale deve assolutamente prevalere sull'interesse privato, sulla speculazione".

A dar voce ai problemi della periferia, o meglio della Darsena è Michele Rambelli che si concentra sulla peculiarità dell'economia del mare per una città come Viareggio[585]. Fra il maggio e l'agosto pubblica tre articoli descrivendo diffusamente le caratteristiche dell'industria cantieristica e marinara collocate nel quadro dell'economia locale e nazionale, reclamando quindi una attenzione

[583] Arturo Morini, *La città giardino* in "La Nazione", Viareggio, 27.5.1941; Id, *Uno sguardo alla città giardino. Com'è e come dovrebbe essere*, in "La Nazione", Viareggio, 8-9.6.1941.
[584] G. Rossetti, *I viali lungo mare e le costruzioni lato spiaggia in uno studio dell'architetto Gino Rossetti*, in "La Nazione", Viareggio, 24-25.8.1941. Effettivamente anche M. Rambelli nel suo primo articolo del 16 marzo, *cit.*, aveva fatto una difesa della Passeggiata che ora assume un'altra importanza, aveva scritto: "Non attardiamoci a considerare se è o meno opportuna l'iniziativa delle basse civettuole artistiche costruzioni in muratura e cemento, elevate ad ornamento e diletto fra viali e spiaggia; o se al maestoso viale Regina Margherita è stata tolta la assoluta continua visuale della distesa del mare. Ciò che in tutto questo si palesa evidente è che ogni accorgimento ha avuto l'attributo di una pur tanto necessaria coreografia; coreografia che ha grandemente arricchito di cose pur belle, di mostre e di ritrovi questo splendente viale a mare […]. Nessun soffocamento, in conclusione, né parziale o tanto meno totale della città o dei suoi paralleli viali a mare: che largo spazio e spessi sbocchi lasciano il quadro di quelle distese di acqua e di sabbia che sono un tutt'uno coi viali che le costeggiano dal 'Burlamacca' alla 'Fossa dell'Abate'…".
[585] F.P. aveva sollevato l'importanza della questione in *Il nuovo piano regolatore della città*, cit.; favorevole allo sviluppo anche edilizio della Darsena utilizzando spazi nella Pineta di Levante si dichiara lo scrittore S. Micheli su "Il Telegrafo" del 15.4.1941con l'articolo *Il piano regolatore di Viareggio.*

particolare nel Piano agli spazi necessari in Darsena per tali attività[586]. Nell'ultimo in particolare, riprendendo il progetto del 1907 di Montauti[587], propone lo scavo di una darsena all'altezza della Stazione Vecchia e di un canale che attraversando la pineta la colleghi al mare (Fig.P13). Progetto che come vedremo, sia pure con modifiche, verrà accolto dalla Commissione.

La Commissione non accoglie i pareri contrari ai suoi iniziali progetti e, secondo quanto si apprende dal verbale della seconda riunione svoltasi a Viareggio il 23 ottobre 1941, delibera[588] (Fig.P16):

- lo spostamento dell'Aurelia e la destinazione per case ad orto della zona fra la via attuale e il nuovo tracciato:
- l'apertura del Viale fra la Stazione Nuova e il mare e le due diagonali di collegamento fra il piazzale e i due quartieri della Città Giardino e della Città Vecchia; l'istituzione di una piazza all'incrocio di via Zara con il viale di collegamento della Città Giardino alla Stazione Nuova.

Per la realizzazione del Viale Stazione-Mare viene recuperato il progetto di Brizzi con queste varianti: il Palazzo delle Muse non verrà demolito ma aperto nella parte centrale e modificato nei due corpi laterali; piazza Principe Amedeo verrà limitata lateralmente con costruzioni a loggiati destinati a negozi e vetrine "di elegante fattura". La chiesa di San Paolino verrà ricostruita sulla piazza Piave "a particolare ricordo dei caduti della grande guerra".

- La demolizione delle costruzioni fra via della Foce e il Burlamacca per ricavare lungo la sponda destra del Canale una "larga strada ed una non meno larga fascia di verde" con piante sempre verdi che colleghi il traffico proveniente dal Cavalcavia direttamente a via Pilo e ai Viali a Mare.
- L'allacciamento del viale dei Tigli alla via Aurelia in Torre del lago Puccini e località detta 'podere del confine' attraversando la ferrovia Pisa-Genova con un cavalcavia.
- La zonizzazione che destina le aree per i diversi scopi urbanistici, in linea con quanto descritto dal Malacarne (Fig.P12);

[586] Sono: *Lo sviluppo marinaro e delle costruzioni navali*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 22.5.1941; *Lo sviluppo marinaro delle costruzioni navali nel quadro dell'economia locale e nazionale (2)*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 12.6.1941; infine *Ardito progetto per una radicale sistemazione delle industrie marittime e per la valorizzazione della spiaggia di levante*, in "Il Telegrafo", Viareggio, 23.8.1941.
[587] *Relazione*, cit., 1907.
[588] *Verbale seconda riunione…*, cit.

- Vasti posteggi per automobili che in estate affluiscono in numero considerevole ai luoghi di ritrovo del viale Margherita e Marconi.
- La costruzione di un canale navigabile che dipartendosi dell'avamporto e svolgendosi per il massimo percorso sull'arenile o nella pineta comunale, raggiunga il lago di Massaciuccoli sottopassando la ferrovia Pisa-Genova.
- L'allargamento della via Fratti fino a m.20 in sostituzione del'arteria di collegamento fra il viale dei Tigli e viale Capponi.
- Il collegamento del viale dei Tigli con la via Pilo o piazza Manzoni.

Il 7 febbraio 1942 con delibera n.57 il Commissario Prefettizio approva il Piano Regolatore proposto dalla Commissione, così come descritto nella Relazione di accompagnamento e illustrato nelle planimetrie[589].
La Relazione ribadisce nella premessa che il Piano è stato concepito "in vista di una ulteriore, forte ed impellente espansione", nell'esigenza di

> "ampliare quelli che sono i confini attuali dell'abitato e che appunto per la loro ristrettezza impediscono quello sviluppo che naturalmente si dimostra ogni giorno più necessario".

Inoltre per risolvere "problemi di viabilità e traffico sia turistico che commerciale che richiedono soluzioni diverse e più ampie di quelle tuttora esistenti". Vi si legge:

> "Il definirsi della fisionomia della città prevalentemente turistica e lo sviluppo delle altre attività industriali, commerciali, marinare ha imposto l'esame di una zonizzazione che meglio disciplini e definisca tali diverse attività eliminando quelle promiscuità esistenti che sono per le attività stesse di reciproco danno.
> Il disordine edilizio, la contemporanea esistenza di tipi diversi di fabbricati, le più moderne esigenze dell'igiene e della estetica vogliono anch'esse una regolamentazione ed un piano che nel cercare di eliminare le sovrapposizioni, le aggiunte e gli addensamenti, discutibili sotto ogni aspetto, distribuisca le nuove costruzioni nelle aree a ciascuno assegnate e secondo criteri di esatta differenziazione. In ultimo il continuo svolgersi sempre crescente delle attività cittadine, l'importanza che questa spiaggia d'Italia va ognor più assumendo rispetto al turismo italiano ed internazionale hanno reso necessario di porre l'attenzione sull'esame di un piano regolatore che tracci, seppur in linea di massima, quello che dovrebbe essere l'aspetto grandioso ed elegante della nuova Viareggio".

[589] Sei planimetrie in scala 1:5000; 1 carta in scala 1:25.000 e di un particolare in scala 1:1000.

Una buona parte della relazione è occupata dalla lunga e articolata spiegazione dedicata alla dimostrazione della assoluta necessità di spostare la via Aurelia, che assembla tutti gli argomenti già esposti nei verbali della Commissione e dai sostenitori sulla stampa; analogamente si dilunga sulla altrettanto indispensabile sistemazione degli accessi motivando la inevitabilità dei previsti sventramenti.
Nessun riferimento viene fatto invece alle aree destinate ai servizi, mercato ortofrutticolo, macelli e attività sportive.
Il Piano viene immediatamente inviato al Prefetto e sottoposto alla approvazione del Genio Civile di Lucca (10 febbraio 1941) del Consiglio Provinciale Sanitario (12 febbraio 1942) e della Giunta Provinciale Amministrativa (27 febbraio 1942)[590]. Ottenuto il via libera dagli organismi suddetti viene proposto al Ministero dei Lavori Pubblici e, in tale sede, analizzato dall' architetto Concezio Petrucci e inviato per un esame e un parere a Cesare Valle[591].
Le osservazioni, firmate dal Ministro Giuseppe Gorla, sono redatte da Petrucci. Sono osservazioni di natura tecnica e non progettuale: i materiali inviati non sono giudicati sufficientemente intellegibili e ciò non ne consente, al momento, l'approvazione[592].

[590] Vedi le rispettive delibere di approvazione in CDS, Cartolare Poste e Telegrafi, Fascicolo Piano Regolatore.
[591] ACS Ministero Lavori Pubblici, Divisione XXIII Urbanistica e opere igieniche, b.31, Fascicolo Viareggio Piano Regolatore.
[592] Questo il testo completo delle osservazioni: "1. Il progetto si presenta in una forma troppo sommaria, poco intelligibile e non corrispondente alla importanza della materia di cui tratta e delle opere previste per la sistemazione di una città di notevole importanza demografica, turistica e balneare quale è Viareggio. Pertanto si suggerisce che gli elaborati costituenti il progetto siano redatti nella forma più chiara e consona. 2. La pianta della città esistente, la planimetria generale indicante le opere di piano regolatore e quella della destinazione delle zone non danno nessuna indicazione della distribuzione dei fabbricati esistenti nel perimetro degli isolati o disseminati alla periferia della città. È necessario pertanto che, per l'esatta nozione delle opere proposte dal piano, dette planimetrie siano completate, segnando tutte le aree coperte dai fabbricati esistenti, quelle destinate a giardini privati, spazi liberi, ecc.. Per la maggior chiarezza e precisione del disegno, sarebbe opportuno che dette planimetrie, che sono le più importanti del progetto, siano presentate in scala maggiore (possibilmente 1/2000). 3. Sarebbe pure opportuno che nella pianta della città attuale, almeno limitatamente alle zone ove sono previste più estese demolizioni (apertura della nuova strada in asse con la nuova stazione ferroviaria, allargamento di via Antonio Fratti, zona lungo il canale Burlamacca), sia indicata la consistenza edilizia dei fabbricati, segnato in ciascuna parcella il numero dei piani e l'indice del loro valore economico (alto, basso, medio), la ubicazione degli edifici pubblici o di pubblica utilità. 4. Nella planimetria generale rappresentante le opere di piano regolatore, è necessario che, entro i limiti della città attuale, risultino chiaramente determinate le demolizioni, le demolizioni e ricostruzioni, le nuove costruzioni, che siano distinti gli allineamenti proposti dal piano da quelli esistenti e da quelli di cui si propone l'eliminazione; le opere di viabilità progettate (nuovi ponti e cavalcavia) da quelli esistenti e da quelli da demolire. 5. Nei riguardi dello spostamento a monte della strada Aurelia è opportuno allegare al progetto il parere dell'ufficio compartimentale della AA.SS. 6. Per le opere che interessano gli

Il precipitare degli eventi bellici impedisce al Comune di Viareggio di adempiere alle richieste e pertanto il Piano non sarà mai approvato. Di esso non vi è traccia alcuna in tutta la documentazione successiva, a partire dal Piano Regolatore della ricostruzione, né in quello redatto nel 1964, tuttavia molte risoluzioni saranno poi effettivamente adottate nel corso della seconda metà del '900[593] (Fig.P17):

- lo spostamento dell'Aurelia e l'urbanizzazione dell'area compresa fra il vecchio e il nuovo tracciato;
- la strada di collegamento fra l'Aurelia e i Viali a Mare lungo la Fossa dell'Abate e, dalla parte opposta, fra l'Aurelia e il viale dei Tigli a Torre del Lago, con le relative rotonde e sottopassi;
- la grande rotonda dalla parte orientale del cavalcavia per ordinare il flusso di traffico proveniente da Pisa e dal Lucca;
- il cavalcavia in sostituzione del passaggio a livello della Rondinella;
- gli impianti sportivi (stadio, piscina, palazzetto dello sport) saranno edificati dove indicato, nella zona adiacente alla Pineta di Levante nei pressi del Tiro a Volo;
- sia i pubblici macelli sia il mercato ortofrutticolo saranno edificati nelle aree indicate nel Piano;
- le case popolari saranno edificate nelle aree individuate nel Piano.

---

impianti ferroviari e opportuno allegare al progetto il parere dell'ufficio compartimentale delle FF.SS. 7. È opportuno che il progetto sia corredato, oltre degli schemi della viabilità, degli eventuali trasporti collettivi urbani e vicinali, delle zone di verde, anche dello schema della fognatura e di quello dell'attuazione progressiva del piano con speciale riguardo al periodo della prima attuazione. 8. Sarebbe inoltre desiderabile uno studio particolareggiato della sistemazione degli impianti balneari sulla spiaggia compresa fra il canale e lo sbocco del viale progettato in asse con la stazione ferroviaria e che sia indicata inoltre l'ubicazione del nuovo cimitero, dato che quello esistente verrà presto a trovarsi all'interno dell'abitato. 9. E' opportuno allegare al piano una fotografia delle piazze, delle strade e degli edifici più importanti della città e di quelli destinati alla demolizione, nonché degli schizzi prospettici riguardanti le particolari sistemazione edilizie previste dal piano. 10. È necessario che la relazione al progetto sia più esauriente e circostanziata, occorrendo più diffuse notizie storiche e un'esatta documentazione statistica, specialmente nei riguardi dell'incremento demografico del traffico di transito e interno, delle condizioni igieniche delle abitazioni. 11. Alla relazione è necessario allegare uno schema delle norme per l'attuazione del piano e uno schema di regolamento edilizio. 12 Tutti gli elaborati costitutivi del progetto devono essere firmati dal tecnico che li ha redatti in base alle direttive della Commissione di esperti nominata dal Podestà". ACS, Ministero Lavori Pubblici, Divisione XXIII Urbanistica e opere igieniche, b.31, Fascicolo Viareggio Piano regolatore. Vedi anche la lettera in merito inviata dal Prefetto al Commissario Prefettizio in data 28 maggio 1942, in ASoP, Cartolare Bellezze Naturali provincia di Lucca. Viareggio, Fascicolo Piano Regolatore.

[593] In merito ai successivi piani regolatori si rimanda ai documenti conservati al CDS Cartolare Piano Regolatore della Ricostruzione; Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1937-1955; Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1964. Si vedano inoltre *Viareggio: Città e Piano. Variante organica e progetto preliminare del nuovo piano regolatore*; Pezzini, Viareggio, 1992; A. Arrighi, *cit.*

Relativamente alle demolizioni del Lungo Canale vengono consolidate quelle già effettuate nel 1926 , creando una Piazza intorno alla Torre Matilde.
In merito a Città Giardino invece l'unica cosa che resta del Piano sono le stradine tortuose che però non collegano villette immerse nel verde bensì condomini di fattura tutt'altro che apprezzabile.

6. LA CITTÀ COSTRUITA

Viareggio muta aspetto almeno tre volte nel corso di poco più di un secolo dal suo esordio come città e centro balneare, certamente il cambiamento più radicale è quello che avviene nel periodo fra le due guerre.

Nella città disegnata da Lorenzo Nottolini si innesta a partire dalla metà del XIX secolo il centro balneare; dalla fine dell'Ottocento ha inizio la costruzione di una serie di edifici di linguaggio eclettico, Liberty, Neomedievale, Neorinascimentale, che negli anni Venti si vena di influenze esotiche mutuate dal Decò di cui Alfredo Belluomini è senz'altro il principale artefice; infine il Razionalismo degli anni Trenta che viene introdotto sotto l'egida di Raffaello Brizzi.

Vicende sintomatiche di come il turismo e la sua industria, la conquista delle coste e l'addomesticazione del mare, trasformano un territorio[594].

Scopo della nostra ricerca è stato analizzare e verificare come sono avvenute queste trasformazioni, i disegni che le hanno precedute, assecondate, guidate, modificate; come si è intervenuti nel controllo di un processo che, inizialmente affidato prevalentemente alla iniziativa privata, si è reputato dovesse invece essere condotto dalla pubblica amministrazione.

Fino ad oggi, come abbiamo ricordato nell'Introduzione, gli studi sono stati settoriali e parcellizzati, non era mai stata analizzata la città nel suo insieme e in particolare mancava una ricognizione relativa alla "costruzione" della città avvenuta fra le due guerre.

Il contributo che la nostra ricerca porta alle conoscenze in argomento è prima di tutto l'avere delineato l'esistenza e lo sviluppo di una idea di città e di avere per la prima volta messo in campo una visione dell'intera città: abbiamo studiato Viareggio nel suo insieme, come organismo complesso, avendo come perno la sua organizzazione urbanistica, ed elaborato la storia dello sviluppo dei vari quartieri e delle loro interazioni.

[594] Viareggio a tale proposito è stata oggetto di uno studio specifico: Erhard Schlieter, *Viareggio. Die geographinschen Auswirkungen del Fremdenverkehrs auf die Seebäder der nordtoskanischen Küste*, Geographisches Institut der Univesität, Marburg/Lahn, 1968. Lo studio prende in esamine i mutamenti geografici del territorio a partire dal XVI secolo fino agli anni Sessanta del '900. Una analisi morfologica che partendo da Viareggio si estende agli altri centri balneari italiani della costa ligure e romagnola, comparando l'impatto che l'economia del turismo ha avuto sul territorio nel corso di due secoli.

E' emerso il quadro di una città in forte espansione dove si confrontano interessi diversi e talvolta contrastanti, in questo senso va il contributo che abbiamo portato in merito alla Passeggiata, fin ora valutata sul piano architettonico ma mai analizzata nei risvolti tecnico-politico-organizzativi. Interessi divergenti si manifestano in realtà ogni qual volta ci si trova di fronte a interventi sostanziali e vengono chiariti ulteriormente e definitivamente con le indagini relative alla elaborazione del Piano Regolatore del 1941, al dibattito in merito avvenuto sulla stampa.
La città costruita è il risultato della mediazione fra gli indirizzi e le volontà degli amministratori e le istanze di categorie economiche, per diverse ragioni ostili ai cambiamenti, che trovano ascolto in alcuni esponenti politici.
Ci rammarichiamo che l'assenza di una storia del Fascismo a Viareggio ci abbia impedito di valutare meglio le posizioni assunte dai rappresentanti di diverse istituzioni – talune anche in aperto conflitto – quali ad esempio quelle in merito ai progetti della Stazione Nuova e della Casa Balilla.

Abbiamo delineato la storia ponendo come base di partenza la lettura dei protocolli dei verbali delle delibere degli organismi che si sono avvicendati al governo, muovendoci privi di tesi da voler dimostrare. La lettura cronologica delle delibere, come evidenziato nel paragrafo dedicato, ci ha permesso di delineare sia i percorsi indicati sia quelli effettivamente compiuti, le ragioni dei mutamenti di programma come la volontà degli amministratori di controllare lo sviluppo in ogni suo aspetto. Questa ricognizione ci ha portato ad affermare senza ombra di dubbio che la costruzione del centro balneare è stato un fatto eminentemente pubblico, realizzato attraverso incarichi e finanziamenti pubblici, avente quale finalità dichiarata il favorire in ogni modo lo sviluppo della città balneare in tutti i suoi aspetti mantenendo ferme tre condizioni: vista del mare, estetica, igiene. Fra gli intenti di questo controllo vi è anche quello – altrettanto dichiarato anche se non sempre raggiunto – di fare prevalere l'interesse collettivo su quello privato.
Abbiamo fatto emerge altresì il piano economico con il quale si intese finanziare i progetti e in particolare: la strada istituzionale con l'inserimento di Viareggio nelle Stazioni di cura; quella che oggi potrebbe essere definita "finanza creativa" con l'apertura di un Casinò; infine con le alienazioni di terreni comunali destinati alla edificazione. Nel contesto delle alienazioni

abbiamo in particolare analizzato la complessa vicenda della costruzione del Quartiere Littorio e il suo legame con lo spostamento del Mercato.

Abbiamo analizzato l'evoluzione urbanistica indicata dai piani regolatori (o avvenuta in loro assenza) e lo sviluppo edilizio elaborando un quadro statistico in base alle licenze concesse. E' stato messo in luce altresì come l'idea di città che si era delineata attraverso i piani regolatori approvati nel primo quarto di secolo subisca una modifica non indifferente una volta acquisiti gli arenili e la pineta; si è evidenziato infine come accanto al centro balneare nasca anche l'esigenza di una città compiutamente intesa che non ha nella sola industria turistica, per quanto determinante, il baricentro della sua economia. Una città nella più vasta accezione, fatta di strutture e servizi utili non solo al forestiero ma anche agli abitanti, per la quale si dà avvio a progetti di edifici pubblici e una programmazione dell'edilizia abitativa destinata ai ceti medi e popolari. Abbiamo esaminato lo strutturarsi di una Viareggio città bifronte, dove le vicende della Darsena con il porto e l'industria cantieristica corrono parallele al centro balneare.

Non pochi documenti che abbiamo analizzato risultano inediti ma gli aspetti originali del nostro lavoro consistono principalmente nel metodo, nell'analisi incrociata delle fonti primarie, in particolare i protocolli delle delibere degli organismi di governo, delle commissioni istituite per l'elaborazione dei progetti e dei piani regolatori, dei carteggi e di tutto quanto prodotto in merito agli argomenti studiati. Ciò ci ha permesso di ricostruire le vicende da nuovi e articolati punti di osservazione a partire dallo spostamento del Mercato, di cui qui è stata individuata ed evidenziata la portata "rivoluzionaria" del tessuto urbano cittadino; sono stati analizzati nel contesto socio-urbanistico grandi interventi strutturali quali la costruzione del Cavalcavia e della Stazione Nuova, nonché le alienazioni e lottizzazioni di vaste aree.

Sono state ricostruite per la prima volta la storia della edificazione del Quartiere Littorio e della *non* edificazione della Casa Balilla, della chiesa della Darsena e di quella del Marco Polo, della lottizzazione dell'area Rigutti e della ferrovia del Balipedio. Per la prima volta si è fatta chiarezza sui destini della Commissione del 1924, sono state portate alla luce le Commissioni del 1928 e del 1931 e le loro deliberazioni, si sono individuate le complesse vicende inerenti le valutazioni e le approvazioni dei grandi progetti; sono state inoltre

evidenziate le competenze della Commissione edilizia; siamo altresì stati in grado di fare emergere il ruolo di altre figure professionali accanto a quelle già accertate di Alfredo Belluomini e Raffaello Brizzi, su cui si rimanda più oltre al paragrafo dedicato. Ultima ma non meno importante la inedita ricostruzione che abbiamo effettuato del ruolo avuto dalla Soprintendenza e che abbiamo evidenziato nell'ambito delle singole vicende.
Attraverso la lettura dei carteggi intercorsi fra i cittadini e l'Amministrazione e gli articoli apparsi sulla stampa locale, abbiamo inoltre messo in luce aspetti della dialettica degli eventi, analizzandone la percezione per quanto possibile nel loro presente. Ciò è avvenuto in modo particolare nella trattazione delle vicende relative allo spostamento del Mercato, ai rifacimenti della Passeggiata, allo sviluppo del quartiere settentrionale, al Piano Regolatore del 1941.
Qui di seguito alcune considerazioni riassuntive.

L'aspetto della Viareggio balneare che prende forma nella seconda metà del XIX secolo la allinea a quanto si era già diffuso in Europa. La riva del mare viene progressivamente occupata da palafitte in legno, attrezzate con cabine che si modificano nel tempo adeguandosi alle nuove esigenze; in legno sono le strutture che occupano gli arenili costituendo il primo nucleo di quella che diventerà la Passeggiata. Il pontile del Bagno Balena, che negli anni Venti si dota di un esotico ristorante a forma di ombrellino cinese, imita i *pier* diffusi nel Nord Europa. In sostanziale concomitanza con quanto stava avvenendo nei principali centri balneari italiani come Lido di Venezia, Rimini, ma in leggero ritardo rispetto all'Europa, è invece lo sviluppo delle strutture ricettive: negli anni Dieci del XX secolo si comincia ad adattare le grandi ville sui Viali a Mare ad alberghi e nel 1912 la città si dota di un Kursaal[595]; nel decennio successivo, a metà degli anni Venti, i grandi alberghi procederanno a significative ristrutturazioni per adeguarsi alle esigenze dei soggiorni della nuova concezione di vacanza[596].
Forse nessuno meglio di Moravia ha saputo descrivere il clima di Viareggio nel primissimo dopoguerra, intorno al 1920, quando la vide con gli occhi di un adolescente forestiero e ce la restituì in *Agostino*. Una Viareggio di spiagge a

[595] Si vedano F. Farina, *cit.*; V.Orioli, *cit.*
[596] L. Piccinato, *L'architettura del moderno albergo*, in "Architettura e arti decorative", 1/1925, pp.201-273; sull'evoluzione della vacanza G. Rocca, *cit.*

tratti libere, di architetture "effimere", in procinto di consegnarsi alle trasformazioni della modernizzazione.

> "Camminando sulla rena scottante, tra i cespugli di ginestre e di cardi [...] Erano giunti sul lungomare e camminavano a piedi nudi sul pietrisco aguzzo, tra le aride aiuole […]. Gli stabilimenti si susseguivano agli stabilimenti, con le loro file di cabine verniciate di colori chiari, i loro ombrelloni sbilenchi, i loro archi melensamente trionfali. La spiaggia, tra una cabina e l'altra, appariva gremita, ne giungeva un brusio festivo, anche il mare scintillante era affollato di bagnanti.."[597].

L'ultimo stabilimento balneare era il Vespucci, duecento metri oltre piazza Principe Amedeo, all'altezza della via omonima:

> "Sulla spiaggia in quel punto non c'erano che poche cabine, cinque o sei in tutto, e sparse l'una a gran distanza dall'altra. Erano cabine povere, di legno grezzo, tra l'una e l'altra si scorgeva la spiaggia e il mare egualmente deserti. Soltanto alcune popolane stavano all'ombra di una barca tirata a secco, quali in piedi quali sdraiate sulla rena, tutte vestite di certi antiquati costumi neri dalle mutande lunghe orlate di bianco, indaffarate ad asciugarsi e ad esporre al sole le membra troppo bianche"[598].

Oltre il Vespucci

> "il litorale, sprovvisto così di cabine sulla spiaggia come di case sulla strada, continuava a perdita d'occhio in una solitudine di sabbia battuta dal vento, tra lo scintillio azzurro del mare e il verde polveroso della pineta"[599].

La descrizione che segue riguarda un'area a nord oltre la Pineta di Ponente:

> "…immensa, la piazza non era lastricata ma tutta sabbiosa e sparsa di mucchi di detriti e di cespugli di cardi e di ginestre tra le quali serpeggiavano malcerti e sassosi sentieri. Qualche stentato oleandro cresceva irregolarmente sui lati della piazza, non c'erano marciapiedi, i pochi villini che vi sporgevano, alternavano i loro giardini a grandi spazi vuoti recinti di reticolati. Questi villini apparivano piccoli torno torno la piazza, e il cielo spalancato sull'immenso quadrilatero sembrava accrescerne il deserto e lo squallore"[600].

Moravia descrive anche la Darsena:

> "…quasi all'altro capo della città un quartiere di calafati e di marinai, e sebbene la città fosse piccola era sempre un bel tratto. Prese per le strade oscure, a ridosso della pineta, e ora camminando in fretta e ora addirittura

[597] A. Moravia, *cit*., citazioni ed. Bompiani, 2016, pp.70-71.
[598] Ivi pp.73-74.
[599] Ibidem.
[600] Ivi p.145.

> correndo andò dritto sino a quando non vide spuntare tra le case le alberature dei velieri attraccati nella darsena […]. Di giorno era un luogo antico e decaduto, con casupole e botteguccе allineate su ampie banchine deserte e piene di sole, odore di pesce e di catrame, acque verdi e oleose, gru immobili e chiatte piene di brecciame. Ma ora, la notte lo rendeva simile a tutti gli altri luoghi della città, e soltanto un gran veliero, sopravanzando i marciapiedi con tutti i fianchi e le alberature, rivelava la presenza delle acque portuali profondamente incassato e tra le case. Era un veliero lungo e bruno, molto in su tra i cordami si vedevano brillare le stelle, secondo il flusso ed il riflusso del canale pareva che tutta l'alberatura e la massa dello scafo si muovessero appena, silenziosamente"[601]

Il nostro punto di partenza, agli inizi degli anni Venti, è una città che si è sviluppata seguendo la vocazione turistica ma, nel contempo, ha mantenuto quella dei mestieri legati al mare, la pesca, la marineria e la costruzione navale. La caratteristica bifronte della economia cittadina, e dunque del suo assetto urbano, aveva preso corpo come abbiamo visto intorno al 1820: nel 1819 inizia lo scavo della prima darsena, nel 1822 viene regolamentata la pratica delle bagnature.

La descrizione fatta da Paul Klee, che qui soggiorna nell'agosto del 1930 per le cure talassoterapiche, ci aiuta a chiarire la trasformazione del litorale avvenuta in dieci anni.

> "… La prima mezza giornata l'ho trascorsa ad esplorare ogni cosa. Il gigantesco viale (la Passeggiata, *ndr*), normalmente assolato, di notte si va facendo ammaliante. All'improvviso è apparso come l'immagine di una grande metropoli, solo che la larghissima strada è vietata alle vetture. E' di una lunghezza sterminata. Nella parte sud la sua immagine notturna è particolarmente affascinante. Il pubblico favolosamente bello manifesta una intensa ma non apatica vitalità, come ciò avvenga non so dire; è probabile che ci sia sotto un fatto estetico. La vita diurna è più modesta, ma oltre che in spiaggia si può stare anche nell'antica splendida pineta, anch'essa estesissima […] Ho fatto il bagno due volte, affittando una cabina, l'acqua è così piacevole. La spiaggia sabbiosa è ideale. Ma c'è troppa gente".

precisa poi che la pensione dove alloggia è nella parallela alla "rue de la gaité" (così definisce la Passeggiata), si tratta della via Foscolo che descrive

> "piena di casette, in parte o interamente affittate ai bagnanti. Fra esse ce n'è di più grandi: pensioni, bar e ristoranti. Gli alberelli sono oleandri ora in magnifica fioritura"[602].

[601] Ivi p.159.
[602] Paul Klee, lettera alla moglie, Viareggio 24 agosto 1930 in Tulliola Sparagni, Maristella Margozzi (a cura di), *Paul Klee e l'Italia*, catalogo mostra Roma, Electa, Milano, 2012, p.116.

E’ sulla Viareggio descritta da Klee, già strutturata e affollata, che si appresta a intervenire l’ordine razionalista.
Il risultato finale nel 1940 è una città bifronte, da un lato la Darsena con i suoi lavoratori del mare, con le case ed i cantieri, dall’altro la Passeggiata e le strade limitrofe, con le ville, gli alberghi, i teatri, i cinema e ogni possibile luogo di ritrovo e di svago, di sport. Ma è anche una città duale dal punto di vista architettonico, dove si mescolano e convivono due stili che pure sarebbero a loro modo predominanti, il Liberty poi Decò e il Razionalismo.
Se si eccettua il tratto di Passeggiata da piazza Mazzini a piazza Puccini dove il Razionalismo regna incontrastato, nel resto della città i due linguaggi non si dividono nettamente lo spazio attutendo lo iato linguistico con una sostanziale armonia nelle grandezze.

La costruzione di Viareggio appare sia negli anni Venti sia negli anni Trenta ispirata ad una valorizzazione dello spazio naturale. Tutti a Viareggio vogliono vedere il mare, vogliono sentirne l'odore, il rumore, percepirne la luce; per questo la lottizzazione divide il territorio in isolati relativamente piccoli, gli edifici hanno dimensioni contenute, le strade corrono tutte perpendicolari al mare creando una sequenza di assi mare-monti interrotti solo dalla ferrovia; i venti scorrazzano fra le vie e con essi la luce.
Quattro strade parallele al mare nel corso del periodo oggetto di studio vengono progressivamente prolungate fino a percorrere interamente la città dal Canale Burlamacca alla Fossa dell’Abate, tre di esse fanno parte della zona turistica per definizione: Passeggiata, Viali a Mare, via Foscolo-Buonarroti; la quarta, via Fratti, tratteggia il progressivo sviluppo edilizio da sud a nord. Le altre parallele, ci riferiamo sempre al di qua della ferrovia, quando non limitate dalla Pineta di Ponente, pur non coprendo per intero l’asse, tendenzialmente si allungano percorrendo quasi tutta la città. E’ questa la caratteristica dell’assetto urbano, una griglia praticamente senza eccezioni.

L'architettura dei centri balneari, e Viareggio in tal senso è esemplare, non è espressione di potere ma di piacere, non di un singolo o di una categoria economica predominante ma di un eterogeneo gruppo di *villeggianti* che oltre a curarsi desiderano distrarsi, divertirsi. Non svettano nel cielo torri civiche e

campanili ma torrette e cupolette di villini e caffè. Viareggio negli anni Venti e Trenta è in costante "adeguamento" alle richieste, la Passeggiata è un cantiere perenne ma non appena un edificio viene inaugurato diventa subito *cult*.
Il Liberty e il Decò appaiono indiscutibilmente i linguaggi della città *loisir*, come dimostra la ripetitività dei modelli nei centri balneari europei. Abbastanza unico appare invece nel suo genere il tratto della Passeggiata Razionalista di Viareggio dove lo stile che si appresta a divenire il linguaggio della monumentalità del Regime qui si adegua alle necessità frivole della spensieratezza. E tuttavia non possiamo non considerare l'effetto "purificatorio" del geometrismo essenziale della Passeggiata di Brizzi, tale da riscattare anche il viale Margherita e sottrarlo al rischio del *kitsch*.
La Passeggiata, prima che le superfetazioni selvagge del secondo Novecento facessero perdere la percezione delle linee architettoniche originarie degli edifici, era uno straordinario florilegio di forme che, senza pretesa di originalità, disegnavano un lungomare armonico come uno spartito musicale. E nella città smemorata priva di sedimenti essa costituiva il suo Monumento.

Le aree interne della città invece appaiono tutte uguali. La "viareggina" si riproduce come modulo, alternata alle case con la torretta, in una sostanziale omologazione; uniforme si presenta anche il quartiere residenziale delle traverse a mare. Gli unici elementi di rottura, ma discreti, si trovano come abbiamo visto in talune ville del Quartiere Littorio.
In questo contesto decisamente fuori scala appare la Stazione Nuova. Con essa Viareggio si trova effettivamente ad un bivio. La scelta di non realizzare il grande Viale di Brizzi, così come la rinuncia senza neanche discutere all'ipotesi avveniristica della "torre" di Crippa avvenuta nel 1930, mostrano che pur essendo in perenne trasformazione una identità la città l'aveva e l'ha salvaguardata: una dimensione misurata, di case prevalentemente monofamiliari di uno o due piani, raramente di tre, che hanno resistito anche all' "attacco" del Piano Regolatore del 1941.
Non abbiamo elementi per determinare cosa abbia reso immodificabile questo carattere se non, al momento, le tesi espresse da Oreste Paltrinieri, legate esclusivamente alla necessità di "percepire" quando non vedere il mare[603].

[603] Vedi capitolo 5.

Come abbiamo rilevato nel corso dello studio una forte difesa dell'ambiente, delle piazze e delle pinete, è presente nell'animo di molti amministratori e sostenuta in ogni contesto dalla Soprintendenza; questo, a fronte comunque delle trasformazioni, ha impedito stravolgimenti.

L'affermarsi dei centri balneari e dell'industria del forestiero ha progressivamente condotto ad una valorizzazione economica del territorio con edificazioni ben oltre le reali necessità degli abitanti effettivi. A Viareggio, esattamente come altrove, si perde la relazione fra le esigenze dei residenti e il consumo del territorio, tuttavia Viareggio persegue un suo stile e una sua configurazione, una sua "anima".

Nel 1938 la mostra del Kursaal, oltre a illustrare i progetti per il futuro, fa il punto sulla città costruita. Pur non ignorando le considerazioni esposte nella Relazione prodotta dall'Economo comunale dettate da osservazioni fatte in quello stesso 1938[604], non si può negare che un processo grande si sia compiuto.

6a. Un confronto: la Perla del Tirreno e la Perla verde dell'Adriatico

Nell'ambito di quanto fin qui elaborato abbiamo avuto modo di fare confronti con altre realtà coeve osservando analogie e differenze nelle soluzioni architettonico-urbanistiche relative a questioni specifiche. Sorprendenti appaiono però le similitudini con quanto avviene nel medesimo periodo a Riccione, tale da meritare una rilevazione specifica: le vicende delle due città nel corso del periodo di riferimento corrono parallele su molti versanti, non c'è problema dell'una che non sia stato affrontato dall'altra. Una breve analisi comparata di quanto emerso dalla nostra ricerca con quanto delineato nel saggio di Ulisse Tramonti *Riccione: "paesaggio di potenza"* ci permette di mettere in luce alcuni degli aspetti più significativi[605].

Quando Riccione diviene Comune nel 1922 Viareggio già da un secolo ha acquisito il rango di città, ma tutte e due si presentano nello stesso modo territori propizi alla costruzione di un moderno centro balneare funzionale oltre che al ruolo specifico alla propaganda di Regime.

Viareggio e la Versilia giungono agli albori del Ventennio con un mito già consolidato dalla pittura e dalla letteratura, identificate come luogo paradisiaco,

[604] Vedi § 4b.1.5.
[605] U. Tramonti, *cit.* Tutte le notizie date nel paragrafo sono ivi desunte.

approdo della ricerca dell'Eden[606]; la riviera romagnola vede costruire il suo mito *ad hoc* intorno alla figura di Mussolini:

> "Nel novero dei luoghi della Romagna dove il Fascismo consumava la liturgia dell'"Uomo della Provvidenza", Riccione e la sua spiaggia venivano vistosamente celebrati dagli organi provinciali e nazionali della stampa di regime, come stazione balneare di primissimo ordine, "figlia prediletta" dell'intera nazione italiana. La provincia di Forlì, a cui Riccione apparteneva, ridisegnata ed ampliata nel 1923, inglobando il vasto territorio della "Romagna Toscana", conteneva tutti i luoghi deputati da affidare ad un immaginario collettivo che potesse decretare e consolidare la strutturazione del mito della fortuna dell'uomo Mussolini. Le relazioni fra la Romagna e il suo potente patrono resero la provincia di Forlì un territorio "in posizione speciale", a cui erano destinate consistenti elargizioni in denaro" […]. I luoghi del mito furono inseriti in una più vasta programmazione finalizzata al rilancio di Forlì e dell'intera Provincia, dove il turismo doveva assumere un ruolo preminente"[607].

Anche Viareggio finanzia con soldi pubblici numerosi interventi ma si tratta in gran parte di fondi comunali, l'azione diretta dello Stato è meno consistente. E tuttavia, anche e proprio in virtù di tali investimenti pubblici, la massiccia e prolungata propaganda che investe le due aree è la prima forte analogia. Come abbiamo visto nel paragrafo specifico, Viareggio viene fatta oggetto di una campagna di stampa che dura praticamente ininterrotta per venti anni, trasformando la pubblicità già in atto nei decenni precedenti in vera e propria propaganda. Riccione non è da meno e ambedue costruiscono il proprio primato sulle virtù eliotalassoterapiche del territorio, cui si accede comodamente grazie spiagge estese e a mari di bassi fondali. L'attributo di "perla", associato ai due toponimi, viene diffuso anche attraverso la produzione di docufilm destinati al pubblico internazionale[608].

Si affermano come centri di cura ma è da sottolineare come ambedue dapprima si facciano forti dell'essere divenute sedi di Ospizi Marini (istituiti pressoché nei medesimi decenni del XIX secolo) salvo poi allontanarli fino ad espellerli dal territorio perché divenuti incompatibili con lo sviluppo turistico. Si contendono altresì il ruolo di piccole capitali per importanti colloqui politico diplomatici, quali ad esempio quelli avvenuti nel 1927 a Viareggio con il Sultano yemenita o l'incontro nel 1933 a Riccione di Mussolini con il

[606] *Fra il Tirreno e le Apuane*, cit., *Alla ricerca dell'Eden*, cit.
[607] U. Tramonti, *cit*. p.18.
[608] Vedi § 2d; nell'estate del 1924, per conto del Comune di Riccione, fu prodotto il film pubblicitario *La Perla verde dell'Adriatico*, della durata di circa un'ora.

Cancelliere austriaco Englebert Dollfuss che fece definire il centro romagnolo la "spiaggia dei diplomatici".

Al loro successo contribuisce sicuramente l'essere su importanti tratte ferroviarie, rispettivamente la Genova-Pisa e la Rimini-Ancona, che facilita enormemente l'accesso alle due cittadine e successivamente, con lo sviluppo delle automobili, entreranno nei tracciati autostradali.

Le riscontriamo simili nei metodi e nei tempi in merito ai massicci interventi per la sistemazione del litorale, nell'attendere a infrastrutture quali acquedotti, illuminazione, fognature, per la sistemazione viaria con cavalcavia come per la presenza di una linea tramviaria; ma le due città si trovano conformi anche nell'elaborare il "piano del verde" e nel condividere l'istituzione della "Festa del Pino", a Viareggio originata dalla *reconquista* della Tenuta Arciducale, a Riccione in ossequio al'esternazione mussoliniana "Io amo gli alberi".

In merito allo sviluppo della edilizia privata, ricordando quanto abbiamo scritto su Viareggio leggiamo di Riccione :

> "Ville e villini e strutture ricettive alberghiere di pregio crescevano dunque a Riccione fra Ottocento e Novecento intorno ad una maglia reticolare generata dal viale della Viola (poi Ceccarini), […] dove si imponeva però che le ville di nuova costruzione dovessero essere disposte in modo da confinare sui due viali e potessero disporre di ampio giardino; i villini per la villeggiatura riproponevano il modello del villino di città, rappresentativo del nuovo stile dell'emergente classe borghese: scatole murarie tradizionali che nonostante le epidermiche decorazioni, erano espressioni di un vagheggiato internazionalismo che non mutava sostanzialmente i concetti di fondo dei repertori compositivi accademici"[609].

E ancora relativamente allo stato delle strade e al rapporto pubblico-privato.

> "Sebbene la disposizione delle strade e dei viali potesse apparire sufficiente per le comunicazioni cittadine e per il nuovo sviluppo urbano, la municipalità si trovava a dover decidere con urgenza provvedimenti onerosi poiché nella gran parte dei casi si trattava di intervenire su strade senza massicciata, e soprattutto risultava operazione immediata la redazione di un nuovo Piano Regolatore per far fronte alla formazione spontanea di vialetti e strade in posizione centrale, usate pubblicamente nonostante fossero private"[610].

I problemi si equivalgono persino nella questione relativa alla sistemazione del porto che presenta sostanziali analogie sia per la costruzione sia per le difficoltà relative all'insabbiamento.

[609] U. Tramonti, *cit.*, p.21.
[610] Ibidem.

Quale esempio di similitudine nei progetti destinati alla cultura e allo svago citiamo il Teatro degli Ottomila, definito per altro nello stesso identico modo.
Infine analogie si riscontrano anche nell'orientamento dei piani regolatori generali, che Riccione affronta nel 1935 e Viareggio nel 1941, soprattutto in merito alla organizzazione delle vie di accesso e di collegamento con la rete viaria extraterritoriale.

6b. Gli attori

Le Amministrazioni Comunali del periodo che abbiamo esaminato scelgono come prassi la nomina di Commissioni per la studio e la risoluzione dei problemi che di volta in volta devono affrontare. Per quanto riguarda il settore del nostro studio accanto alla Commissione edilizia, che opera ininterrottamente ed è rinnovata con cadenza biennale, vengono nominate alcune Commissioni "speciali" per lo studio di argomenti importanti e circostanziati quali appunto la sistemazione degli arenili, lo spostamento della stazione ferroviaria, la cura dei parchi e delle pinete.
La realizzazione dell'idea vede quindi il concorso di diverse professionalità e personalità che, incaricate dall'Amministrazione comunale, contribuiscono alla formulazione dei progetti e li portano a compimento.
Come abbiamo osservato nei paragrafi relativi, i membri delle commissioni non sono necessariamente architetti e ingegneri, si ricorre anche a personalità della cultura che si ritengono, in quanto tali, abilitate ad indicare indirizzi programmatici. Il caso più evidente di tale atteggiamento, sui cui ci siamo già soffermati ma che vale la pena di ricordare, è la Commissione del 1924, dove fra i sei membri risultavano presenti Giacomo Puccini e Alfonso di Vestea, un medico microbiologo, due pittori, un uomo di cultura e un solo professionista specifico. La Commissione del 1928 si presenta ibrida, scelta dovuta alla eterogeneità dei compiti, include infatti politici, professionisti, artisti, rappresentanti delle categorie economiche. La Commissione del 1931, che ha determinato l'avvio della sistemazione della Passeggiata, appare la più equilibrata, su sei membri tre sono ingegneri architetti, gli altri tre sono due scultori e un pittore.

Due sono le figure alle quali, e per la continuità dell'azione esercitata e per l'intensa collaborazione avuta negli anni Trenta, riteniamo debba essere attribuita la maggiore responsabilità del risultato: Alfredo Belluomini e Raffaello Brizzi. Per "responsabilità" intendiamo "attribuzione" o, per estensione, nell'accezione di "oneri e onori".

La storiografia attuale divide in modo alquanto manicheo le vicende relative all'architettura e all'urbanistica fra l'attività di Belluomini – che si dà praticamente conclusa nel 1929 e strettamente legata al gusto Decò – e quella di Raffaello Brizzi che si fa iniziare nel 1931. Brizzi è attivo a Viareggio, sia pure con alterne fortune, fin dal 1919-20 circa; Belluomini lavora ininterrottamente – a vario titolo e con diversi ruoli – dal 1920 circa fino al 1942.

Belluomini, parafrasiamo Michelucci, pietrifica tutto quello che pensa – e pensa di tutto – adattandosi senza alcuna difficoltà, come un camaleonte, ai desideri della committenza – pubblica e privata – come ai linguaggi dominanti: artefice nell'intero complesso di interventi che vede coinvolta la città nel Ventennio. La vicenda di Brizzi è più sofferta e complicata; contrariamente a Belluomini, benché investito di importanti incarichi in qualità di urbanista, riuscirà a condurre a termine solo il progetto della Passeggiata, è tuttavia la figura di riferimento dell'Amministrazione comunale per tutti gli anni Trenta.

Riteniamo inoltre che una significativa quota di responsabilità sia da attribuirsi anche a Luigi Leonzi. Egli opera nella duplice veste di attore politico e ingegnere; nelle vesti di Sindaco e Commissario Prefettizio e Podestà nei primi anni del Regime traghetta la città a positive conclusioni di annose vertenze, quali l'acquisto degli arenili e della Pineta di Levante, e la colloca nell'importante alveo delle città luoghi di cura; come professionista lo troviamo fra i collaboratori di Brizzi nel redigere progetti di alcuni edifici della Passeggiata e insieme a Belluomini nella realizzazione della Terrazza Ciano.

Accanto a loro agisce, eminenza grigia, Carlo Riccomini, ingegnere capo dell'UTC dal 1923 al 1935 e poi dirigente del settore. Anch'egli, insieme a Belluomini, è presente dall'inizio alla fine di tutte le vicende esaminate e, in virtù del ruolo rivestito nell'apparato comunale, è membro di tutte le commissioni compresa quella del Piano Regolatore del 1941.

Nel delicato ruolo di controllore estetico del processo edificatorio della città e di protettore dei beni ambientali, troviamo la Soprintendenza Regionale

dell'Arte Medievale Moderna che, sia attraverso il Soprintendente Giovanni Poggi che non di rado abbiamo visto intervenire personalmente nelle questioni più controverse, sia con Giorgio Castelfranco, segue l'intero itinerario compiuto da Viareggio[611].

Ad affiancare la Soprintendenza in qualità di rappresentante del Ministero vi è Gustavo Giovannoni. I suoi interventi, desunti dai materiali emersi dall'Archivio comunale e della Soprintendenza Regionale, risultano come abbiamo documentato in quattro occasioni: il giudizio in merito alla Relazione del 1923 relativa alla richiesta di alienare ed edificare una striscia di Pineta di Ponente; la Relazione sulle norme per le costruzioni della Città Giardino di Brizzi; la presenza nella Commissione del 1938 per la scelta del progetto di sistemazione degli stabilimenti balneari della Terrazza Ciano; infine la presidenza della Commissione del Piano Regolatore del 1941. Tutte le sue relazioni hanno natura eminentemente tecnica, appare limitarsi alla vigilanza sul rispetto delle norme o a indicazioni normative senza fornire orientamenti urbanistici. Diverso il merito del Piano del 1941 di cui abbiamo diffusamente trattato.

Si dedica l'ultima riflessione di questa ricerca ad alcune considerazioni su Alfredo Belluomini e Raffaello Brizzi, in chiave tutt'altro che esaustiva, al solo scopo di riassumere e mettere in luce la complessità dei loro interventi e fornire elementi per comprendere la loro complementarità.

6b.1 Alfredo Belluomini

L'attività di Alfredo Belluomini a Viareggio si svolge ininterrottamente dal 1921 al 1941, prodotto di committenza pubblica e privata[612]. Purtroppo, per volontà diretta dello stesso professionista, il suo archivio è andato in gran parte distrutto.

Lo stato attuale degli studi lo colloca pressoché esclusivamente nell'alveo del periodo Decò[613], è ignorata o sottovalutata la sua attività che nell'ambito degli

[611] Vi sono altri esponenti della Soprintendenza che intervengono, sia pure con meno continuità, fra questi l'architetto Enrico Lusini; l'ingegner Riccardo Pacini rappresenta l'Ente nella Commissione per il Piano regolatore del 1941.

[612] Alfredo Belluomini (Viareggio 1892 – Firenze 1964) Si iscrive alla Facoltà di Medicina di Pisa che successivamente abbandona, si trasferisce a Milano e si iscrive al corso di ingegneria del Politecnico dove si laurea nel 1918. Successivamente si specializza in Architettura presso la Regia Accademia di Brera. Dopo esperienze lavorative a Genova, a Roma e in Brasile torna a Viareggio dove rimane fino al 1942, anno in cui si trasferisce a Firenze. Per una più estesa biografia si rimanda alla Bibliografia in argomento.

[613] Vedi Bibliografia.

anni Trenta lo porta a confrontarsi con i nuovi linguaggi dell'architettura; a tutt'oggi manca, diversamente da Brizzi, una analisi in grado di evidenziare il ruolo decisamente importante e potremmo dire anche potente che occupa nella storia architettonico-urbanistica della Viareggio fra le due guerre; manca uno studio che possa analizzare il suo operato nel contesto dell'idea di "architetto integrale".

Belluomini appare certamente la figura centrale e dominante dell'intero periodo. Negli anni Venti progetta, riadatta, costruisce numerosi edifici; pur senza redigere un piano regolatore contribuisce a definire l'impianto urbanistico della città, opera nella definizione di tutte le tipologie di edifici necessari: alberghi, stabilimenti balneari, luoghi di ritrovo, scuole, il mercato, case di prestigio e case popolari. Interpreta il gusto dell'aristocrazia finanziaria e culturale che qui soggiorna, risponde ai bisogni di chi qui vive e lavora. Negli anni Trenta, membro più volte riconfermato della Commissione edilizia, continua a controllare lo sviluppo urbano della città e firma numerosi progetti, alternando all'ormai tradizionale "viareggina" i nuovi linguaggi del Razionalismo, nel 1933 nell'ambito di una ristrutturazione in piazza Shelley realizza quella che sembrerebbe essere la prima casa privata a Viareggio nel nuovo stile[614].

Non vi è importante edificio pubblico o privato viareggino in cui non sia in qualche modo intervenuto[615]. Autore del simbolo della città per eccellenza, il Gran Caffè Margherita, progetta la prima Casa del Fascio, l'Asilo della Misericordia, il Mercato di piazza Cavour, il Palazzo degli Studi, il Convitto Minerva, la Terrazza Ciano; stretto collaboratore di Raffaello Brizzi disegna direttamente alcuni chalét del tratto di Passeggiata fra piazza Principe Amedeo e piazza Puccini; a lui si devono inoltre consistenti ristrutturazioni che modificano l'aspetto di alcuni importanti alberghi fra cui i prestigiosi Royal ed Excelsior. Insieme a Galileo Chini che idea e realizza le decorazioni esterne di un rilevante numero di edifici, contribuisce alla definizione estetica delle facciate dei Viali a Mare e del centro città. Quale ulteriore prova della sua estesa capacità interpretativa del gusto della committenza lo troviamo come collaboratore dello studio olandese G.H. Kleinhout & A.J. van der Steur per la

[614] Licenza edilizia n.33.

[615] Per una completa e circostanziata analisi si rimanda alla Bibliografia in argomento e a quanto già osservato nei precedenti capitoli del presente studio.

realizzazione di Villa Schum e, sempre nel Quartiere Littorio, sarà chiamato dalla Baronessa Blanc per la realizzazione di alcuni ampliamenti della sua villa progettata da Giuseppe Quaroni[616].

Il primo incarico pubblico risale al 1921, una assunzione a tempo determinato come collaboratore dell'U.T.C. per lo studio e la compilazione delle opere pubbliche già in massima parte deliberate in sede di bilancio

> "per il tracciato di un completo piano di lavori di carattere edilizio da presentarsi coi regolari progetti all'approvazione del CO.CO. (…) con lo speciale incarico di studiare ed elaborare i progetti per le varie opere pubbliche di carattere edilizio che il Comune intende eseguire quali gli edifici scolastici, la sistemazione dei locali della R. Pretura, la trasformazione e utilizzazione del Teatro Pacini e simili"[617]

L'incarico, inizialmente previsto per sei mesi sarà prorogato fino al 31 dicembre 1923; in questo ambito l'architetto progetta il Mercato di piazza Cavour e il Palazzo degli Studi[618]. Dopo questa prima collaborazione di natura generale, Belluomini otterrà una serie di incarichi specifici dall'Amministrazione, come abbiamo già osservato, per la realizzazione dei due mercati e del Palazzo degli Studi che si concludono nel 1928.

Nel 1934 con la delibera di Giunta n.614 del 18 agosto viene incaricato insieme a Brizzi per non meglio precisate "opere pubbliche di importanza"[619]. Nel 1938, come abbiamo visto, ottiene l'importante mandato relativo alla sistemazione della Terrazza Ciano che include anche incarichi di natura squisitamente tecnica relativi all'area interessata dal Piano Regolatore di Brizzi. Infine nel 1939 è nominato collaudatore dei lavori di sistemazione piazza Principe Amedeo lato arenile[620].

Ma, come abbiamo detto, Belluomini interviene nel periodo fra le due guerre in numerosi ambiti che lo vedono praticamente inserito in tutto ciò che riguarda lo sviluppo della città. Nel 1922 risulta fra i membri del Comitato Organizzatore

[616] Vedi licenza edilizia n. 32 del 1934 per Villa Schumm e n. 53 del 1936 per Villa Blanc.
[617] Delibera di Giunta n.1070 del 9.9.1921 ratificata dal Consiglio del 31.10.1921, n.285, in merito alla R. Pretura dalla successiva delibera consiliare n.316 risulterebbe in carico a Fantini.
[618] Le proroghe, tutte con delibera di Giunta sono: n.199 del 17.2.1922; n.848 del 18.8.1922; n.1469 del 30.12.1922; n.69 del 23.1.1923; n.1444 del 27.11.1923 con termine degli incarichi al 31.12 1923.
[619] I compensi risultano liquidati con delibera di Giunta n.905 del 12.12.1934, ivi si fa riferimento ad un incarico dato verbalmente nel luglio 1933.
[620] Delibera di Giunta n.460 del 28.6.1939.

dei Festeggiamenti per animare l'estate; è presente anche alla costituzione della sezione di Viareggio dell'EAT (Ente per le Attività Toscane) e per la nomina di un Comitato Viareggino per la Firenze-Mare di cui risulta membro nel 1923[621]. Nel 1924 con delibera di Giunta n.1366 del 17 settembre è membro della Commissione di concorso pubblico per il manifesto del carnevale da affiggersi in tutte le città d'Italia insieme a Chini e Viner.

Contrariamente a quanto affermato negli studi in argomento, Belluominini non fa parte della Commissione del 1924 è invece membro della Commissione Speciale del 1928. Fa parte della Commissione Edilizia ininterrottamente dal 1934 al 1941[622]. Infine nel 1940 come rappresentante del Sindacato interprovinciale fascista degli architetti viene nominato nella Commissione che redige il Piano Regolatore generale della città.

6b.2 Raffaello Brizzi

Raffaello Brizzi, presente a Viareggio con alcuni progetti già negli anni Venti, agisce massicciamente negli anni Trenta[623]. Anche se, come abbiamo visto, pochi dei numerosi progetti cui attende si realizzano, egli diviene la figura di riferimento per la modernizzazione del città, svolgendo un ruolo più da urbanista che da architetto, per la pianificazione e l'organizzazione di intere aree del territorio. L'unico progetto interamente realizzato è la sistemazione urbanistica e architettonica del litorale fra piazza Principe Amedeo e via Marco Polo. Sulla carta invece restano, oltre ad alcuni importanti edifici, il grande viale che doveva collegare la nuova Stazione ferroviaria al mare, il Piano Regolatore dell'area all'estremo Nord della città compresa fra via Marco Polo e

[621] Per questi due incarichi vedi A.Bongianni, *cit*., rispettivamente p.105 e pp.117-118.

[622] Prima nomina con delibera podestarile consiliare n.27 del 28.7.1934; riconferma con delibera del Commissario Prefettizio n.694 del 19.12.1936; ulteriore incarico con delibera del Commissario Prefettizio n.29 del 17.1.1940.

[623] Raffaello Brizzi (Montecatini Terme 1883-1946) Ingegnere e Architetto; è tra i fondatori della Regia Scuola Superiore di Architettura di Firenze dove insegna Composizione Architettonica e di cui è Preside dal 1932 alla morte. Ha lavorato a numerosi progetti inerenti l'urbanistica e l'architettura di centri di cura e di vacanza. Attivo a Viareggio fin dai primi anni Venti come progettista di ville private, dal 1931 al 1941 collabora quasi ininterrottamente con l'Amministrazione comunale elaborando numerosi progetti fra cui l'insieme degli edifici della Passeggiata e il Piano Regolatore del 1935. E' fra i membri della Commissione incaricata nel 1941 di Studiare il primo Piano Regolatore generale della città. Per una più estesa biografia vedi Gianluca Belli, *Raffello Brizzi: modelli e indirizzi della scuola*, in G. Corsani, M. Bini (a cura di), *La Facoltà di Architettura di Firenze fra tradizione e cambiamento*, Firenze University Press, Firenze, pp.37-52

la Fossa dell'Abate, il progetto relativo alla sistemazione di tutta la costa Versiliese.

Contrariamente a Belluomini, su Brizzi esistono studi che ne delineano l'attività per intero[624]; esistono fondi archivistici che raccolgono la sua attività di progettista; nell'archivio comunale di Viareggio e in quello della Soprintendenza Regionale abbiamo rinvenuto inoltre carteggi utili a delineare le problematiche inerenti la sua attività a Viareggio. Particolarmente interessante risulta lo scambio epistolare con Riccomini relativo agli anni 1931-34[625].

Come abbiamo visto giunge a Viareggio in qualità di Preside della Scuola di Architettura di Firenze, il suo *modus operandi* è in linea con le indicazioni di Marcello Piacentini, sia nel linguaggio sia nella costituzione e nel coordinamento di gruppi di lavoro[626]. Benché mostri capacità di organizzare il lavoro di squadra e di incentivare i collaboratori, di essere dotato di non indifferente pazienza e capacità di ascolto, il rapporto con Viareggio è problematico e difficoltoso; in particolare relativamente alla sistemazione della Passeggiata traspare una condizione di "accerchiamento" vissuta da Brizzi, conteso fra le urgenze e le disposizioni del Podestà e le richieste e resistenze di varia natura dei concessionari[627].

---

[624] Vedi Bibliografia.

[625] Le lettere rintracciate vanno dal 26.6.1931 al 3.12.1934 per un totale di centouno pezzi; CDS, Cartolare X 10 6, Piani Regolatori 1926-1936, nei fascicoli dei relativi anni. Ivi sono anche alcune lettere inviate da Brizzi al Podestà e al segretario comunale De Ambris.

[626] Gianluca Belli, *cit.* 2007, pp.46-47.

[627] Ad esempio, il 20.3.1932 scrive a Riccomini "non è possibile che per guadagnare 10 giorni di tempo che, del resto sarà facile riprendere in corso di lavoro, si rischi di compromettere il serio esito estetico delle opere. Io voglio che i lavori che faremo quest'anno siano migliori dei primi tipi costruiti: ebbene, anche ad essere telegrafici, 10 giorni ancora occorrono in modo assoluto. Abbi pazienza, abbiate pazienza tutti, ma ciò è indispensabile. Quando ti abbiamo mandato le fondazioni è fatta e non si può cambiare più niente sul volume delle masse che costituisce la chiave di volta dell'architettura. Per ogni isolato bisogna poi vedere come si risolve tutto l'insieme e, occorrendo, tornare a modificare anche il già fatto. E' quindi necessario, in modo assoluto che si faccia sul serio e si studi col tempo minimo sì, ma col tempo occorrente". Relativamente ai rapporti con i concessionari interessati ai progetti citiamo tre episodi a carattere esemplare. Il 28.3.1932 scrive a Riccomini: "Bonuccelli (geometra incaricato dal concessionario, ndr) mi ha mandato la concessione Nottoli e mi dice di fargli il progetto lasciando stare i presenti appoggi e spartiti. Se lo vedi, fammi il piacere di dirgli che non è possibile mantenere affatto quanto lui desidera, come non è possibile fargli il progetto in 24 ore! La prospettiva che lui ci lasciò non va e poi occorre studiare tutto il blocchetto e non la sola concessione Nottoli. Conviene quindi che egli si rassegni ad aspettare due tre giorni almeno e soprattutto a far demolire l'esistente; ciò è indispensabile". Il 12.4.1932 comunica a Riccomini che ha accolto alcune modifiche richieste da un altro concessionario ma non "la scaletta (sull'angolo di facciata, ndr) perché è ingiusto sacrificare un angolo così bello per chiudervi una scala: sono errori quelli che se anche sono desiderati dal proprietario io non posso commettere. Su ciò digli all'Andreini che sarebbe inutile che insistesse". Infine il rifacimento dell'Eolo (su cui si scagliano le ire di Maccari dell'articolo citato nel § 4e.1) che costituisce un problema a sé: nella lettera del 26.5.1932 Brizzi risulta infuriato per indebite modifiche ai progetti dell'Eolo e

Potremmo dire che paradossalmente Brizzi, benché lavori nel periodo più strutturato della dittatura, risente degli effetti della resistenza passiva di un territorio che, a torto o a ragione, fa valere i suoi *pregiudizi*; nonostante ciò riesce a conferire alla Passeggiata forse il meglio che si poteva ottenere mediando con il misoneismo e l'egoismo dei concessionari.

Due lettere inviate da Riccomini, rispettivamente del 3 dicembre 1932 e del 18 aprile 1934, mostrano che a prescindere dai singoli incarichi ci si rivolge a Brizzi per un notevole numero di questioni, la sua consulenza si estende a tutti gli interventi architettonico-urbanistici in atto[628]; allo stesso tempo il carteggio rileva la volontà dell'architetto ingegnere di avere la supervisione anche dei

---

del Fiorentina, scrive un messaggio breve ma chiaro a Riccomini: "Ho riguardato i progetti approvati per La Fiorentina ed il Cinema Eolo ed ho riscontrato in entrambi i casi gravi ed essenziali modifiche!! Ti prego mandare sul posto ad urgente riscontro, invitando poi l'interessato ad attenersi con scrupolo ai progetti approvati. Ci conto". La cosa però non si risolve e Brizzi annuncia il 6.6.1932 l'imminente arrivo a Viareggio con Lusini, chiede a Riccomini di convocare anche Leonzi e Belluomini; ancora il 9.6.1932 comunica a Riccomini che è stato contattato da Barsanti (proprietario dell'Eolo) affinché faccia un sopralluogo. "Gli ho risposto che è del tutto inutile, esigendo la Commissione le modifiche conformi il disegno approvato dal prof. Lusini [...]. Ti pregherei voler significare al Sig. Barsanti, a mio nome, quanto sopra ed avvertirlo di attenersi con scrupolo alle modifiche concordate se non vuole trovarsi in qualche guaio, del quale potrebbe incolpare solo se stesso, facendogli rilevare che la Commissione l'ha già favorito modificando il primo progetto approvato". Una ulteriore lettera, il giorno dopo, il 10.6.1932, mostra un Brizzi molto seccato. Il geom. Bonuccelli e Barsanti sono andati a Firenze a importunarlo nonostante la questione sia chiusa. Nella lettera Brizzi, per esser sicuro di non esser frainteso, fa persino un disegnino su come deve essere fatta la facciata e dove debba essere collocata l'insegna "a lettere staccate di tipo moderno come è stato indicato per l'Eolo". Chiede di minacciare la diffida se non sarà eseguito come indicato. Il 12.2.1933, assediato e stressato dal Podestà, scrive a Riccomini che stanno lavorando senza tregua: "Causa del ritardo sono anche i concessionari – vedi La Pia – che si fanno disegnare modifiche da altri" in modo non consono e quindi poi Brizzi deve rifare tutto. "D'altra parte si tratta di giorni, non di mesi, e bisogna ascoltarmi nell'interesse del lavoro e della sua sollecita esecuzione". In questo contesto matura la richiesta di avere Belluomini direttore dei lavori. La lettera del 23.3.1933 è di un Brizzi molto allarmato per l'ennesima forma di opposizione che taluni concessionari attuano contro i progetti. Appare più accorato del solito e teme addirittura che tutto possa bloccarsi "con pericolo di riprendere chissà quando!" Conclude: "Mi raccomando persuadi il Podestà, come io gli ho scritto, a decidersi e tranne quei pochi casi specialissimi obblighi tutti a costruire: ciò per ragioni di equità verso i concessionari dell'anno scorso".

[628] Le delibere che riguardano Brizzi sono numerose e in gran parte relative a notule. In primo atto in cui compare porta la data del 31.10.1931, n.781, una delibera di Podestà come Giunta relativa alle competenze della Commissione per la sistemazione spiaggia: Brizzi, Michelucci, Miniati, Bugiani. Nel 1932 relativamente ai soli incarichi abbiamo la n.13, Podestà come Consiglio, del 20.4, per lo studio della zona mare fra via Saffi e Marco Polo cui fa seguito la n.419 del 13.6, Podestà come Giunta, per la preparazione dei progetti anche del lato a mare della piazza Principe Amedeo. Il 18.8.1934 la n.614, già citata, dell'incarico da espletare insieme a Belluomini per alcune opere pubbliche di importanza. Nel 1936 il Commissario Prefettizio, con delibera n.628 del 26.11, emette una notula per il progetto e la direzione lavori di costruzione di padiglioni eseguiti sulla spiaggia di Viareggio nell'anno 1935 a proseguimento della sistemazione iniziata nel 1931; per il progetto di Piano Regolatore della città compresa fra le vie Aurelia, Fossa dell'Abate, Pineta di Ponente, e Viale a Mare (esclusa zona della spiaggia); per lo studio del Piano Regolatore fra la spiaggia nel tratto compreso fra piazza Marco Polo e la Fossa dell'Abate e il viale a est fronteggiante la pineta. Evidentemente a fronte di incarichi dati in precedenza senza necessità di delibere delle quali non è stata trovato riscontro. Infine vi è l'incarico a far parte della Commissione del Piano Regolatore dell'8 maggio 1940.

dettagli nella realizzazione dei progetti[629]. Brizzi si assume anche il compito di intermediario fra il Podestà e gli organi dello Stato preposti all'approvazione dei progetti[630]; diversamente da Belluomini egli riveste un ruolo istituzionale che lo porta a doversi occupare anche di questioni burocratico/amministrative e di pubbliche relazioni[631].

Nonostante il grande impegno e la generosità con cui Brizzi si spende, qualcosa che non siamo riusciti a individuare con esattezza, ma che ipotizziamo abbia a che fare con il progetto del grande Viale, lo conduce in disgrazia, come mostrano le ultime vicende che di fatto gli scippano il controllo del Piano

[629] L'attenzione, il controllo di Brizzi in ogni fase della realizzazione, fin nei dettagli si evince in molte lettere, qui alcuni esempi: il 23.6.1931 scrive a Riccomini perché "Raccomandi a Bugiani di tenere bianco caldo (ma chiaro e leggero) e chiaro anche l'ingresso all'isolato"; il 13.4.1932 insiste per una verifica sugli infissi; il 16.5.1932 vuole visionare i progetti per i cartelli e le iscrizioni. A tal proposito a Barsella è stato ingiunto di togliere le sue non concordate; lo stesso per Lombardi ed altri. Si preoccupa poi perché devono essere collocati i tralicci per l'alimentazione elettrica, "sono brutti ma indispensabili", Riccomini lo rassicura che controllerà per ridurre al minimo l'impatto; il 30.7.1932 Riccomini lo invita ad un sopralluogo per vedere gli effetti della coloritura; il 7.6.1933 gli chiede lumi circa una cabina di cristallo che la Teti deve costruire nei pressi di piazza Principe Amedeo, a tal proposito Brizzi il 13.6.1933 consiglia per l'ubicazione l'asse trasversale al mare di piazza Mazzini. Infine il 26.6.1934 veramente infuriato per l'errata coloritura del padiglione Giacosa chiede che sia rifatta immediatamente: "spediscigli subito un ordine di rifare la coloritura con le istruzioni […]. E' veramente deplorevole che questa gente ci esponga tutti a fare una figura così meschina! Bisogna dare una lezione!"

[630] Nella lettera del 12.3.1933 si legge relativamente ai piani regolatori della zona e della spiaggia "Ho fatto subito un promemoria per il dott. Castelfranco in questo senso; poiché il Consiglio di Roma approvò e lodò il primo tratto e poiché il secondo tratto non è che un prolungamento del primo, eseguito e concepito con lo stesso metodo e gli stessi criteri, la Soprintendenza locale può autorizzare l'esecuzione di detto piano. Ricordo a proposito che lo stesso Commissario Poggi espresse a me e al Podestà, nell'occasione della prima riunione per la Stazione, identico parere. Comunque domani parlerò con entrambi per una conferma di quanto sopra. Devesi anche considerare che il Piano è fatto da me, nella veste ufficiale di incaricato del Ministero, per lo studio di tutta la zona; c'è già quindi un crisma ufficiale nella stessa compilazione del Piano. A me pare anzi che voi Municipio, già in possesso di una lettera di questa Soprintendenza, con la quale si approva la modifica di detto piano, siete già legalmente a posto e sia un di più, per parte vostra, chiedere nuove autorizzazioni. Se mai, potrebbe avere sbagliato la Soprintendenza, ma in Municipio, ripeto, a mio parere, siete completamente a posto". In quella del 21.8.1933 a Riccomini si legge: "Ti avverto che ho trovato qui un'altra lettera del Ministero il quale mi avverte che i primissimi di settembre (il due o il tre) si aduna la Commissione di tutela per l'approvazione del mio Piano Regolatore versiliano. Se vogliamo cominciare almeno in ottobre, le nuove costruzioni della spiaggia, bisogna profittare di questa riunione e farsi approvare il piano sino alla piazza Mazzini: occorre perciò che Belluomini termini lo schizzo iniziato e che il Comandante del porto aduni subito la Commissione per mandar via tutto in regola, entro il corr. mese". Infine il 13.2.1934: "A Roma ho avviato alla soluzione la nota questione per l'approvazione del Piano della spiaggia e ne ho riferito subito a S.E. il Duca. Domani 14 la Consulta, nuovamente adunata, dovrebbe tagliare la testa al cosiddetto toro e così riprendere la via del lavoro e della decisione".

[631] A titolo esemplare il 2.4.1934 scrive a De Ambris e a Riccomini una lettera molto simile in cui preannuncia l'arrivo di Roberto Papini e chiede una serie di servizi e accorgimenti per la migliore ospitalità possibile: un'auto e un "buon pranzetto sulla terrazza di Poldo […] Il tutto va fatto con signorilità come si usa in queste circostanze nelle quali e la persona e lo *scopo* meritano il massimo riguardo". Chiede poi la massima discrezione perché Papini non vuole gente intorno.

Regolatore di Città Giardino e gli precludono la progettazione del teatro all'aperto[632]. Non solo ma il suo Piano viene criticato nell'ambito della Commissione di studio del Piano Regolatore del 1941 e addirittura "stroncato" sulla stampa[633].

Anche i rapporti con i privati risultano difficoltosi e poco produttivi. Il primo intervento in città risulterebbe il progetto relativo al Select/Principe di Piemonte, datato 1919-20, poi realizzato in modo non difforme pochi anni dopo da Goffredo Fantini[634]; né miglior fortuna ha il progetto del 1923 per il grande edifico porticato per piazza d'Azeglio che abbiamo documentato nel paragrafo 4b.1[635].

Nel 1931 appronta un progetto per il Marchese Bottini, nei terreni di sua proprietà fra via Carlo Alberto (oggi Bertini) e via Giulio Cesare nel tratto fra via Don Bosco e via Aurelia, suddiviso in ventisei lotti. Una piccola antologia di variazioni sul tema della villetta in chiave razionalista, tipologie che preludono alle forme degli chalét della Passeggiata, con profili ora curvilinei ora squadrati, essenziali, balconi aggettanti e tetti terrazzati[636]. Fra l'ottobre del 1931 e il giugno del 1932 fa riferimento al progetto anche nel carteggio con Riccomini[637], non conosciamo le ragioni della mancata realizzazione.

Nonostante, come abbiamo visto nel paragrafo 4e.1.1, fosse stato incaricato direttamente dal Barsanti per il progetto del Bagno Lido, cui Brizzi si dedica nel 1935 fornendo ben due ipotesi complete, anche questo non va in porto senza che se ne abbia motivazione chiara. Il progetto è interessante soprattutto per la disposizione degli spazi interni con i servizi offerti: piscina coperta e scoperta, campo da tennis, sala da ballo all'aperto e sala da ballo al chiuso con orchestra, un salone per le grandi feste, due sale da gioco, una sala di lettura, oltre naturalmente al bar e al ristorante. Vengono fatti due progetti, uno ad anfiteatro, non allineato con gli altri bagni, e uno disposto orizzontalmente e allineato che prevede anche una ipotesi con una galleria a ferro di cavallo[638].

---

[632] Vedi § 4b.4.5.
[633] Vedi capitolo 5.
[634] Gianluca Belli, *I disegni di Raffaello Brizzi all'Accademia delle arti e del disegno*, Olschki, Firenze, 2006, pp.140-146, foto 45-48; per l'attribuzione del'edificio a G. Fantini vedi L.M. Tosi, *cit.*
[635] ASF, Fondo Brizzi, n.10.
[636] ASF Fondo Brizzi, n. 42.
[637] Lettere a Riccomini del 22.10.1931, del 20.12.1931; del 9.6.1932.
[638] ASF, Fondo Brizzi, n. 92.

Riteniamo invece da attribuirsi allo scoppio della guerra la mancata sistemazione del Royal datata 1941. Riguarda una estensione dello spazio aperto di pertinenza dell'Albergo sia sulla spiaggia antistante che sulla pineta retrostante; le due aree corrispondono più o meno all'ampiezza lato strada dell'albergo. Erano previsti nella pineta un padiglione di riposo, uno spazio giochi per bambini, quattro campi da tennis; sulla spiaggia una piscina, un pattinaggio oltre naturalmente alle aree per i bagnanti[639].

I materiali di archivio, in particolare quelli raccolti nel Fondo Brizzi all'Archivio di Stato di Firenze dove sono conservati tutti i progetti relativi a Viareggio, documentano la grande mole di lavoro, di disegni, di ipotesi che Brizzi elaborava per ogni singolo progetto. Relativamente agli edifici citiamo a carattere esemplare le elaborazioni per il padiglione di Fappani e per il Caffè Poldo[640]: prospetti e piante di interni ed esterni, la collocazione dell'edificio nel contesto, varie ipotesi di tinteggiature, disegni in dettaglio delle infrastrutture, progetti di massima per gli arredi, dei materiali da utilizzare, di intonaci, di marmi, ecc. Anche la sistemazione della parte interna di piazza Principe Amedeo è molto dettagliata, in particolare per l'area della fontane si attarda nella enucleazione delle ipotesi delle piante da utilizzare e nei disegni delle aiuole[641].

Fra i progetti commissionati dalla pubblica amministrazione non realizzati, oltre a quelli ufficialmente discussi ve ne sono due di particolare interesse.

Uno riguarda il disegno dell'intero lungomare – sia pedonale sia carrabile – da piazza Principe Amedeo a piazza Puccini, dove ipotizza una sistemazione a giardini delle aree prospicienti gli edifici sia lato mare sia lato monte e lo spostamento di viale carrabile nel centro[642]. Infine un progetto all'inizio di viale Margherita, nell'area retrostante il Politeama a ridosso della sede della Lega Navale che avrebbe inglobato il faro: due ipotesi per una grande terrazza a mare con palafitte nell'acqua, una con una aiuola e una fontana, l'altra con due aiuole e due fontane su piani sfalsati e un'area coperta[643].

[639] ASF, Fondo Brizzi, n.115.
[640] Ivi rispettivamente n. 86 e 80.
[641] Ivi, n.44.
[642] Ivi, n.49.
[643] Ivi, n.148.

APPENDICE ICONOGRAFICA

PIANTE
DELLA CITTA’

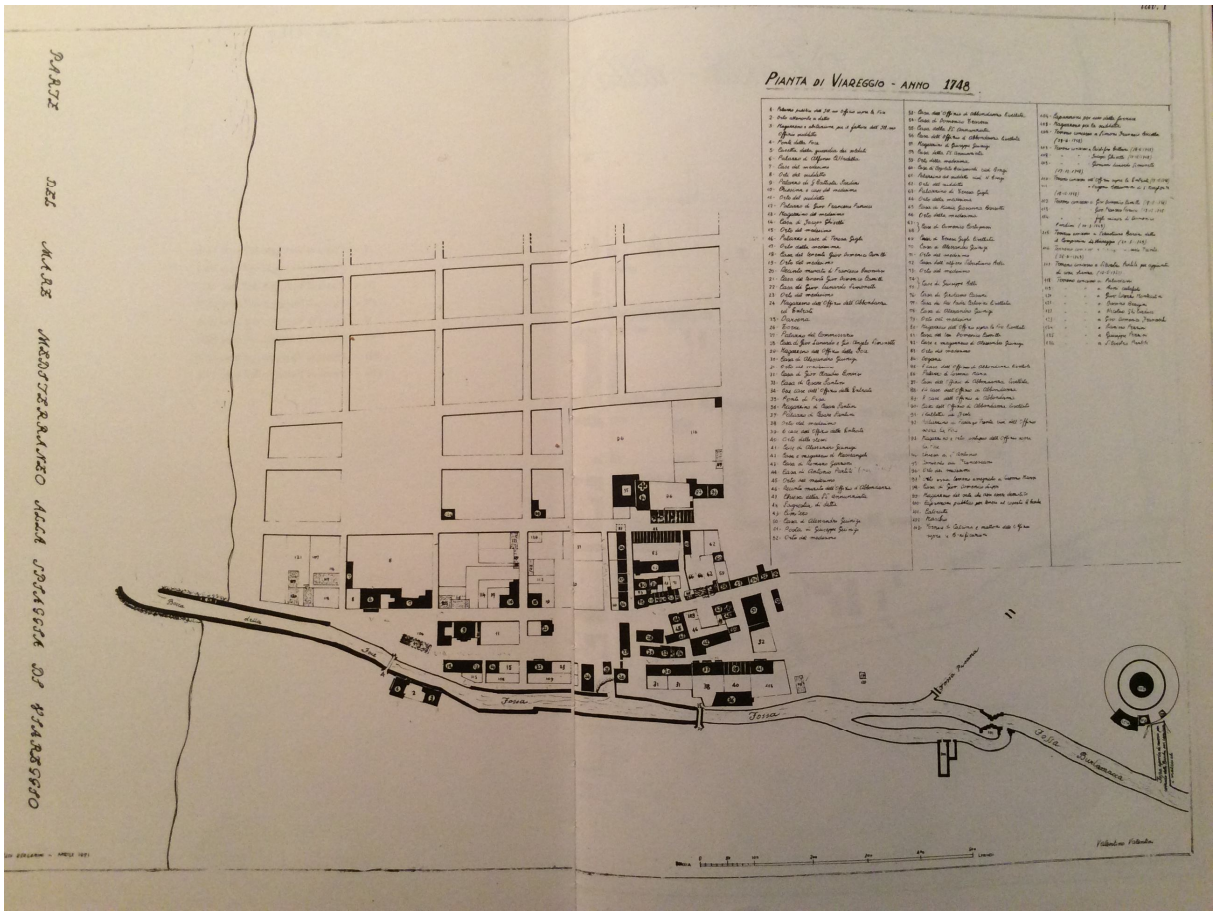


Fig. C1. Valentino Valentini, Pianta di Viareggio, 1748 (ASL)

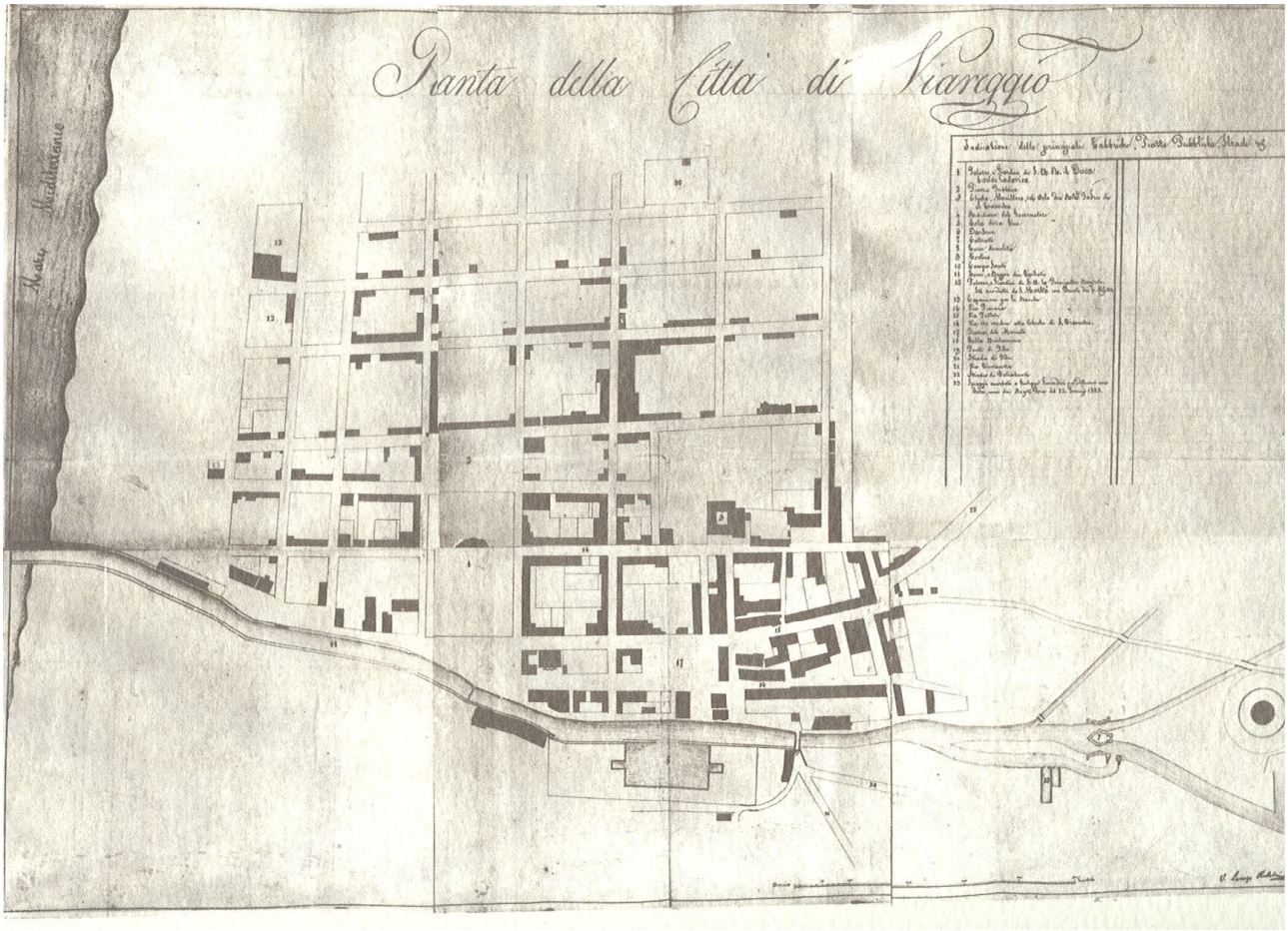
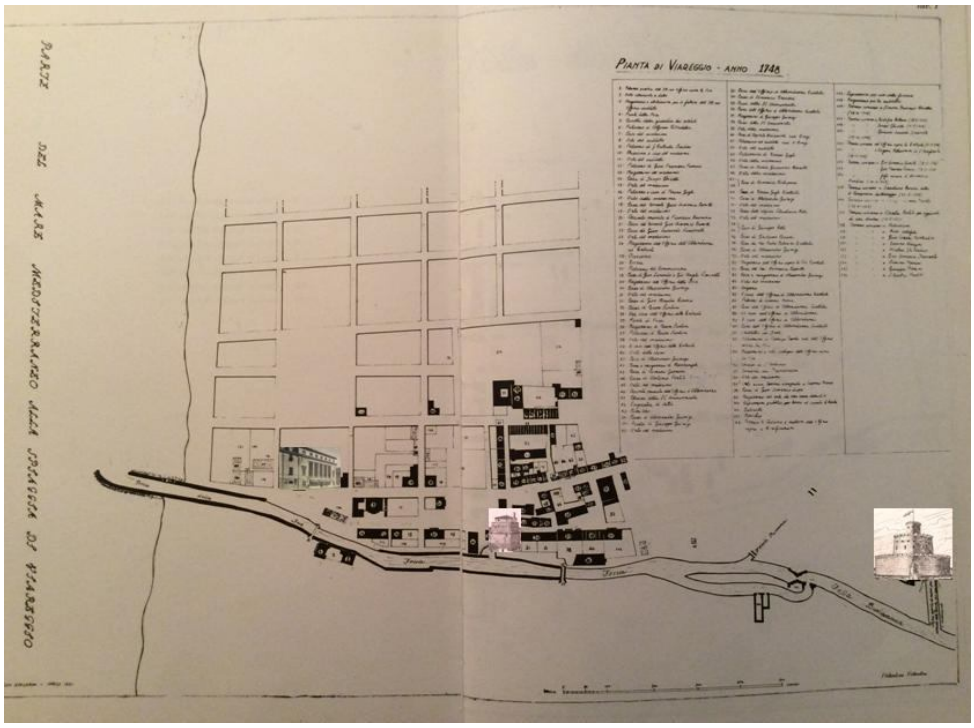


Fig. C2. Lorenzo Nottolini, Pianta di Viareggio, 1824 (ASL)



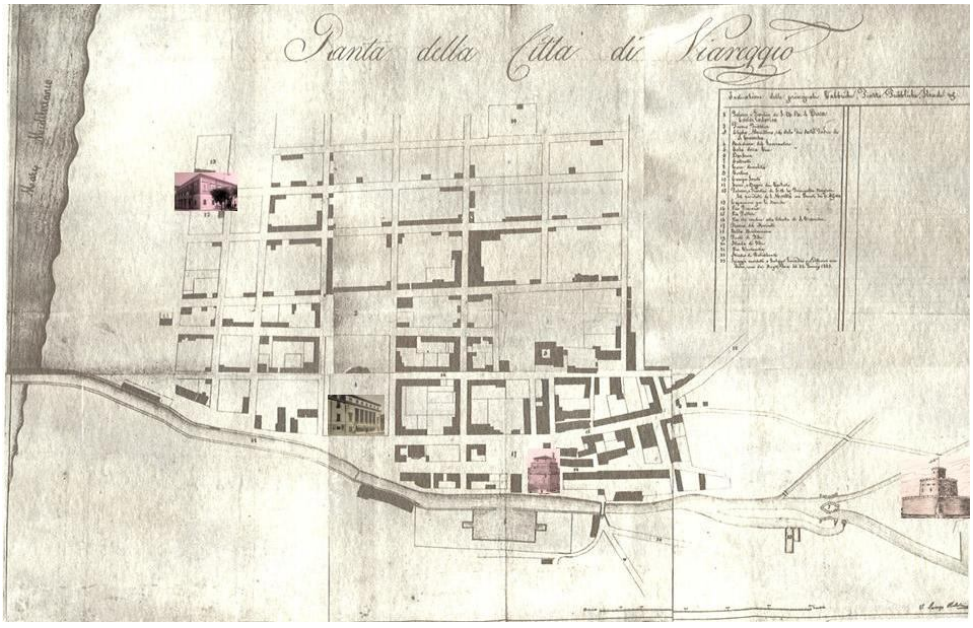
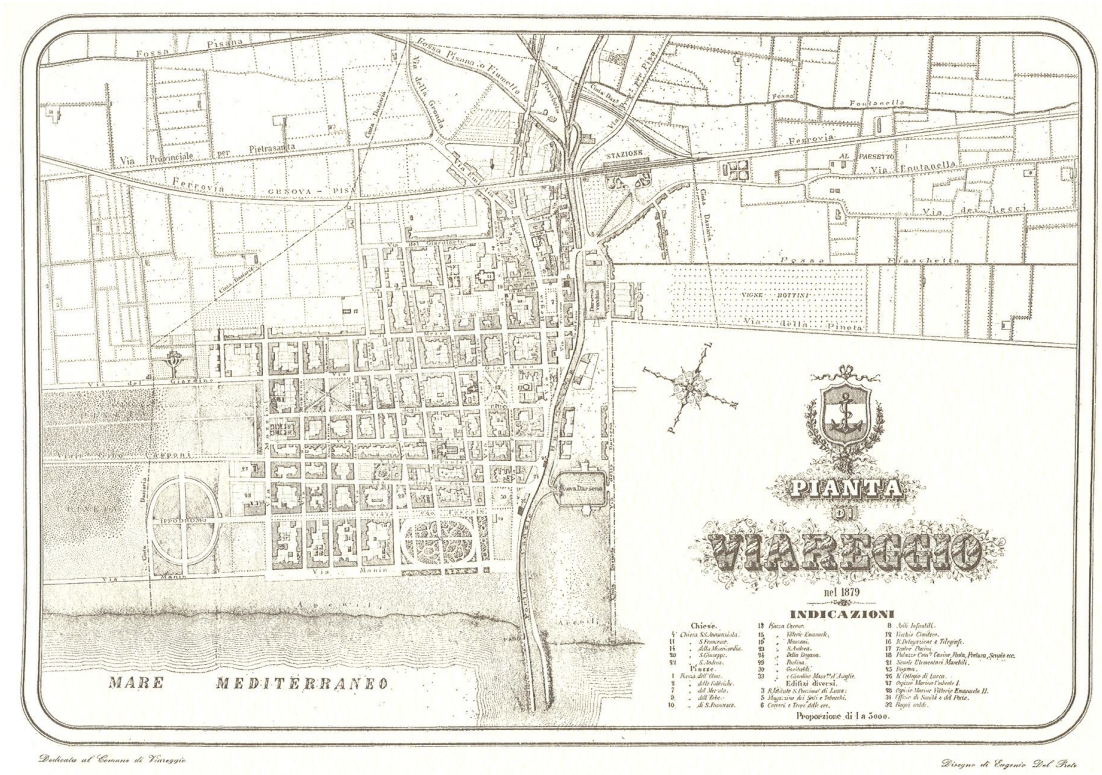


Fig. C3. Pianta del Valentini (alto) e Pianta del Nottolini con inserimento dei principali edifici, da destra: il primo castello (1172), la Torre Matilde (1541), Palazzo Cittadella poi Reggia poi Municipio (1748ca), Villa Paolina (1821)



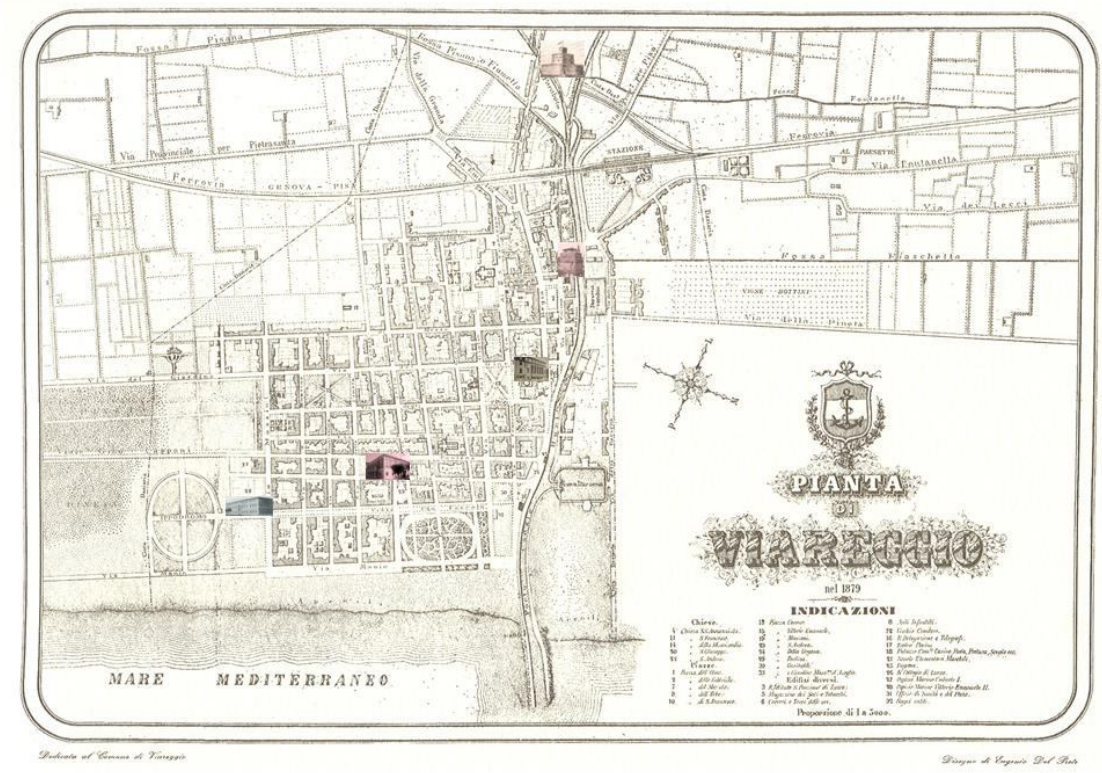


Fig. C4. Pianta di Viareggio, 1879 (CDS). In basso con inserimento dei principali edifici, da destra in alto: il primo castello (1172), la Torre Matilde (1541), Palazzo Cittadella poi Reggia poi Municipio (1748ca), Villa Paolina (1821), Ospizio Marino (1869)

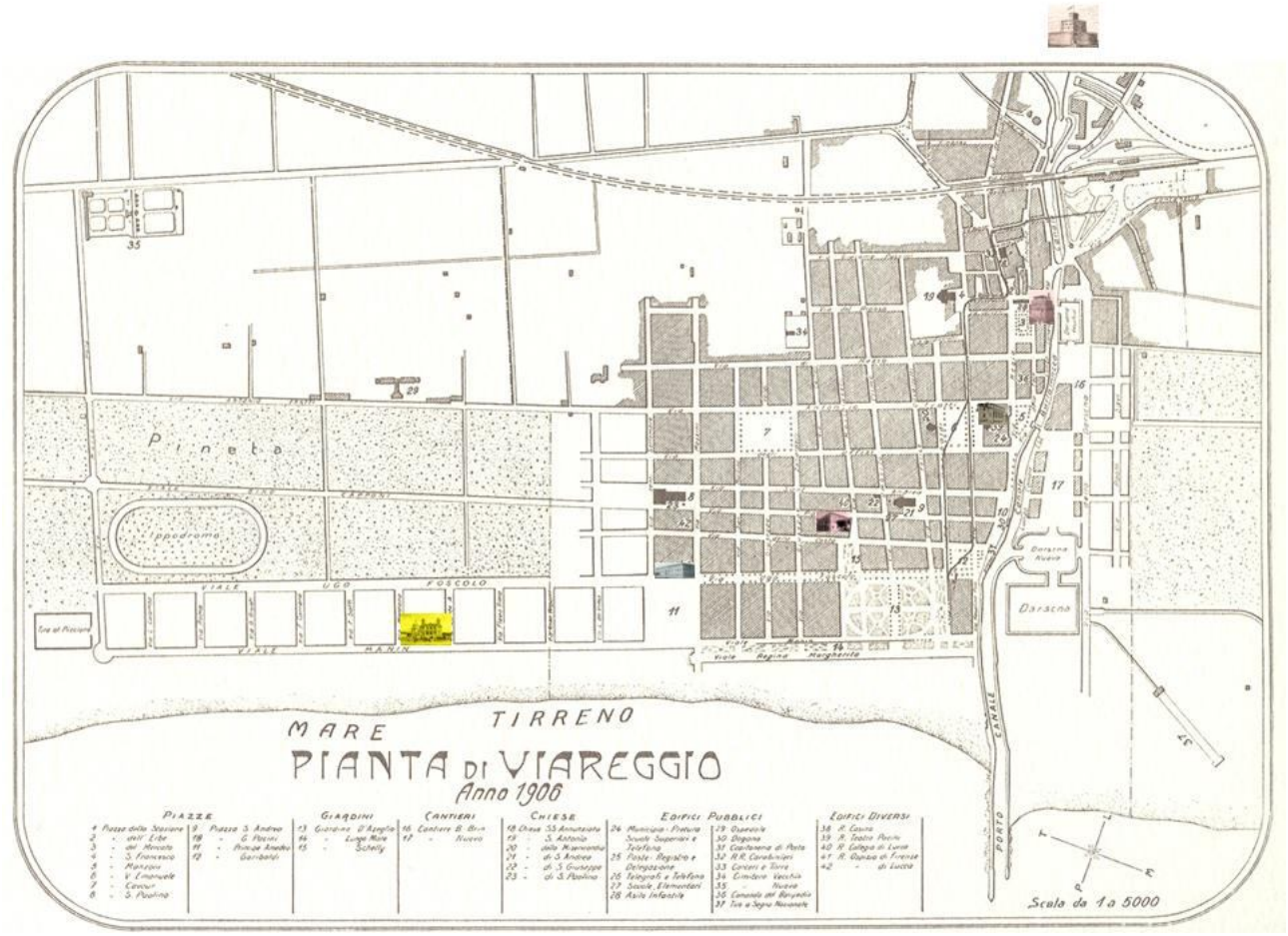


Fig. C5. Pianta di Viareggio, 1906 (CDS) con inserimento dei principali edifici, da destra in alto: il primo castello (1172), la Torre Matilde (1541), Palazzo Cittadella poi Reggia poi Municipio (1748ca), Villa Paolina (1821), Ospizio Marino (1869). Aggiungiamo il Kursaal (in giallo) del 1912 per mostrare lo sviluppo *in fieri*.

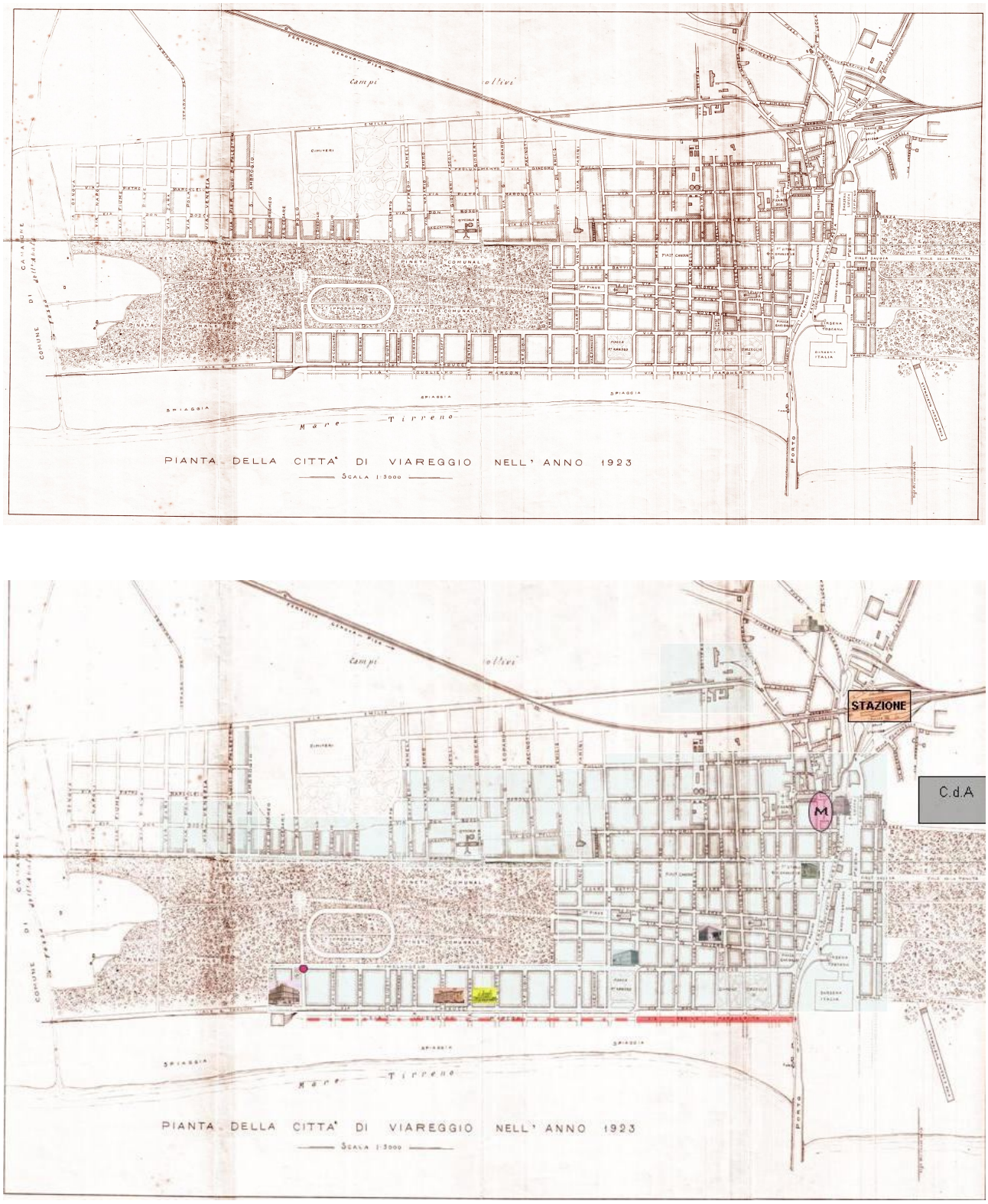
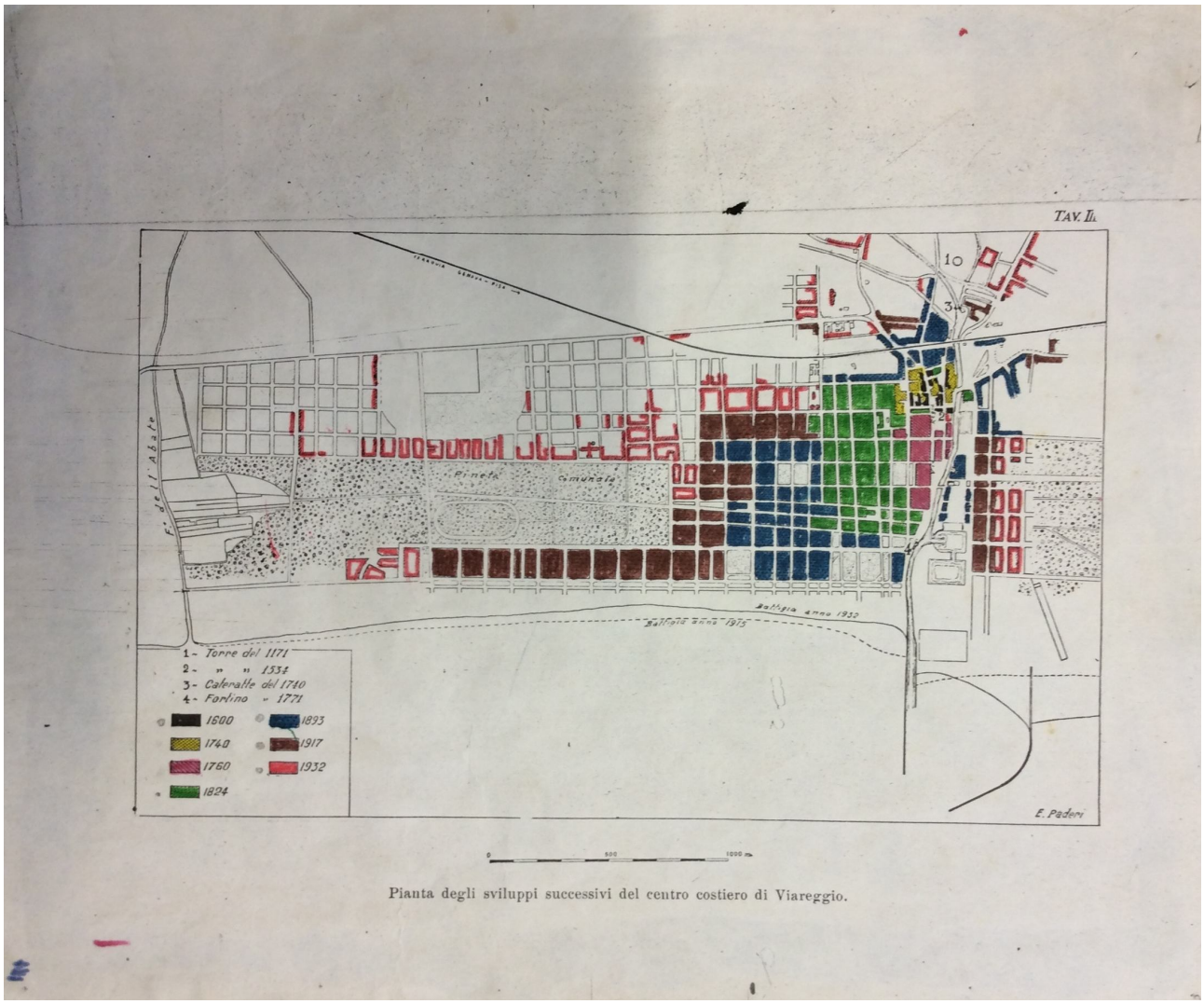


Fig. C6. Pianta di Viareggio, 1923 (CDS)
In basso. In azzurro le aree effettivamente edificate. Da destra in alto: il primo castello (1172), la Torre Matilde (1541), il Mercato (M); Palazzo Cittadella poi Reggia poi Municipio (1748ca), Villa Paolina (1821), Ospizio Marino (1869), Kursaal (1912), Royal (1910-26), Select/Principe (1922-26). Il pallino rosso indica la Villa di Giacomo Puccini (1918-21). La striscia rossa lo sviluppo della Passeggiata.



Fig. C7. Pianta di Viareggio, 1930ca (CDS)



Pianta degli sviluppi successivi del centro costiero di Viareggio.

Fig. C8. Elena Paderi, Pianta degli sviluppi successivi del centro costiero di Viareggio (CDS)

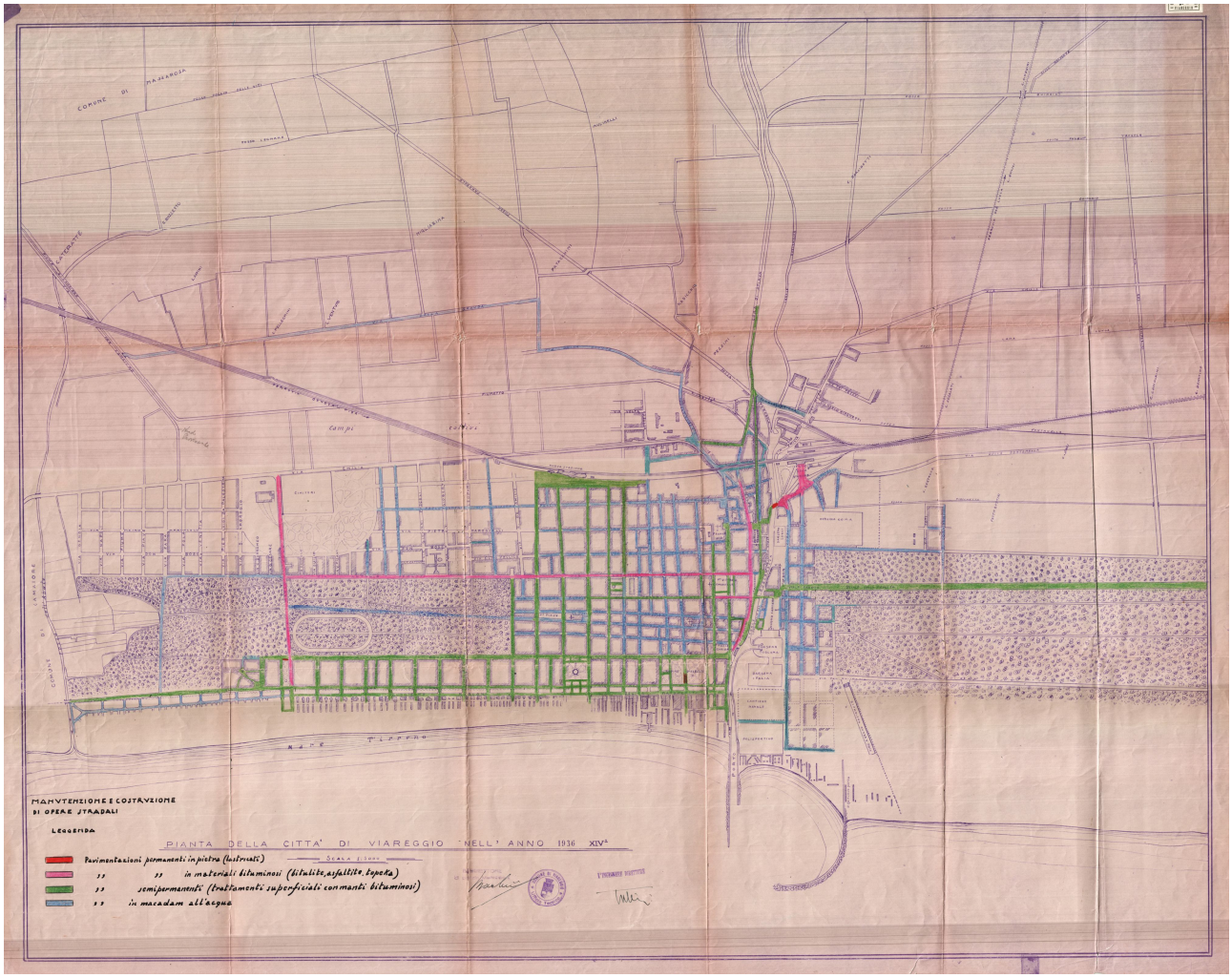
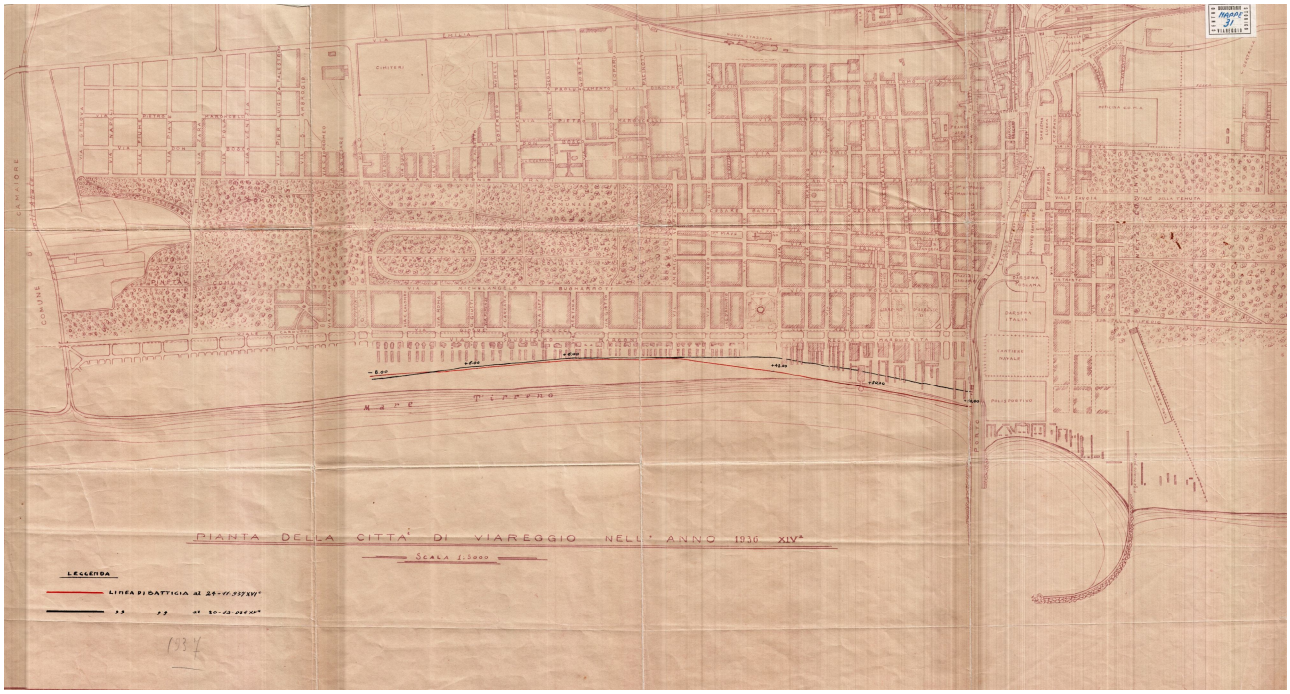
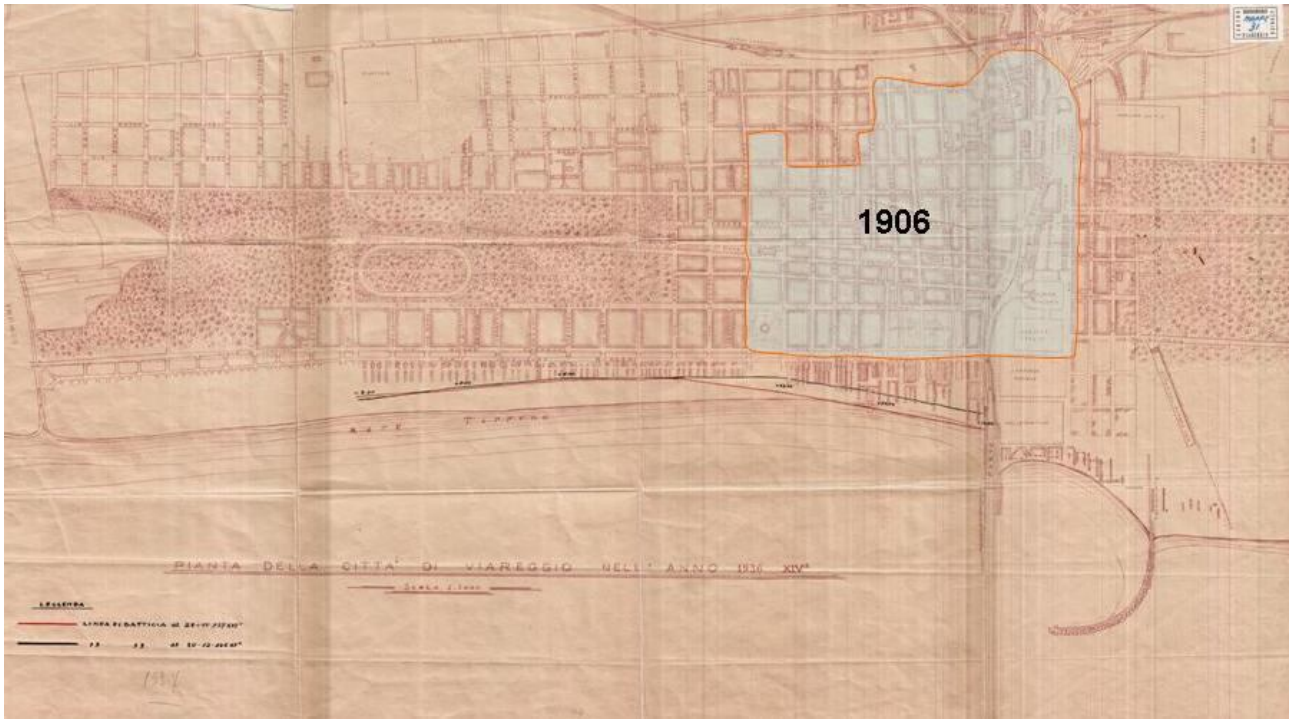


Fig.C9. Pianta di Viareggio, 1936, relativa alla manutenzione e costruzione di opere stradali (CDS)



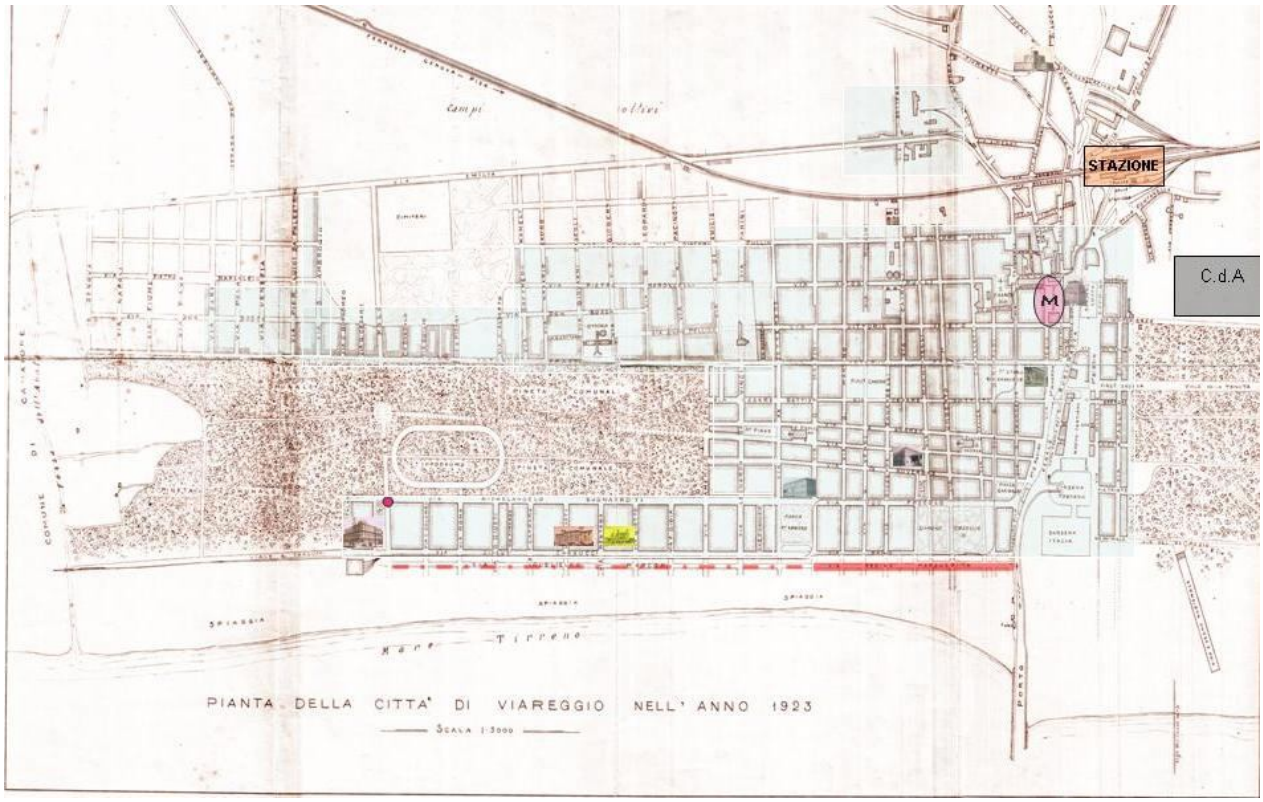
C10



C11

Fig. C10. Pianta di Viareggio, 1936 (CDS)
Fig. C11. L'estensione della città nel 1906 in rapporto a quella del 1936

1923



1936

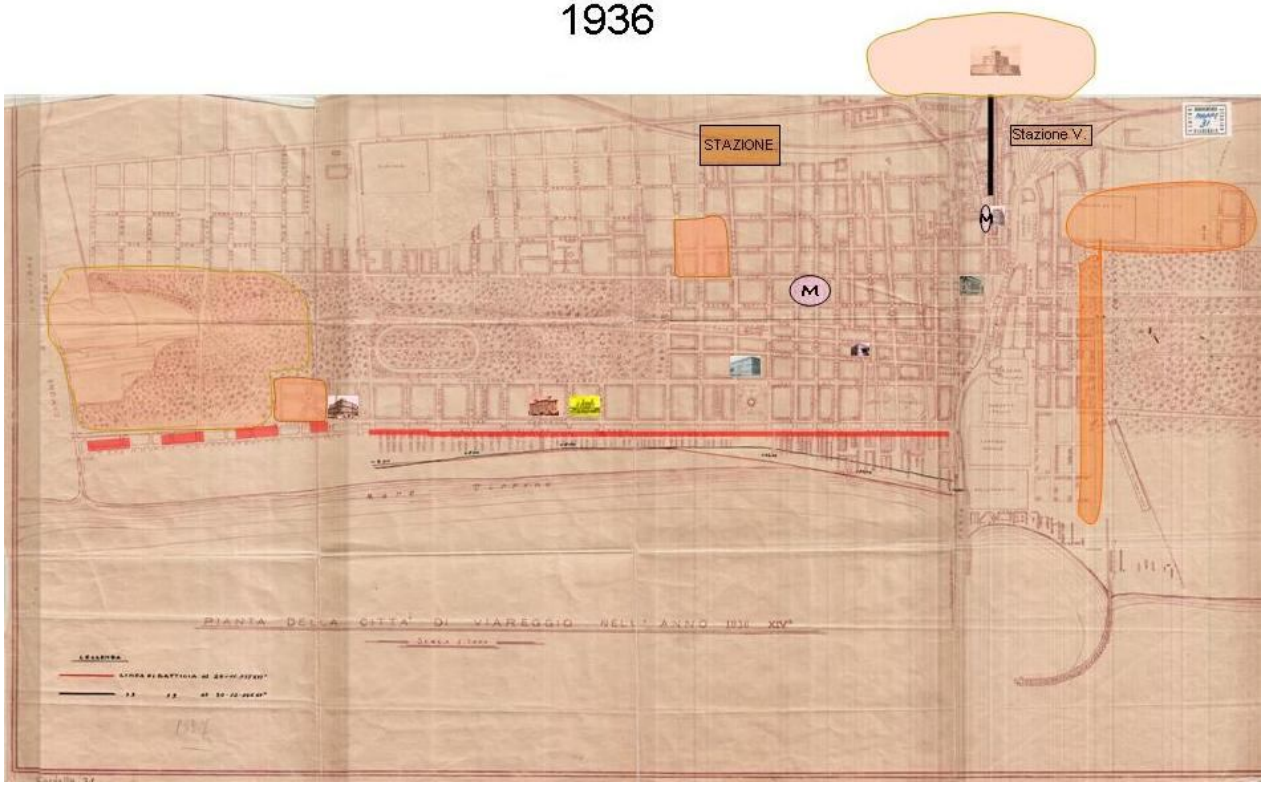


Fig. C12. Evoluzione della città dal 1923 al 1936. Nella pianta del 1936 si evidenziano le due sedi del Mercato e della Stazione Ferroviaria; lo sviluppo della Passeggiata; in arancione piani di lottizzazione.

SUDDIVISIONE ZONE TASSA DI SOGGIORNO SUSCETTIBILI
DI MODIFICHE FRA AREE 2 E 3; 3 E 4

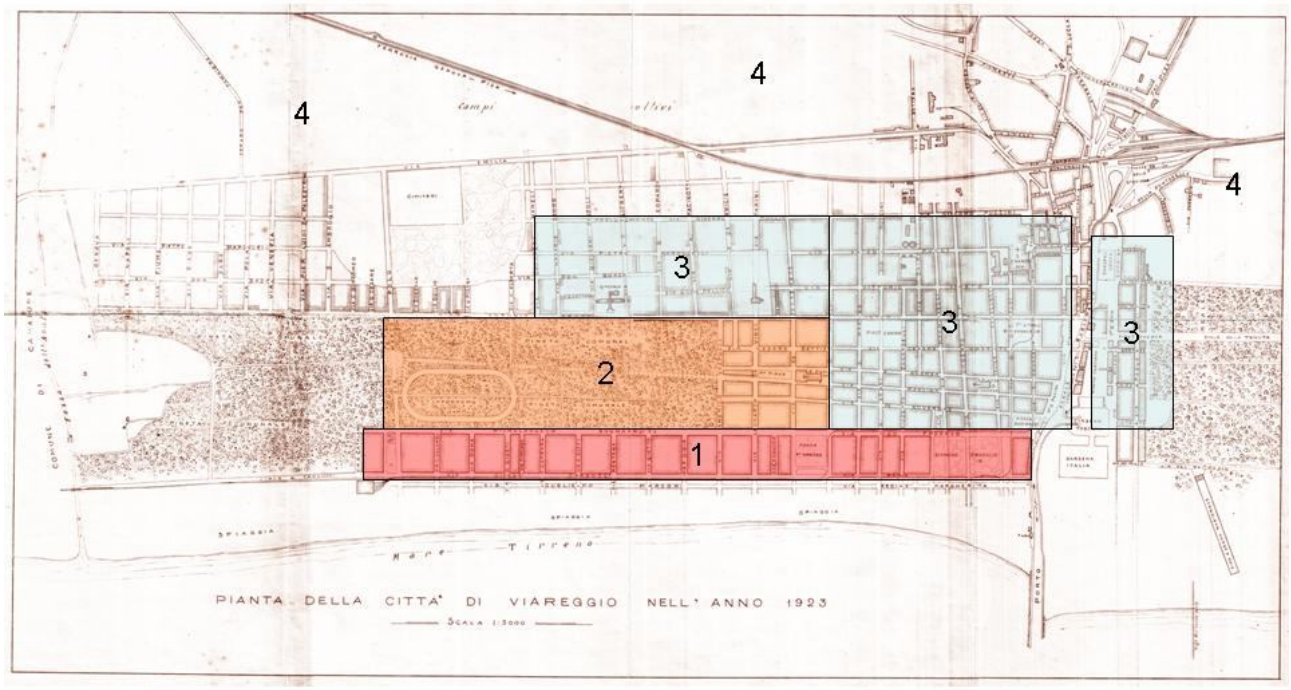


Fig. C13

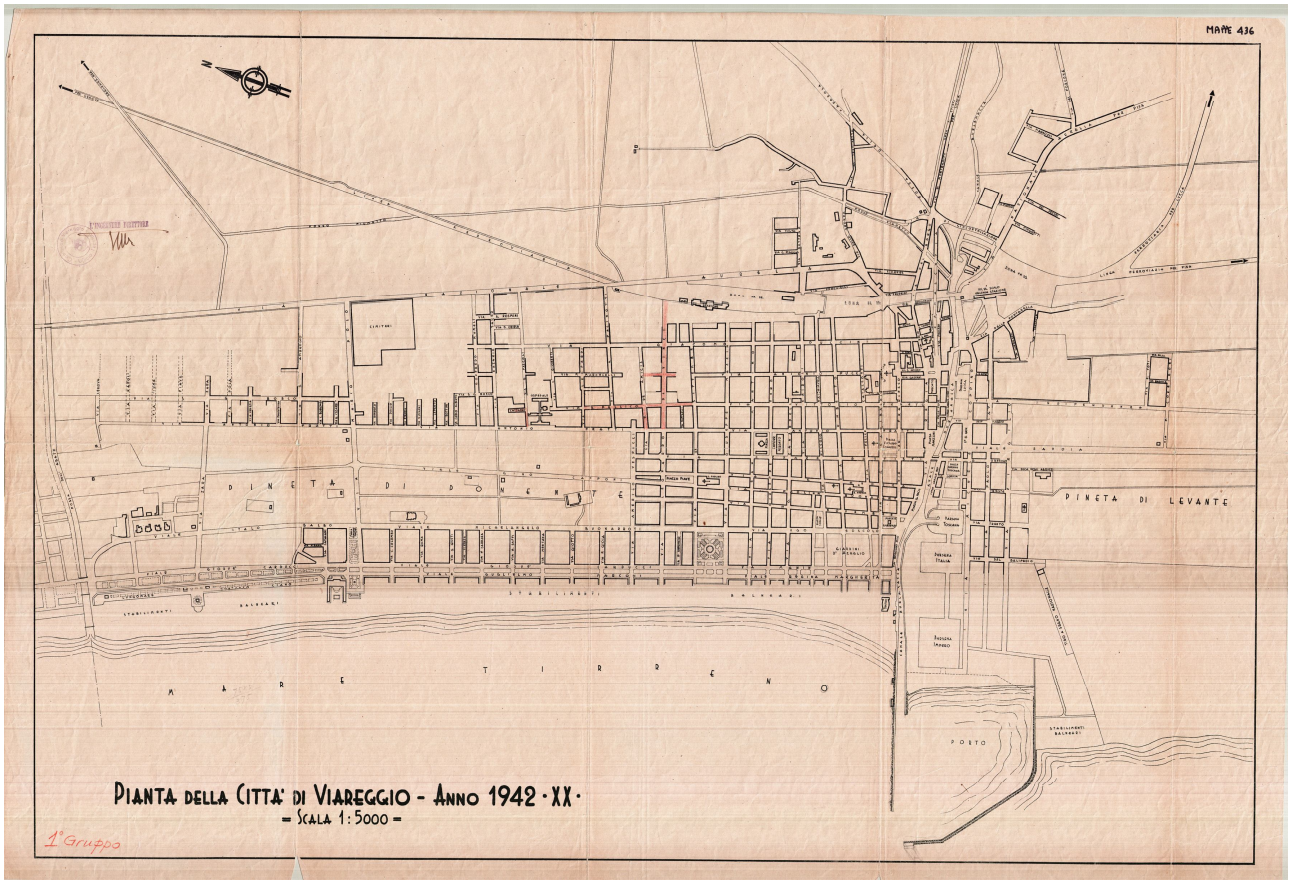
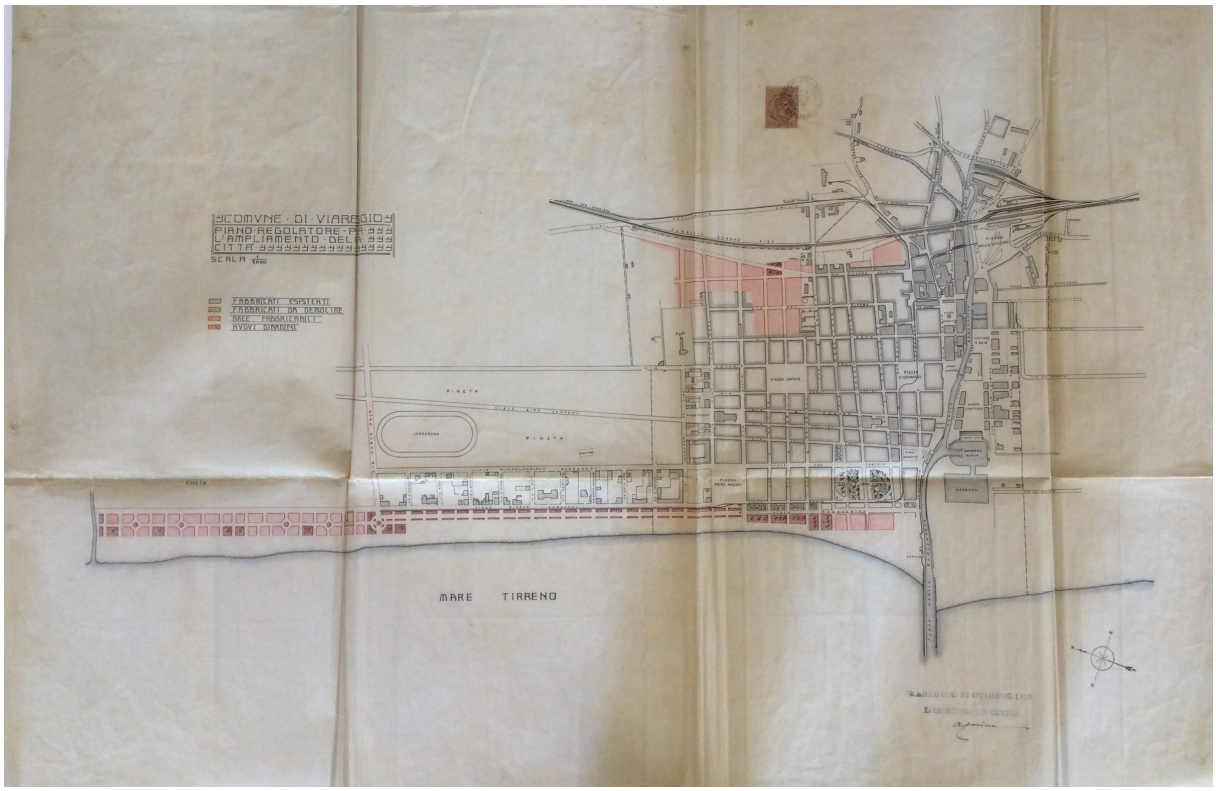


Fig. C14. Pianta di Viareggio, 1942 (CDS)

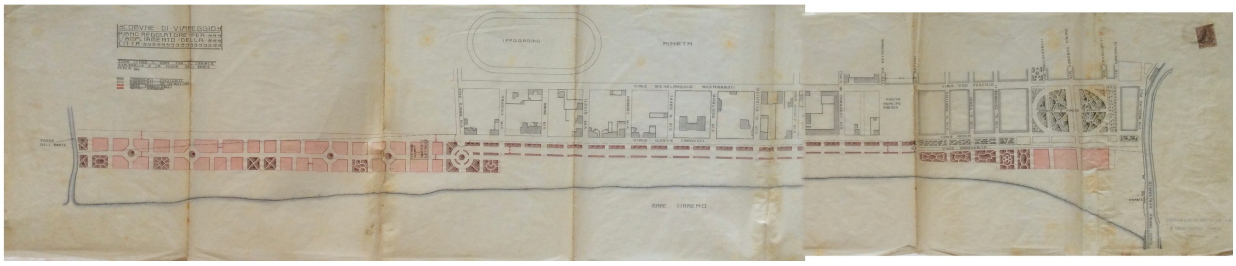


Fig. C15. Pianta di Viareggio attuale, Tuttocittà

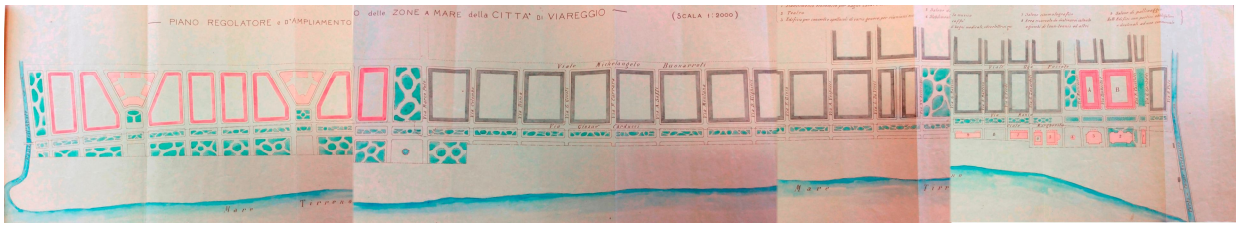
PIANI REGOLATORI
PROGETTI
LOTTIZZAZIONI



P1



P2



P3

Fig. P1. A. Farina, Piano Regolatore per l'ampliamento della città, 1910, china e matite colorate su lucido, cm.56x86 (CDS)
Fig. P2. A. Farina, Piano Regolatore per l'ampliamento della città, zona a mare fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate, 1910, china e matite colorate su lucido, cm.34x160 (CDS)
Fig. P3. Piano Regolatore e d'ampliamento delle zone a mare della città fra il Canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate, 1920, eliocopia colorata ad acquerello, cm.30x153 (CDS)

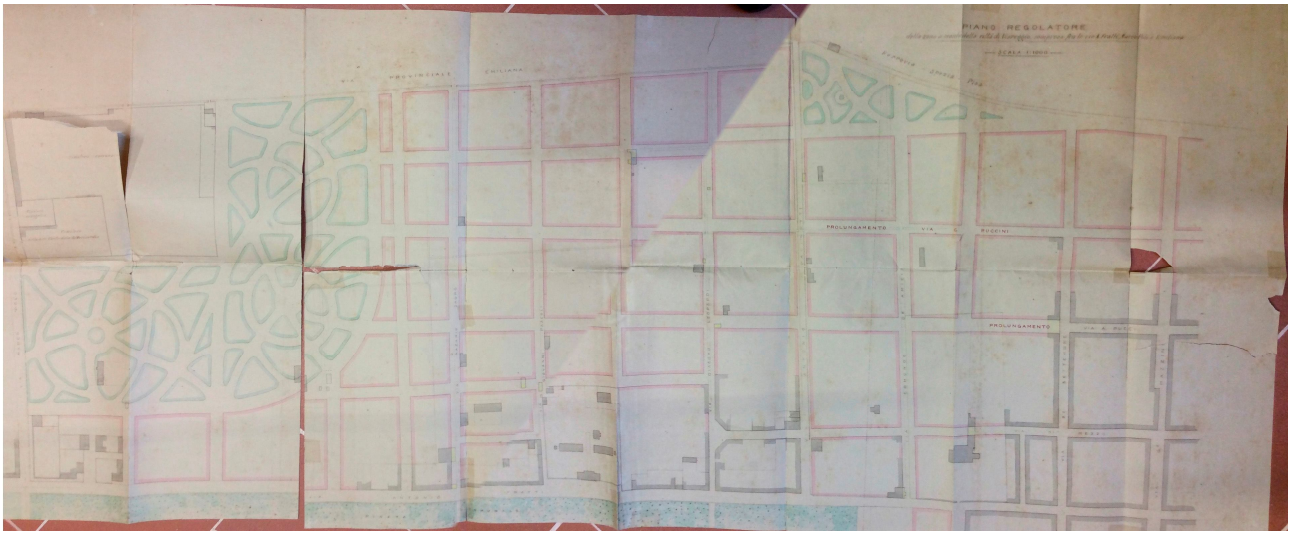
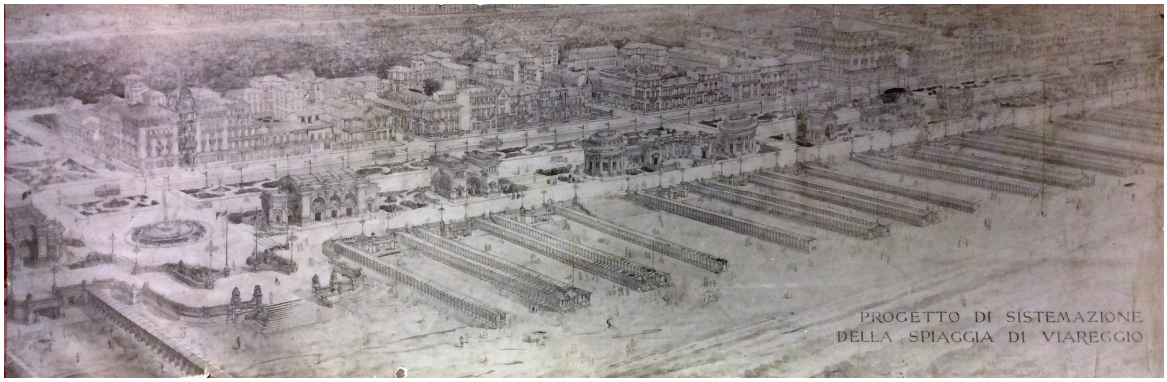


Fig. P4. G. Fantini, Piano Regolatore della zona a monte della città compresa fra le vie Fratti, ferrovia e Emiliana, 1921, eliocopia colorata ad acquerello, cm.60x150 (CDS)





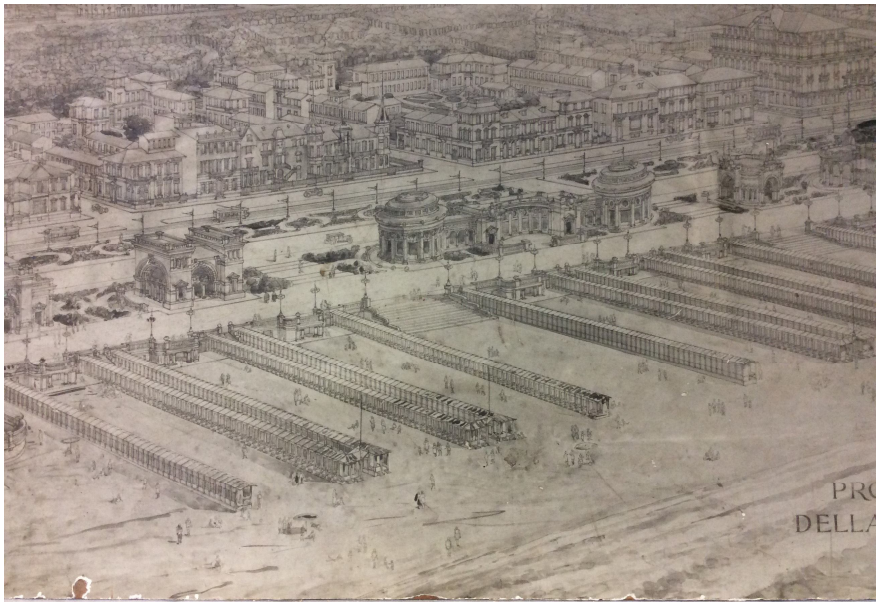


Fig. P5. U. Giusti (G. Chini), Progetto di sistemazione della spiaggia (fra Via Mazzini e la Fossa dell'Abate), 1926, riproduzione fotografica, cm.40x124,5 (CDS). Intero e part.

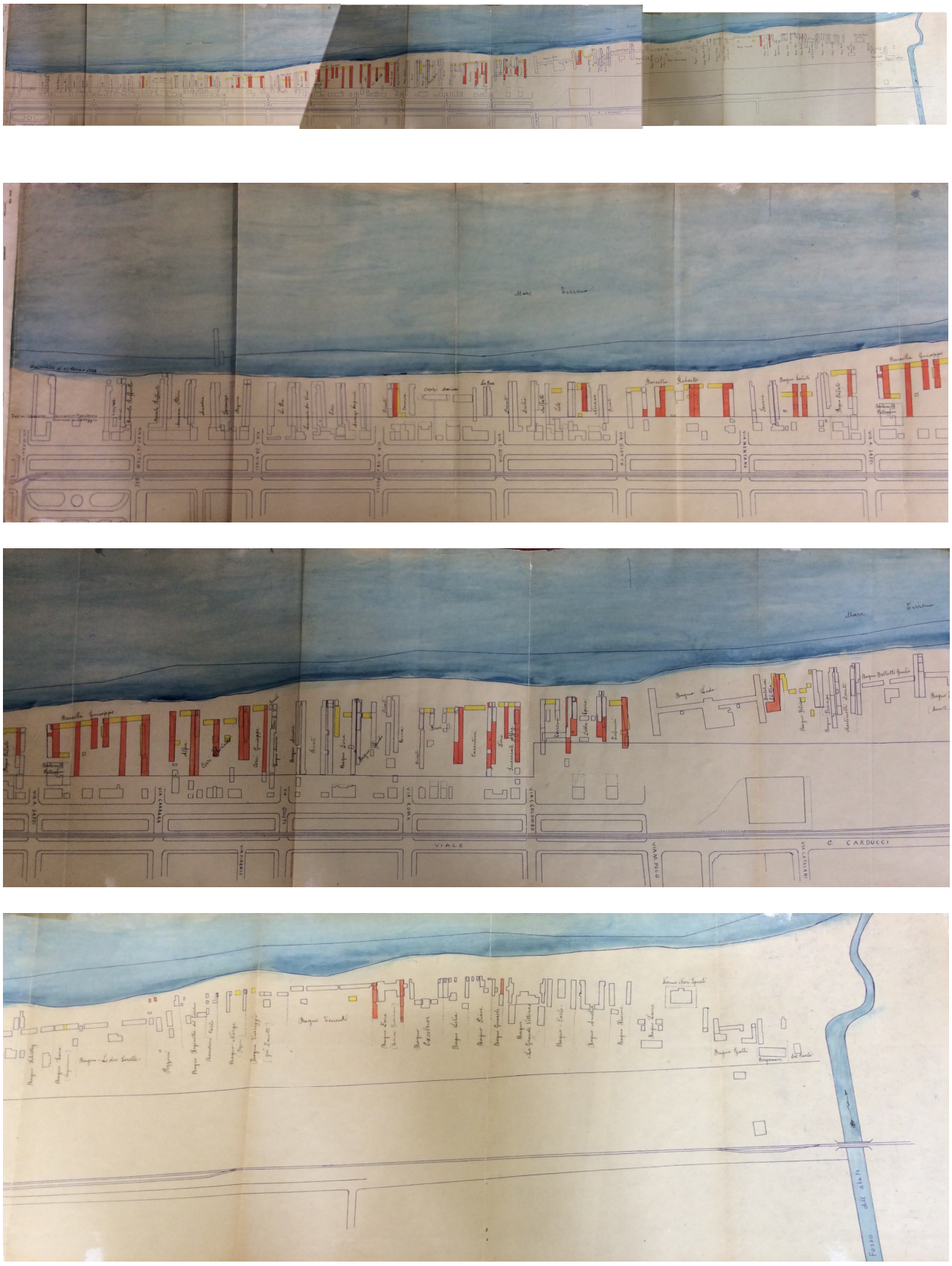
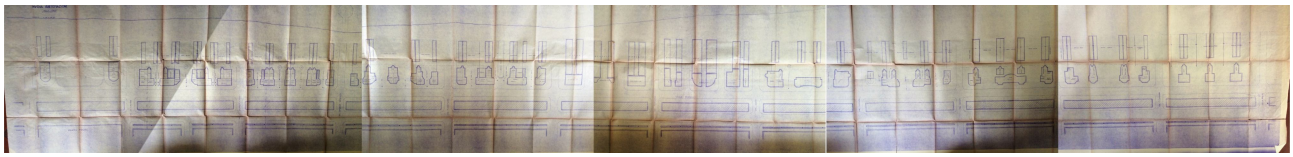
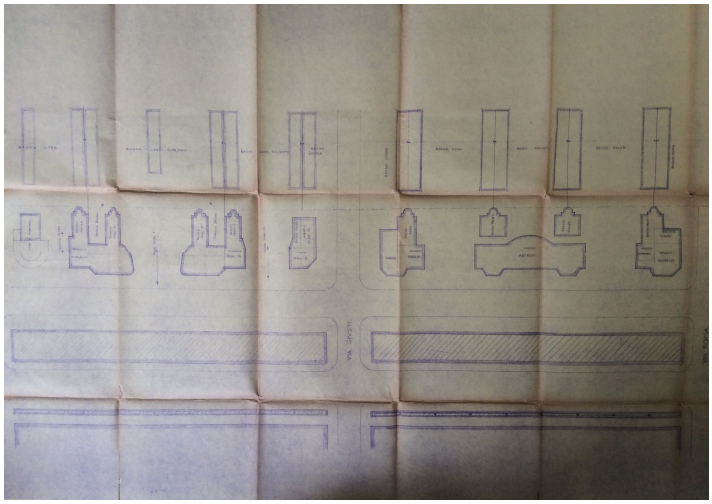
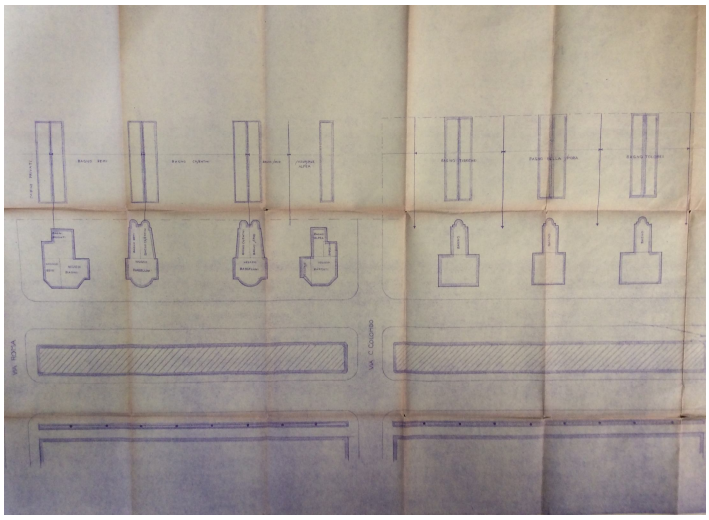


Fig. P6. Progetto di sistemazione degli arenili, 1928, eliocopia colorata ad acquerello, cm.30x238 (CDS). Intero e part.







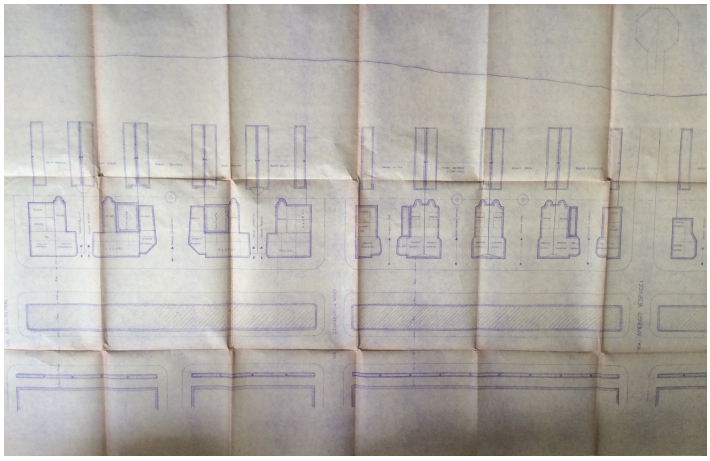


Fig. P7. R. Brizzi, Progetto di nuova sistemazione della spiaggia (fra Via Mazzini e la Fossa dell'Abate), 1931, eliocopia, cm.100x667 (CDS), Intero e part.

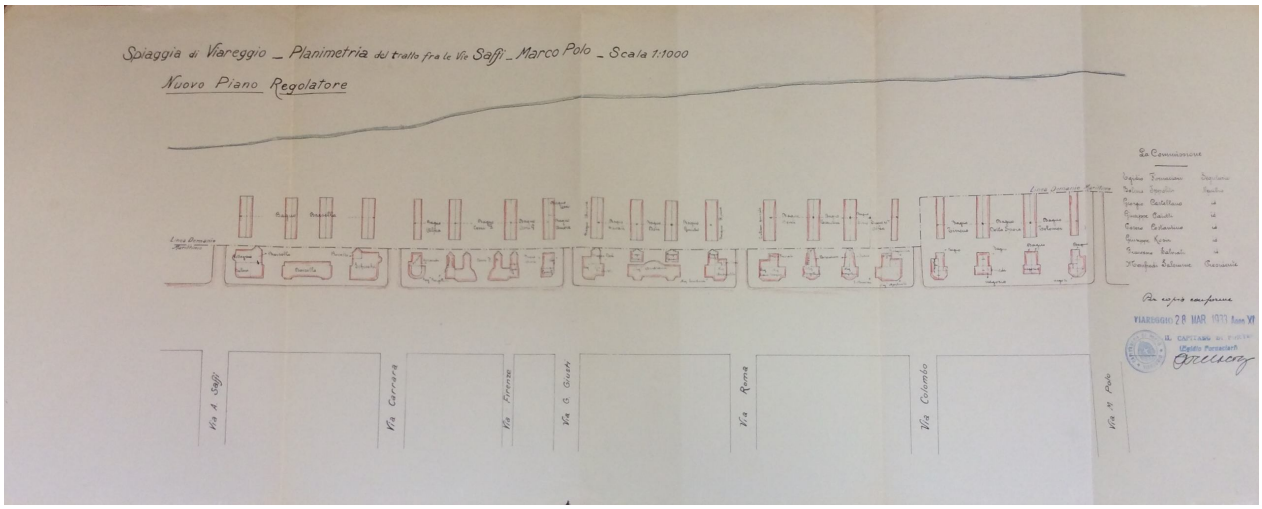


Fig. P8. Piano Regolatore della spiaggia nel tratto fra via Saffi e via Marco Polo, 1933, matita rossa su eliocopia, cm.31,8 x79 (CDS)

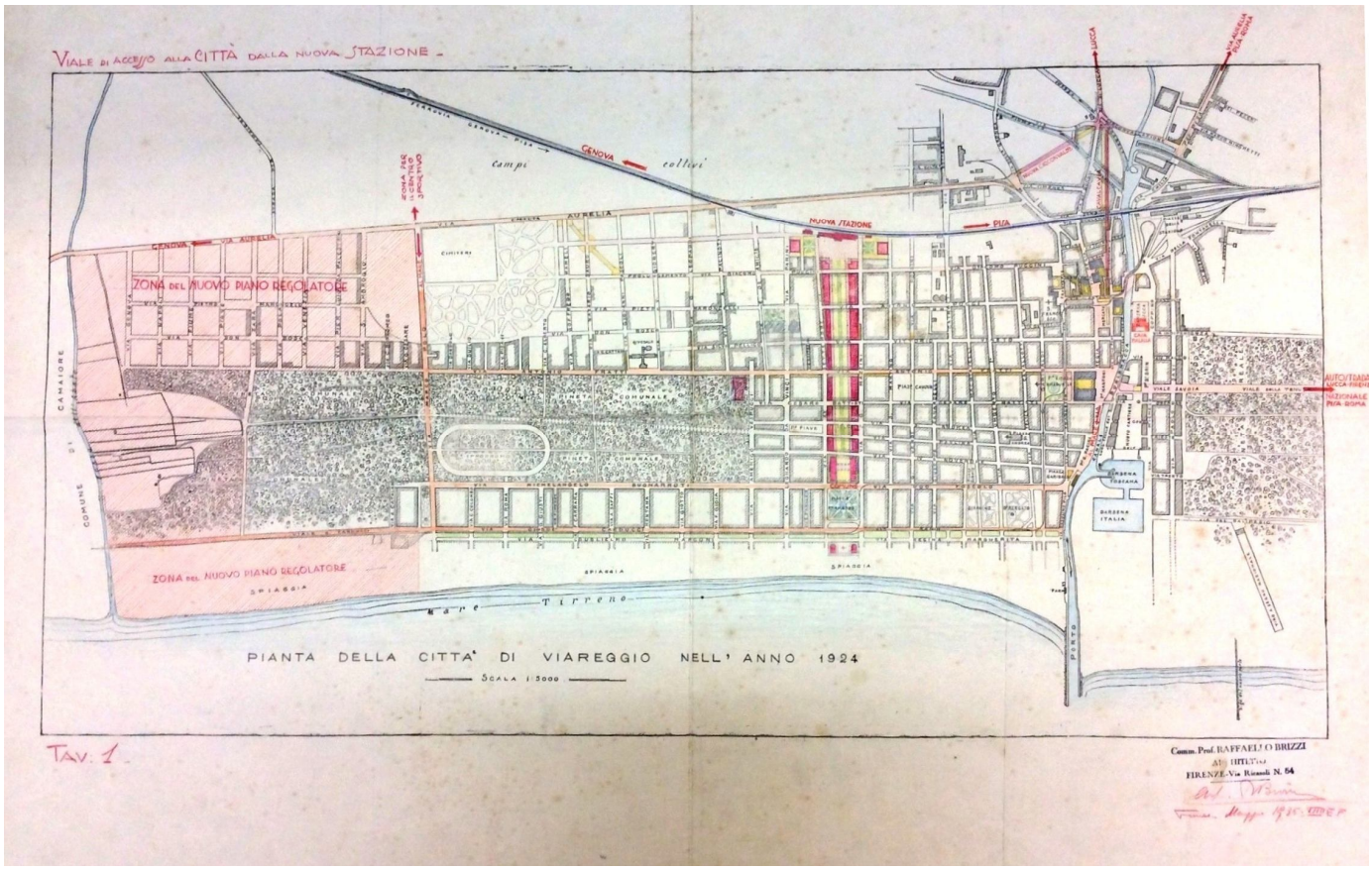
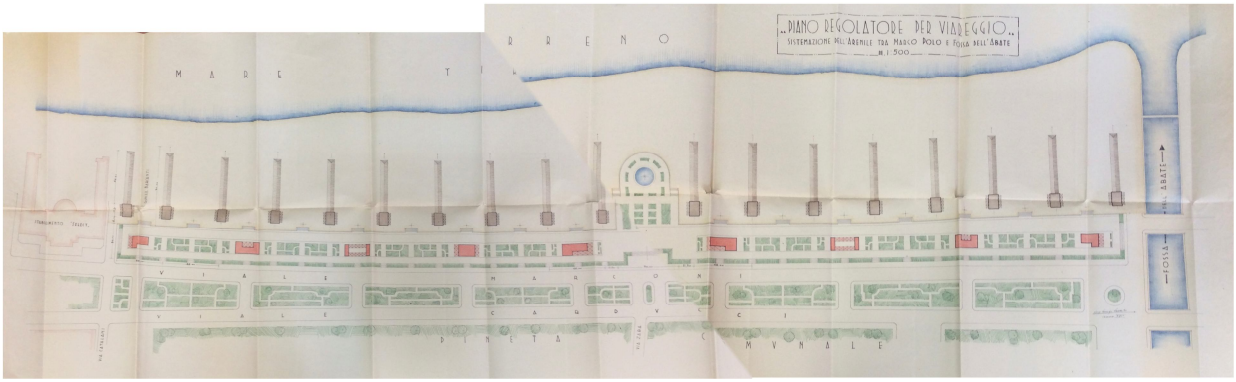
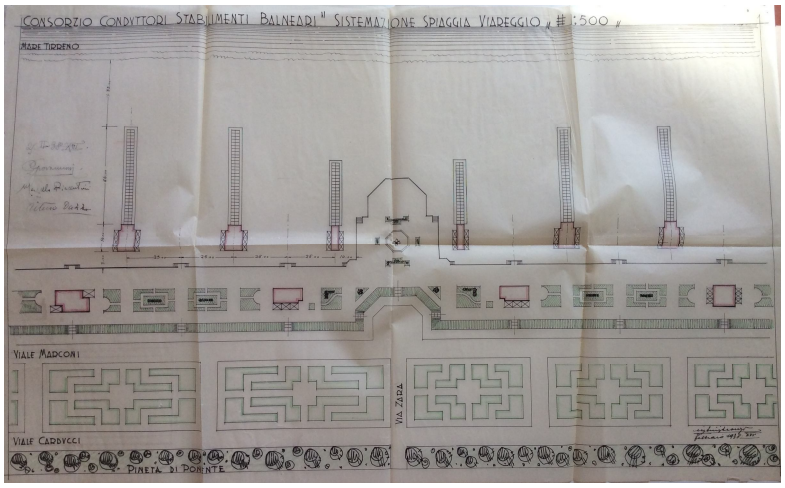


Fig. P9. R. Brizzi, Piano Regolatore,1935, matite colorate su pianta della città del 1924, cm.88x64 (CDS)



P10



P11

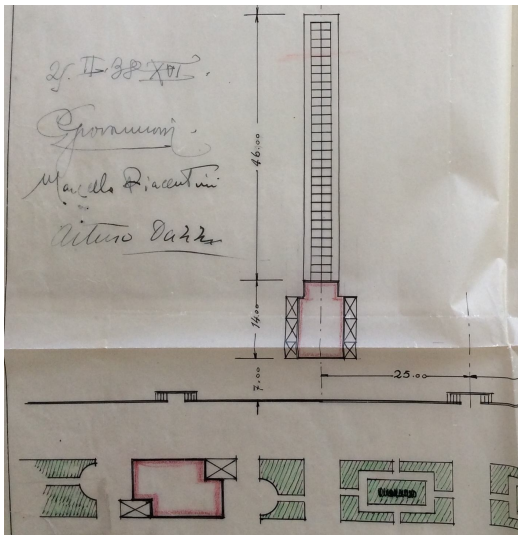


Fig. P10. L. Leonzi, Piano Regolatore per la sistemazione della spiaggia fra via Marco Polo e Fossa dell'Abate, 1938, china e matite colorate su carta, cm.64x204 (CDS)
Fig. P11. L. Leonzi, Sistemazione della spiaggia, 1938, china e matite colorate su lucido, cm. 45x73 (CDS) Intero e part. con le firme di G. Giovannoni, M. Piacentini, A. Dazzi

"Il quartiere A destinato alle attività industriali, che sono ultra necessarie per mantenere in Viareggio quella attività economica che deve saldare fra loro le stagioni estive. Il quartiere B è, e deve essere, il quartiere commerciale-professionale nel quale, e solo nel quale, devono trovare posto tutti gli uffici pubblici e tutti gli enti a carattere generale; il quartiere C è, e deve rimanere, il quartiere balneare-estivo"

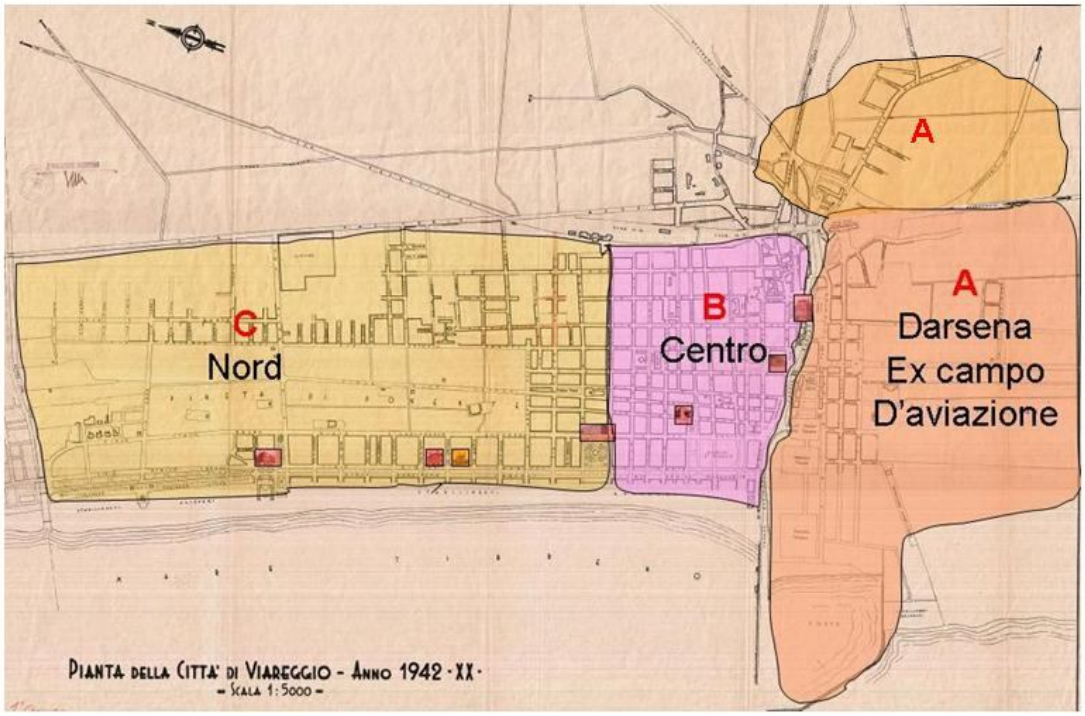
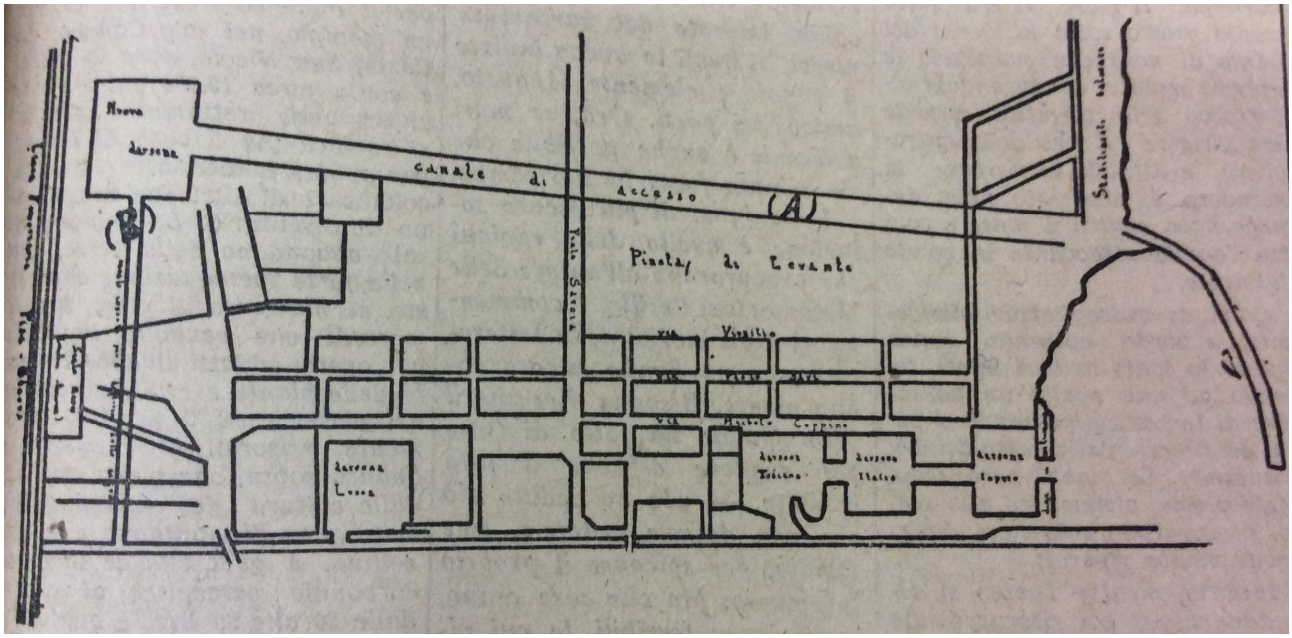
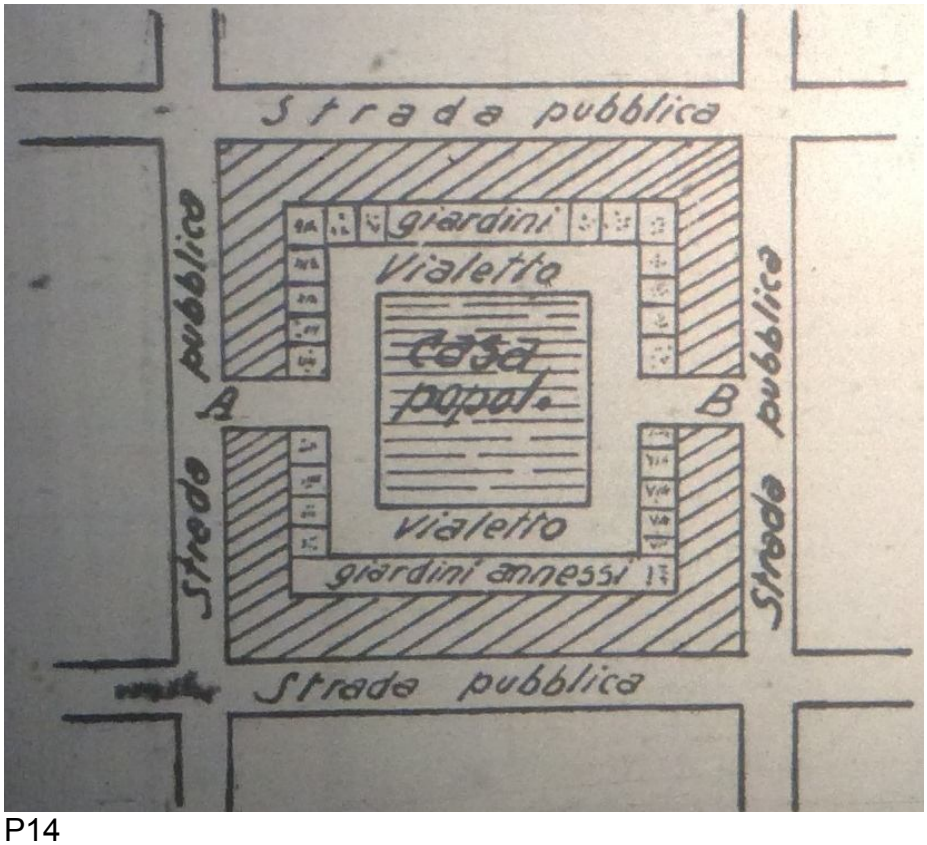


Fig. P12. Nostra elaborazione su pianta del 1942, dall'articolo di F. Malacarne, "La Nazione" 15.4.1941

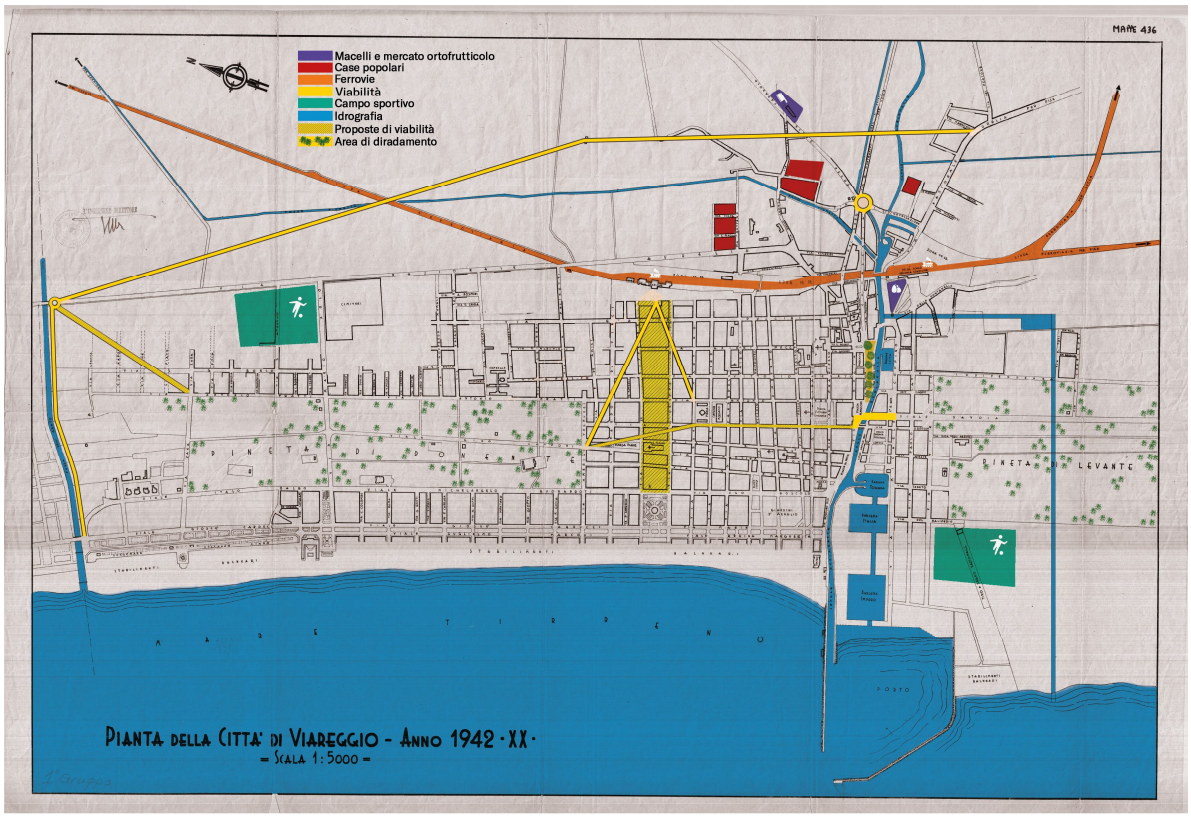


P13

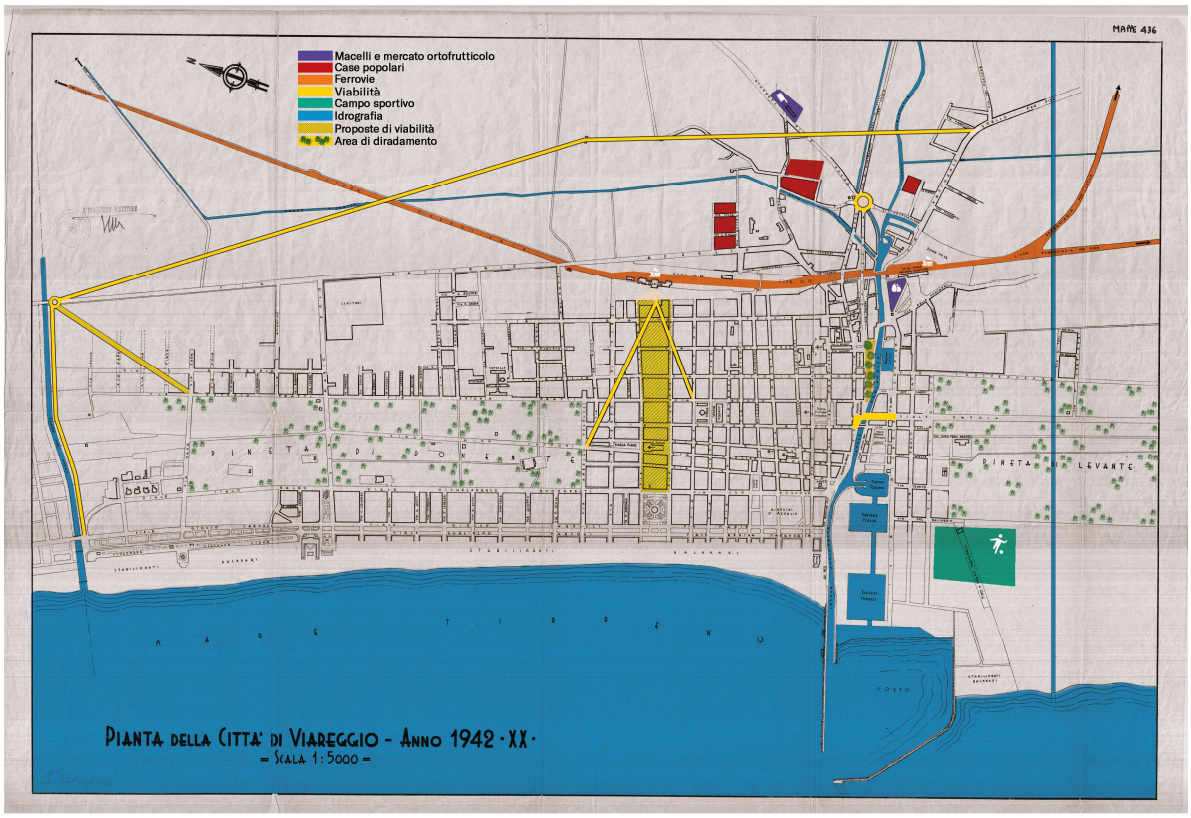


P14

Fig. P13. Progetto di escavo di nuova darsena e canale all'interno della Pineta di Levante, da "Il Telegrafo", 22.8.1941
Fig. P14. Progetto di edificazione di condominio nei cortili all'interno di un isolato, da "La Nazione", 8.4.1941.



P15



P16

Fig. P15. Piano Regolatore 1941, proposte, nostra elaborazione su pianta del 1942
Fig. P16. Piano Regolatore 1941, deliberato, nostra elaborazione su pianta del 1942

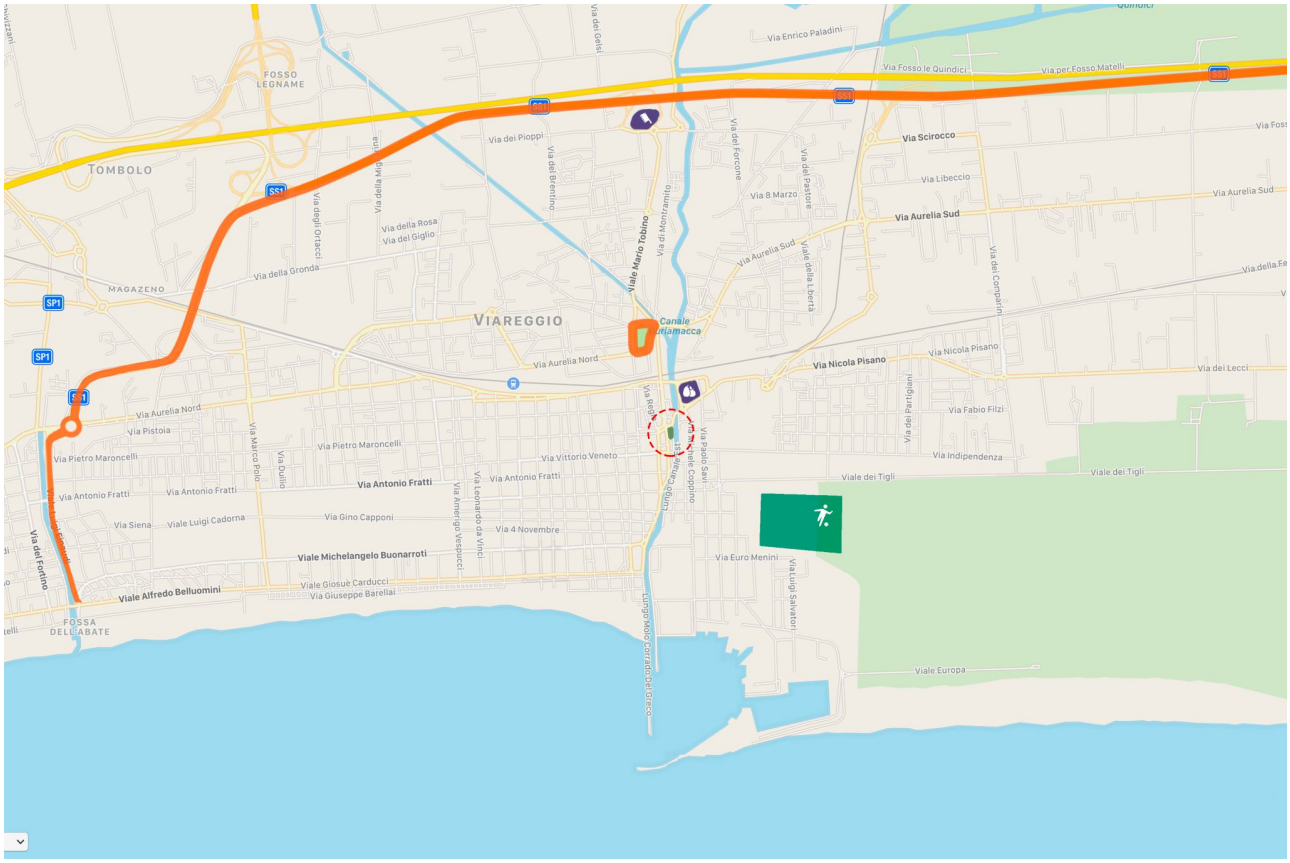


Fig. P17. Quanto realizzato del Piano Regolatore del 1941 nella seconda metà del ‘900, nostra elaborazione su pianta attuale della città



Fig. P18. R. Brizzi, Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, 1935, lapis e matite colorate su carta, cm.133 x118 (CDS)

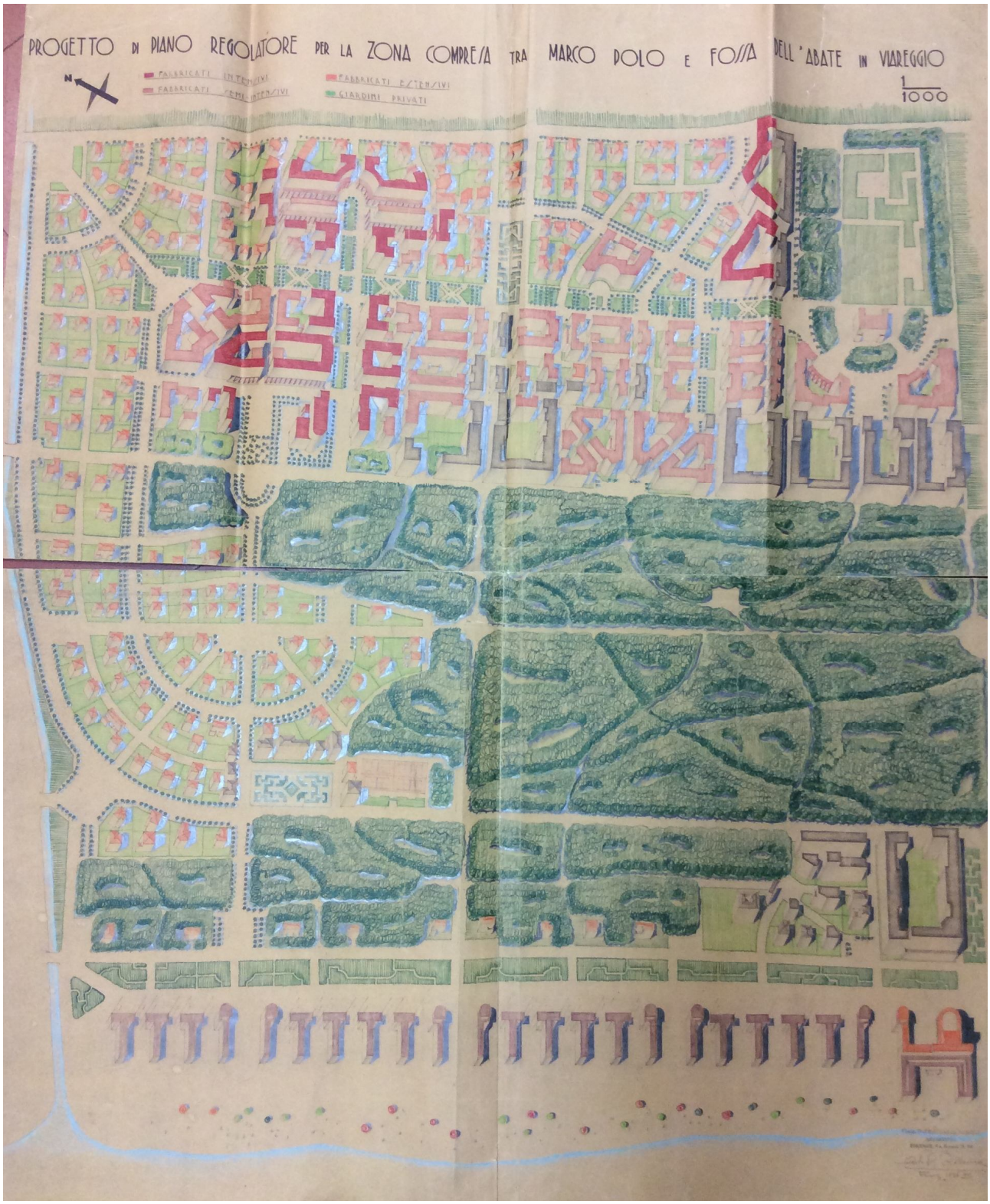


Fig. P19. R. Brizzi, Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, 1935, assonometria, lapis e matite colorate su carta, cm 133x113 (CDS)



20



21



22

Fig. P20. R. Brizzi, Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, 1935, tav. 4, comunicazioni, eliocopia acquerellata, cm. 79x59 (CDS)
Fig. P21. R. Brizzi, Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, 1935, tav. 7, tracciato stradale, eliocopia acquerellata, cm. 80 x59 (CDS)
Fig. P22. R. Brizzi, Progetto di Piano Regolatore per la zona compresa fra via Marco Polo e la Fossa dell'Abate, 1935, tav. 5, schema distributivo del verde, eliocopia acquerellata cm.80x 59 (CDS)

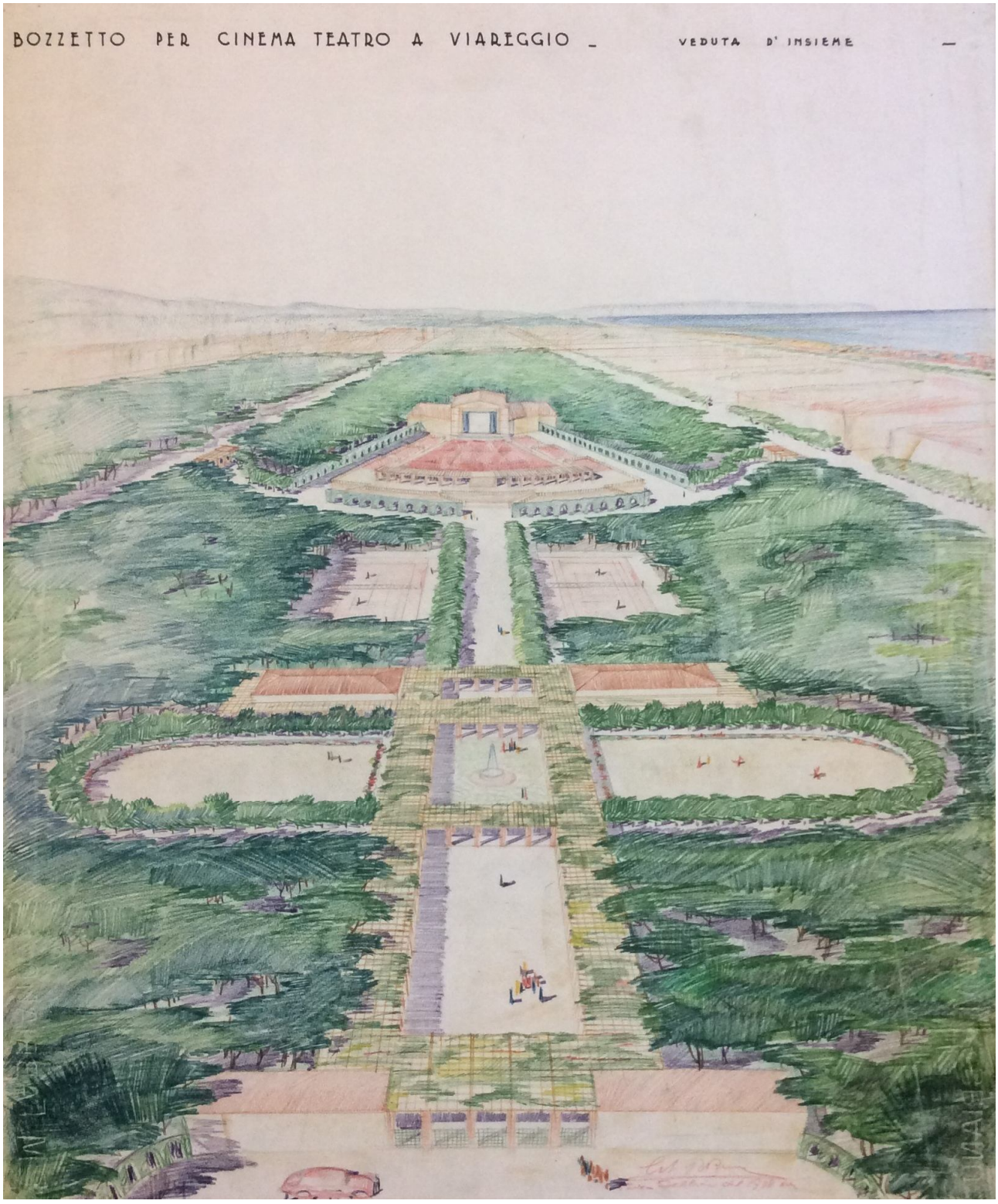


Fig. P23. R. Brizzi, Bozzetto per cinema teatro, veduta d'insieme, 1935, lapis e matite colorate su cartoncino, cm. 65,5x54,5 (CDS)



24



25

Fig. P24. R. Brizzi, Assonometria del Nuovo centro, matita su carta, 1935 (ASoP)
Fig. P25. R. Brizzi, veduta, eliocopia, cm. 35,5x49 (CDS)

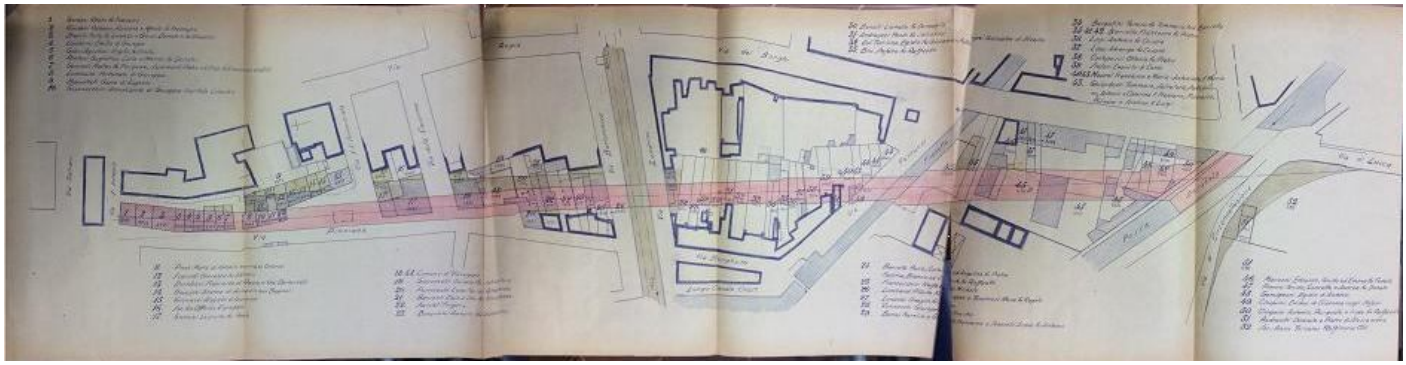


Fig. P26. Tracciato del Cavalcavia con piano degli espropri (CDS)

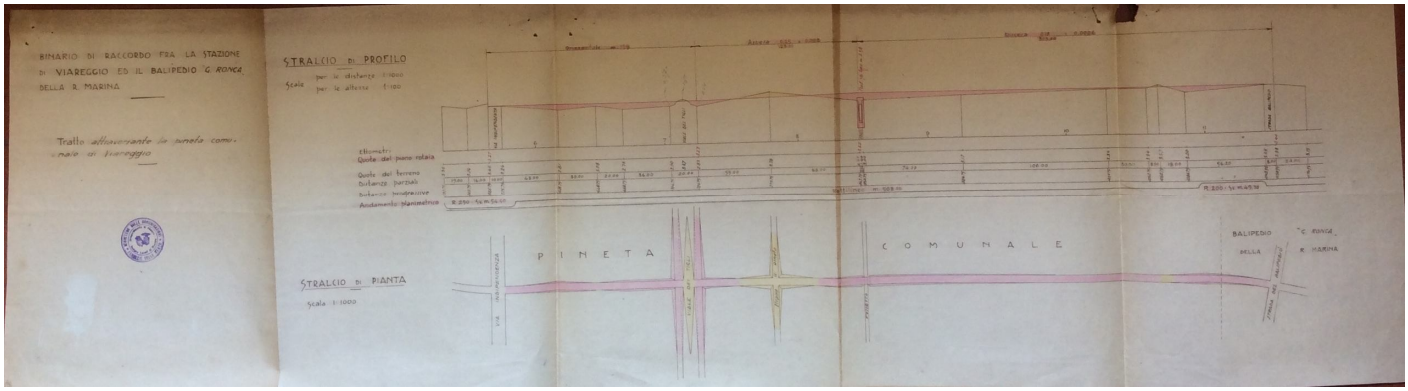


Fig. P27. Tracciato dei binari Stazione Vecchia – Balipedio all'interno della Pineta di Levante (CDS)

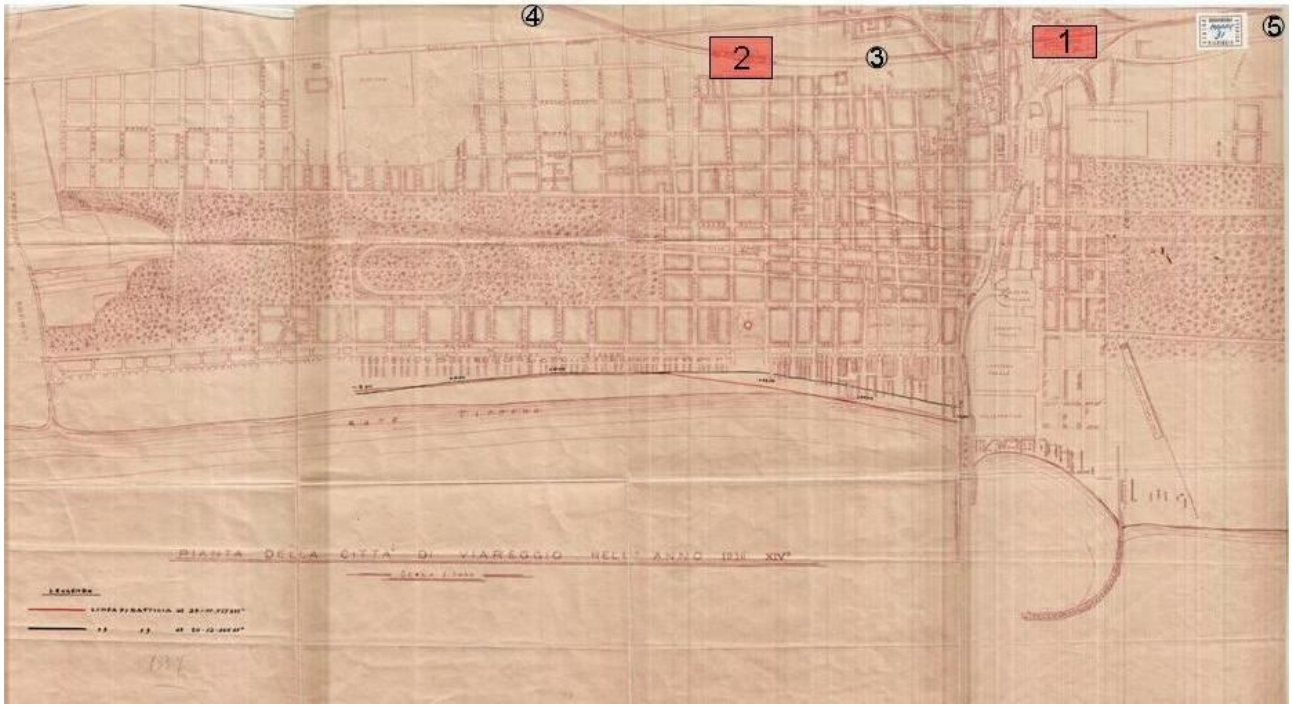


Fig. P28. 1. Stazione Vecchia; 2. Stazione Nuova; 3. Ipotesi Via Umberto I; 4. Ipotesi via Pascoli; 5. Ipotesi a Sud (Levante)

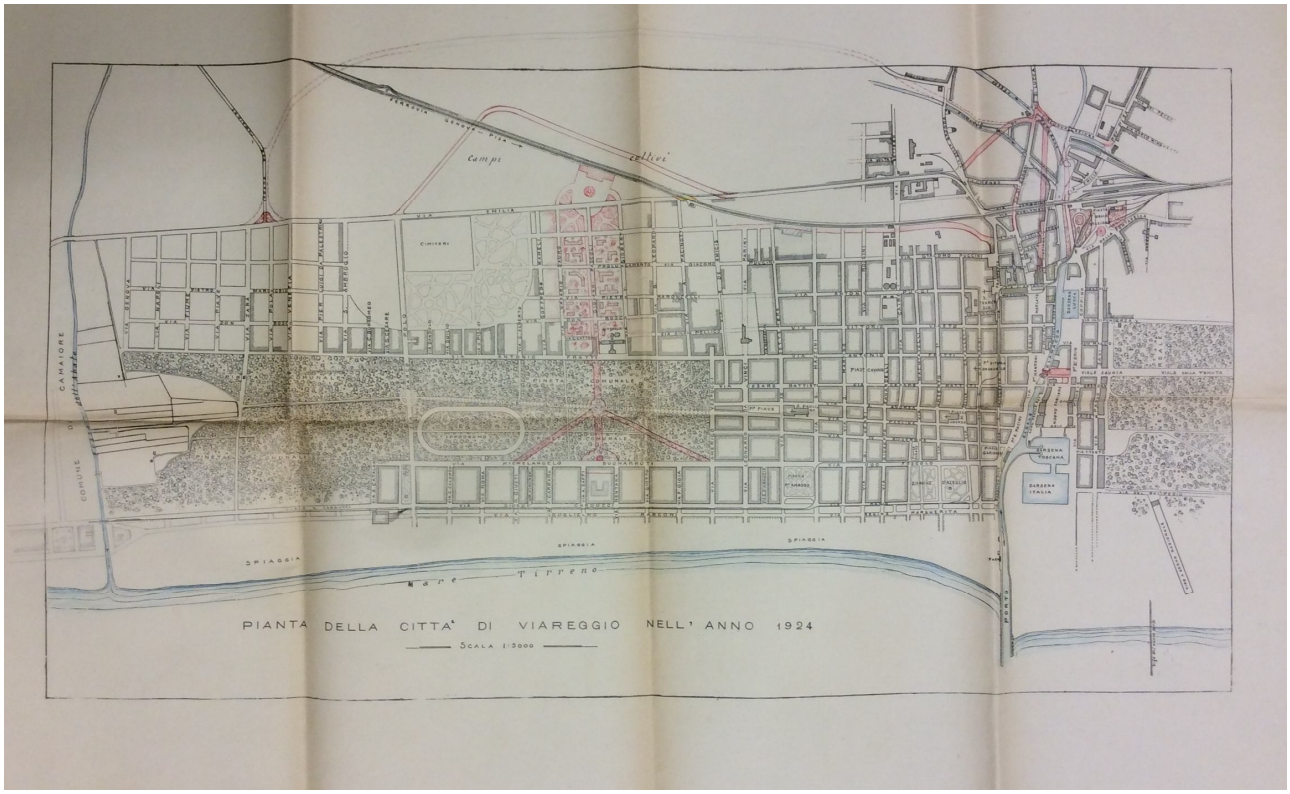
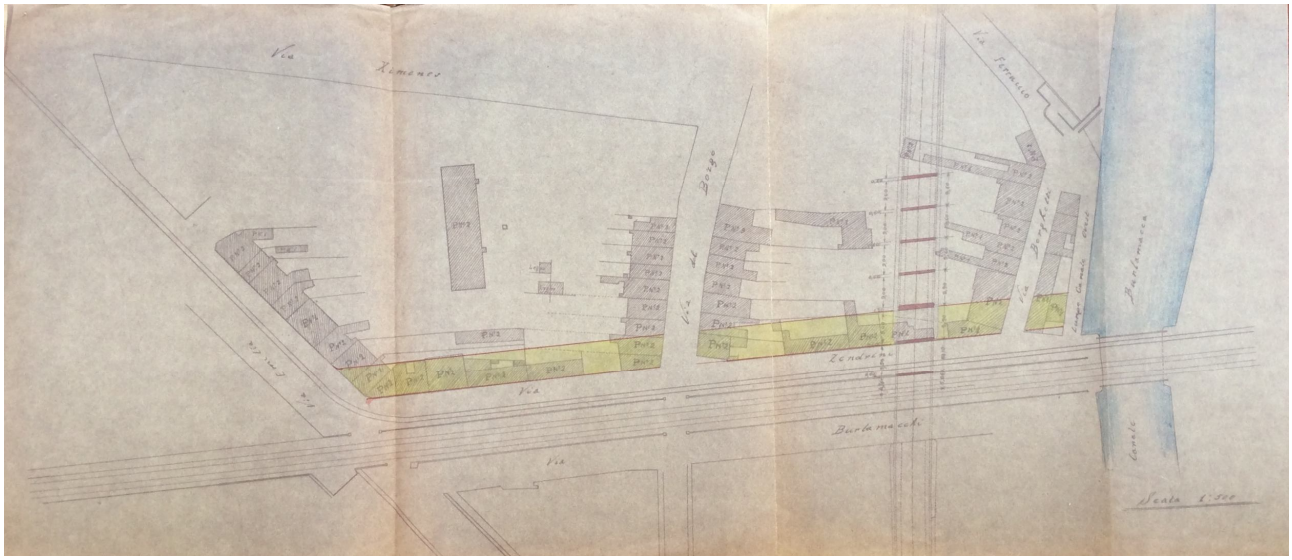
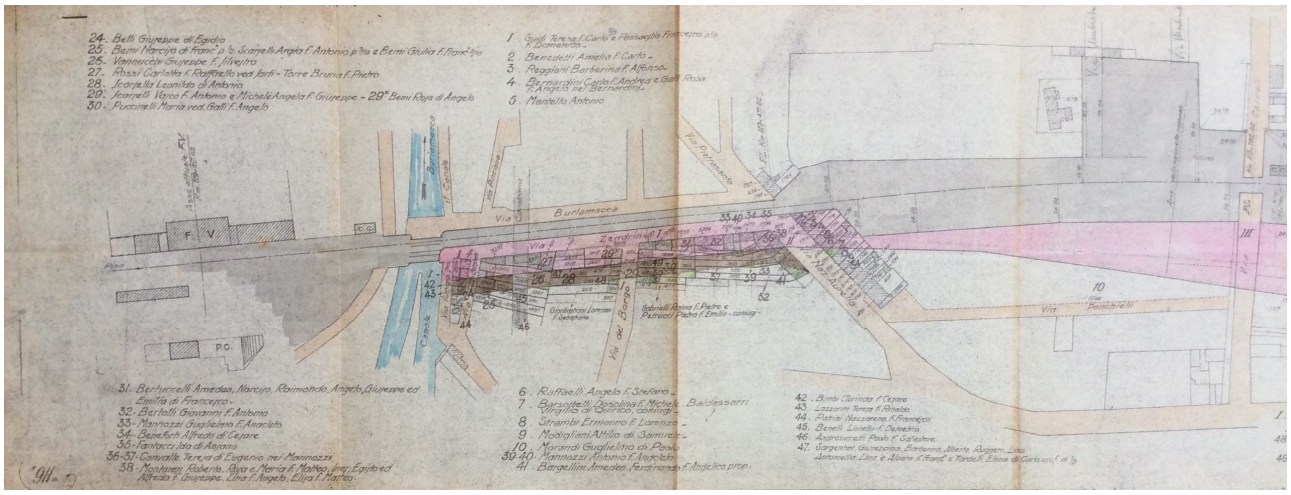


Fig. P29. Progetto per la nuova Stazione all'altezza di via Pascoli con viale di collegamento al mare sfociante all'altezza del Royal (ASoP)



30



31

Fig. P30. Area di intervento per la realizzazione della nuova Stazione, eliocopia acquerellata (CDS)
Fig. P31. Piano degli espropri per la realizzazione della nuova Stazione, eliocopia acquerellata (CDS)



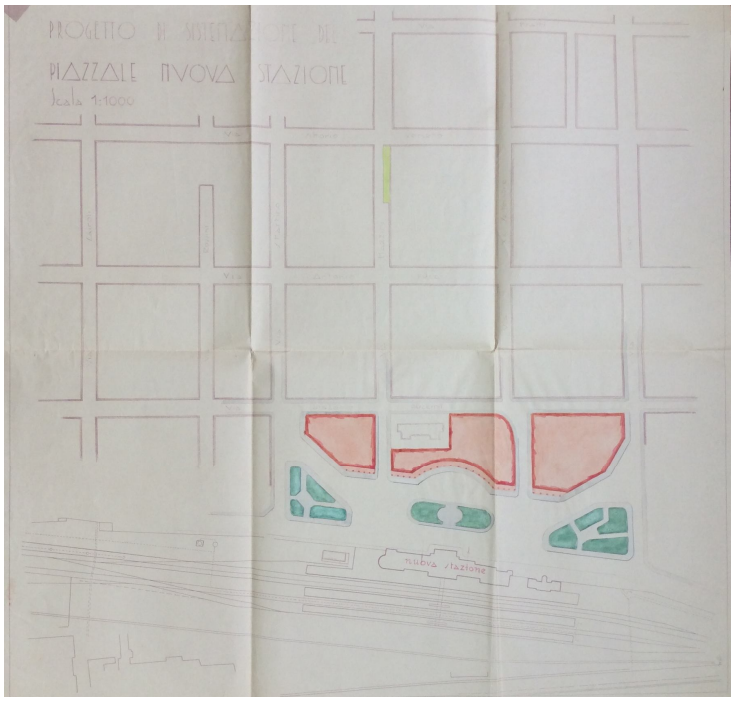


Fig. P32. Planimetria adiacenze nuova Stazione, eliocopia colorata a matita (CDS)
Fig. P33. Progetto di sistemazione del piazzale antistante la nuova Stazione, eliocopia colorata a matita (CDS)

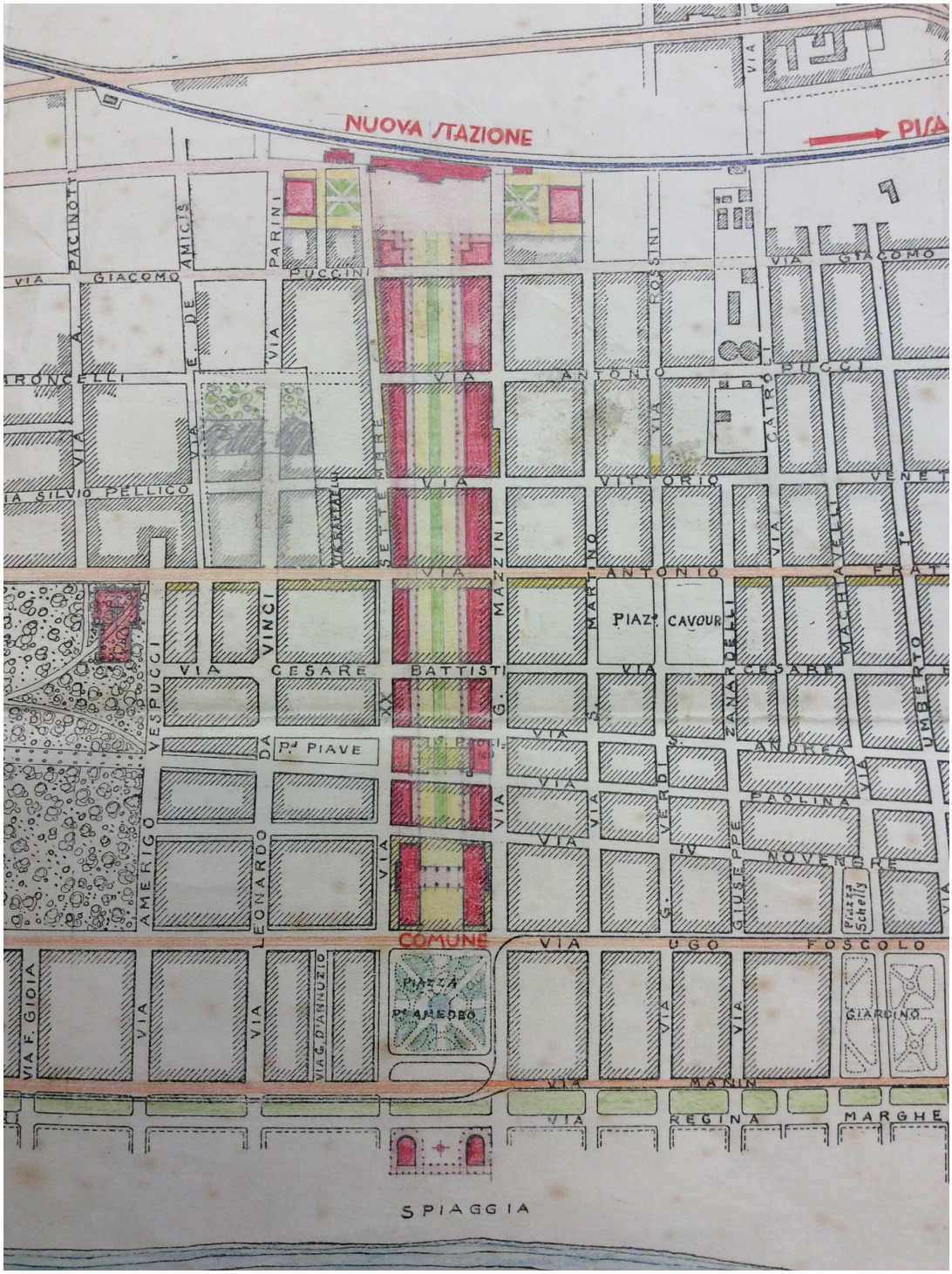
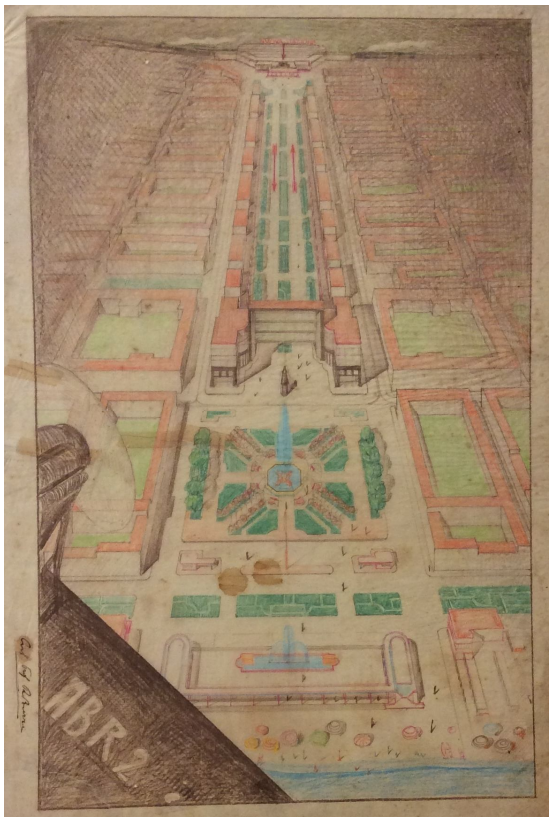


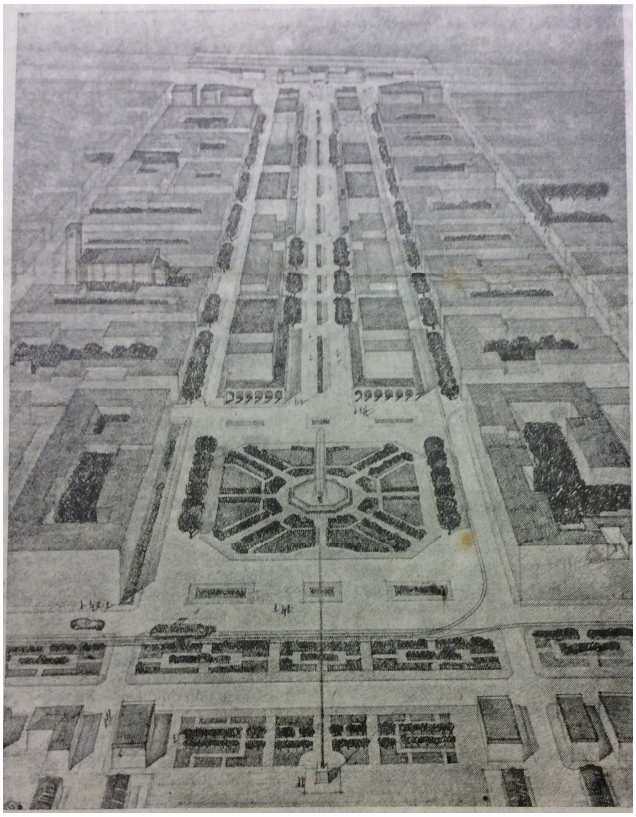
Fig. P34. R. Brizzi, Piano Regolatore 1935, Viale di accesso alla nuova Stazione, part. di Fig. P9



Fig. P35. In alto, R. Brizzi, Viale di accesso alla nuova Stazione, eliocopia colorata a matita, zona di demolizione e ricostruzione (CDS)
In basso l'area interessata su foto aerea odierna, nostra elaborazione



36 a)



36 b)



37

Fig. P36. R. Brizzi, Viale di accesso alla nuova Stazione, 1936; a) lapis e matite colorate su carte cm 80,5x54 (CDS); b) eliocopia, cm 96x56 (ASF)
Fig. P37. R. Brizzi, Viale di accesso alla nuova Stazione, 1936, eliocopia, cm. 41x77 (ASF)

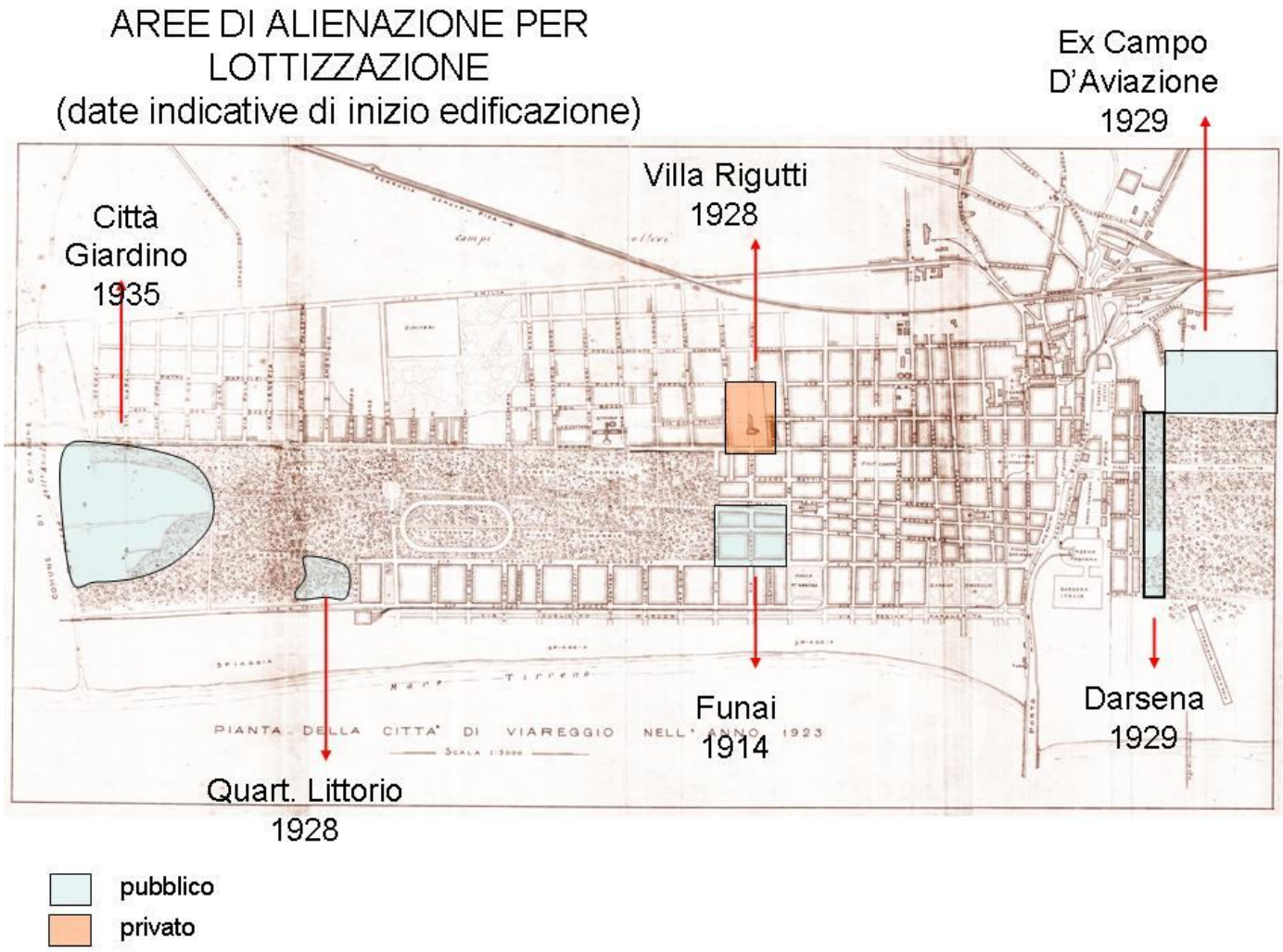

AREE DI ALIENAZIONE PER
LOTTIZZAZIONE
(date indicative di inizio edificazione)
Ex Campo
D'Aviazione
1929
Città
Giardino
1935
Villa Rigutti
1928
Funai
1914
Darsena
1929
Quart. Littorio
1928
PIANTA DELLA CITTA' DI VIAREGGIO NELL' ANNO 1923
pubblico
privato

Fig. P38



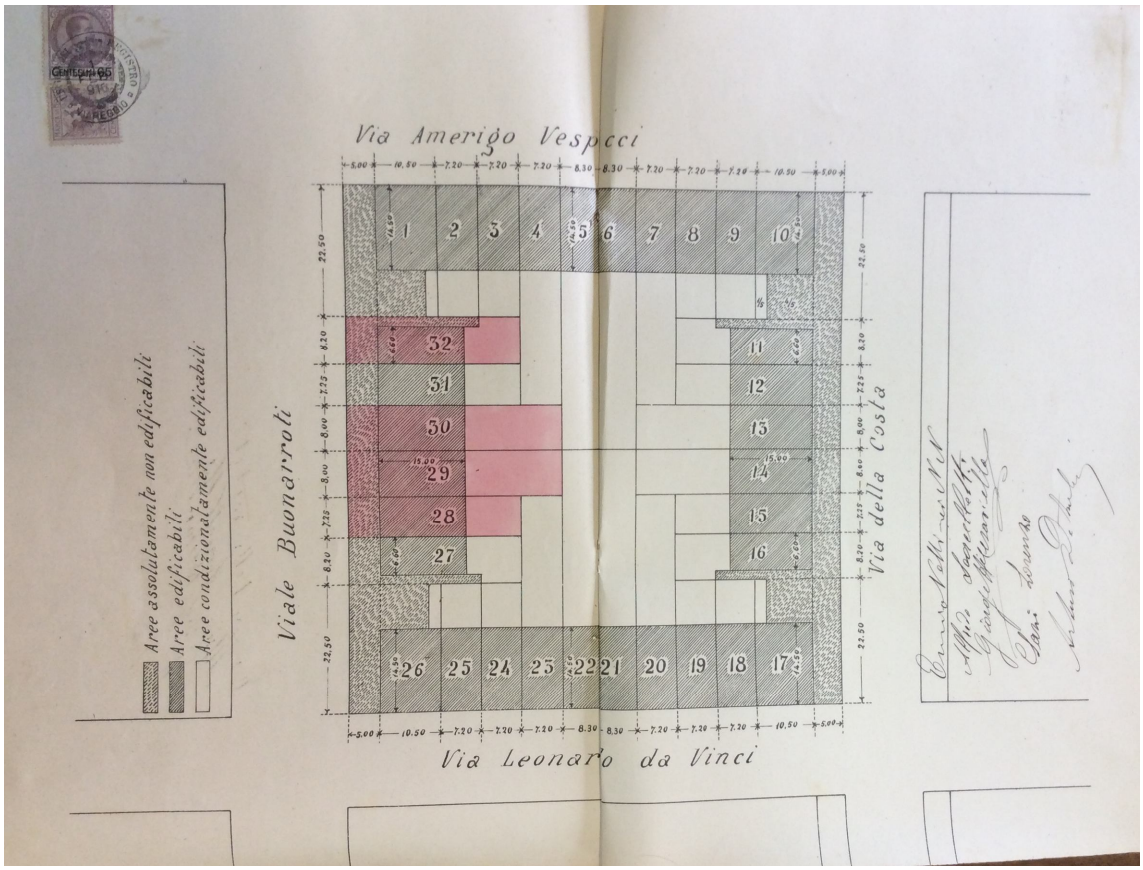
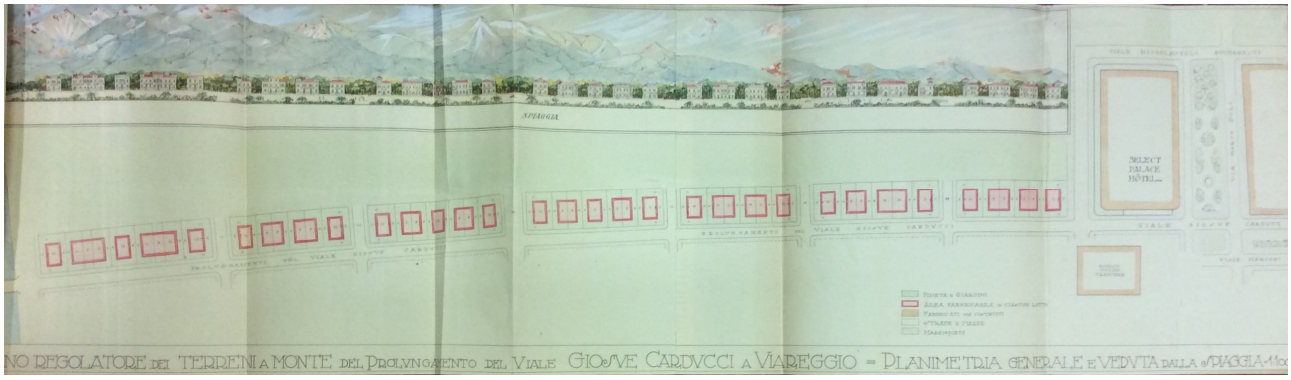
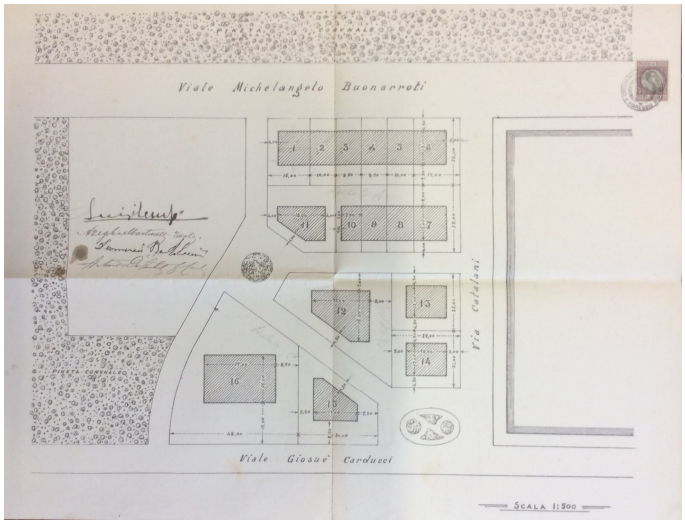


Fig. P39. Arenile dei Funai, cartolina d'epoca e pianta della lottizzazione della parte compresa fra viale Buonarroti – via della Costa e via Leonardo – via Vespucci (CDS)



P40



P41

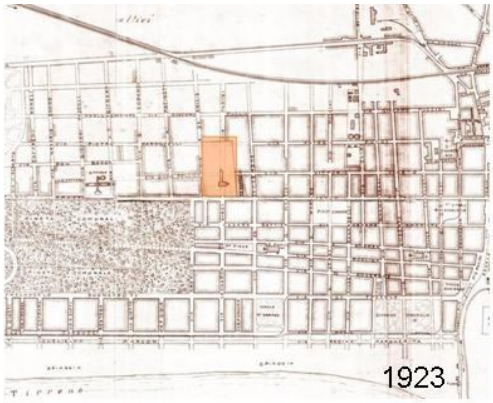


P42

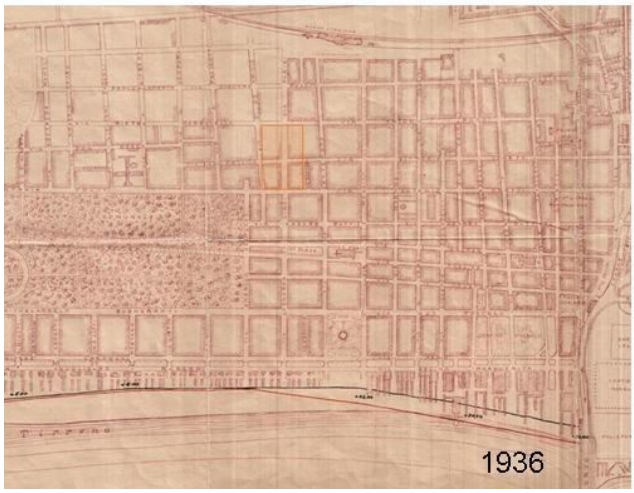
Fig. P40. Progetto di edificazione della striscia di Pineta di Ponente, 1923, eliocopia colorata a matita, part. (AsoP)
Fig. P41. Prima lottizzazione dell'area del Quartiere Littorio, 1926 (CDS)
Fig. P42. Seconda lottizzazione dell'area Quartiere Littorio (CDS)



1879

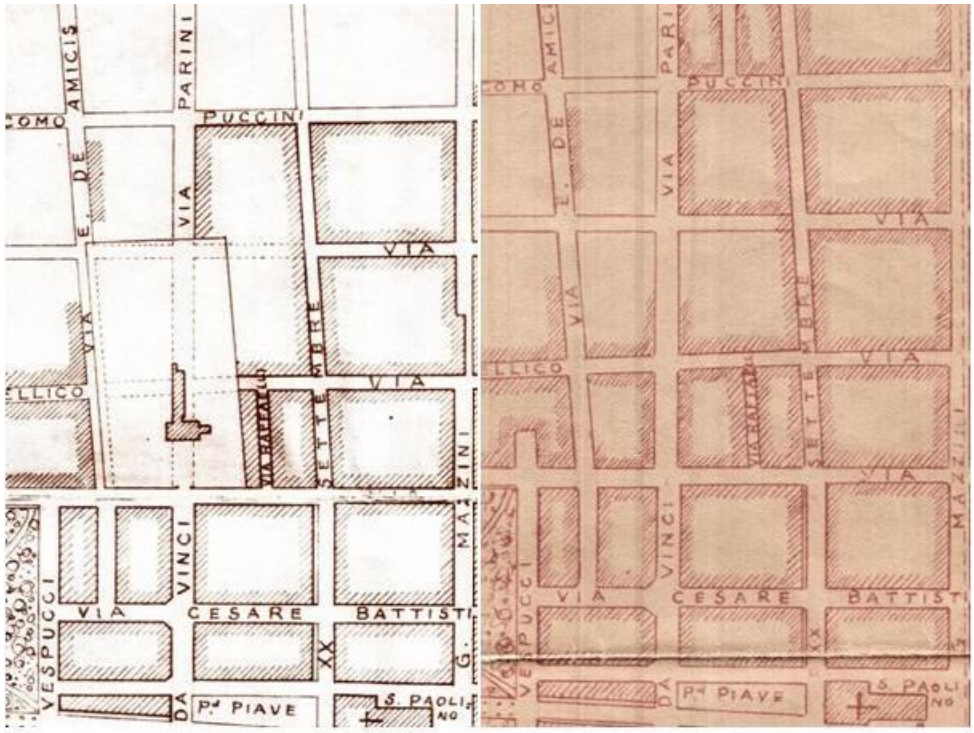


1923



1936

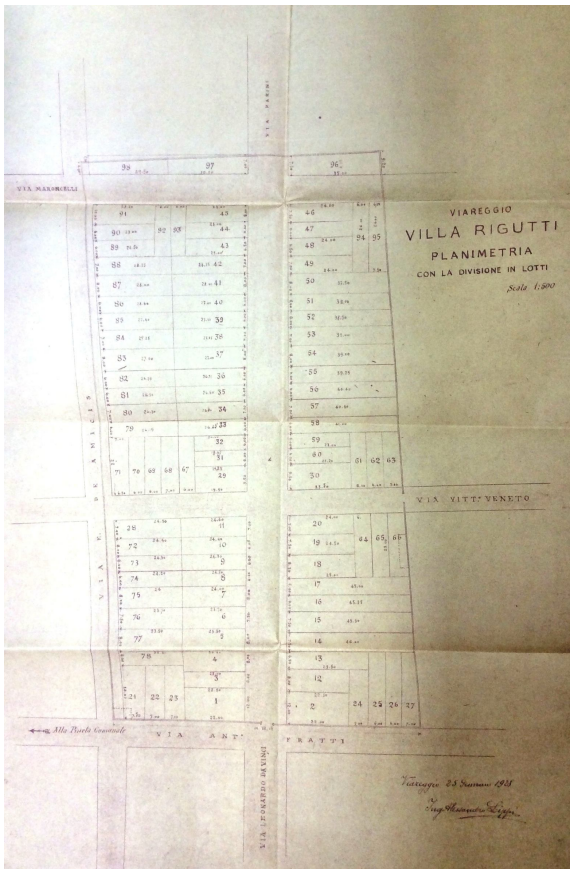
Area occupata dalla Villa Rigutti e dal suo parco



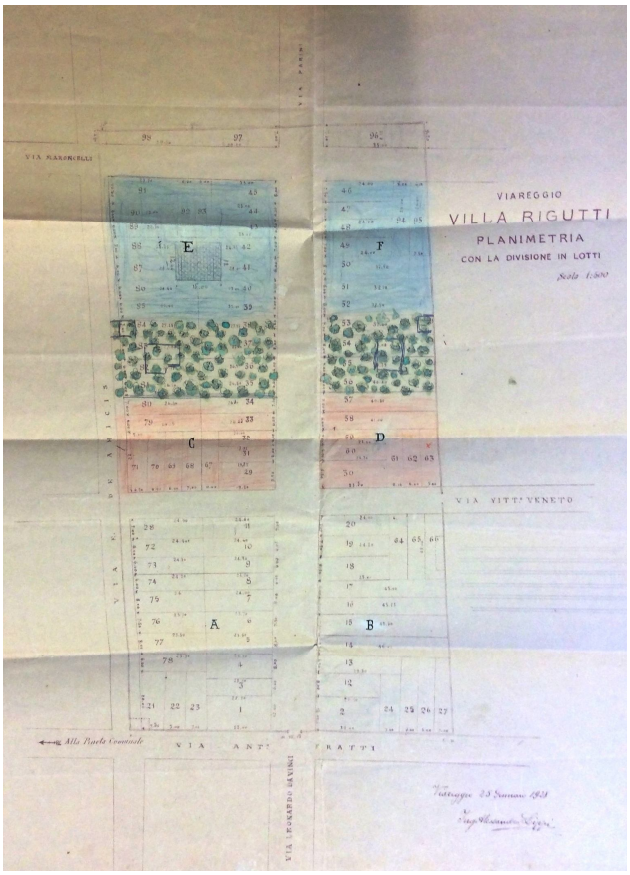
1923 1936

Fig. P43





a)



b)

Fig. P44. Lottizzazione dell'Area Rigutti prima e dopo l'intervento della Soprintendenza, a) eliocopia (CDS), b) eliocopia colorata a matita (ASoP).
Sopra la Villa Rigutti in una foto d'epoca, primi '900. (CDS)

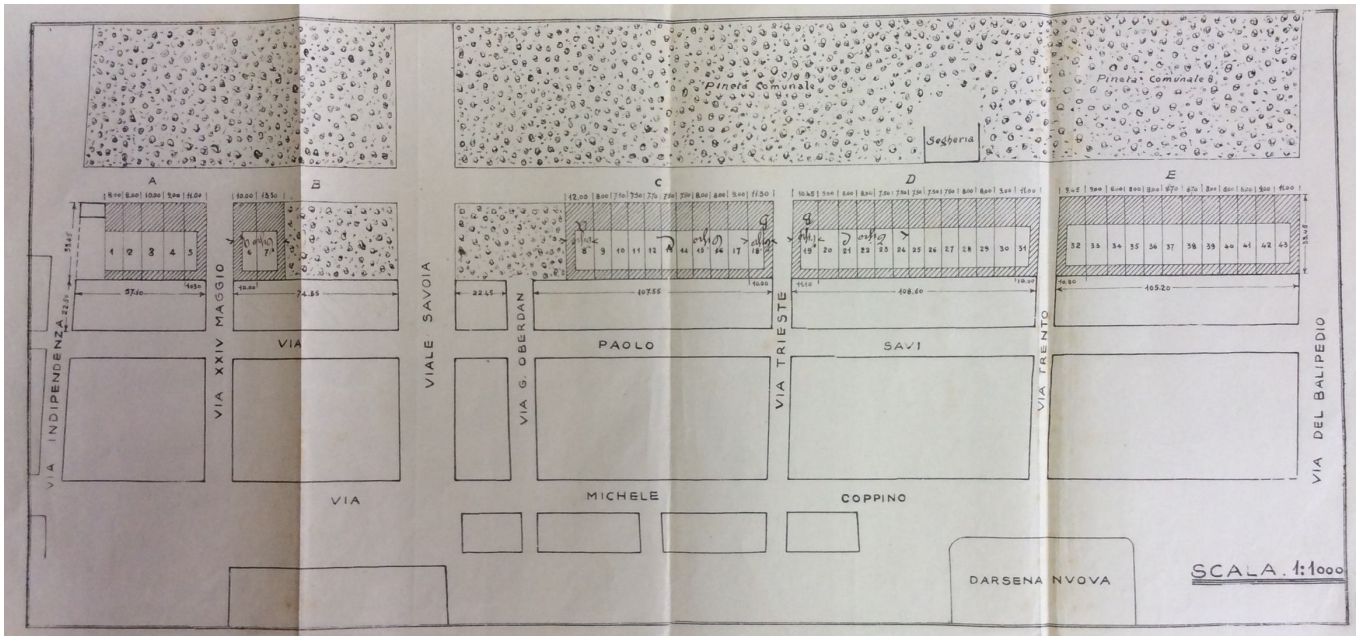


Fig. P45. Lottizzazione di via Virgilio, 1929 (CDS)

CARTOLINE
FOTOGRAFIE
DISEGNI
DOCUMENTI

Viali A Mare

Piazza Principe Amedeo/Mazzini

Via Foscolo-Buonarroti

Quartiere Littorio



Fig. 1. Viale Margherita, Cartoline d'epoca, primi '900 (CDS)



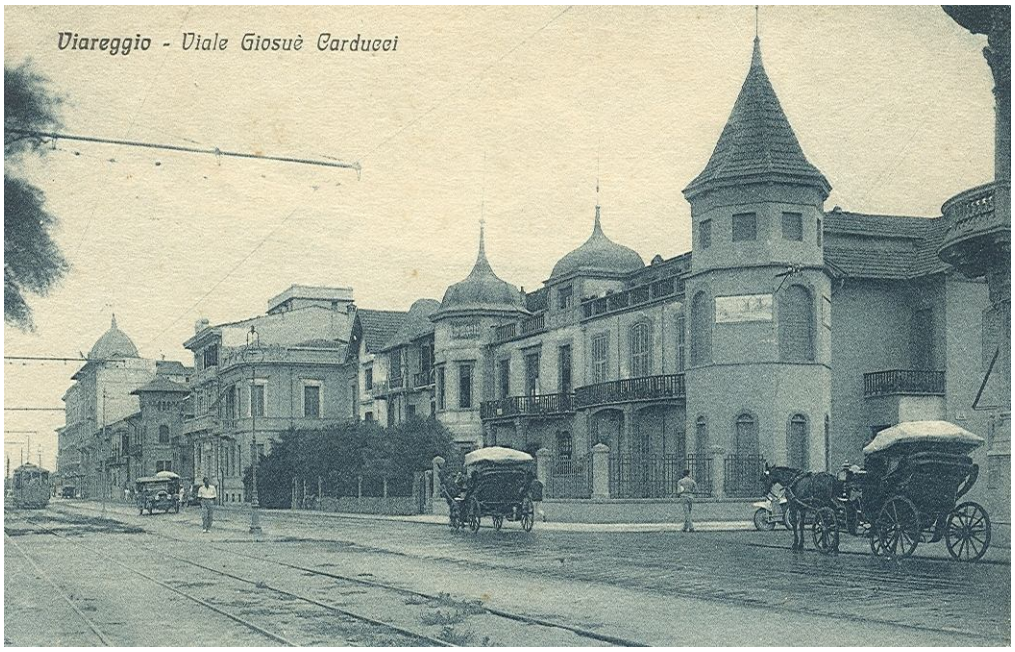


Fig. 2. Palazzo Carovigno, viale Carducci, cartoline d'epoca, sopra fine '800; sotto post 1926 ante 1937 (CDS)

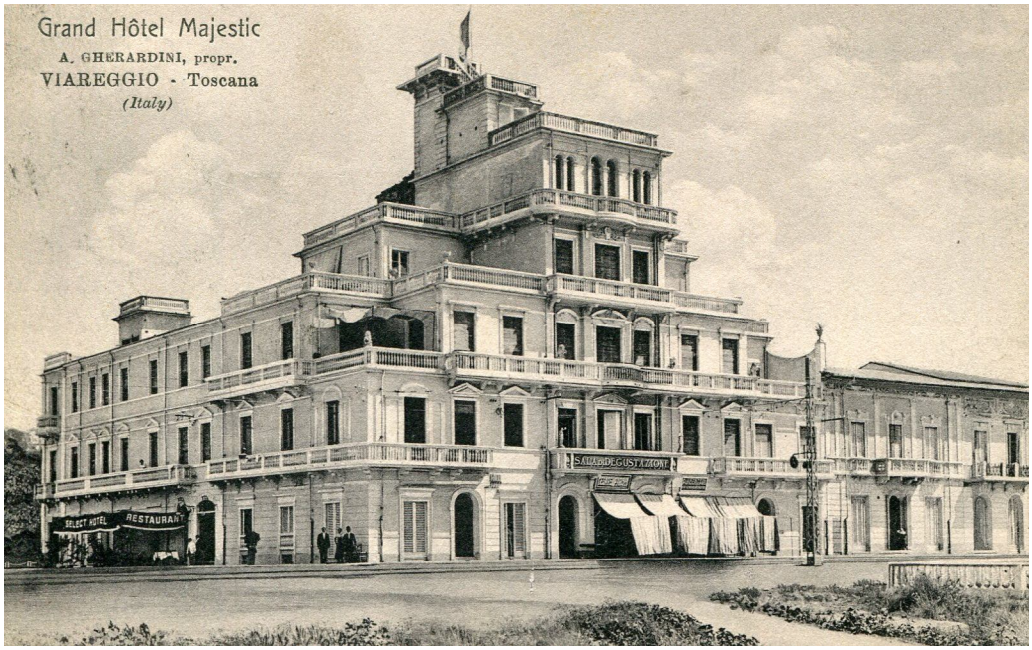
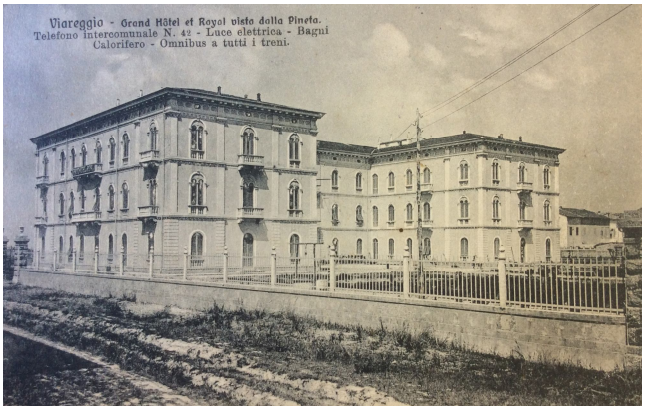




Fig. 3. Hotel Excelsior, viale Carducci, cartoline d'epoca; sopra inizio '900, sotto post 1926 (CDS)



a)



b)



Fig. 4. Grand Hotel & Royal, viale Carducci, cartoline d'epoca, sopra a) veduta da viale Carducci, b) veduta lato viale Buonarroti ante 1918; sotto post 1926 (CDS)





Fig. 5. Hotel Select/Principe di Piemonte, cartoline d'epoca, sopra 1923ca, sotto post 1926 ante 1937



a)



b)



c)

Fig. 6. Locale Eolo, viale Margherita, cartoline d'epoca; a) ante 1917; b) 1929-30; c) post 1933 (CDS)





Fig. 7. A. Belluomini, Gran Caffè Margherita (1929), viale Margherita, cartoline, (CDS)





Fig. 8. A. Belluomini, Supercinema (1928), viale Margherita; sopra cartolina d'epoca (CDS)



a)



b)

Fig. 9. A. Belluomini, Bagno Balena (1928-30), viale Margherita; a) cartolina (CDS); b) Foto Gianni Porcellini.

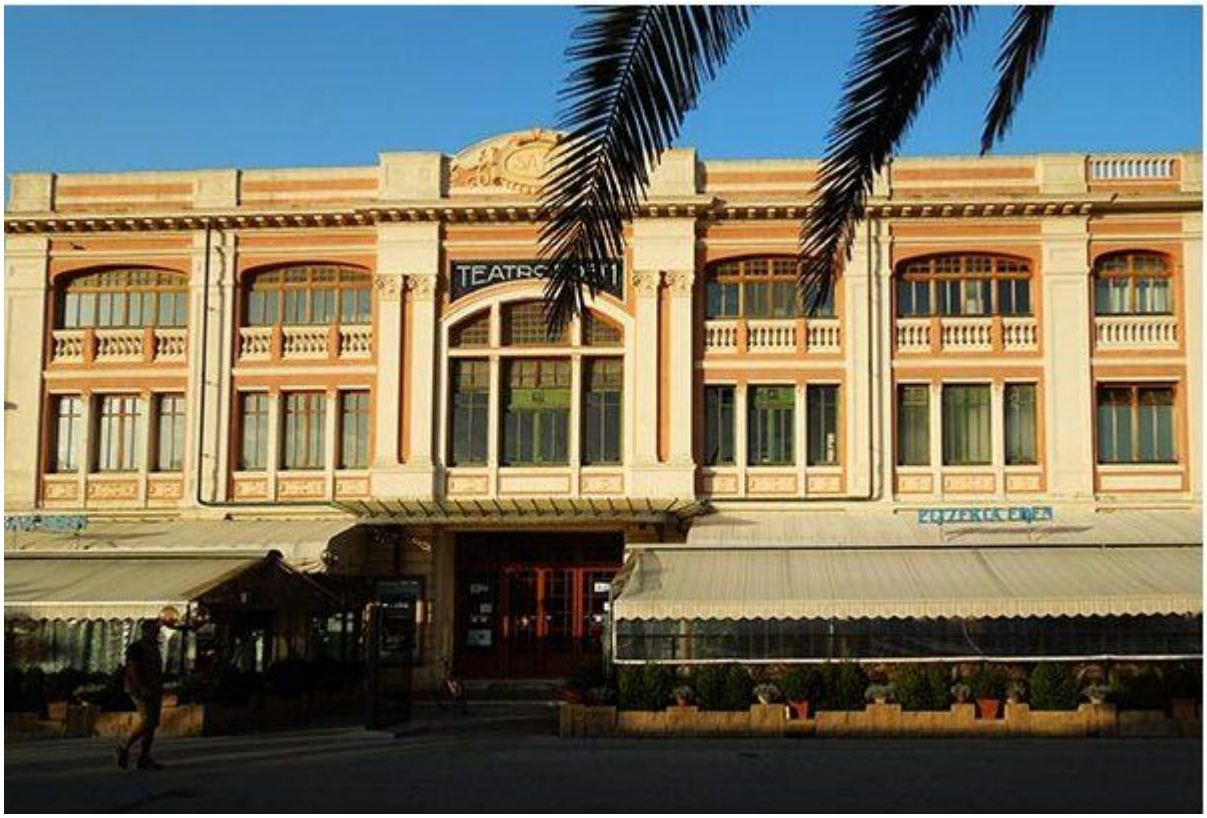


Fig. 10. A. Morandi, Teatro Eden (1930), viale Margherita, Foto Gianni Porcellini.



Fig. 11. Lega Navale (1928), Lungo Molo Del Greco, foto d’epoca (CDS)



Fig. 12. Veduta degli edifici di vale Marconi realizzati nella prima metà degli anni Trenta, cartolina d'epoca (CDS)



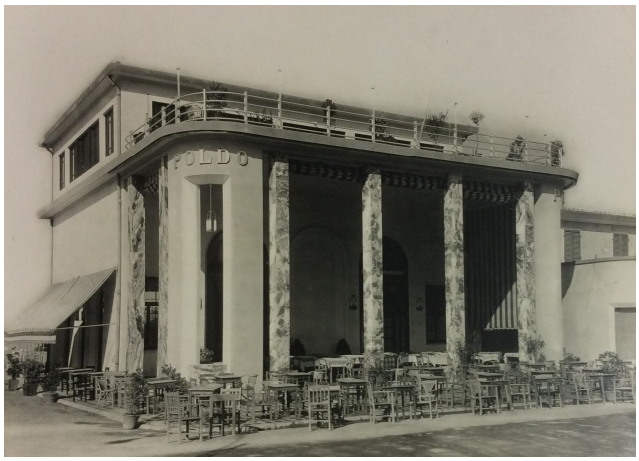




Fig. 13. R. Brizzi e collaboratori, Caffè Poldo e Bagno La Salute, 1931, vale Marconi, cartolina e foto d'epoca (CDS)











Fig. 14. R. Brizzi e collaboratori, edifici, vale Marconi, 1932-34, foto Roberto Papini (A.Dida)



Fig. 15. Veduta di vale Marconi prima (sopra) e dopo (sotto) la sistemazione progettata da R. Brizzi, cartoline d'epoca (CDS)



Fig. 16. Veduta di Piazza G. Puccini (oggi Maria Luisa), cartolina d'epoca post 1938 (CDS)



Fig. 17. A. Castelfranco, Bagno Principe di Piemonte, 1938, cartolina d'epoca (CDS)



Fig. 18. A. Belluomini L. Leonzi, Terrazza Ciano/Viale Impero (oggi Repubblica), 1939, cartolina d'epoca (CDS)


a)



b)


c)

Fig. 19. Bagno Lido, a) anni Venti; b) fine anni Venti primi anni Trenta; c) anni Trenta ante 1937, cartoline d'epoca (CDS)

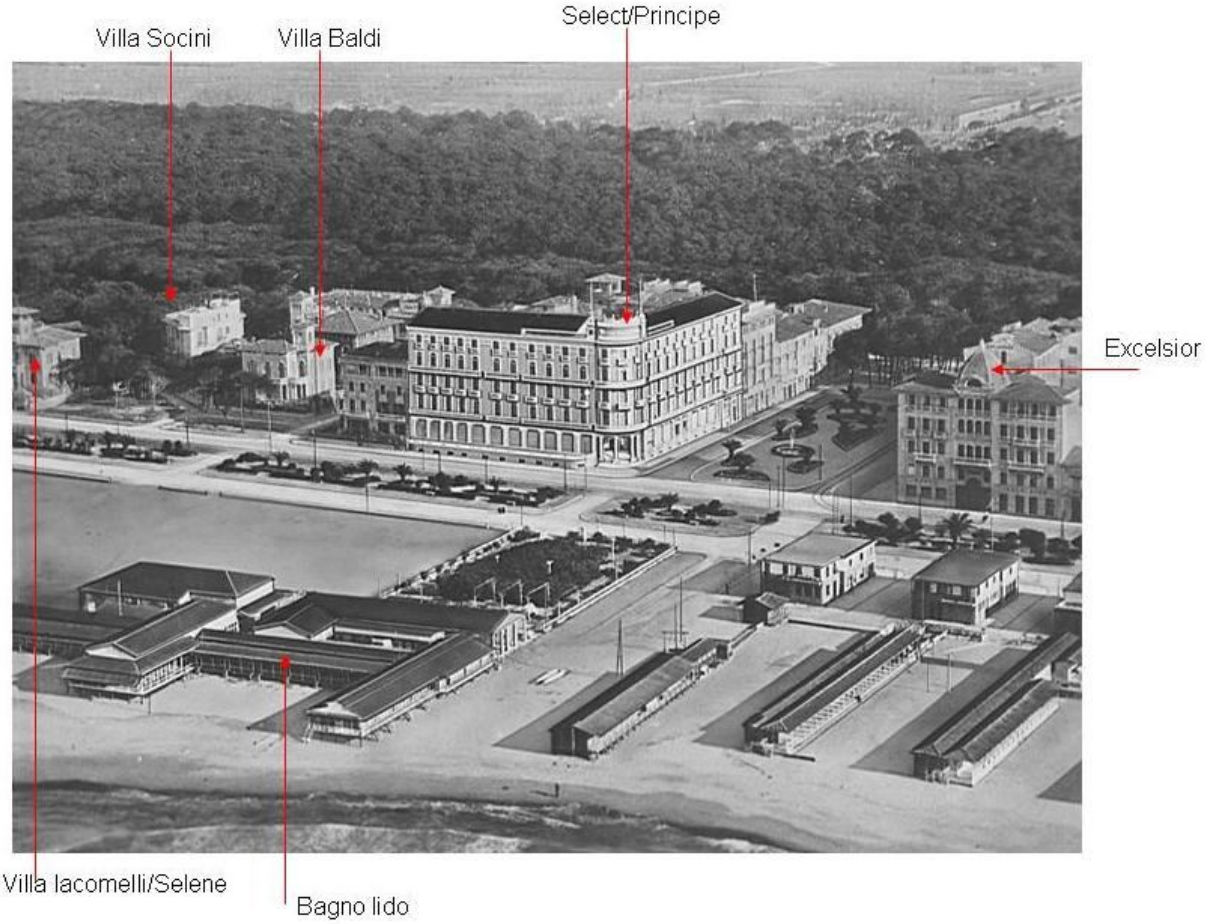


Fig. 20. Cartolina d'epoca post 1928 ante 1937 (CDS)



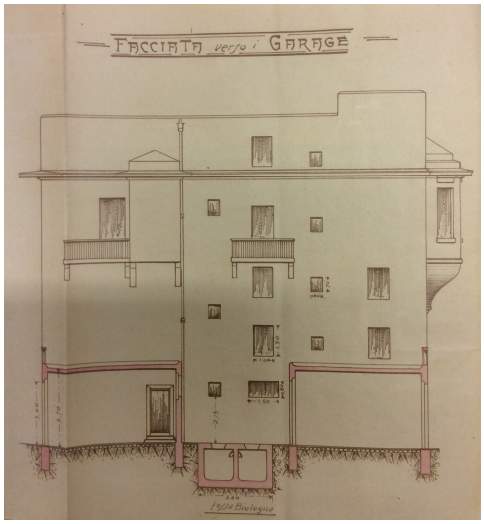
21


22

Fig. 21. F. Severini, Villa Jacomelli (Selene), 1928-31, Quartiere Littorio, oggi viale Belluomini
Fig. 22. G. Quaroni, Villa Blanc, prospetto, 1929, Quartiere Littorio, oggi viale Belluomini eliocopia (CDS)



a)



b)



c)

Fig. 23. Villa Socini, Quartiere Littorio, a) prospetto, eliocopia (ASoP); b) facciata, eliocopia colorata a matita (ASoP); c) foto d'epoca (archivio privato)

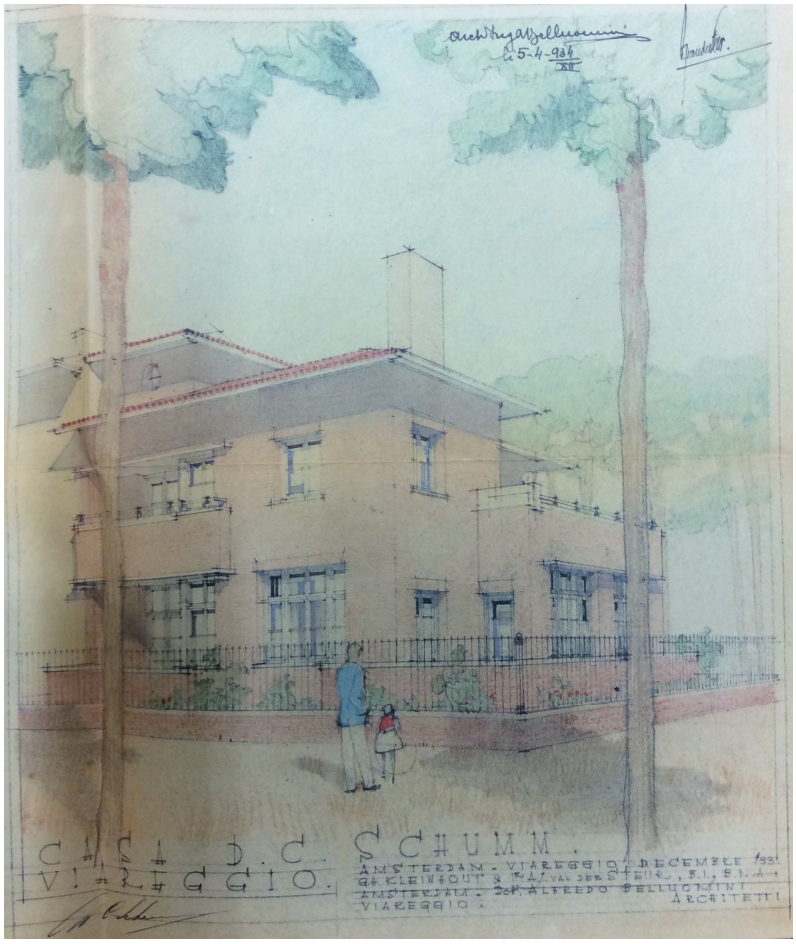






Fig. 24. G.H. Kleinhout & A.J. van der Steur , A. Belluomini, Villa Schumm, 1934, Quartiere Littorio, viale Buonarroti, sopra china acquerellata su carta (ASoP)



Fig. 25. A. Orzali, Villa Baldi, 1928, Quartiere Littorio, via Catalani, cartolina d'epoca (CDS)



Fig. 26. U. Benedetti, prospetti per quattro villini, Quartiere Littorio, viale Buonarroti,1939, eliocopie, (CDS)



Fig. 27. R. Brizzi, piazza Principe Amedeo/Mazzini, cartolina d'epoca, post 1933 ante 1940

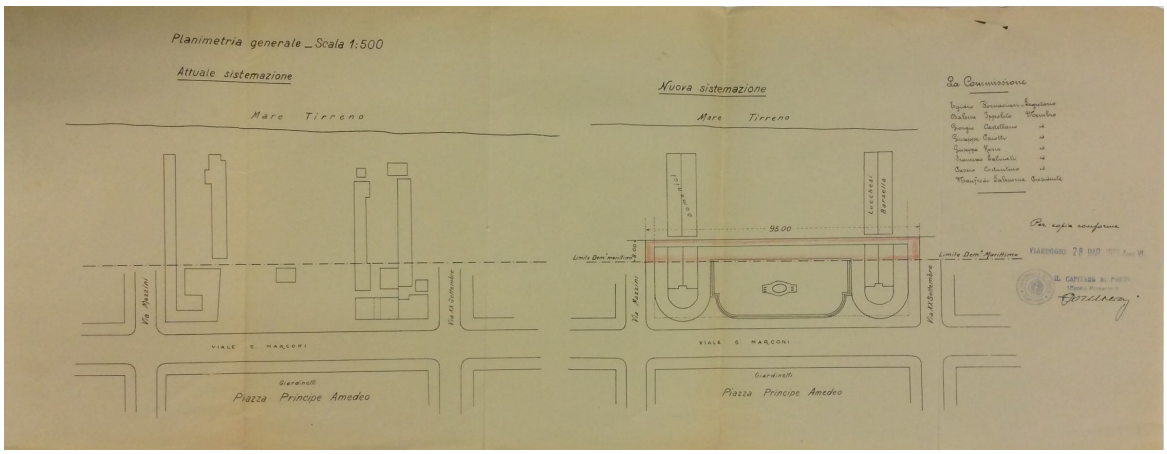




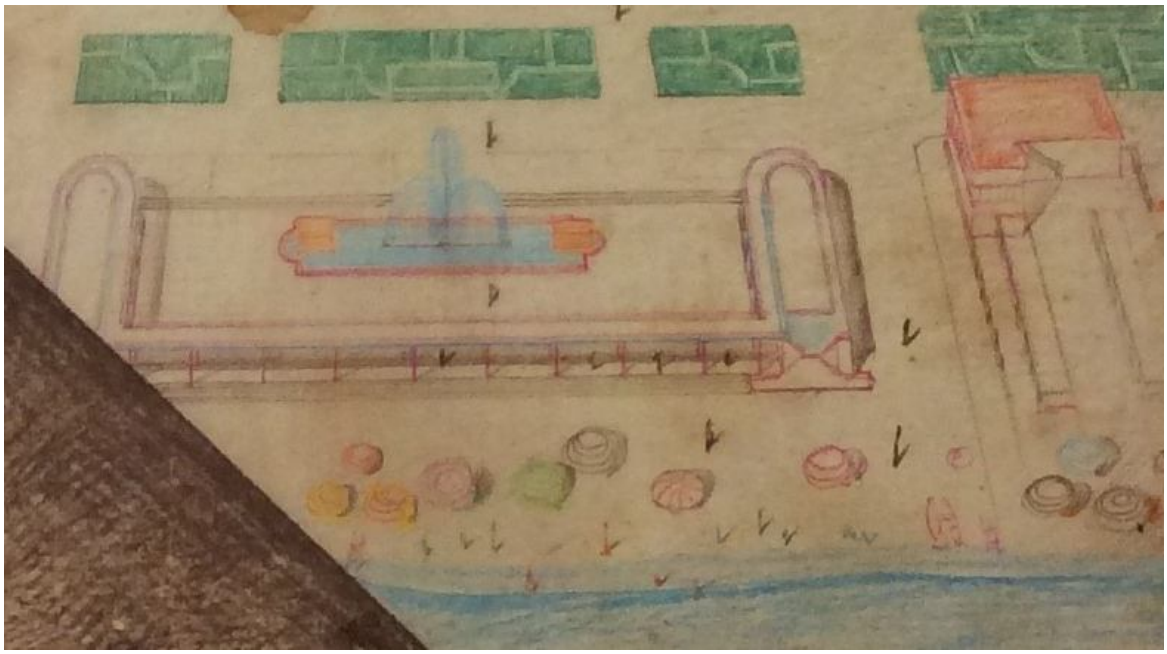
Fig. 28.U. Cappelli, Casa del Fascio, 1940, cartoline d'epoca (CDS)



a)



b)



c)

Fig. 29. Piazza Principe Amedeo/Mazzini, a) veduta lato mare, cartolina d'epoca post 1933 ante1938 (CDS); b) R. Brizzi, progetto di sistemazione, 1933, eliocopia colorata a matita (CDS); c) particolare di Fig. P42


a)


b)


c)

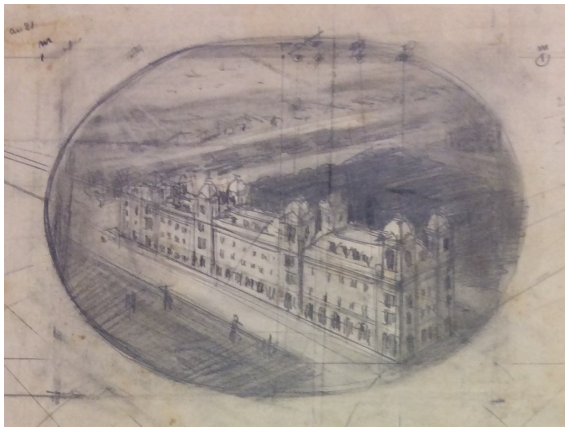
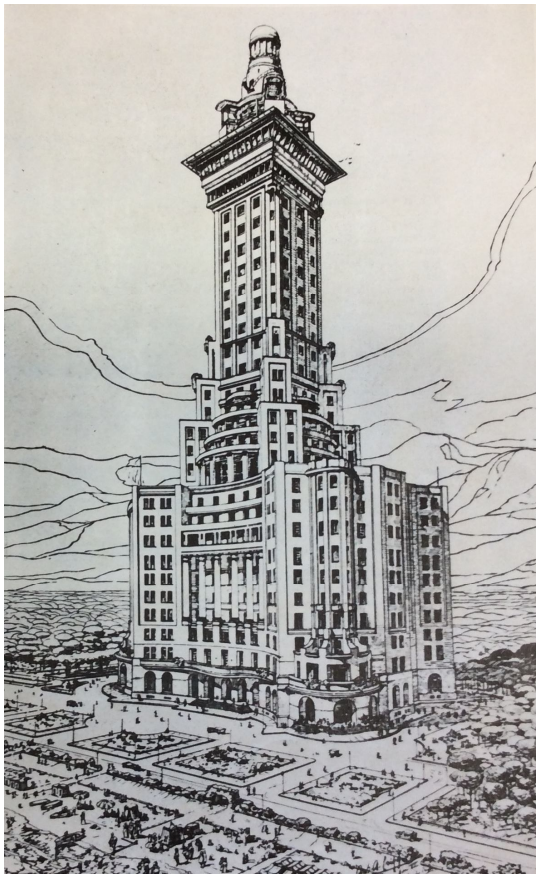
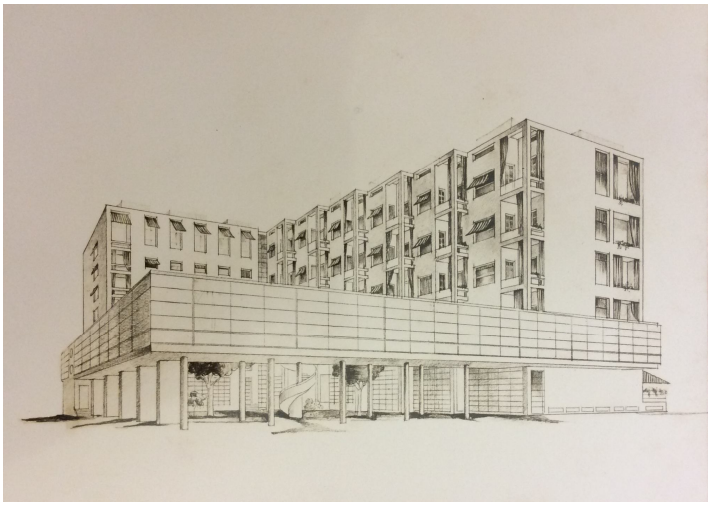

d)

Fig. 30. R. Brizzi, Progetto di complesso edilizio in Piazza d'Azeglio, 1923; a) matita su lucido, cm.62,4x46,4; b) matita su lucido, cm. 34,6x27,8; c) matita su lucido, cm.35,5x65,5; d) matita su carta, cm. 17x30, part. (ASF)



31



32

Fig. 31. A. Crippa, progetto di complesso edilizio, 1930, da “Rassegna di Architettura”
Fig. 32. Studio Ulrich, progetto di albergo, seconda metà anni Trenta, riproduzione fotografica (CDS)



33



34

Fig. 33. R. Brizzi, Villino Tacchi, 1924, viale Carducci
Fig. 34. A. Belluomini, Villino Amoretti, 1925, piazza D'Azeglio



35



36

Fig. 35. F. Severini, Villa Martinelli, 1923, viale Buonarroti ang. via Carrara, foto d'epoca (CDS)
Fig. 36. Villino Gradoli, 1925, viale Buonarroti ang. via Catalani



a)

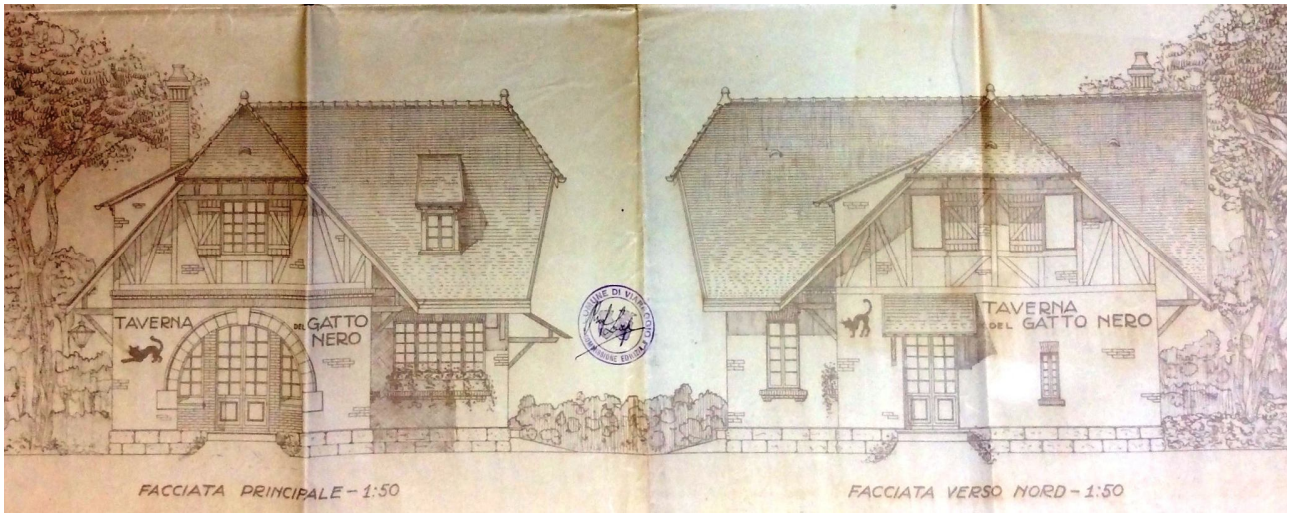


b)



c)

Fig. 37. V. Marchi, Teatro Puccini (degli Ottomila), 1940, Pineta di Ponente; a) e b) foto d'epoca (CDS); c) tempera su masonite, cm. 36x58 (Collezione GAMC, Viareggio)



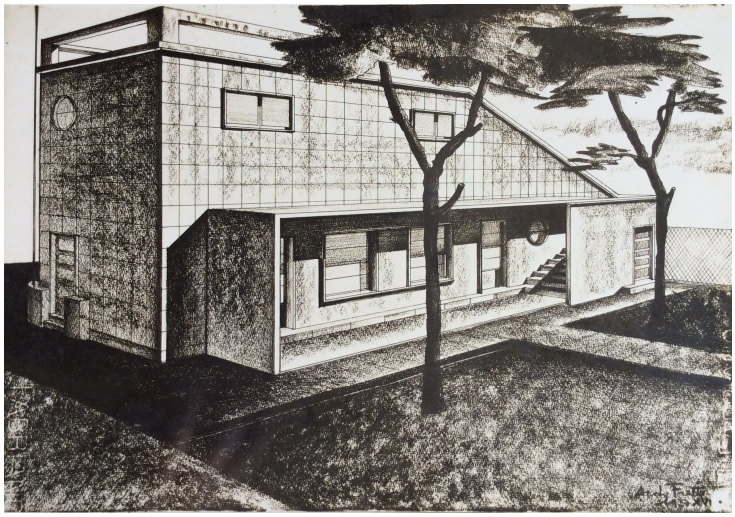
a)



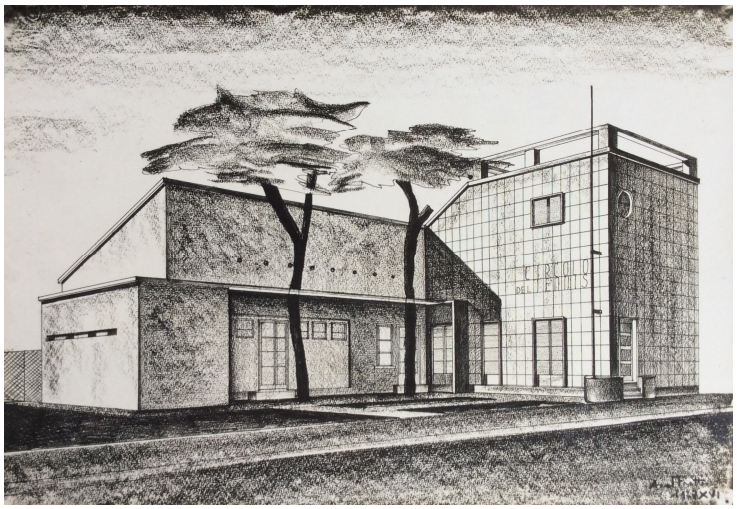
b)



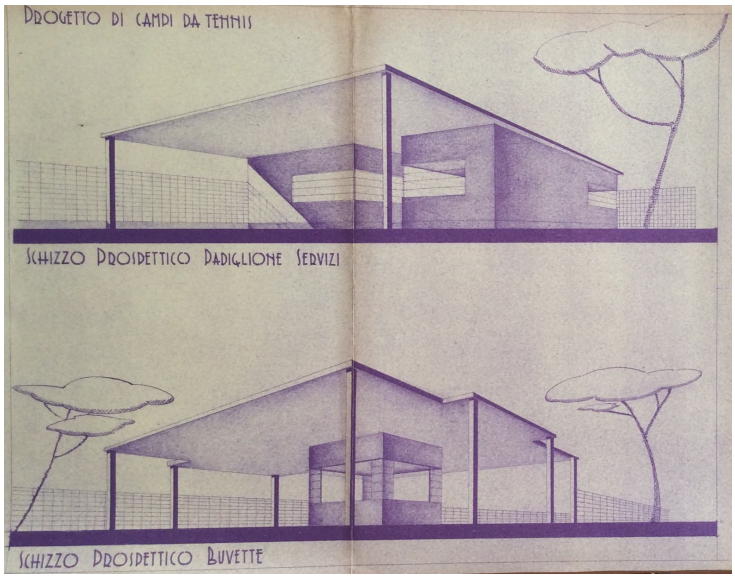
Fig. 38. Il “Gatto Nero”, 1930, Pineta di Ponente, a) prospetto, eliocopia (CDS); b) cartolina d’epoca (CDS);



39



39



40

Fig. 39. G. Frette, progetto Tennis Italia, 1939ca, Pineta di Ponente, riproduzioni fotografiche (CDS)
Fig. 40. Tennis Italia, 1939, prospetto, eliocopia (CDS)

Città Vecchia

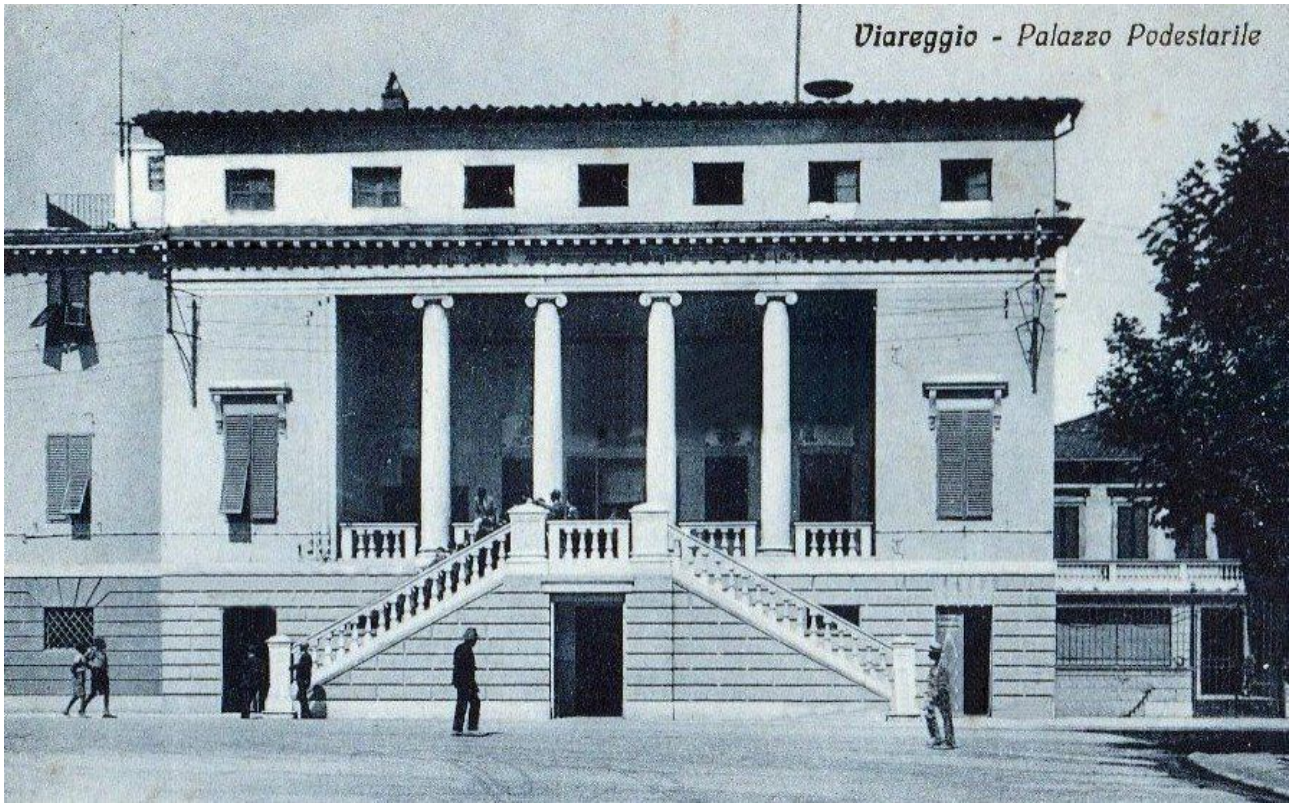


Fig. 41. Palazzo Podestarile (già Palazzo Cittadella, già Reggia, 1748ca), cartolina d'epoca (CDS) post 1927 ante 1944

Cittadini, Commercianti, Proprietari della vecchia Viareggio!

Malgrado le promesse fatte nel periodo elettorale Amministrativo da Colui che divenne più tardi il Capo della Amministrazione popolare, le manovre per la soppressione del **Mercato** dai vecchi quartieri e quelle ancora più dolorose per il trasloco della **Stazione ferroviaria**, vanno assumendo forme precise di realtà e fra pochi giorni, una deliberazione Consiliare dovrà ratificare l'atto compiuto.

Così, fra non molto, " **Questi vecchi nobili quartieri che tutto dettero e che nulla mai ebbero** „ sono parole dell'avv. Ciompi, saranno irrimediabilmente spogliati di quel poco che ancora gli restava.

Cittadini,

Il Mercato, la Stazione, la chiusura dei passaggi a livello di Via Emilia, Lucca e Pisa, non porteranno, siatene certi, vantaggi agli ospisti graditissimi della stagione balneare.

Cittadini,

E' inutile illudersi — il trasloco del **Mercato** e della **Stazione** segnerà inesorabilmente la fine del nostro traffico non solo, ma anche **la svalutazione del costo dei fabbricati** e quindi l'impoverimento della più importante Zona di Viareggio, in quanto la sola Parrocchia di S, Francesco conta ben oltre **Quattordicimila anime.**

Cittadini, Commercianti, Proprietari della vecchia Viareggio!

Prima di prendere una decisione qualsiasi abbiamo pensato di chiedere a **Voi** se dobbiamo tacitamente perire o se dobbiamo sollevarci per difenderci dall'Opera di coloro che oltre rovinarci nel nostro Commercio, ci spoglierebbero del valore dei nostri averi — isolandoci in una parte immensa di questa nostra adorata Viareggio, che diventerebbe ancora più squallida, più sudicia e più abbandonata quando la centralità che le viene dai **Mercati e dalla Stazione venisse soppressa.**

Ci pregiamo pertanto invitarvi all'adunanza che avrà luogo Giovedì 5 c. m. sera, ad ore 20,30 precise, nel locale scolastico di Piazza Vitt. Emauele, scongiurandovi a non mancare e ricordandovi che noi consideriamo gli assenti come altrettanti interessati alla rovina della Vecchia Viareggio.

Il Comitato Provvisorio

Viareggio 4 Ottobre 1922.

Fig. 42. Manifesto (CDS)



43



44

Fig. 43. Piazza Cavour (il Piazzone), foto d'epoca, ante 1924 (CDS)
Fig. 44. A. Belluomini, il Mercato di piazza Cavour , 1922-25, foto d'epoca (CDS)



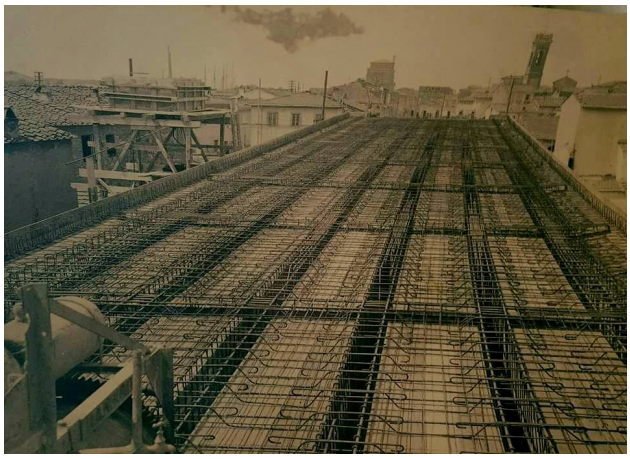
a)


b)



c)

Fig. 45. A. Belluomini, il Mercato di piazza Cavour, 1922-25; a) la pescheria; b) padiglione centrale; c) padiglione laterale, foto d'epoca (CDS)



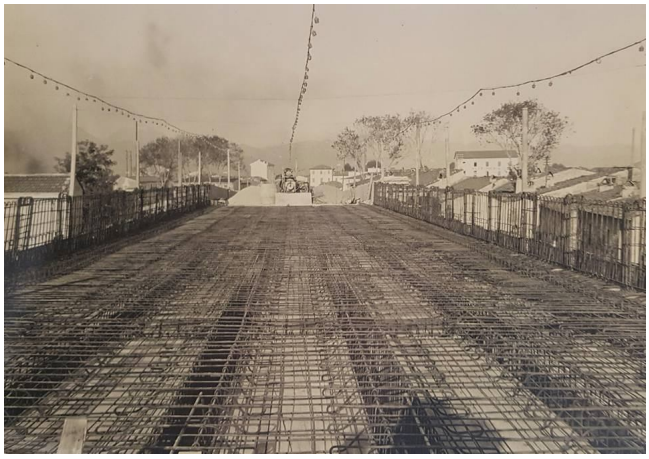




Fig. 46. In alto i due versanti del cavalcavia in costruzione, sullo sfondo di quella di sinistra si intravede la Torre Matilde e il campanile della SS. Annunziata. In basso via Regia. Sullo sfondo a destra si intravedono gli edifici che saranno distrutti. In primo piano la vecchia Piazza del Mercato, foto e cartolina d'epoca (CDS)







Fig. 47. D. Rambelli, L. Viani, Monumento ai Caduti, 1927, piazza Garibaldi
In alto il giorno dell'inaugurazione, foto d'epoca (CDS)



48



49

Fig. 48. A. Belluomini, Asilo della Misericordia, 1926, via Cavallotti
Fig. 49. A. Belluomini, Palazzo degli Studi, 1922-1927, via IV Novembre



50



51

Fig. 50. A. Belluomini, Casa del Fascio, 1927, via Battisti, foto d'epoca (CDS)
Fig. 51. A. Passaglia, Battistero della chiesa di S. Antonio, 1929, piazza S. Antonio, foto d'epoca (CDS) ante 1944



Fig. 52. Poveri Vecchi, 1929-30, via Pucci ang. via Zanardelli



53



54

Fig. 53. Cassa di Risparmio di Lucca, 1933, prospetto, eliocopia (CDS)
Fig. 54. Casa di Cura Barbantine, 1933, via S. Andrea



Fig. 55. A. Belluomini, civile abitazione, facciata, 1933, Piazza Shelley

Nord - Nord Est







Fig. 56. A. Lippi. Villa Argentina, 1926, via Fratti ang. via Vespucci, in b/n cartolina d'epoca (CDS)



Fig. 57. Stazione Nuova, lavori in corso, 1934-35, foto d’epoca (CDS)





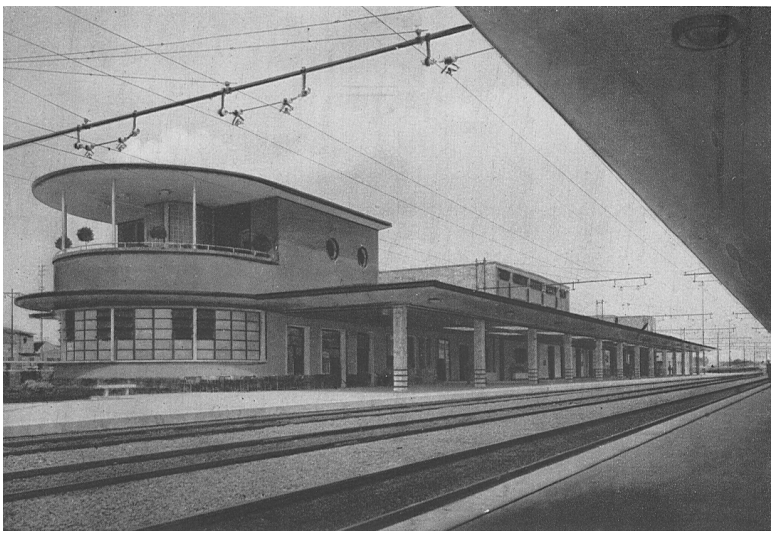


Fig. 58. R. Narducci, Stazione Nuova, cartolina e foto d'epoca (CDS)



Fig. 59. V. Franceschi, progetto per la chiesa di via Marco Polo, 1927ca, eliocopia (CDS)

Darsena



Fig. 60. La Darsena, primo quarto del ‘900, foto d’epoca (CDS)

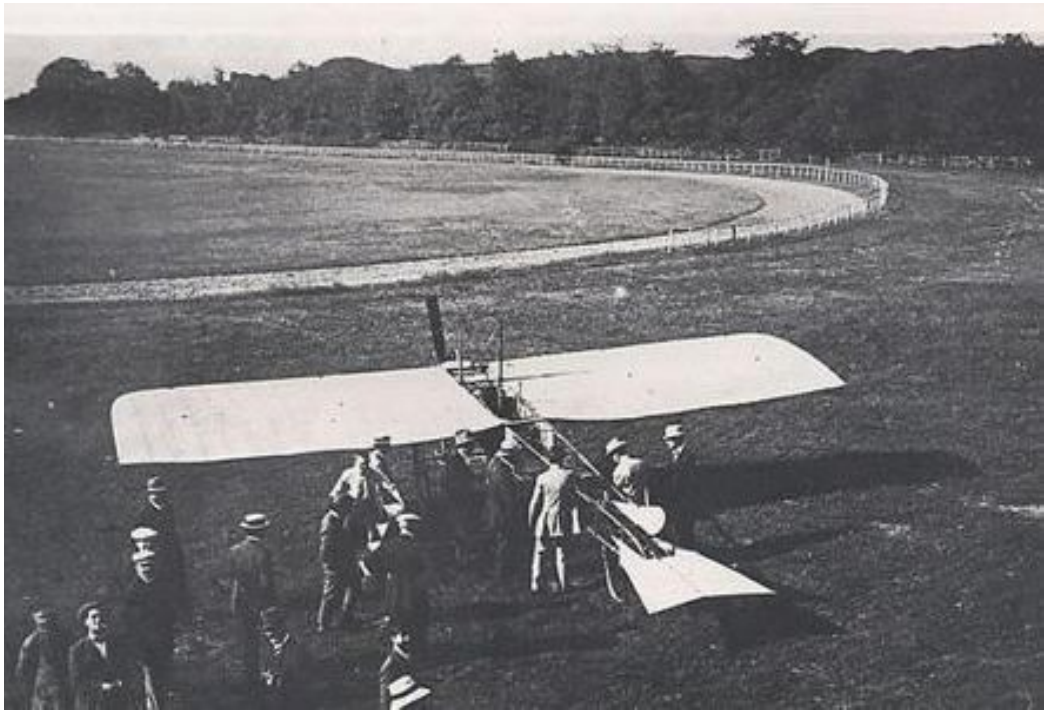




Fig. 61. Cronologia degli escavi delle darsene



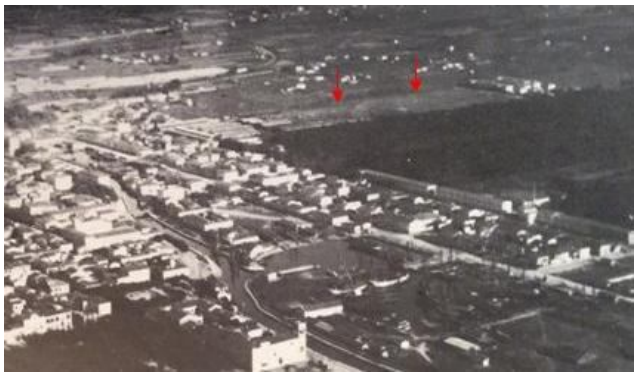
Fig. 62. Cantieri Ansaldo, foto d'epoca ante 1917 (CDS)



a)



b)



c)



d)

Fig. 63. Campo d'Aviazione, b) e c) l'area di ubicazione; d) l'edificazione dell'ex campo d'aviazione; a) e c) foto d'epoca (CDS)

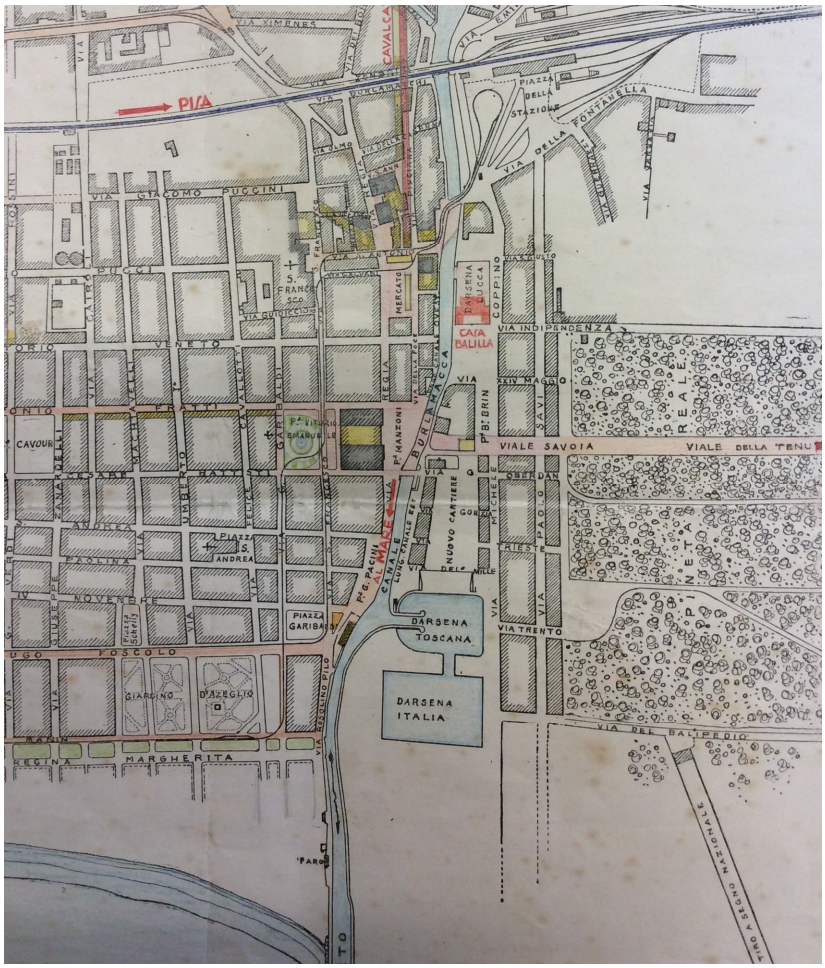


Fig. 64. R. Brizzi, Piano Regolatore 1935, part. di Fig. P9. La collocazione della Casa Balilla è erronea



Fig. 65. In alto via Virgilio, in basso via Corridoni, foto d’epoca 1929-30 (CDS)

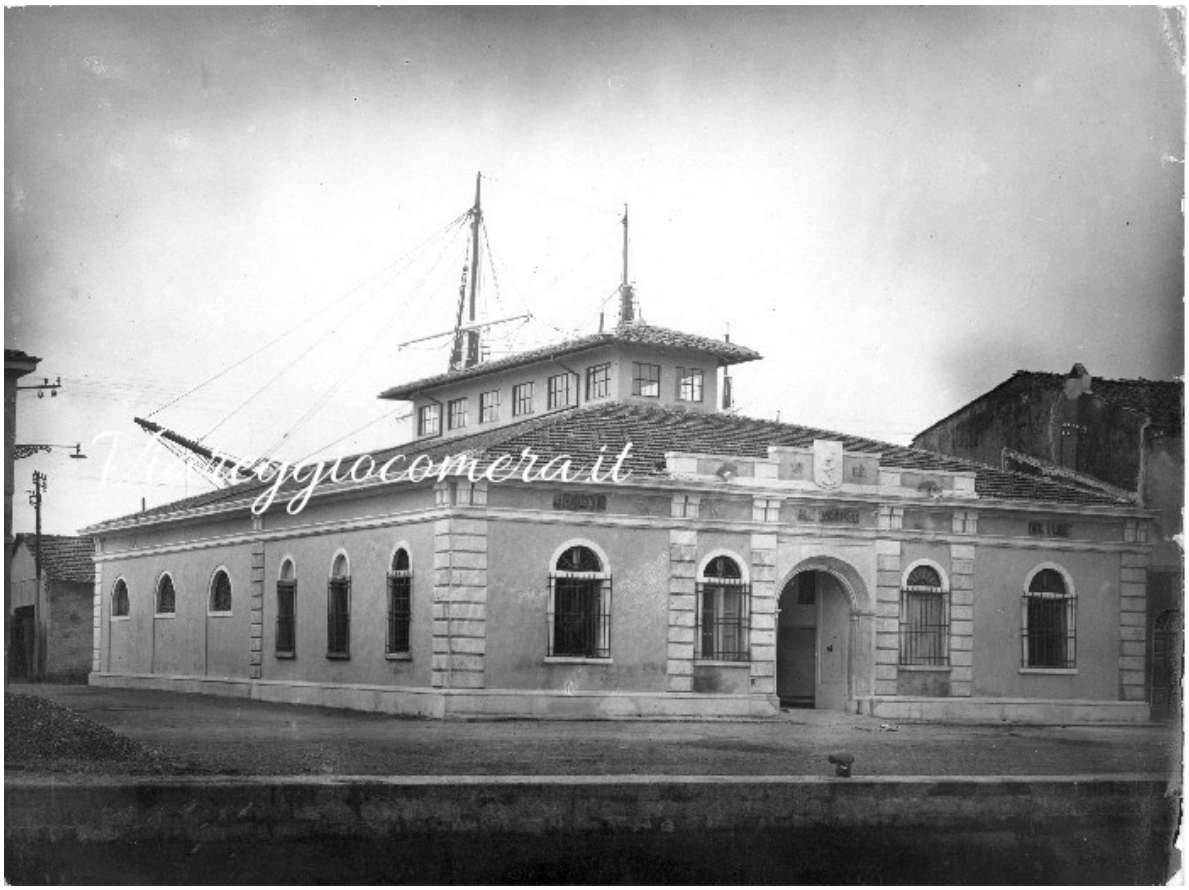


Fig. 66. Mercato del pesce, 1932, Lungo Canale Est, foto d'epoca (archivio privato)



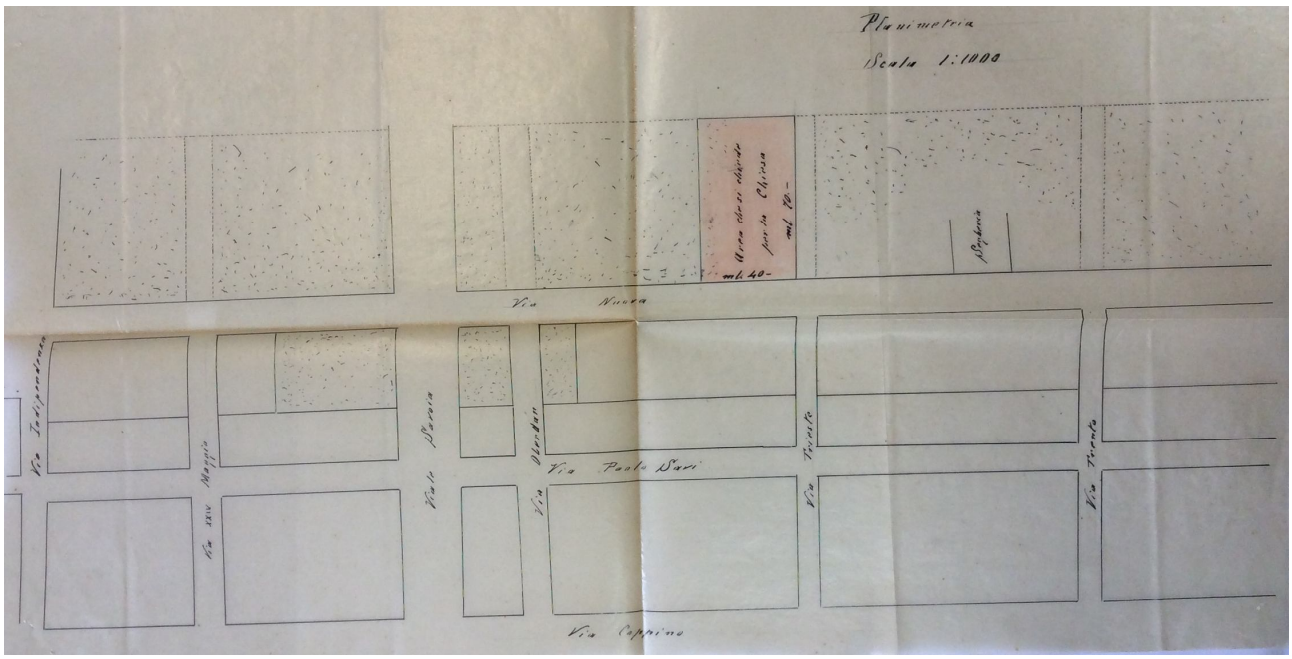
Fig. 67. O.N.M.I., 1940ca, via Virgilio



68

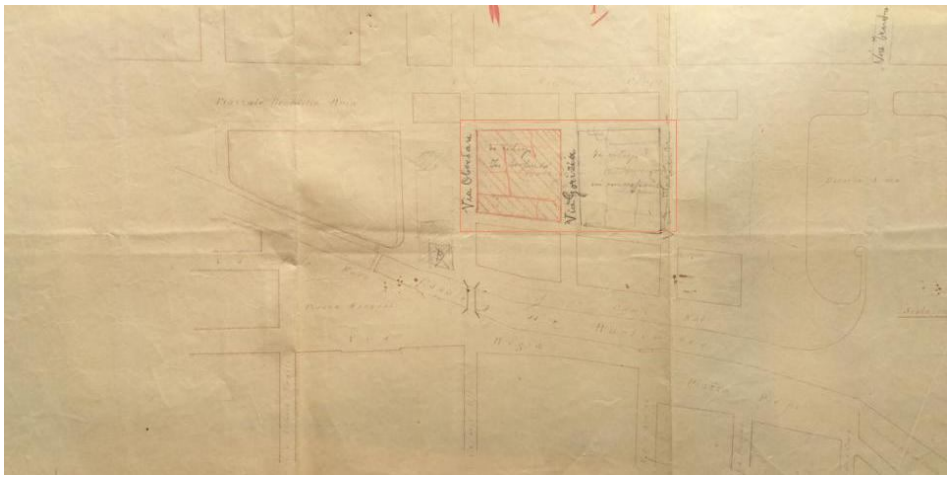


68



69

Fig. 68. Chiesa dei Sette Santi Fondatori, 1930-32, via Trento ang. via Petrarca
Fig. 69. Planimetria ubicazione, lucido colorato a matita (CDS)



a)



b)

Fig. 70. Area individuata nel 1930 per la edificazione della Casa Balilla. a) pianta, eliocopia colorata a matita (CDS); b) nostra elaborazione su pianta odierna.

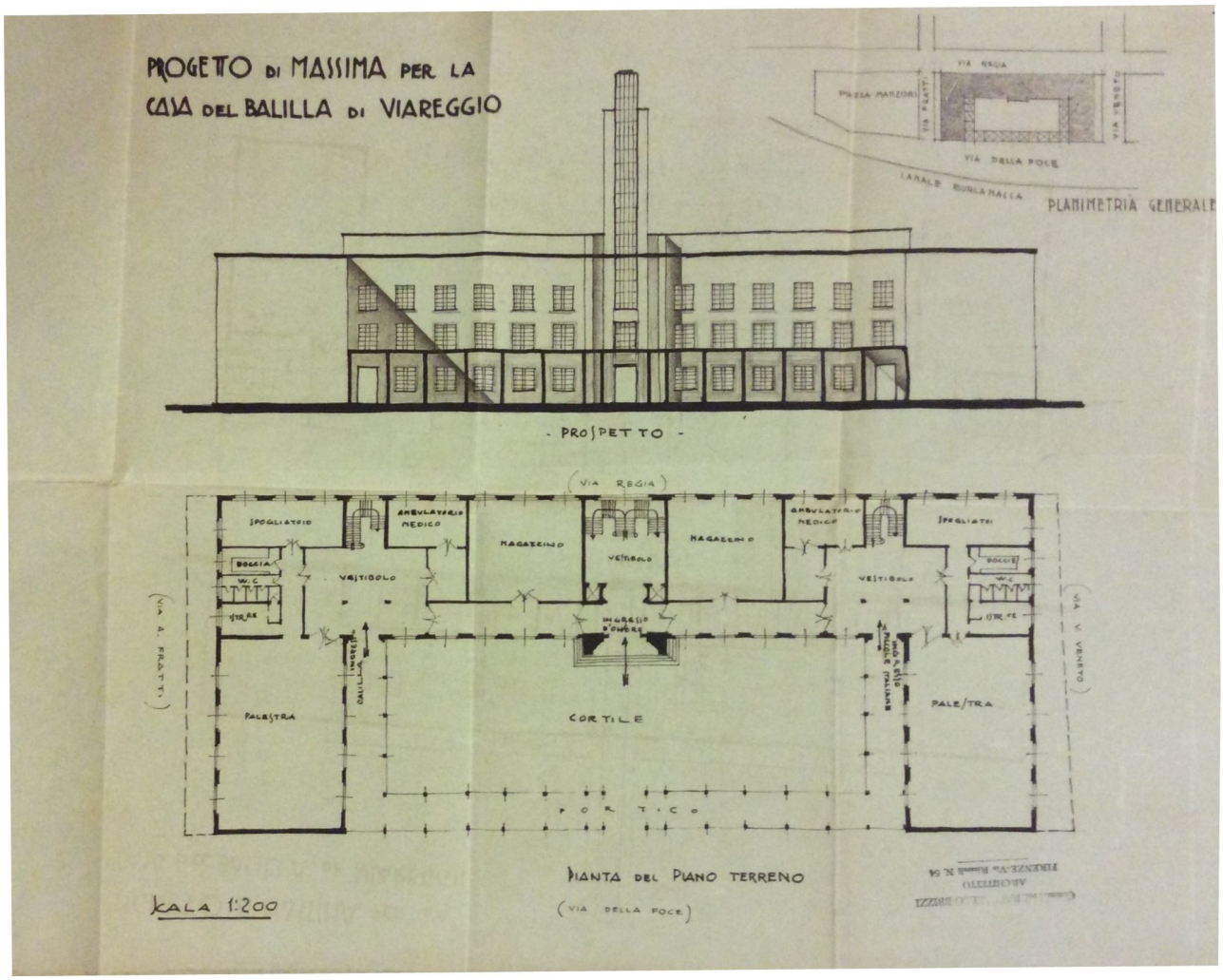


Fig. 71. R. Brizzi, Progetto di massima per la Casa del Balilla, 1931-35, eliocopia, cm.50x62 (CDS)

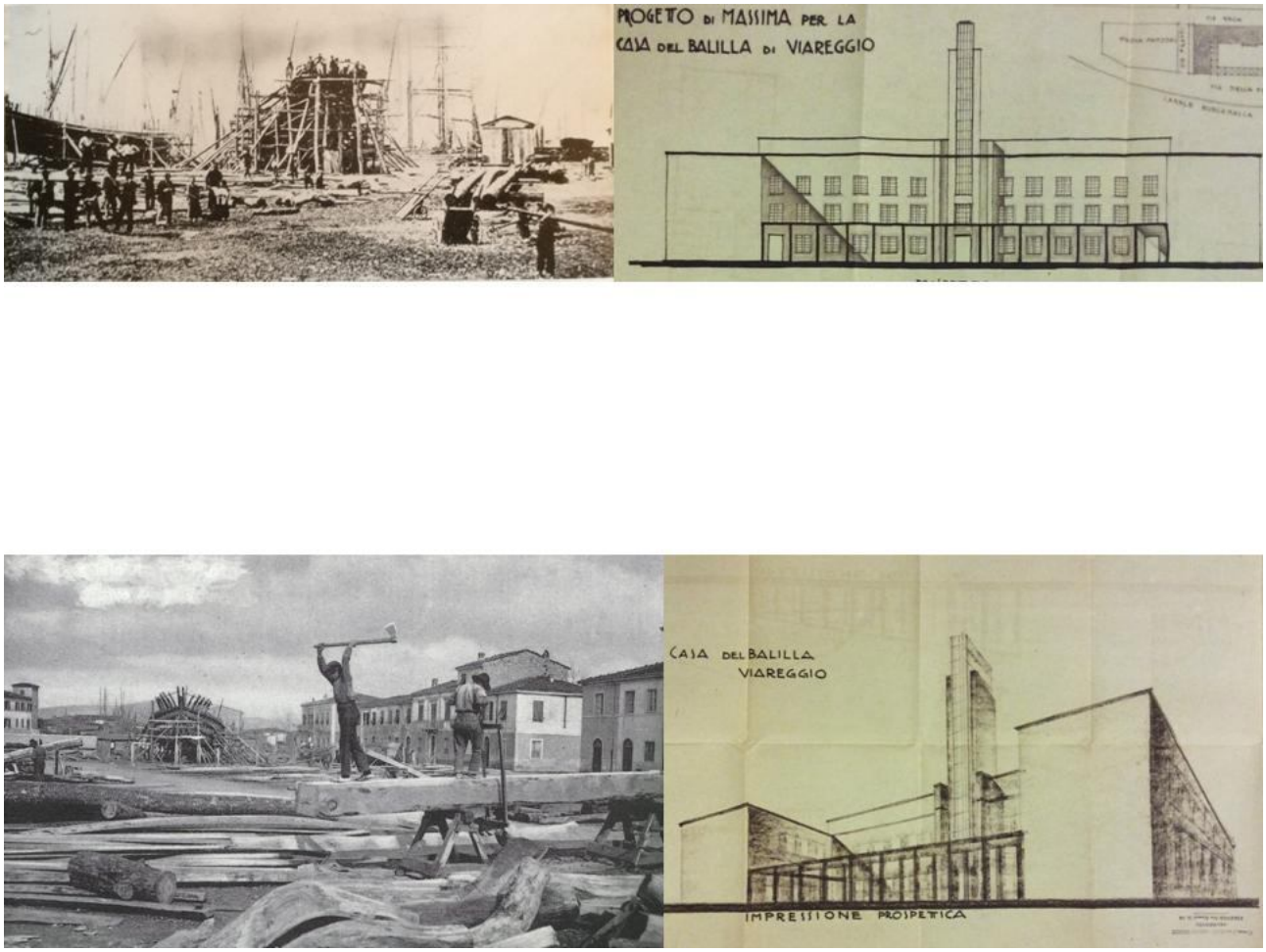


Fig. 72. Sulla sinistra fotografie d'epoca relative all'area di ubicazione della Casa Balilla; sulla destra il progetto di R. Brizzi



Fig. 73. Quattro siti per la Casa Balilla: 1. piazza delle Darsene; 2. piazza D'Azeglio; 3. Pineta di Ponente; 4. via della Foce

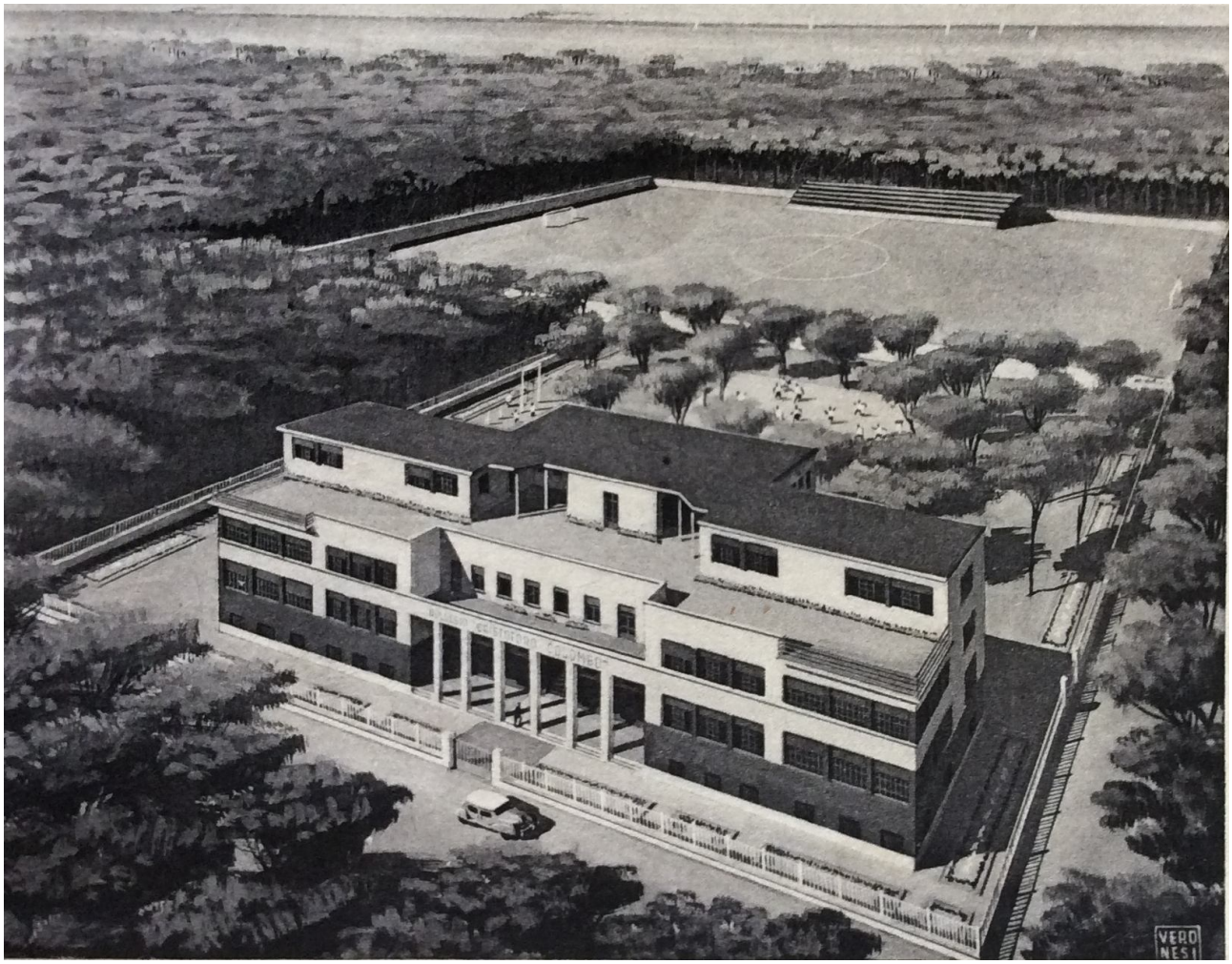
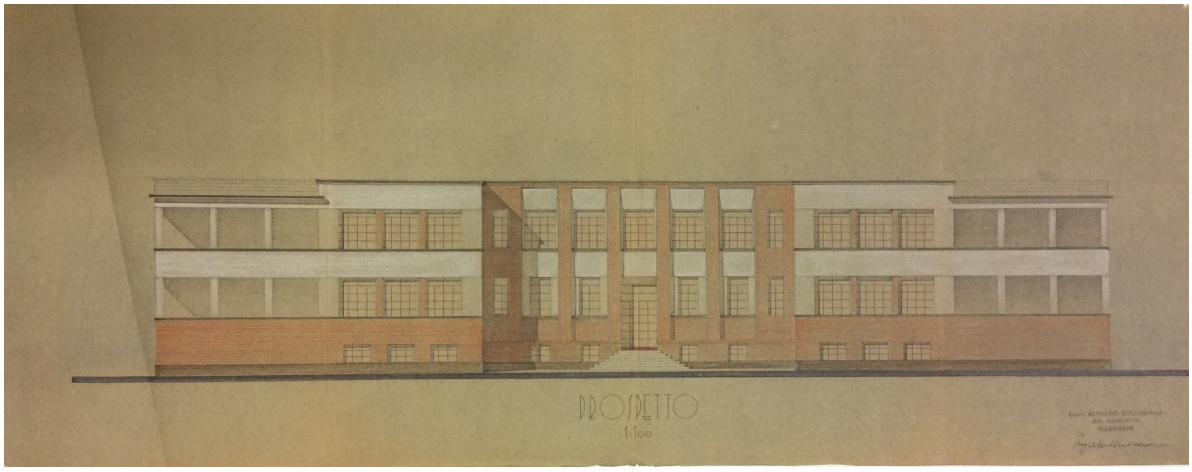


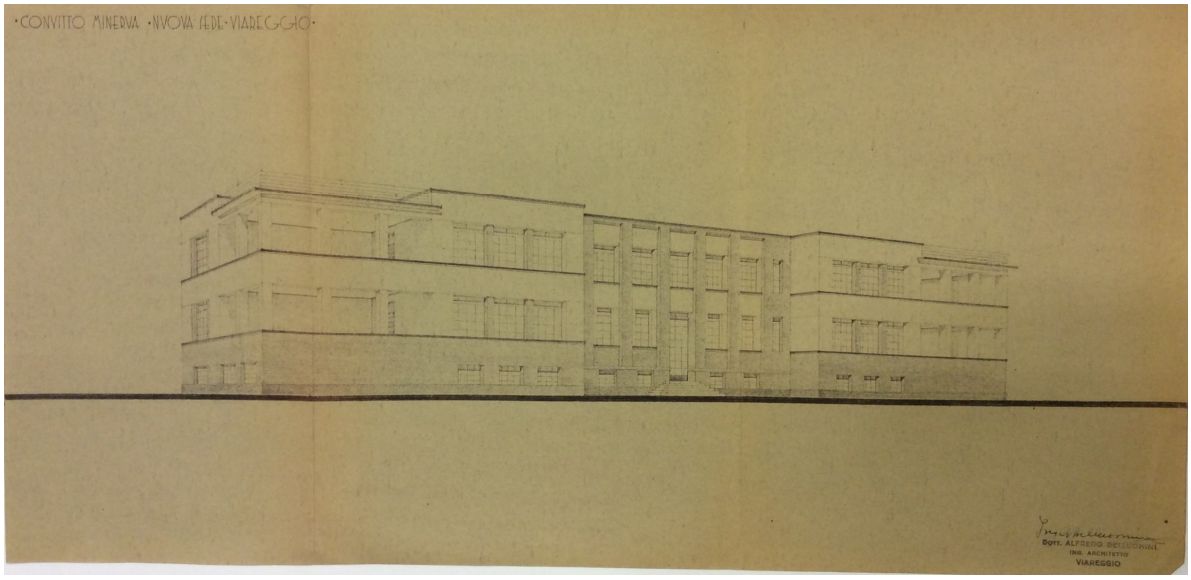
Fig. 74. A. Belluomini, Convitto Minerva, 1935-36, veduta, disegno riprodotto in cartolina d'epoca (CDS)



a)



b)



c)

Fig. 75. A. Belluomini, Convitto Minerva, 1935-36 a) primo progetto, eliocopia, cm. 35x80, part.; b) prospetto, eliocopia colorata a matita, cm. 35x80; c) prospetto, eliocopia (ASoP)





Fig. 76. A. Belluomini, Convitto Minerva, 1935-36, Pineta di Levante, cartoline d’epoca. (CDS)



Fig. 77. U. Bonetti, locandina, cm. 25x17 (Collezione GAMC Viareggio)

Periferia





Fig. 78. Complesso De Sortis, 1926, via Aurelia Sud; sopra, prospetto, eliocopia (CDS)



79



80

Fig. 79. Sede Circolo fascisti combattenti, 1928, prospetto, eliocopia (CDS)
Fig. 80. Sede Gruppo rionale fascista, 1937, prospetto, eliocopia (CDS)



Fig. 81. Distributore AGIP, 1936, via Aurelia Nord, foto d'epoca, archivio privato

La “viareggina”

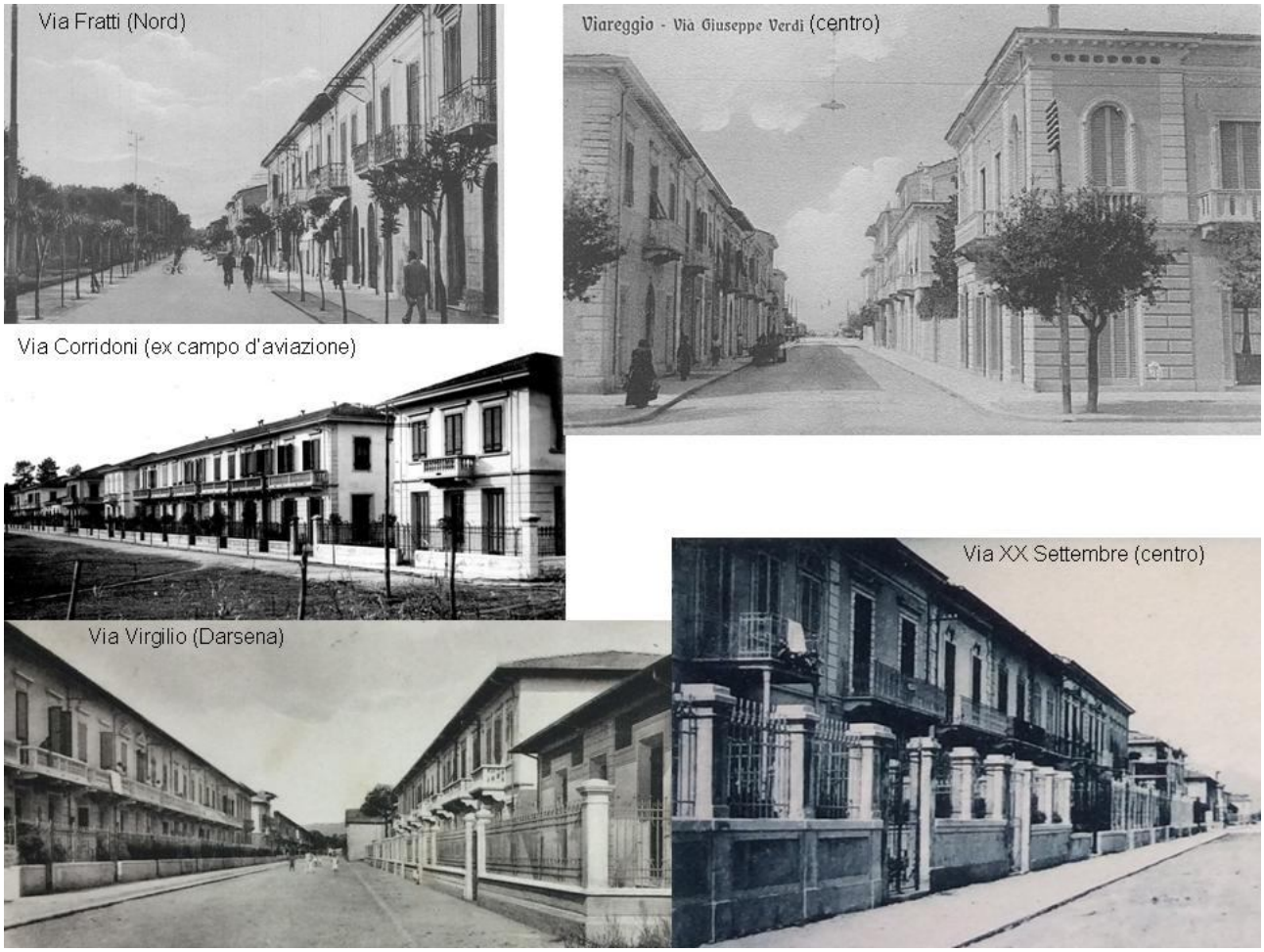


Fig. 82. Cartoline d'epoca (CDS)

Gli hangar

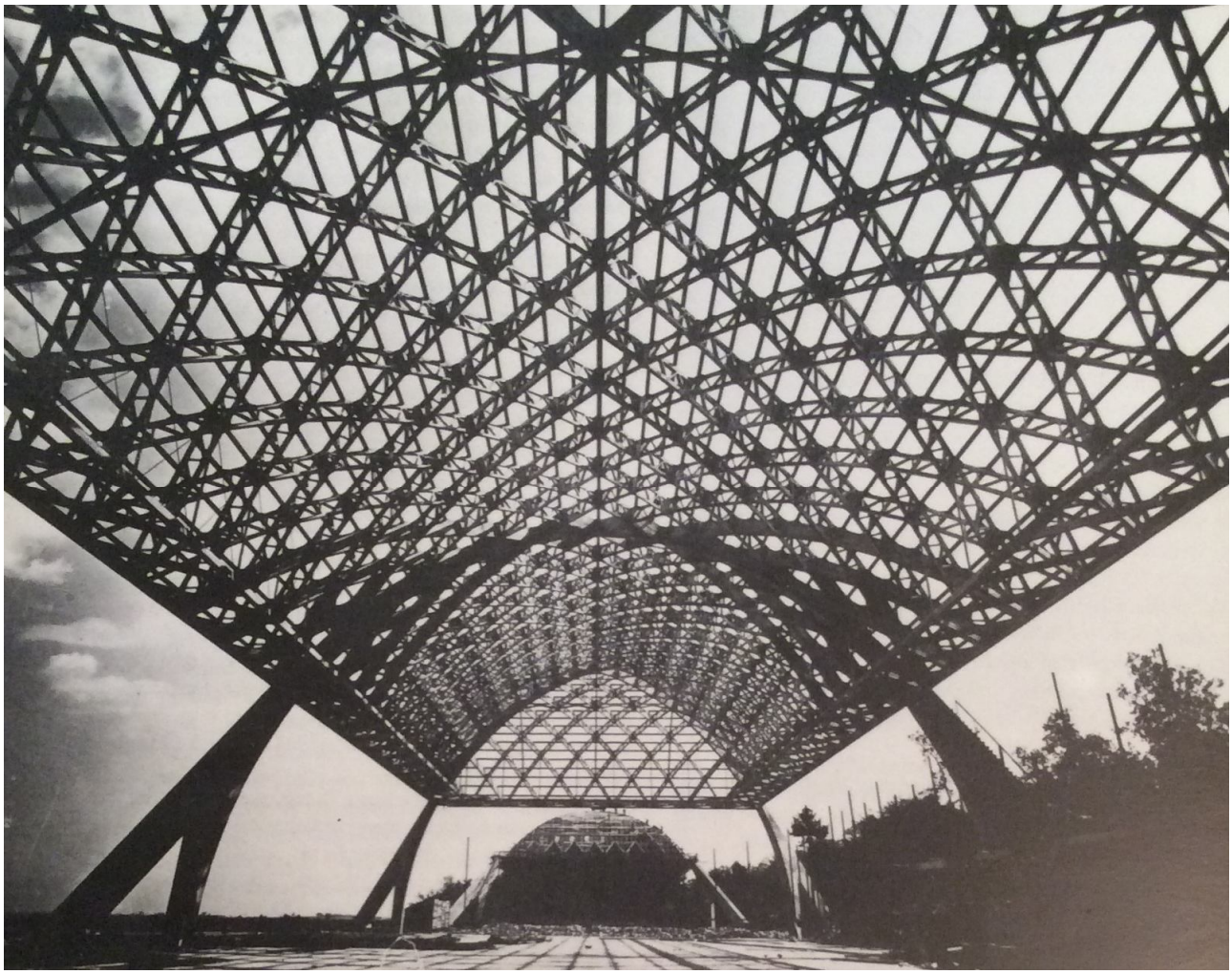


Fig. 83. P.L. Nervi, Hangar, 1941, Torre del Lago, in P. Farina, *Le barche con le ali*

La città bifronte



a)



b)

Fig. 84. a) L. Viani, La moglie del marinaio, 1912-15, olio su cartone cm.97x68; b) M. Levy, La signora in blu, 1917,olio su cartone, cm.31x21



a)



b)

Fig. 85. a) L. Viani, Strada viareggina, 1905, olio su cartone, cm. 48x59;
b) M. Levy, Sera al giardino del Kursaal, olio su tavola, 1921, cm. 32x40,4



a)



b)

Fig. 86. a) L. Viani, Benedizione dei morti del mare, 1913-15, olio su tela, cm. 200x400; b) M. Levy, La mareggiata, 1920, olio su tela, cm. 60x120

APPENDICE

Nel paragrafo 4c abbiamo dato conto dei risultati dell'esame compiuto sulle licenze edilizie dal 1 gennaio 1923 al 25 luglio 1943. La non omogeneità dei dati, come evidenziato nel paragrafo, pur non consentendoci di fare affermazioni assolute permette comunque valutazioni vicine al vero in merito allo sviluppo edilizio della città.

I termini per definire gli edifici sono i più varii, solo intorno alle metà degli anni Trenta verrà elaborato uno stampato standard, pertanto abbiamo riunito le varie definizioni in queste:

Casa

Tettoia

Villino

CFO (casetta in fondo l'orto)

Altro:

Magazzino
Garage
Sopraelevazione
Colonica
Demolizione/ricostruzione
Ampliamento
Cambio destinazione d'uso

A carattere esemplare, qui di seguito le schedature di tre anni: 1923, 1929, 1933.
La scheda del 1923 è la più lunga ed estesa, è uno degli anni con il maggior numero di licenze concesse e consta anche di un vasto numero di tipologie.
Il 1929 ha un significativo esempio di lottizzazione relativo al tracciato di una strada intera, Via Virgilio nel quartiere Darsena, due esempi di edificazione del Quartiere littorio e di un distributore di benzina.
Il 1933 evidenzia la diffusione del Razionalismo.
I dati sono divisi per quartieri e le strade dei quartieri sono in ordine alfabetico.
Al termine di ciascuna scheda i dati riassuntivi.

A seguire le tabelle e i grafici relativi ai dati raccolti.
Infine alcuni disegni dimostrativi citati nel testo.

LEGENDA

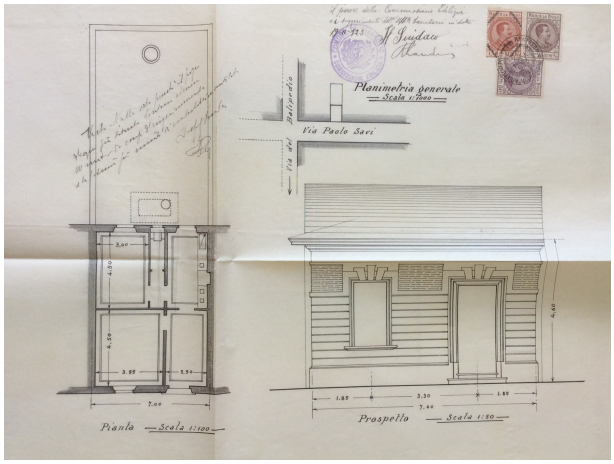
CFO = casetta in fondo all'orto
FO = in fondo all'orto
Dem./Ric = demolizione e ricostruzione
Il n. fra parentesi della foto si riferisce al numero di licenza.
Pur se nel conteggio totale risultano indistinte, in dettaglio si è inteso distinguere la sopraelevazione della casa principale da quella in fondo all'orto indicata come CFO Rlz. Quando non diversamente indicato per sopraelevazione si intende il 2 piano, altrimenti si indica 3p.
Gli ampliamenti sono relativi all'aumento di almeno un terzo del cubaggio iniziale.

Licenze Edilizie
1923

1923 (298 licenze)

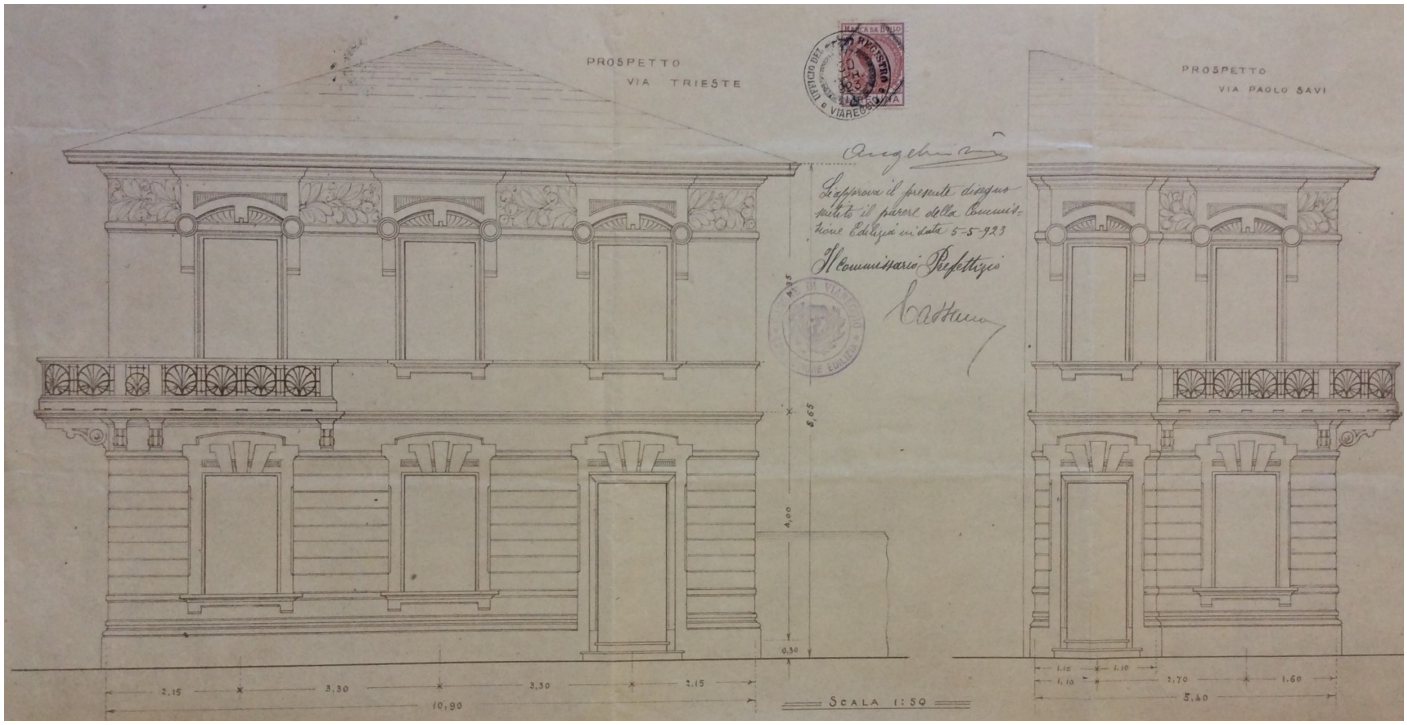
DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

SAVI
Casa 2
CFO 2
Tettoia 2 (in foto n.282)





Sopraelevazione 1 (in foto n.101)



ARENILE LEVANTE
Baracca di legno **1**

COPPINO
Casa 2 (di cui 1 con magazzino ang.Balipedio)
Sopraelevazione 2

INDIPENDENZA
Colonica 1

SAVOIA (dei Tigli)
Casa 1

CENTRO

GARIBALDI
Dem./Ric. **1** ang.Foscolo (in foto n. 251)



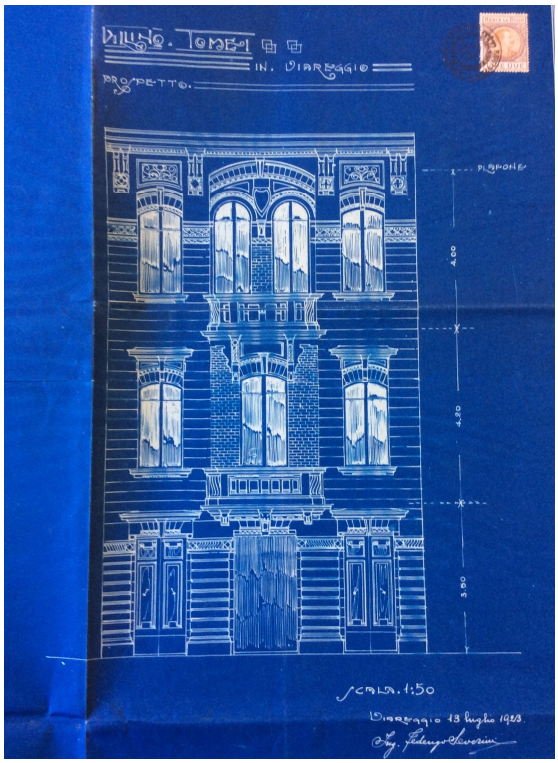
BATTISTI
Tettoia 1

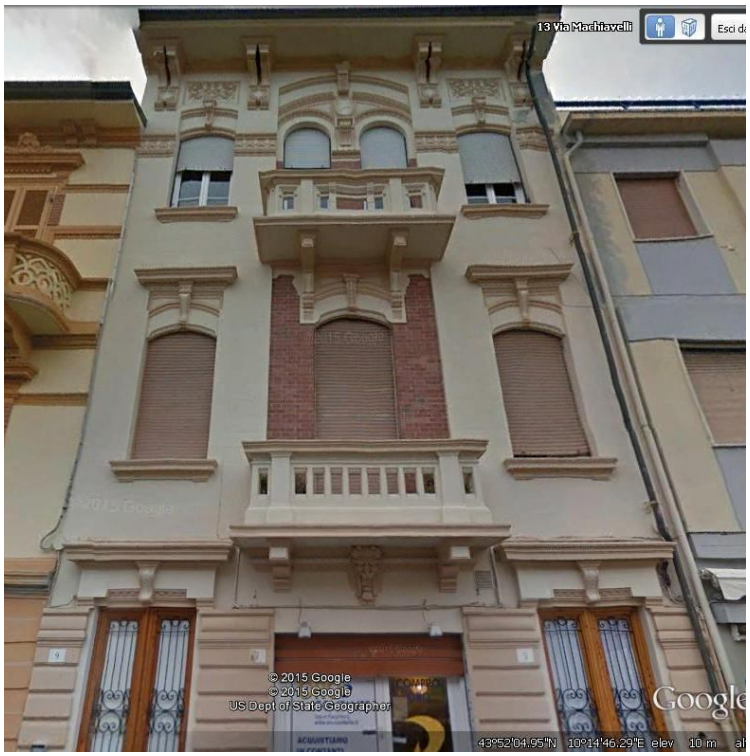
CAIROLI
Casa 1
Casa più **Magazzino 1** ang.Emilia

CAVALLOTTI
Tettoia uso bottega **1**

FOCE
Dem./Ric. **1**

MACHIAVELLI
CFO 1
Villino 1 (in foto n.158)





MAZZINI
Casa 1
Tettoia 1
CFO 1

PAOLINA
Sopraelevazione 1

P.zza RAGGHIANTI
Sopraelevazione 1

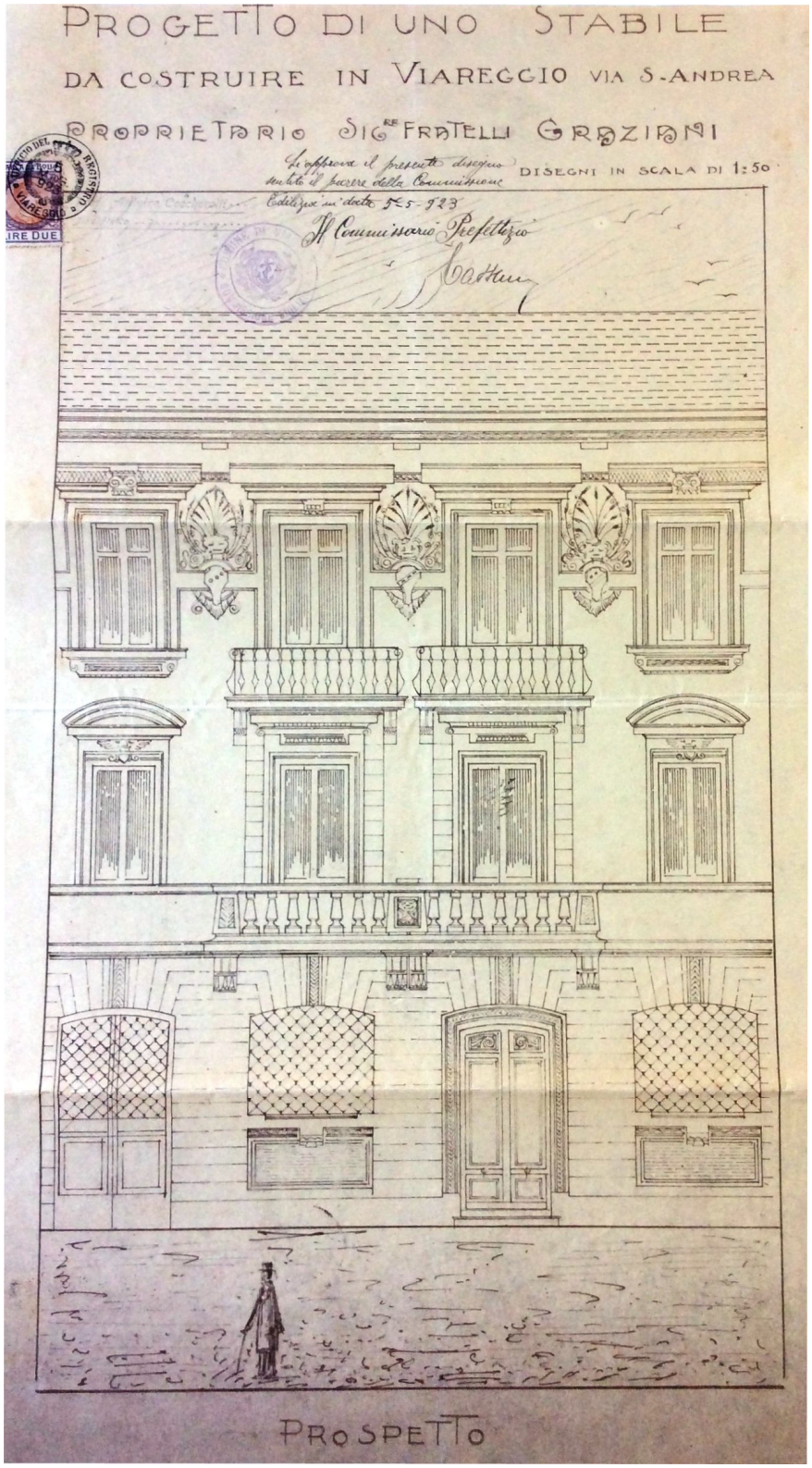
PUCCI
Tettoia 1
Stalla **1** ang.Machiavelli (n. 259)

PUCCINI
Casa 1
Tettoia 1
Bar **1** (in foto n.229)

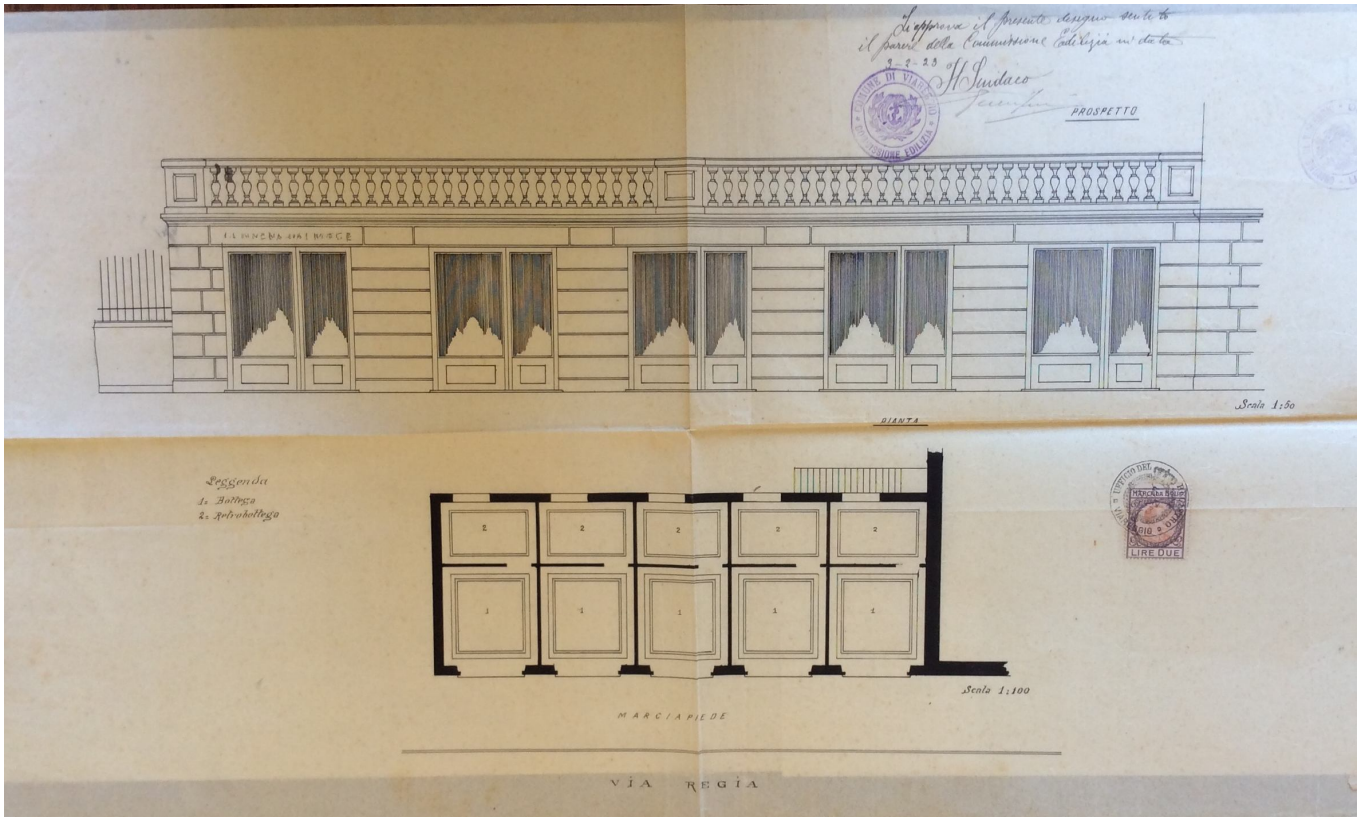


SAN MARTINO
Casa 2
Tettoia 4
CFO 1
Magazzino 2 (Mezzo/Veneto-Pucci)

SANT'ANDREA
Tettoia con **Magazzino 1**
Dem./Ric. **1** (in foto n.110)



REGIA
CFO 1
Negozio **5** (tutti insieme, in foto n. 26)



ROSSINI (VERDI)
Tettoia 3

UMBERTO I (Matteotti)
Sopraelevazione 1

VENETO (Mezzo)
CFO 1

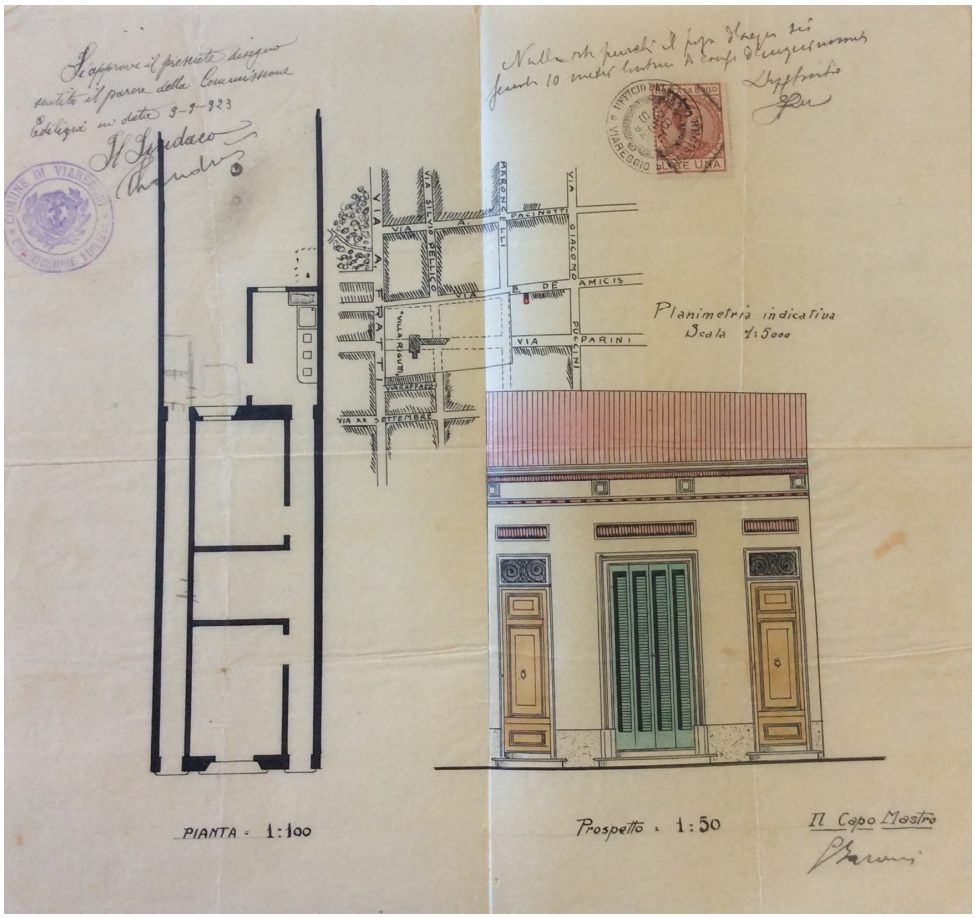
VERDI
Casa 1
Sopraelevazione 1

NORD

CARDUCCI
Villino 3 (tutti insieme, n.75)

DANDOLO
Tettoia 1

DE AMICIS
Tettoia 2 (in foto n.190)



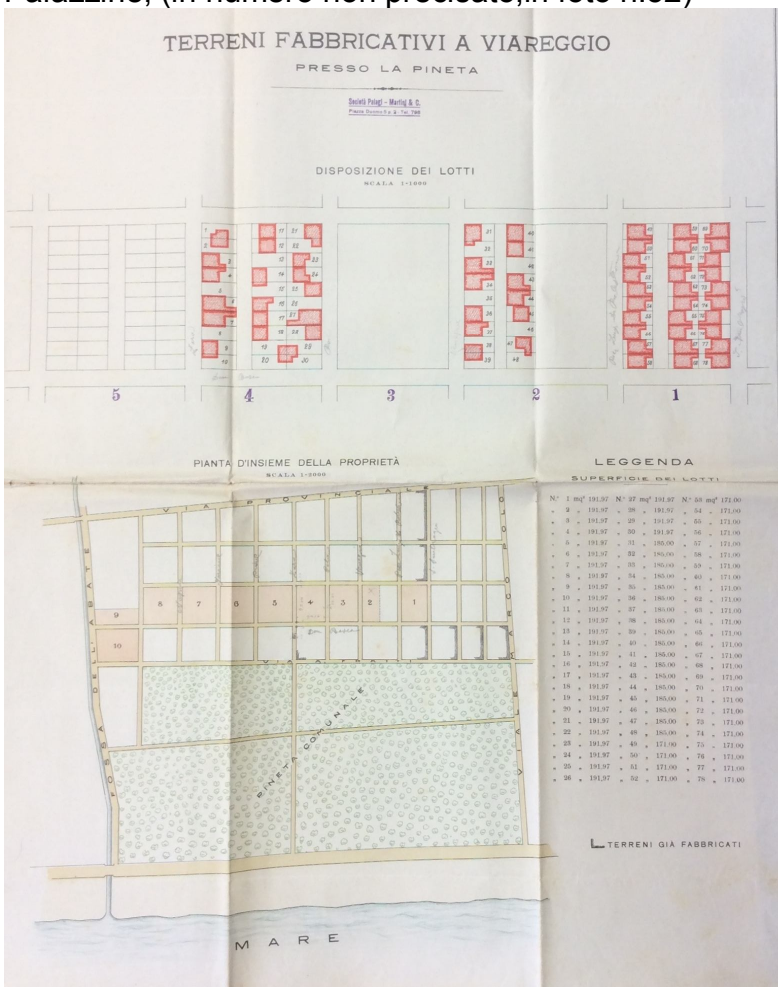
DON BOSCO
Casa 1 ang.Leopardi
Tettoia 2

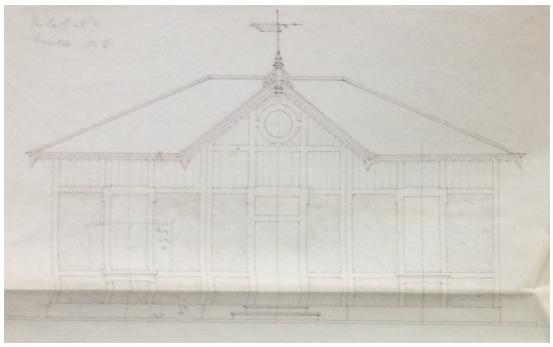
CARLO ALBERTO (Bertini)
Tettoia 2
Villino 2
CFO 2

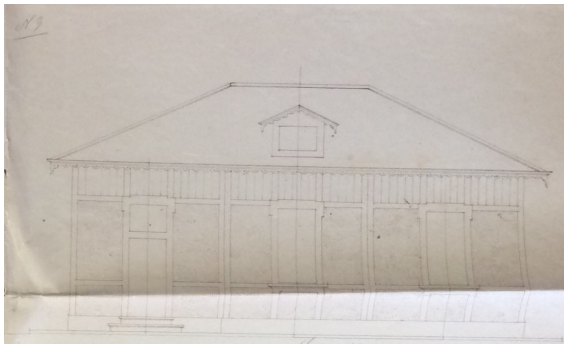
CARRARA
Villino 2 fra cui Martinelli (Severini)
Garage 1

CATTANEO
Casa 1
Tettoia 2

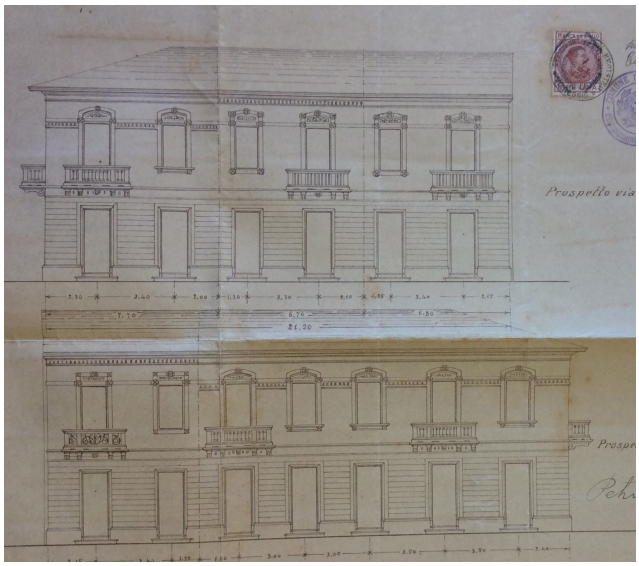
FOSSA ABATE
Palazzine, (in numero non precisato;in foto n.52)







FRATTI
Casa 2 (di cui una ang.Dandolo)
CFO 3
Capannone **3**
Villino 4 (tutti insieme verso Mameli, in foto n.191)



31 Case economiche/villini (in foto n.208)



GIOBERTI
Tettoia 1

GIOIA
Villino 4

GIULIO CESARE
Tettoia 1
CFO 1

LEONARDO
Casa 2 (terreni funai)
Tettoia 1 (dietro Rigutti)
Villino 2

LEOPARDI
Casa 3 (di cui n.22 foto)
Tettoia 7
Villino 1 Brera ang.Puccini

MAMELI
Tettoia 6
Villino 1
“villini” di edilizia popolare **68** (in foto n. 27)



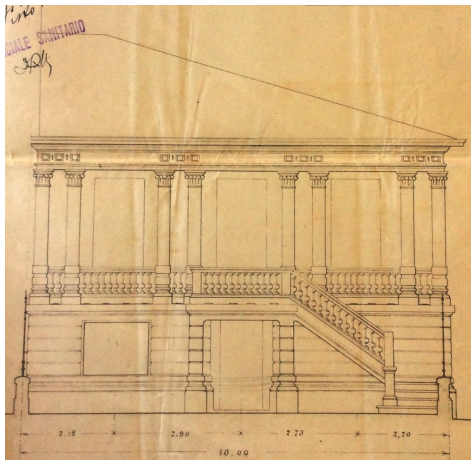


MARCO POLO
CFO 1
Villino 6 (di cui 4 insieme)
Sopraelevazione 1

MARONCELLI
Tettoia 1

PACINOTTI
Tettoia 9
Casa +Negozio **1**
Casa 6 (in foto n.129)



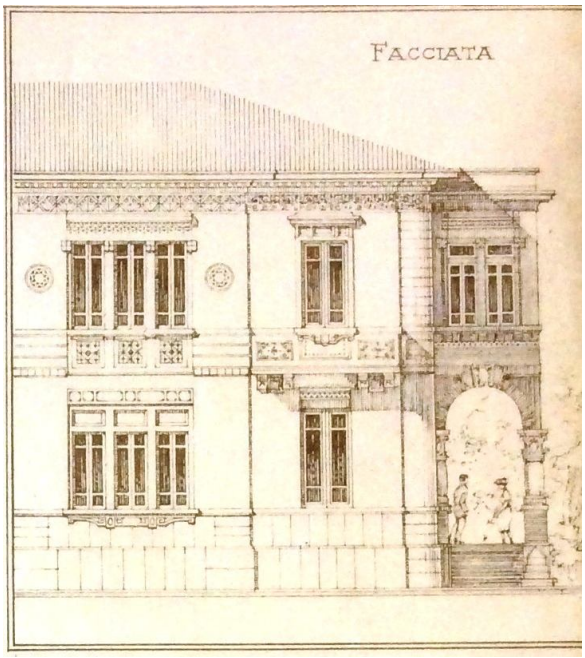


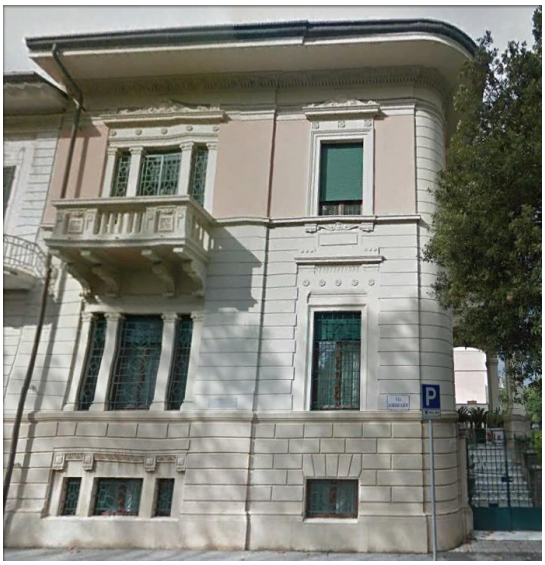
PASCOLI
Tettoia 1

PELLICO
Casa 1
Tettoia 2
CFO 1

RAFFAELLI
Tettoia 2

SAFFI
Villino 1 (in foto n.108)





SAURO
Casa 1
Tettoia 2
CFO 1

TEATRO ALL'APERTO (nei pressi)
CFO 1

XX SETTEMBRE
Casa 4 (tutte sul prolungamento)
Tettoia 5
CFO 2

PERIFERIA

BOTTEGO (Cairoli dopo ferrovia)
Tettoia 2

CIRCONVALLAZIONE
Tettoia 12
Magazzino 1

DONIZETTI
Capannone **1**

GRONDA
Tettoia 4

LECCI
Tettoia 1

MORANDI (Terreni o via)
Villino 2
Magazzino 2
Tettoia 3 (di cui 1 n.283 foto)

PORTICHINA
Colonica 1

TERMINETTO
Tettoia 1

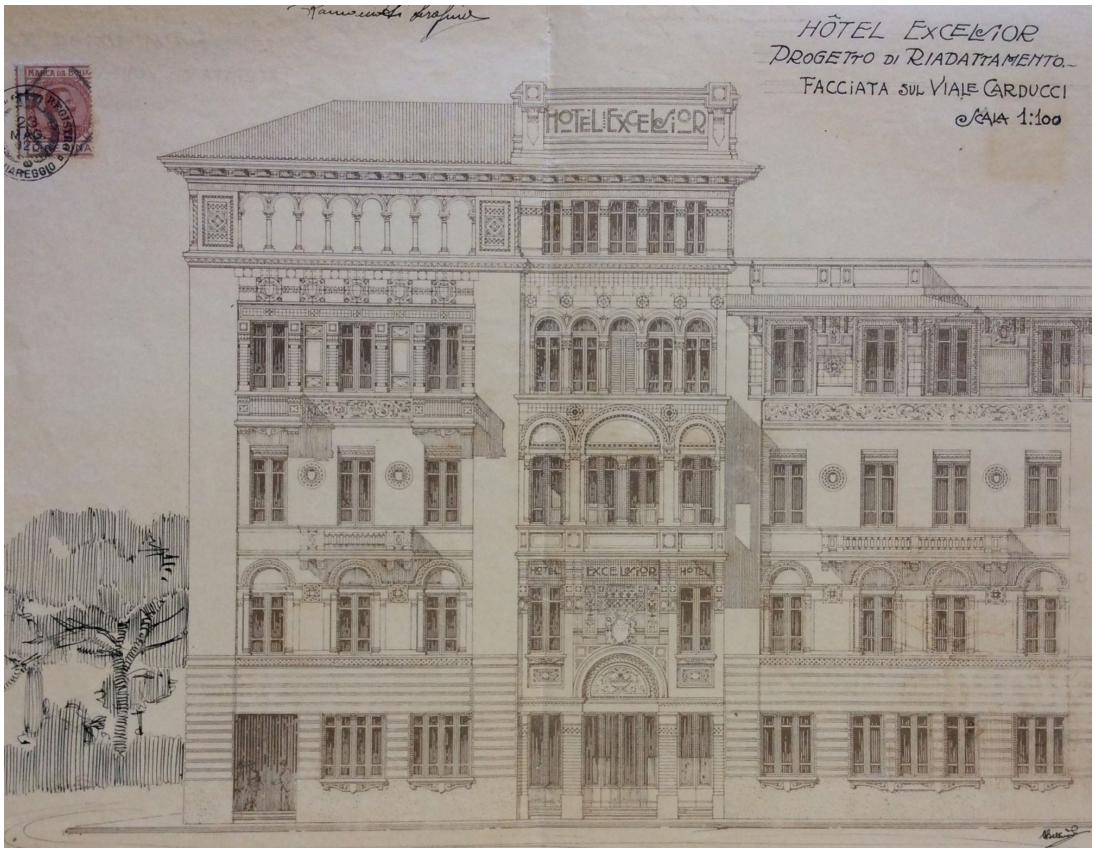
VOLTA
Tettoia 2
CFO 1

ZENDRINI
Casa 1

PERIFERIA LOCALITA'
Casa 1 (Cotone)
Tettoia 1 (Vietta Fosso Guidario)
Colonica 1 (Cateratte)

INOLTRE

Riadattamento **Excelsior**, Viale Carducci ang.Piazza Puccini (in foto n. 62)

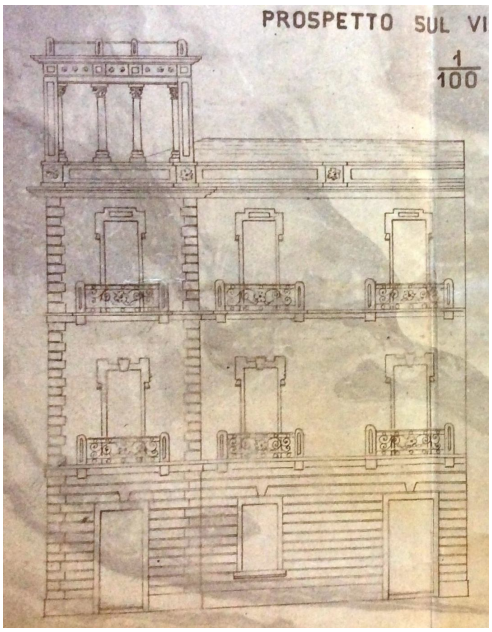


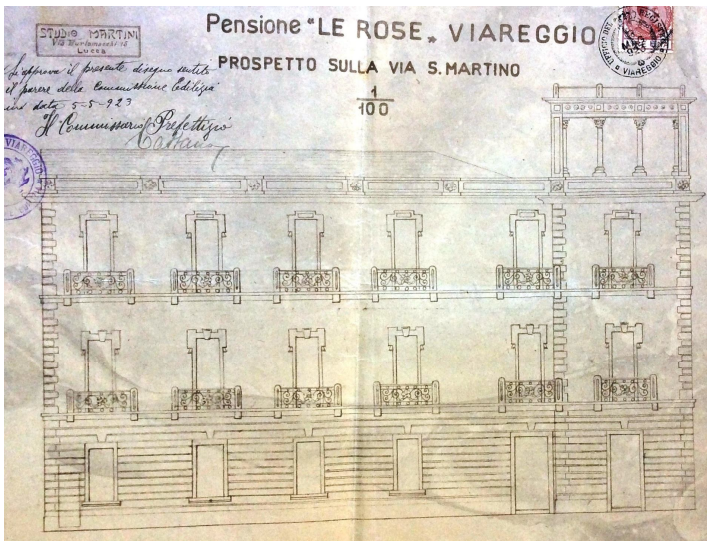
Completamento **Hotel Marchionni**, Piazza Puccini (in foto n. 279)





Sopraelevazione **Pensione Le Rose** Via San Martino ang.Manin (in foto n.98)





SINTESI 1923

N.B. Quando non diversamente precisato i valori totali si riferiscono esclusivamente a abitazioni

298 licenze (alcune licenze sono multiple) di cui:

289 nuove costruzioni + un numero imprecisato di Palazzine (274 abitazioni)
8 sopraelevazioni;
3 demolizioni/ricostruzione
4 Capannoni
3 Interventi su Alberghi

DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

11 nuove costruzioni (10 abitazioni)
3 sopraelevazioni

Casa 5
Tettoia 2
CFO 2
Colonica 1
Baracca di legno **1**
Sopraelevazione 3

CENTRO

35 nuove costruzioni (25 abitazioni);
4 sopraelevazioni;
3 demolizioni/ricostruzione

Casa 6
Casa più Magazzino
Tettoia 11
Tettoia uso bottega **1**
Tettoia + Magazzino 1
Villino 1
CFO 5
Bar **1**
Stalla **1**
Magazzino 2
Negozio 5
Sopraelevazione 4
Demolizione/Ricostruzione **3**

NORD

108 + 31+68 = 207 nuove costruzioni + un numero non precisato di palazzine (206 abitazioni)
3 Capannoni
1 sopraelevazioni;

Casa 21
Casa +Negozio **1**
Tettoia 47
Villino 26
CFO 12
Garage 1
Capannone **3**
Sopraelevazione 1

Palazzine, (in numero non precisato)
31 Case economiche/villini
68 villini di edilizia popolare

PERIFERIA

36 nuove costruzioni (33 abitazioni)
1 Capannone

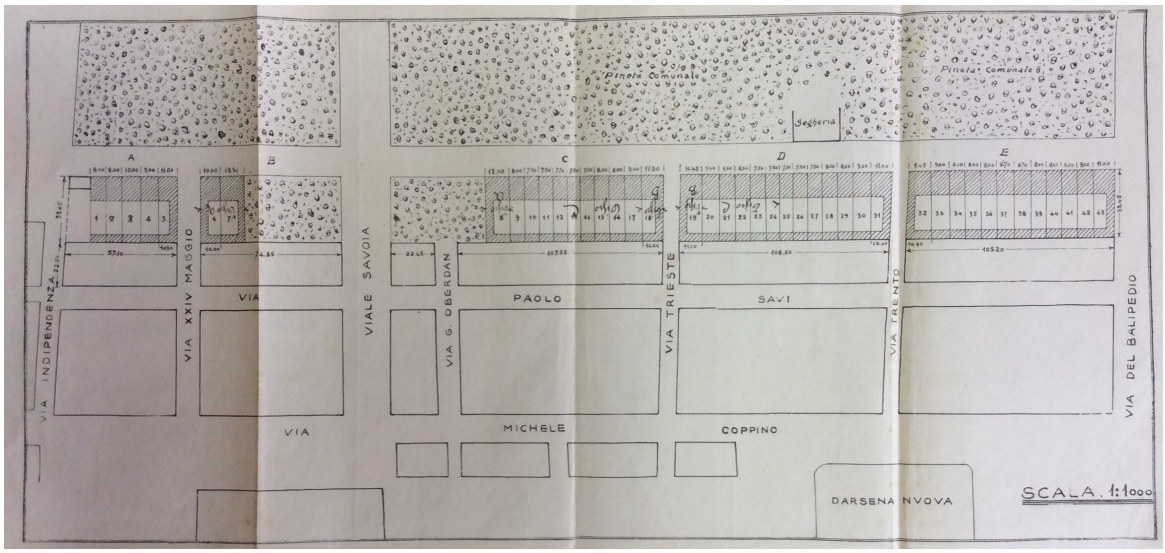
Casa 2
Tettoia 26
Villino 2
CFO 1
Colonica 2
Magazzino 3
Capannone **1**

Licenze Edilizie
1929

1929 (139 licenze)

DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

VIRGILIO
Casa 18 (in foto n.8)







PAESETTO
Tettoia 2

SAVI
Tettoia 3 (insieme)
Dem/Ric. **1** ang.Fontanella
Garage 1 con stanza sopra

TRENTO
Sopraelevazione 1 ang.Savi
Grande edificio (n. 69) (?)

CENTRO

BATTISTI
Dem/Ric. **1**

CAIROLI
Sopraelevazione

CAVALLOTTI
Villino 1 (Martinelli, pt per uso industriale, n.**128**)
Villa **1** ang.Foscolo (F.lli Marchi, n. **102**)

COSTA/ IV NOVEMBRE
Sopraelevazione (3p.) **1** ang.Mazzini

FRATTI
CFO 2 stanze aggiunte a segheria (.n.56, Mazzini)

GARIBALDI
Dem/Ric. **1**

MAZZINI
Tettoia 2 (Puccini- Ferrovia)
Sopraelevazione 1
Garage per autobus ang.IV Novembre

REGIA
CFO 1 Rlz

SAN FRANCESCO
Stalla F.O. ang.Puccini **1**

SAN MARTINO
Casa 3 (insieme oltre Puccini)
CFO 1 Rlz
Sopraelevazione 1

UMBERTO (MATTEOTTI)
Dem/Ric. **1**
Magazzino +laboratorio F.O. **1**

VENETO
Dem/Ric. **1**

VERDI
CFO **1**Rlz
Sopraelevazione **1**

NORD

BALBO (Belluomini)
Villa **1** (Blanc, n. 75 foto)

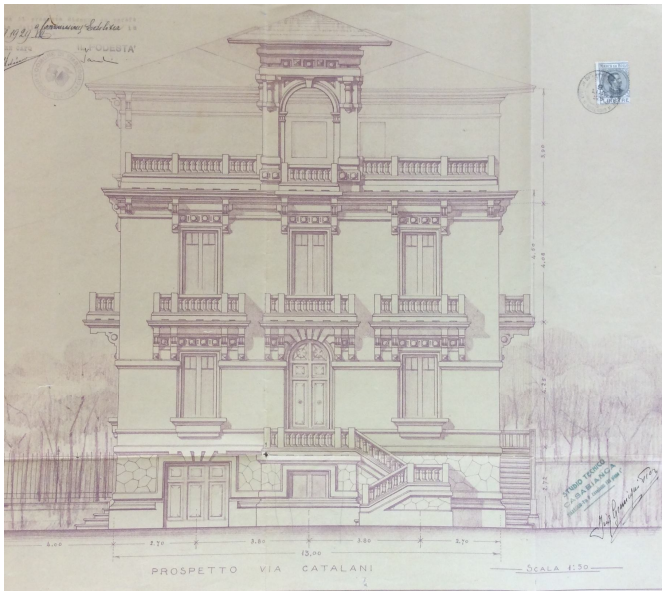


BUONARROTI
CFO **1**

CARDUCCI
Villa (Emilio, Quart. Littorio, n.**82**, lotto **17**, foto)

CARLO ALBERTO
CFO 1

CATALANI
Villa **1** (Baldi, in foto n.92)





D'ANNUNZIO
CFO 1 Rlz

DE AMICIS
CFO 1

DON BOSCO
Casa 1 (Marco Polo-Giulio Cesare)
Tettoia 2 (Venezia-S.Ambrogio)

DUILIO
Casa 1
Tettoia 1
Garage 2 (di cui **1** ang.Fratti)

FRATTI
Sopraelevazione 1 ang.Mameli

GIOBERTI
CFO **1**

GIULIO CESARE
Sopraelevazione **1**

GIUSTI
Sopraelevazione (3p.) **1**
Garage (F.O.) **1**

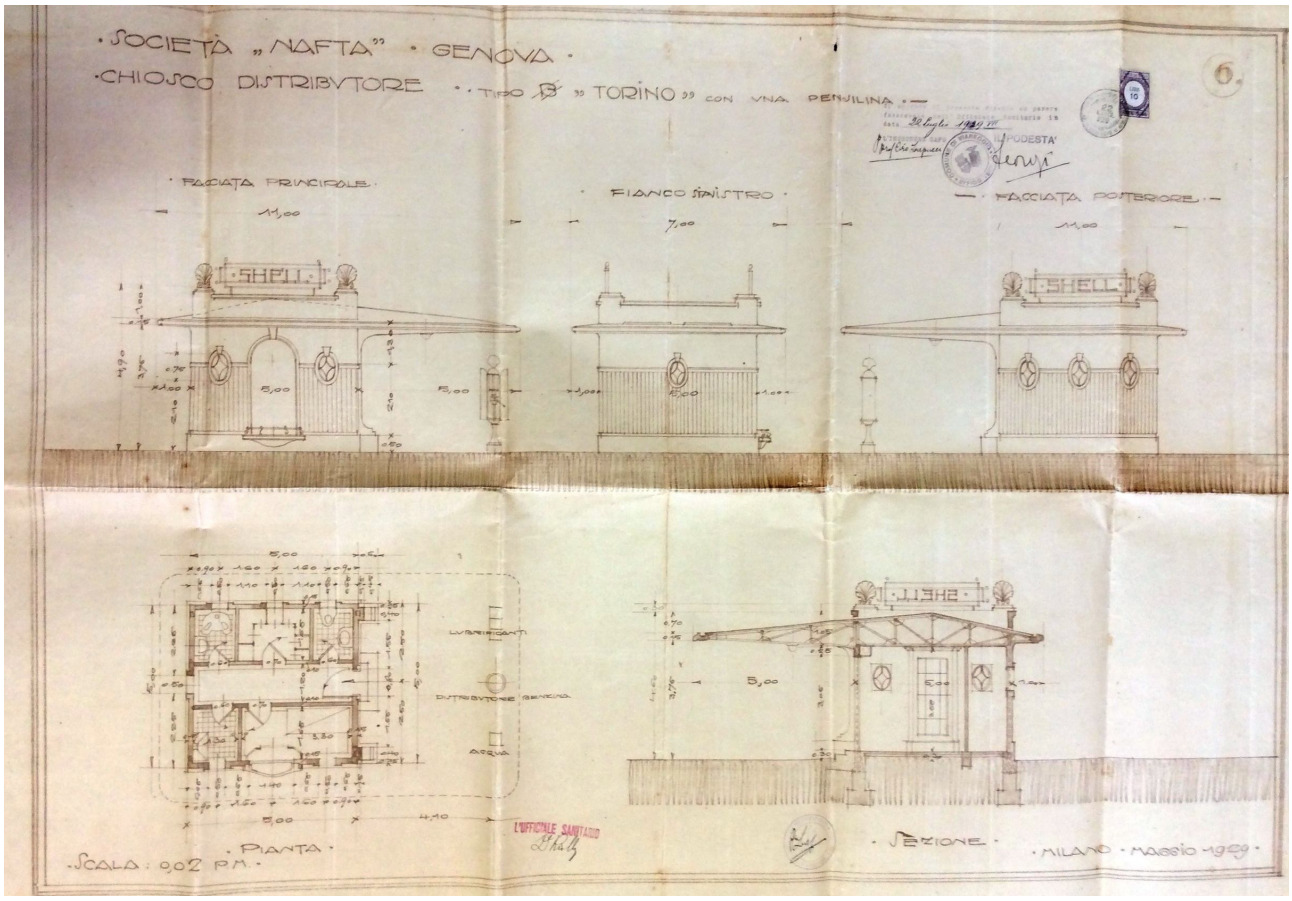
LEONARDO
Casa **2** (1 ex Rigutti ang.Veneto)
Villino **3** (1 ex Rigutti Fratti-Veneto; **1** LFratti; **1** LVenezia)

LEOPARDI
Tettoia **2**
CFO **1**, **1**Rlz

LEPANTO
Garage **4** (di cui 1 F.O.)

MAMELI
Casa **1**
Magazzino vendita e deposito granaglie **1**
Sopraelevazione **1**

MARCO POLO
Distributore Shell (n.83, foto)



MARONCELLI
Tettoia 1 (Bosco –Leopardi)

PACINOTTI
Casa 1
Sopraelevazione

PARINI(LEONARDO)
Casa 3 (insieme oltre Puccini, n. **7**0)
Tettoia 2

PELLICO
Riduzione di **Magazzino** in **1 Casa**

PUCCINI
Tettoia 1 LSauro
CFO 1; **1**Rlz
Magazzino +stalla F.O.

SANT'AMBROGIO
Casa 1

SAURO
Casa 2
Tettoia 1 (in fondo…)

VENEZIA
Tettoia 1

PERIFERIA

BOTTEGO
CFO 1 Rlz

EMILIA
Sopraelevazione Colonica (Cimitero)

GRONDA
Casa 1
Tettoia 4 (**1** nei pressi)
Sopraelevazione

MONTRAMITO
Tettoia 7 (di cui **5** insieme n. **8**0)
Magazzino 2
Sopraelevazione (**3**p.)
Riduzione di **Magazzino** in **1 Casa**

TERMINETTO
Tettoia 8 (due gruppi di **4**, n. **47** e n. **88**)

VARIGNANO
Tettoia 1 (verso Montramito)

PERIFERIA LOCALITA'
Tettoia 1 (Bicchio)
Villino 1
Colonica 2 (Maghetto; Forcone)
Riduzione di **Magazzino** in **1 Casa** (Farabola)
Sopraelevazione Stalla per casa **1**p.

SINTESI 1929

N.B
- I Cambi di destinazione sono sempre riferiti a edifici di varia natura trasformati in abitazioni
- Quando non diversamente precisato i valori totali si riferiscono esclusivamente ad abitazioni

139 licenze (alcune licenze sono multiple) di cui

107 nuove costruzioni (**91** abitazioni)
1 Distributore Shell
22 sopraelevazioni
5 demolizioni/ricostruzione
3 Cambi destinazione d'uso con ristrutturazione

1 Interventi Su Alberghi

DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

25 Nuove costruzioni (23 abitazioni)
1 Sopraelevazione
1 Demolizioni/Ricostruzioni

Casa **18**
Tettoia **5**
Dem/Ric. 1
Garage con stanza sopra
Sopraelevazione
Grande edificio

CENTRO

11 Nuove costruzioni (8 abitazioni)
8 Sopraelevazioni
4 Demolizioni/Ricostruzioni

Casa **3**
Tettoia **2**
CFO **1; 3**Rlz
Villino **1**
Villa **1**
Garage per autobus
Stalla F.O.

Magazzino +laboratorio F.O.
Sopraelevazione 4
Sopraelevazione (3p.)
Dem/Ric. **4**

NORD

44 Nuove costruzioni (35 abitazioni)
1 Distributore Shell
1 Cambio di destinazione d'uso con ristrutturazione
8 Sopraelevazioni

Casa 12
Tettoia 11
Villino 3
CFO 6; 3 Rlz
Villa **3**
Garage 7
Magazzino
Magazzino +stalla
Distributore Shell
Sopraelevazione 4
Sopraelevazione (3p.)
Riduzione di **Magazzino** in **1 Casa**

PERIFERIA

27 Nuove costruzioni (25 abitazioni)
2 Cambio di destinazione d'uso con ristrutturazione
5 Sopraelevazioni

Casa 1
Tettoia 21
Villino
CFO 1 Rlz
Colonica 2
Magazzino 2
Sopraelevazione 3
Sopraelevazione (3p.)
Riduzione di **Magazzino** in 1 **Casa 2**

Licenze Edilizie
1933

1933 (52 licenze)

DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

COPPINO
Sopraelevazione 1 ang.Oberdan

CORRIDONI
Garage F.O **1**

SAVI
Ampliamento **1**

VIRGILIO
CFO **1**

CENTRO

BATTISTI
Sopraelevazione **1**

CAIROLI
pt negozio+ **Magazzino**, **1**p **Casa**

COSTA/ IV NOVEMBRE
CFO **1** Rlz

MACHIAVELLI
CFO ampliamento **1**

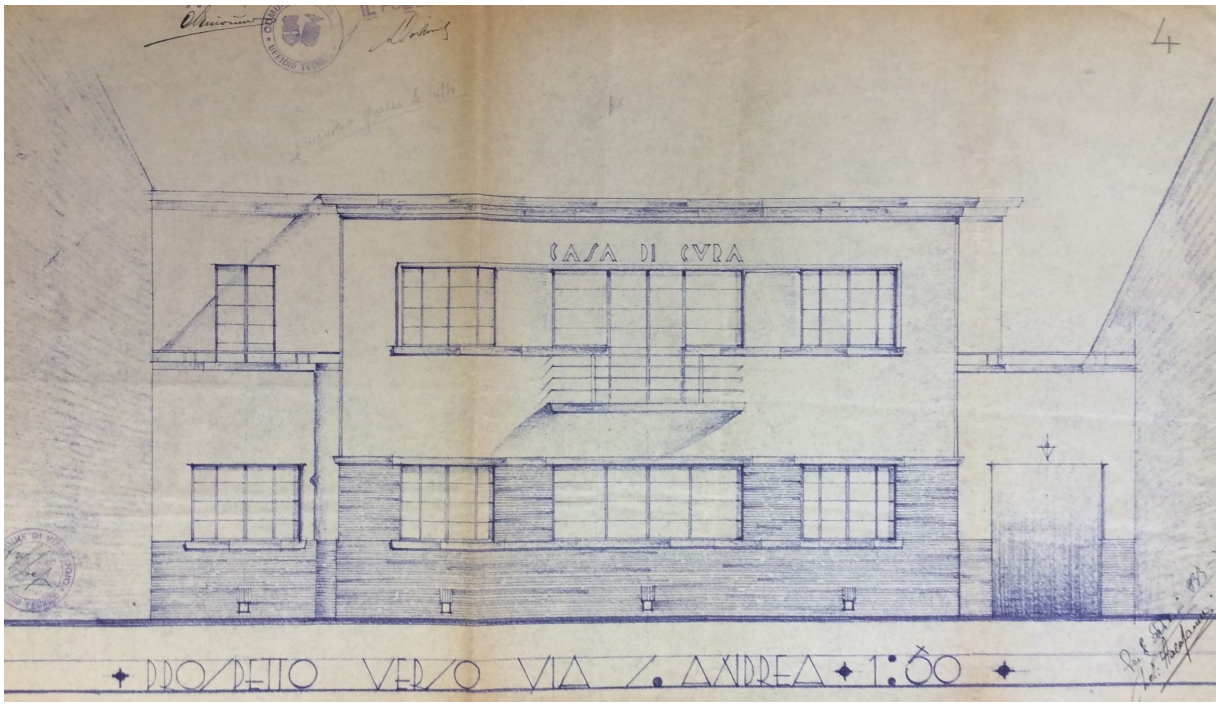
MAZZINI
CFO **1**

SAN MARTINO
Casa **1** LPaolina
Dem/Ric.

GARIBALDI
Dem/Ric. ang.S. Andrea (banca e abitazione, in foto n. 4)



SANT'ANDREA
CFO 2
Sopraelevazione (3p.) **1**
Casa di Cura Barbantine (in foto n.14)





UMBERTO I (Matteotti)
CFO ampliamento **1**

VENETO (Mezzo)
Dem/Ric.
Casa 1 (in foto n.48)



VERDI
CFO 1 Sopraelevazione (3p.) **1**

ZANARDELLI
Tettoia 1 (prolungamento Veneto-Pucci)
CFO 1

NORD

CATALANI (Quart. Littorio)
Garage + abitazione sopra **1**

CATTANEO
Sopraelevazione **1**

DON BOSCO
Sopraelevazione (3p.) + torretta ang.Zara **1**

FRATTI
Sopraelevazione **1**

GIUSTI
Sopraelevazione (3p.) **1**
LEONARDO
Sopraelevazione (3p.) **1**

LEPANTO
Tettoia **1**

MAMELI
CFO **1**

SAFFI
Sopraelevazione (3p.) **1**

SAURO
CFO **1**

VENEZIA
Villino 1 (in foto n. 46)





XX Settembre
CFO 1 Rlz

PERIFERIA

GRONDA
Casa 1
Tettoia 1
Colonica 1

PISANA
Tettoia 1

PERIFERIA LOCALITA'
Sopraelevazione (Bicchio) **1**

SINTESI 1933

N.B
- I Cambi di destinazione sono sempre riferiti a edifici di varia natura trasformati in abitazioni
- Quando non diversamente precisato i valori totali si riferiscono esclusivamente ad abitazioni

52 licenze

19 Nuove costruzioni (**18** abitazioni)
3 Ampliamenti
12 Sopraelevazioni
2 Demolizioni/Ricostruzioni

- Costruzione di 1 Banca
- Sopraelevazione Casa di Cura

DARSENA Ex CAMPO AVIAZIONE

2 Nuove costruzioni (1 abitazioni)
1 Ampliamento
1 Sopraelevazione

CFO **1**
Garage F.O.
Sopraelevazione
Raddoppio (Fontanella)

CENTRO

8 Nuove costruzioni
2 Ampliamento
4 Sopraelevazione
3 Demolizioni/Ricostruzioni (2 abitazioni, 1 banca)

Casa **2**
Tettoia **1**
CFO **4**; **2**Rlz
pt negozio+ **Magazzino**, **1**p **Casa**
Sopraelevazione 2

Ampliamento **2**
Dem/Ric. **3**

NORD

5 Nuove costruzioni
7 Sopraelevazioni

Tettoia 1
Villino 1
CFO 2; 1 Rlz
Garage + abitazione sopra (Quart. Littorio)
Sopraelevazione 2
Sopraelevazione (3p.) **4**

PERIFERIA

4 Nuove costruzioni
1 Sopraelevazioni

Casa 1
Tettoia 2
Colonica 1
Sopraelevazione 1

Esempi di ampliamenti sopraelevazioni modifiche

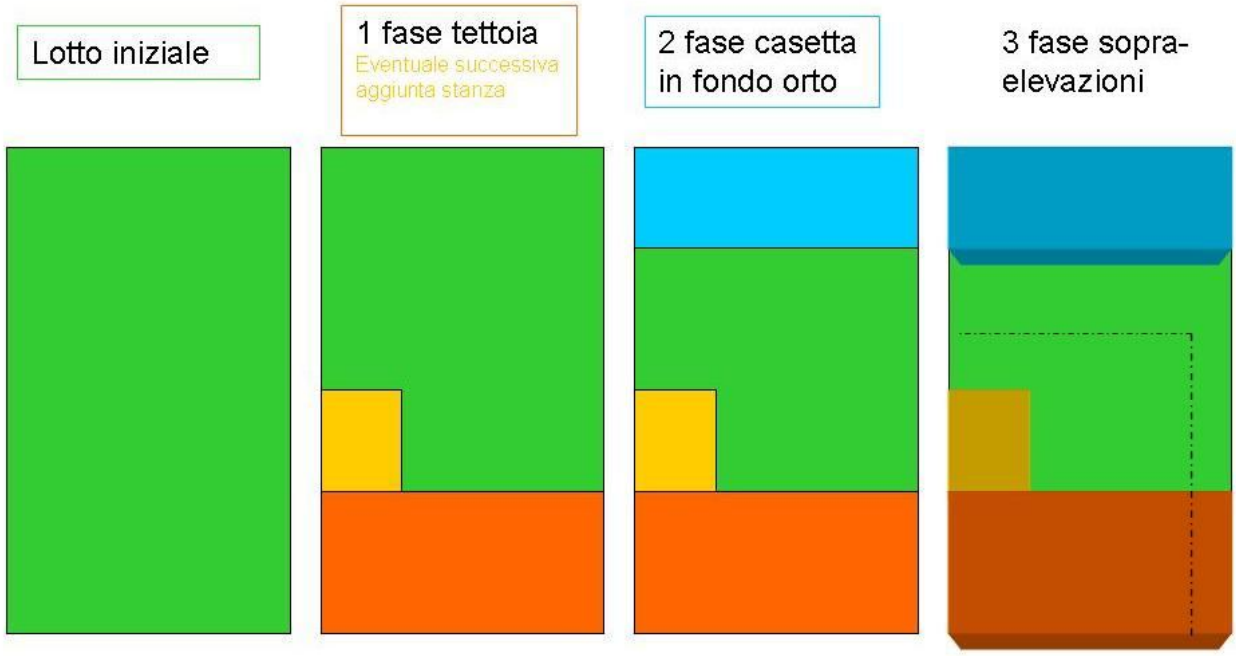
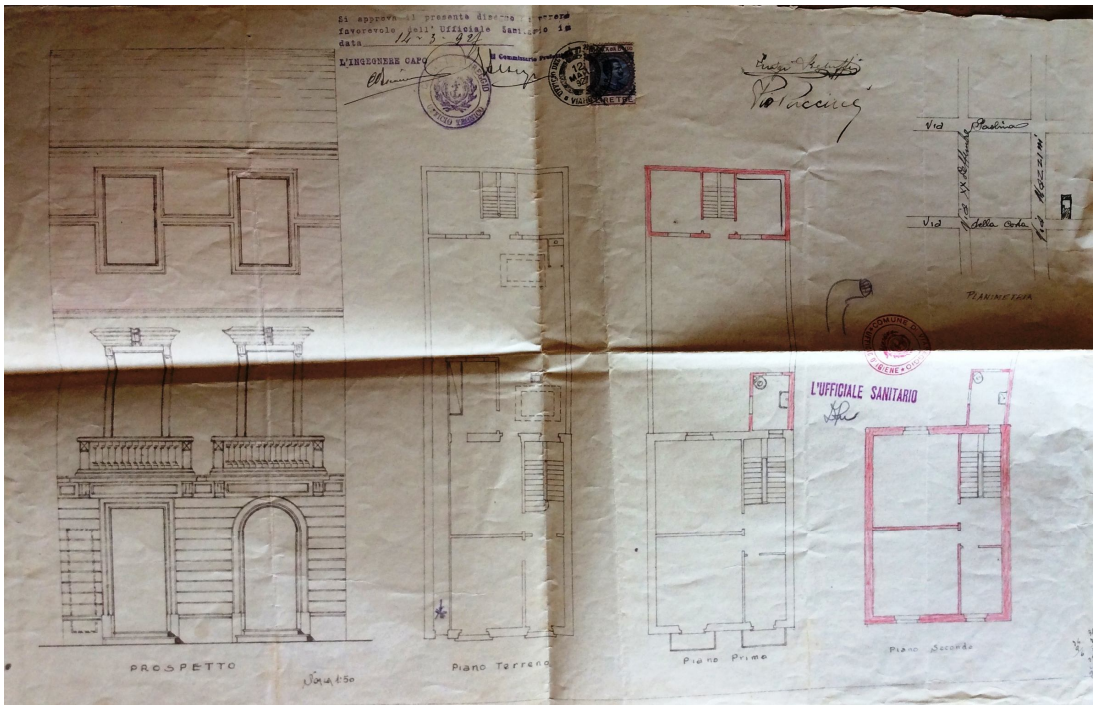
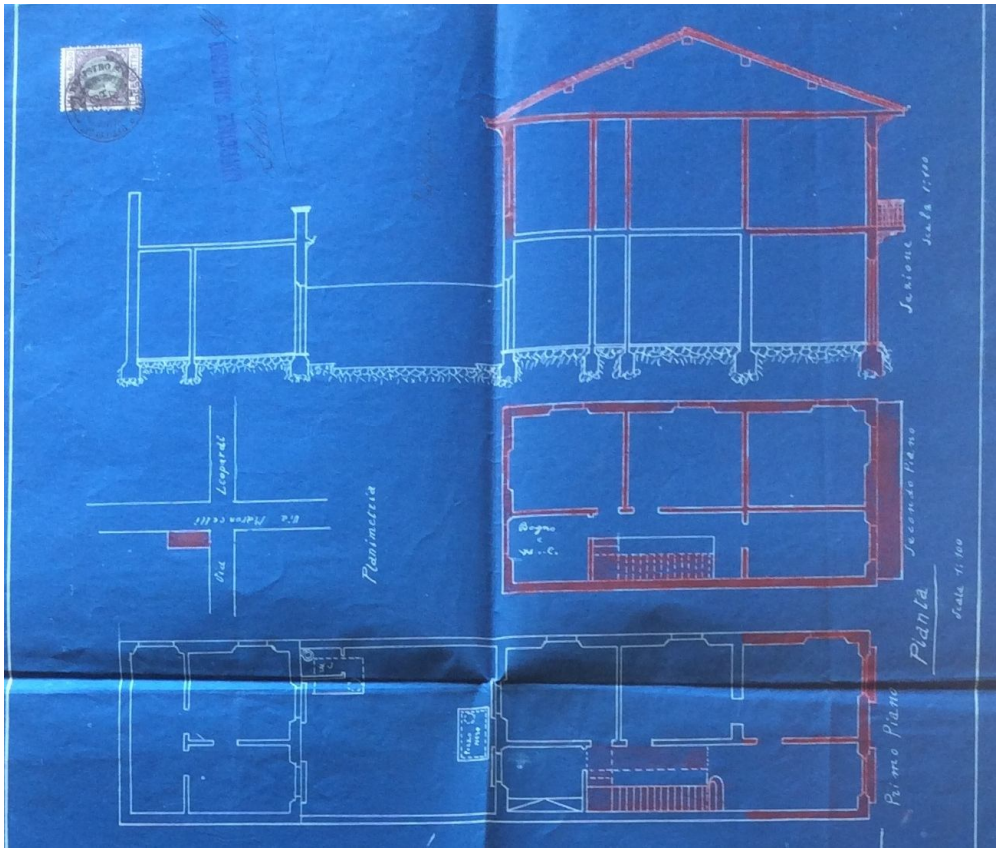


Fig. L1. La costruzione “a rate”.

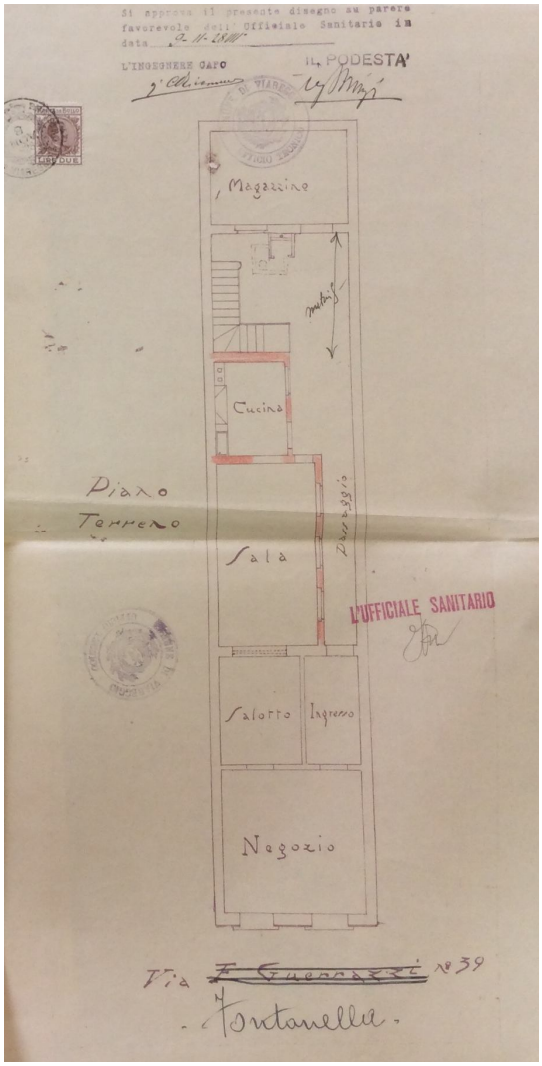


L2

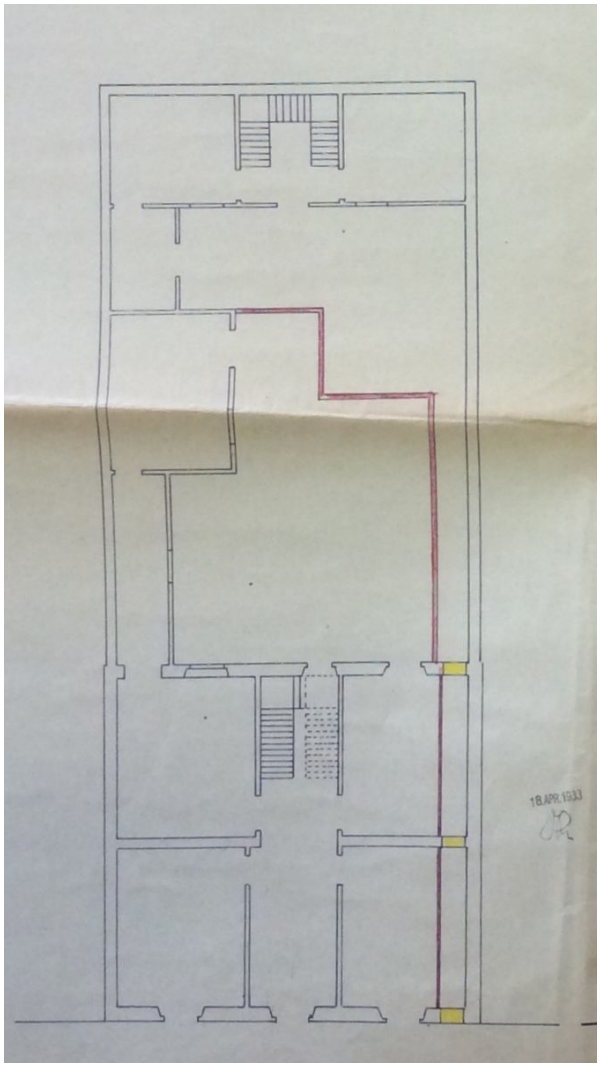


L3

Fig. L2. Progetto per sopraelevazione sia della casa principale che della casa in fondo all'orto.
Fig. L3. Progetto per sopraelevazione e ampliamento



L4

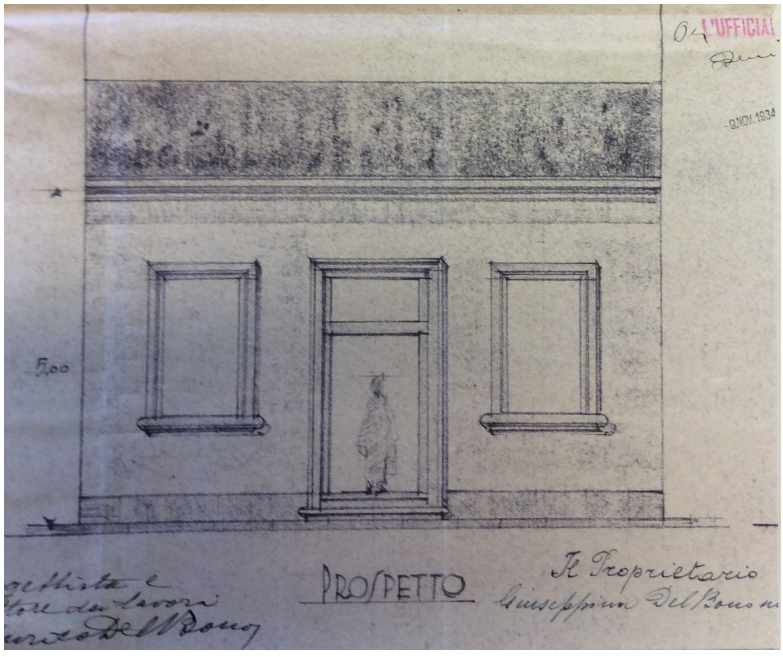


L5

Fig.L4. Progetto di espansione della casa all'interno dell'orto
Fig.L5. La realizzazione del "passetto" per l'accesso indipendente alla casa in fondo all'orto



a)



b)

Fig. L6. Tipologie di tettoia, a)1923, b) 1934



a) b)

Fig. L7. A.Belluomini, a) eliocopia colorata a matita, 1933; b) eliocopia, 1934

Grafici
Tabelle

TABELLA 1

LICENZE PER ANNO, NUOVE COSTRUZIONI, ABITAZIONI

Anno	Licenze	Nuove Costr.	Abitazioni
1923	298	289*	274*
1924	360	230	220
1925	363	217	202
1926	361	203	181
1927	186	105	91
1928	200	185	168
1929	139	107	91
1930	126	83	71
1931	66	26	24
1932	41	20	19
1933	52	19	18
1934	104	45	35
1935	90	74	64
1936	64	21	18
1937	134	28	25
1938	210	44	37
1939	292	69	58
1940	344	55	41
1941	550	110	100
1942	144	17	14
1943	71**	6	3
Totali	4195	1953	1756

*La licenza n.52/1923 è relativa ad un numero imprecisato di palazzine da costruirsi nei pressi della Fossa dell'Abate di cui non si hanno altre notizie pertanto non sono conteggiate

**Il numero si riferisce al 25 luglio 1943

Grafico 1

LICENZE per ANNO, NUOVE COSTRUZIONI, ABITAZIONI

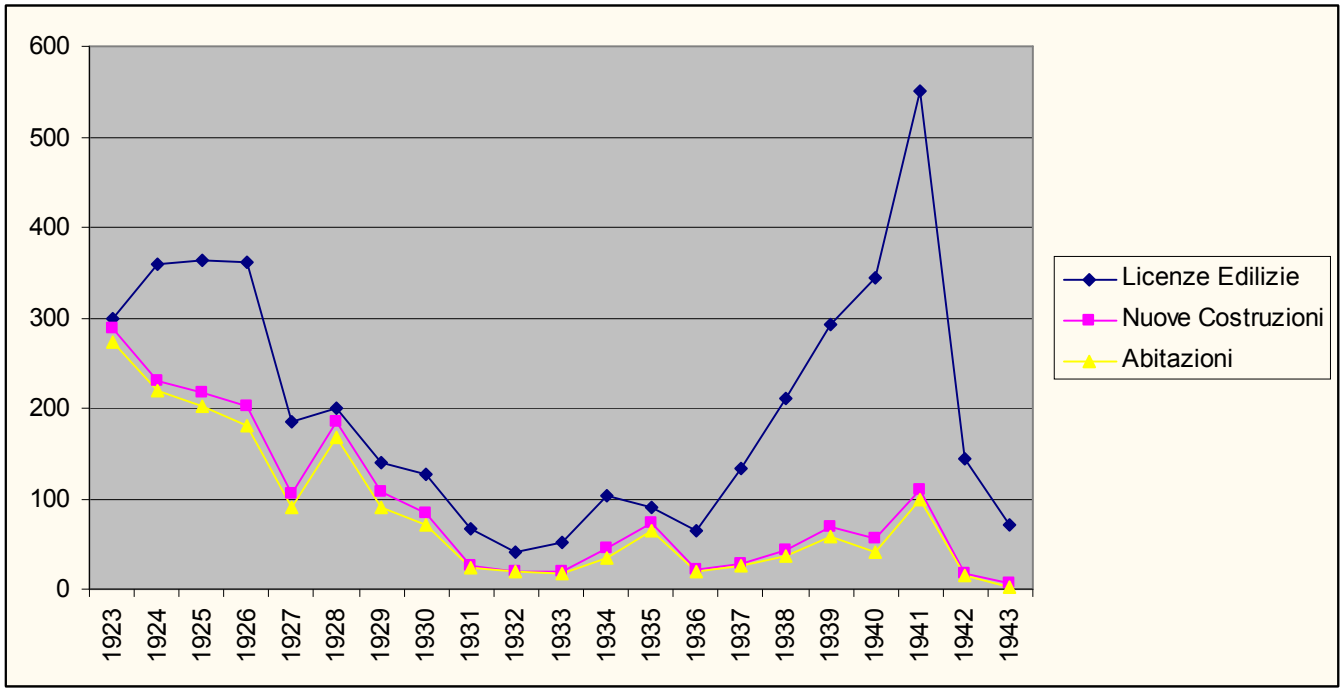


TABELLA 2

LICENZE DIVISE PER QUARTIERE E ABITAZIONI

	Darsena		Centro		Nord		Periferia	
Anno	Licenze	Abitazioni	Licenze	Abitazioni	Licenze	Abitazioni	Licenze	Abitazioni
1923	14	10	42	25	211	206	36	33
1924	13	8	43	21	181	157	45	34
1925	12	9	47	27	174	139	35	27
1926	21	11	61	32	146	113	29	25
1927	13	8	34	16	65	45	31	22
1928	7	34	53	29	102	85	28	20
1929	27	23	23	8	54	35	34	25
1930	9	8	27	11	48	33	25	19
1931	7	4	7	1	15	11	10	8
1932	0	0	3	1	14	10	8	8
1933	4	1	17	8	12	5	5	4
1934	8	2	16	5	35	21	11	7
1935	3	1	23	10	60	46	13	7
1936	1	1	14	5	18	11	3	1
1937	5	2	24	8	23	11	14	4
1938	7	2	16	4	48	22	13	9
1939	5	0	13	2	68	46	16	10
1940	7	2	12	7	49	25	15	7
1941	2	2	23	14	96	80	12	4
1942	3	0	1	0	11	9	11	5
1943	3	0	0	0	0	0	7	3
Totali	184	128	499	234	1430	1110	401	282

Grafico 2

LICENZE DIVISE PER QUARTIERE

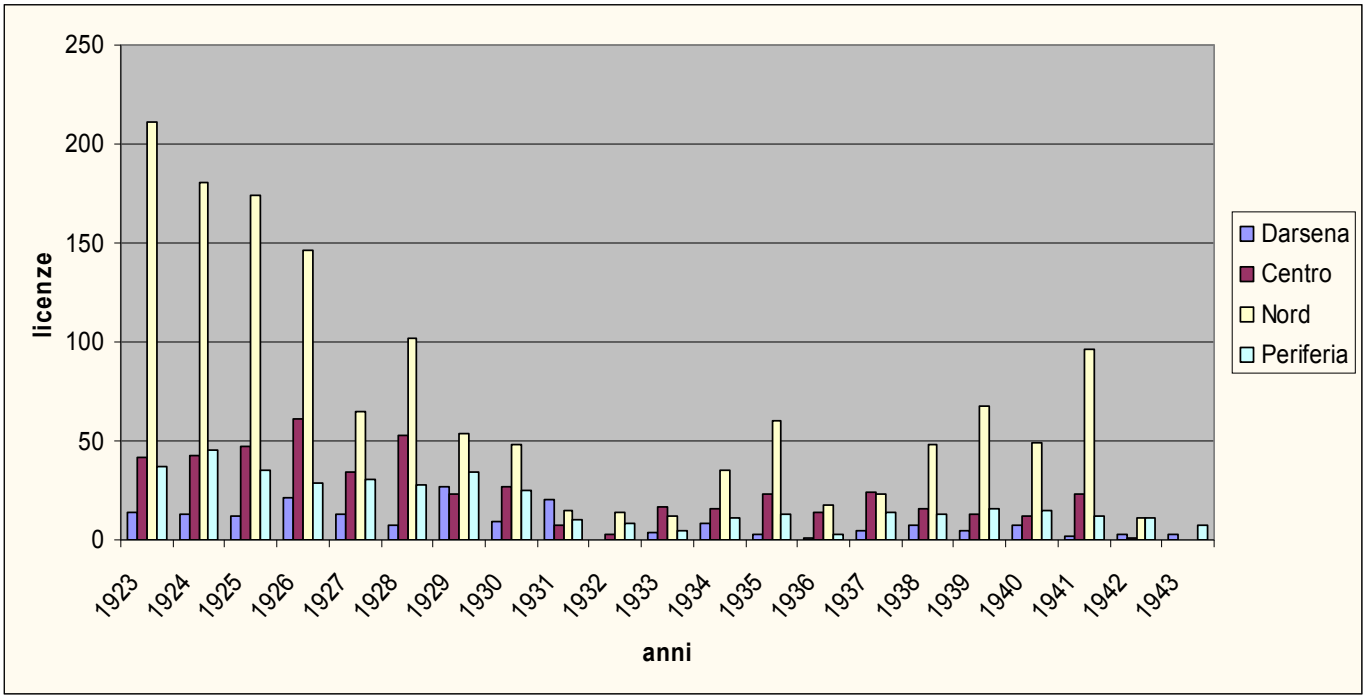


Grafico 3

LICENZE ABITAZIONI PER QUARTIERE

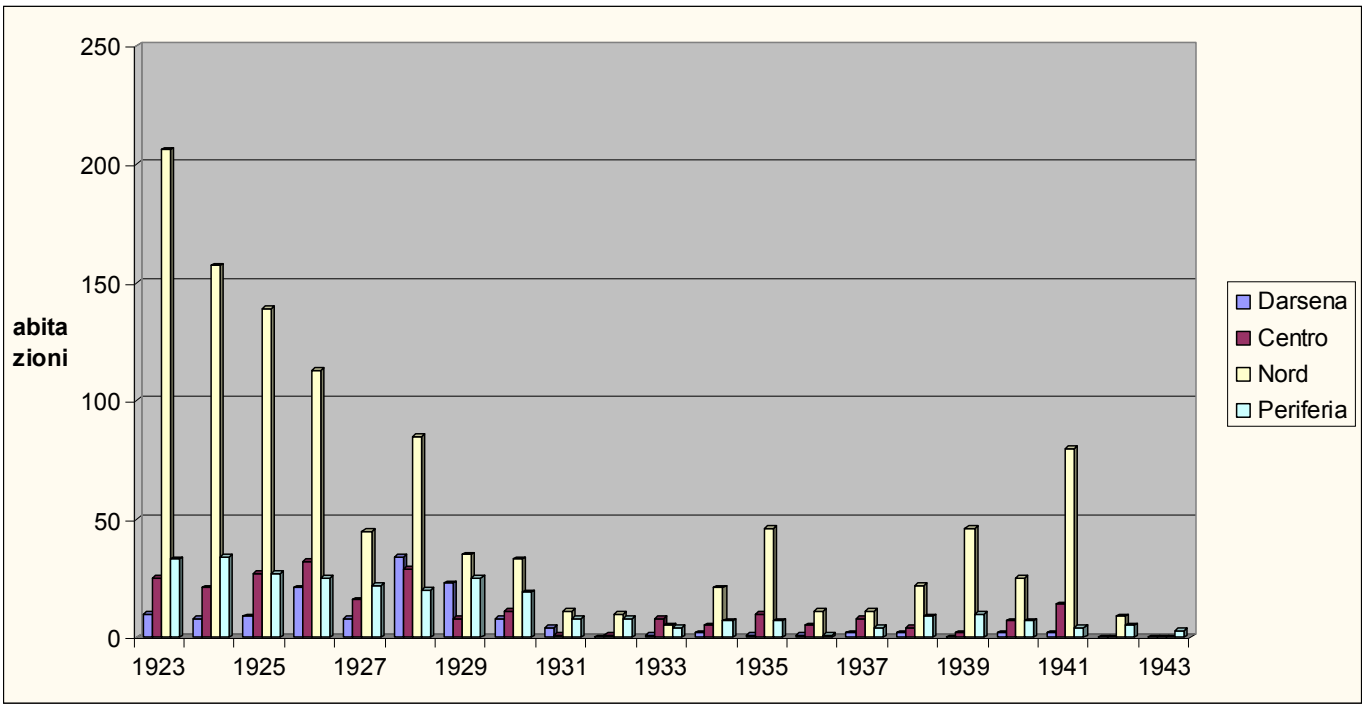


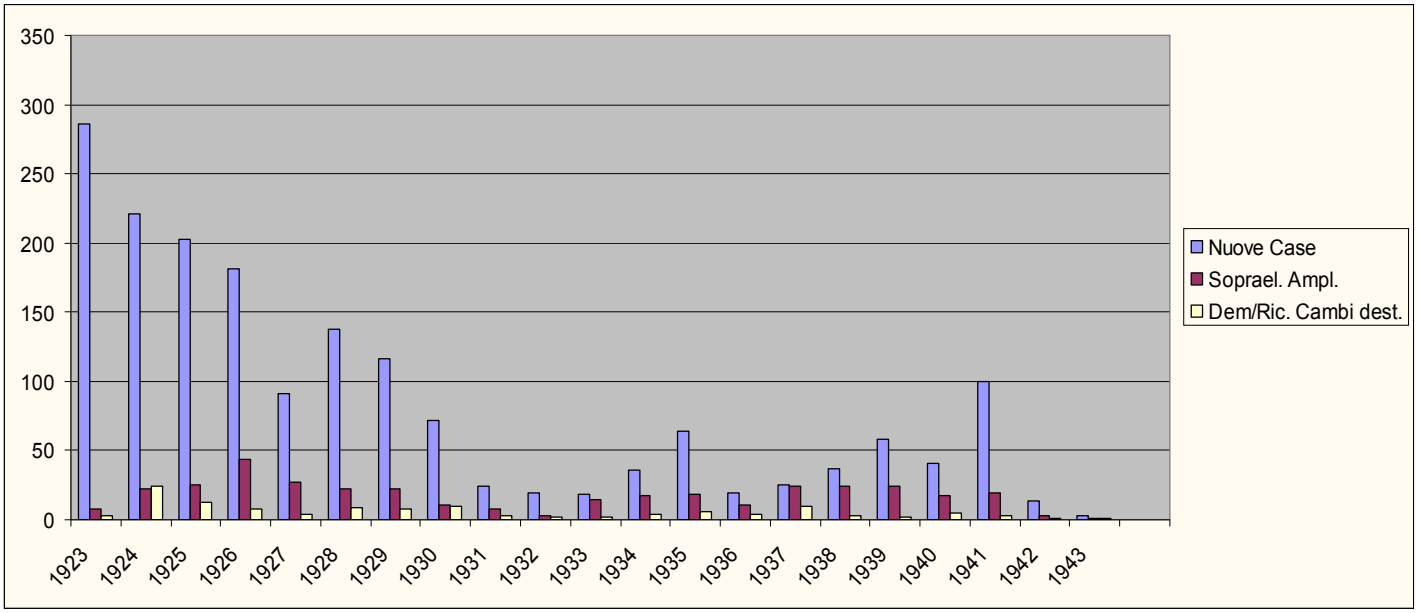
TABELLA 3

NUOVE ABITAZIONI, SOPRAELEVAZIONI o AMPLIAMENTI, DEMOLIZIONI/RICOSTRUZIONI o CAMBI DI DESTINAZIONE D'USO

Anno	Nuove Abitazioni	Sopraelev. o Ampl..	Dem.Ric. o C.des.uso
1923	274	8	3
1924	220	23	24
1925	202	25	14
1926	181	44	8
1927	91	29	6
1928	168	22	11
1929	91	22	8
1930	71	10	10
1931	24	7	3
1932	19	3	2
1933	18	15	2
1934	35	17	4
1935	64	18	6
1936	18	11	4
1937	25	25	10
1938	37	23	3
1939	58	23	2
1940	41	17	5
1941	100	19	3
1942	14	3	1
1943	3	1	1
Totali	1756	365	130

Grafico 4

NUOVE ABITAZIONI, SOPRAELEVAZIONI o AMPLIAMENTI,
DEMOLIZIONI/RICOSTRUZIONI o CAMBI DI DESTINAZIONE D'USO



BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE*

Alla ricerca dell'Eden, catalogo mostra Seravezza, Pacini, Pisa, 1999

Allegretti Franco, Caccia Susanna (a cura di), *La pianificazione di un territorio. Il piano strutturale di Viareggio*, ETS, Pisa, 2005

Andreoli Anna Maria (a cura di), *Gabriele d'Annunzio e la scoperta della Versilia*, catalogo mostra Marina di Pietrasanta, Maschietto & Musolino, Firenze, 1999

Antonelli Vittorio, Vecoli Bruno, *Il Faro*, in "Documenti e Studi", Semestrale dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca, n.6/7, 1987

Aringhieri Rudy, *Il Grand Hotel Royal a Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1996-97

Astengo Giovanni (a cura di), *Luigi Piccinato. La progettazione urbanistica. La città come organismo*, Marsilio, Venezia, 1988

Atti del I Congresso nazionale d'urbanistica. Roma 5-7-aprile 1937, Tipografia delle Terme, Roma, 1937

Balducci Valter, Orioli Valentina (a cura di), *Spiagge Urbane. Territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, Bruno Mondadori, Milano, 2013

Bargellini Alberto, Serafini Antonella (a cura di), *La Versilia e il Mare*, Maschietto & Musolino, Firenze, 2002

Bartelloni Giuseppe F., *La città di Viareggio e il suo sviluppo urbanistico*, Tesi di Laurea, Scienze Politiche, Università di Pisa, a.a. 1975-76

Bartoli Federica, *Studio di Riqualificazione urbanistica dell'Area Salov e delle aree limitrofe a Viareggio*, Tesi di Laurea, Ingegneria, Università di Pisa, a.a. 2005-06

Bartolini Salimbeni Alessio, *Due sdraio e un ombrellone*, Massarosa, 2010

Battilani Federica, *Misericordia di Viareggio 1826-1986*, Varo, Pisa, 2001

Belli Gianluca, *I disegni di Raffaello Brizzi all'Accademia delle arti e del disegno*, Olschki, Firenze, 2006

Belli Gianluca, *Raffello Brizzi: modelli e indirizzi della scuola*, in G. Corsani, M. Bini (a cura di), *La Facoltà di Architettura di Firenze fra tradizione e cambiamento: atti del Convegno*, Firenze University Press, Firenze, 2007, pp. 37-52

Bendinelli Silvia, *Raffaello Brizzi e l'architettura per il turismo in Toscana*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1996/1997

Benzi Fabio, Margozzi Mariastella (a cura di), *Galileo Chini*, catalogo mostra Roma, Electa, Milano, 2006

Benzio Corrado, *Amministrazione locale e gestione urbanistica nel secondo dopoguerra, il caso della Città Giardino di Viareggio*, in "Storia urbana", 33/1985, pp. 145-172

Benzio Corrado, *Viareggio: storia di un territorio. Le marine lucchesi fra il XV e il XIX secolo*, Pacini, Pisa, 1986

Bergamini Francesco, *Le mille e una... notizia di vita viareggina*, Pezzini,Viareggio, 1995

Bergamini Francesco, Palmerini Marco, *Viareggio scalo marittimo dei lucchesi (1400-1600)*, Centro Documentario Storico, Viareggio, 1964

Bergamini Francesco, Palmerini Marco, *Viareggio si affaccia alla ribalta della storia*, Centro Documentario Storico, Viareggio, 1964

Bergamini Francesco, *Viareggio e la sua storia, 1000 - 1800*, Pezzini, Viareggio, 2000

Bertelli Paola, *Le strutture balneari di Viareggio, 1828-1930*, Tesi di Laurea, Lettere Moderne, Università di Pisa, a.a.1977-78

Bianchedi Giuseppe, *Guida storica descrittiva e commerciale di Viareggio e dei dintorni*, Tipografia di M. Ricci, Firenze, 1917

Biondi Marino, Borsotti Alessandro (a cura di), *Cultura e fascismo*, Ponte alle Grazie, Firenze,1996

Bogliari Francesco, Petroni Guglielmo, Sobrino Gabriella (a cura di), *Viareggio. 50 anni di cultura italiana,* Edizioni delle Autonomie, Roma, 1979

Bollettino delle Leggi del Ducato Lucchese, Lucca 1820, Tomo V

Bollettino delle Leggi del Ducato Lucchese, Lucca 1822, Tomo VII

Bongi Salvatore, *Nota sulle marine lucchesi*, Lucca, 1865

Bongianni Andrea, *Promozione economica di una zona della Toscana: la Versilia dal 1887 al 1943*, Tesi Laurea, Scienze Politiche, Università di Pisa, a.a. 1993-94

Borella Glauco, Serafini Antonella, (a cura di), *La costruzione della Versilia*, Maschietto & Musolino, Pistoia, 2000

Borella Glauco (a cura di), *I palazzi pubblici di Viareggio*, ETS, Pisa, 2003

Borella Glauco, Belluomini Pucci Alessandra, *Principe di Piemonte*, Idea Books, Viareggio, 2004

Borella Glauco, Caccia Susanna, Belluomini Pucci Alessandra (a cura di) *In luogo di mare*, catalogo mostra Viareggio, ETS, Pisa, 2005

Borella Glauco, Belluomini Pucci Alessandra, *Galileo Chini e la Toscana*, catalogo mostra Viareggio, Silvana, Cinisello Balsamo, 2010

Bortolotti Lando, De Luca Giuseppe, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*, Angeli, Firenze, 1994

Bosio Gherardo, *Costruzioni moderne sul lido di Viareggio*, in "Domus", 46/1931, pp.66-69

Bossaglia R. (a cura di), *Situazione degli studi sul Liberty*, *Atti del convegno internazionale di Salsomaggiore Terme*, ottobre 1973, Clusf, Firenze [dopo il 1976]

Brunetti Fabrizio, *Architetti e fascismo*, Alinea, Firenze, 1994

Bucciarelli Stefano, Ciccuto Marcello, Serafini Antonella, (a cura di) *La Repubblica di Apua,* Maschietto & Musolino, Firenze, 2010

Caiella Mauro, *Bagno felice e Villino Il Guscio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1997-1998

Canali Ferruccio, *Trent'anni di lungomari e pinete in Toscana, dal Fascismo alla prima età repubblicana. Viareggio, Lido di Camaiore, Forte dei Marmi, Marina di Pisa e Tirrenia*, in ASUP, 3/2015 (ma 2016), pp.122-201

Canali Ferruccio, *Dalle pagine della rivista 'Urbanistica': Gustavo Giovannoni e i 'suoi' per l'urbanistica della villeggiatura e del turismo*, in ASUP, 3/2015 (ma 2016), pp.10-51

Carli Carlo Fabrizio (a cura di), *Architettura e fascismo*, Volpe, Roma, 1980

Monaco Gilberto, *Viale Ceccarini. Riccione dai primi del Novecento agli anni Quaranta*, Silver Books, Misano Adriatico, 1998

Ceccatelli Massimo, Mori Alessandro, *L'Hotel Excelsior di Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1996-97

Cennamo Michele (a cura di), *Materiali per l'analisi dell'architettura moderna. Il MIAR*, Società Editrice Napoletana, Napoli, 1976

Ciccuto Marcello, Lorenzetti Enrico (a cura di), *Lorenzo Viani, Scritti e battaglie d'arte*, Pagliai, Firenze, 2009

Cioli Monica, *Il fascismo e la sua arte*, Olschki, Firenze, 2011

Cipollini Giovanni, *Viareggio negli anni della nascita e dell'avvento del fascismo (1919-1923)*, Tesi di Laurea, Lettere, Università di Pisa, a.a.1975-76

Ciucci Giorgio, *Il dibattito sull'architettura e le città fasciste*, in *Storia dell'arte italiana*, Einaudi, Torino, 1982, vol. 7, pp. 263-378

Ciucci Giorgio, *Gli architetti e il fascismo: architettura e città 1922-1944*, Einaudi, Torino, 1989

Colonna Angela, *I lungomari del Ventennio*, Laterza, Bari, 2001

Conti Primo, *La gola del merlo*, Sansoni, Firenze, 1983

Cordova F. "Lo sviluppo edile di Viareggio e il Reale Balipedio, in "Terme e Riviere" 15/31-5 1926

Cresti Carlo, *Appunti storici e critici sull'architettura italiana dal 1900 ad oggi*, GG, Firenze, 1971

Cresti Carlo, *Architettura e fascismo*, Vallecchi, Firenze, 1986

Crippa Angelo, *Progetto di un albergo e nuovo lido sulla spiaggia di Viareggio*, in " Rassegna di architettura" 11/1930, pp.427-430

Crispolti Enrico (a cura di) *Il Futurismo attraverso la Toscana*, catalogo mostra Livorno, Silvana, Cinisello Balsamo, 2000

Curuni Alessandro, *Riordino delle carte di Gustavo Giovannoni: appunti per una biografia*, Roma, Multigrafica, 1979

Danesi Silvia, Patetta Luciano (a cura di), *Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo*, Milano, Electa, 1976

De Navasqués Sebastiano. (a cura di), *Guida illustrata di Viareggio*, L'Ancora, Viareggio, 1928

De Seta Cesare (a cura di), *Architettura e città durante il fascismo. Giuseppe Pagano*, Laterza, Bari, 1976

De Seta Cesare, *La cultura architettonica in Italia fra le due guerre*, Laterza, Bari, 1972

De'Angelis Francesca Romana, *Storie del Premio Viareggio*, Pagliai, Firenze, 2008

Del Bufalo Alessandro, *Gustavo Giovannoni: note e osservazioni integrate dalla consultazione dell'archivio presso il Centro di studi di storia dell'architettura*, Kappa, Roma, 1984

Dini Rolando, *Un borgo che diventa città*, Tipografia Nepi, Viareggio, 1968

Dogliani Patrizia, Il Fascismo degli Italiani. Una storia sociale, UTET, Torino, 2008

Ernesti Giulio (a cura di), *La costruzione dell' utopia: architetti e urbanisti nell'Italia fascista,* Lavoro, Roma, 1988

Farina Ferruccio, *Architetture balneari tra Europa e Americhe nella Bella Epoque*, Motta, Milano, 2001

Farina Paolo, *Le barche con le ali. Viareggio, Torre del Lago e l'aviazione*, Bandecchi & Vivaldi, Pontedera, 1989

Fornaciari Paolo, *Le giornate rosse. 2/4 maggio 1920. Una "rivoluzione impossibile*, Pezzini, Viareggio, 1999.

Fra il Tirreno e le Apuane, catalogo mostra Lucca, Artificio, Firenze, 1990

Franchi Cristiano, Garzella Francesco, *Il Supercinema*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a.1996-1997

Funaro Bruno, *La stazione ferroviaria come organismo urbanistico*, in "Architettura. Rivista mensile del Sindacato Nazionale Fascista Architetti", 5/1935, pp. 305-310

Genovali Andrea, *Storie di calcio e di rivoluzione*, Del Bucchia, Massarosa, 2011.

Genovali Giuseppe, *Della origine di Viareggio e dei fatti più rimarchevoli di storia viareggina,*, manoscritto del 1885, Pezzini, Viareggio, 2010

Gentile Emilio, *Fascismo di pietra*, Laterza, Roma, 2007

Ghiselli Federica, Guidi Umberto, *Il "Tabarracci", un ospedale per la città*, Ancora, Viareggio, 2013

Giannelli Giuseppe, *Manuale per i bagni al mare*, Ducale Tipografia Bertini, Lucca, 1833

Giovanni Marco Parasileno, Stefano Pescaglini, *Gli edifici belluominiani*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a.1992-1993

Giovannoni Gustavo, *Questioni Urbanistiche*, in "L'Ingegnere", 1/1928, pp.6-10;

Giuseppe F. Cartelloni, *La città di Viareggio e il suo sviluppo urbanistico*, Tesi di Laurea, Scienze Politiche, Università di Pisa, a.a. 1975-76

Giusti Maria Adriana, *Viareggio fra ipotesi e realtà*, in "Parametro", n.142, dicembre 1985

Giusti Maria Adriana, *Viareggio, 1828 - 1938: Villeggiatura, moda, architettura*, Idea Book, Milano,1989

Giusti Maria Adriana (a cura di), *Le età del Liberty in Toscana*, Octavo, Firenze, 1996

Giusti Maria Adriana*, Incanti d'Oriente in Versilia,* Pacini Fazzi, Lucca, 1998

Giusti Maria Adriana, Godoli Ezio (a cura di), *L'orientalismo nella architettura italiana fra Ottocento e Novecento*, Maschietto, Siena, 1999

Gobbi Grazia, Sica Paolo, *Rimini*, Laterza, Roma, 1982

Godoli Ezio, *Architettura Del Novecento. La Toscana*, Polistampa, Firenze, 2001

Gucci Mario, *Storia di un centro balneare*, 1963

Koenig Giovanni Klaus, *Architettura in Toscana 1931-1968*, ERI, Torino, 1968

L' Alcyone e la scoperta della Versilia, atti del convegno Marina di Pietrasanta, Pacini Fazzi, Lucca, 1999

La città di Michelucci, catalogo mostra Fiesole, Sansoni, Firenze, 1976

Lasagna Alessandra, *Viareggio e la storia dei suoi bagni (1825-1917)*, Tesi di Laurea, Economia e Commercio, Università di Pisa, a.a. 1992-93

La stazione di Firenze di Giovanni Michelucci e del Gruppo Toscano 1932-1935, Electa Fondazione Giovanni Michelucci, Milano Fiesole, 2016

Lazzareschi Eugenio, *Viareggio la perla del Tirreno*, in "Le 100 città d'Italia illustrate", monografico, 41/1926.

Lenci Francesco, *Viareggio dal 1820 al 1920*, Folchetto, Pisa, 1920

Lenci Francesco, *Viareggio dalle origini ai giorni nostri. Avvenimenti e uomini*, Nistri Lischi, Pisa, 1941

Lenci Marco, *Lucca, il mare e i corsari barbareschi nel XVI secolo*, Pacini Fazzi, Lucca, 1987.

Lenci Marco, *Un nome una strada*, Pezzini, Viareggio, 1998

Lenci Marco, Lonigro Claudio, *1915 Partono!*, Viareggio, Pezzini, 2015

Lenci Marco, Lonigro Claudio (a cura di), *Un disastro di cento anni fa*, Pezzini, Viareggio, 2017

Lucarini Roberto, *Viareggio tra Settecento e Novecento*, Pacini Fazzi, Lucca, 1990

Lucchesi Maurizio, *Aspetti e problemi del Liberty a Viareggio*, Tesi di Laurea, Lettere Moderne, Università di Pisa, 1976-77

M.Pa (Mario Panconi), *La nuova stazione di Viareggio*, in "Architettura. Rivista mensile del Sindacato Nazionale Fascista Architetti", V/1937, pp. 271-276.

Maccari Mino, *Razionale al mare. Il povero Eolo*, in "Il Selvaggio", 5/1933; pp.34-36

Magnani Galileo (a cura di), *Augusto Stringari, fotografo peri diletto nella Viareggio primi Novecento*, Zelinda, Viareggio, 2012

Malvano Laura, *Fascismo e politica dell'immagine*, Bollati Boringhieri, Torino, 1988

Manfredi Fabrizio, *Le opere e gli interventi urbanistici nelle delibere del comune di Viareggio dal 1920 al 1940*, Tesi di Laurea, Lettere Moderne, Università di Pisa, a.a. 1993-1994

Mangone Fabio, Belli Gemma. Tampieri Maria Grazia (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Angeli, Milano, 2015

Masini Lucetti Patricia, *Sviluppo urbanistico di Viareggio nei secoli XIX e XX*, Tesi di Laurea, Achitettura, Università di Firenze, 1977-78

Massa Marco, *Passeggiate lungo molti mari*, M&M, Firenze, 2005

Maugeri Maria,*Ugo Giusti architetto fiorentino nella Toscana del primo Novecento*, Polistampa, Firenze, 2013

Mazzarosa Antonio, *Guida di Lucca e dei luoghi più importanti del ducato*, Tipografia G. Giusti, Lucca, 1843

Mazzocca Fernando (a cura di), *Novecento. Arte e vita in Italia fra le due guerre*, catalogo mostra Forlì, Silvana, Cinisello Balsamo, 2013

Mazzoni Luigi, *Il porto di Viareggio*, Tesi di Laurea, Economia e Commercio, Università di Firenze, a.a. 1972-73

Mazzoni Riccardo, *Gli artefici del bello. Architettura, arti decorative, scultura monumentale a Viareggio durante la Bella Epoque*, CD realizzato in occasione del Seminario omonimo,Viareggio, 2013

Mazzoni Riccardo, *Goffredo Fantini e l'architettura viareggina della Bella Époque*, Grafiche Ancora, Viareggio, 2017

Michetti C., *Guida Manuale di Viareggio e dintorni*, Tipografia Matteo Malfatti, Viareggio, 1893

Mioni Alberto, *Urbanistica fascista: ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre*, Angeli, Milano, 1986

Moggi Francesco, Montesi Benedetto, Piliero Alessandro, *Il Gran Caffè Margherita a Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1995-96

Monica Giraldi, Nicola Resta, *Viareggio liberty*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Venezia, a.a. 1982-83

Montauti Giovanni, *Relazione sulla sistemazione del porto di Viareggio*, Tipografia S. Dessena, Lucca, 1907

Morandi Rodolfo, *Viareggio e dintorni*, Edizioni S.A.P.E.R., Viareggio, 1930

Mumford Lewis, *The City in the History*, Harcourt, Brace & World, New York, 1961

Muntoni Alessandra (a cura di), Sabaudia, Multigrafica, Roma, 1988

Nicoloso Paolo, *Mussolini architetto: propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Einaudi, Torino, 2008

Orioli Valentina, (a cura di), *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Bruno Mondadori, Milano, 2012

Paderi Elena, *La formazione e lo sviluppo della spiaggia e del centro costiero di Viareggio*, in *Atti del XXII Congresso di Idrologia e Climatologia e V Raduno Talassoterapico Nazionale, Viareggio – Montecatini 25-30 maggio 1932*, V. Lischi e Figli, Pisa,1933, pp.149-159

Pagano Pogatschinig Giuseppe, *L'architettura moderna nella scuola superiore di architettura di Firenze*, in "La casa bella", 44/1931, pp.46-50

Papini Roberto, *Architetti italiani moderni*, in "Emporium", 452/1932, pp.96-106

Pardi Gabriele, Rizzo Alessandro, Signorini Tommaso, *La Passeggiata. Architetture*, Electa, Milano, 1997.

Pardini Giuseppe, *Dalla conquista del poter all'avvento del Regime. Vicende politiche del fascismo lucchese (1923-1934)*, in "Documenti e Studi", Semestrale dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca, n. 18-19/1996

Pardini Giuseppe, *Dagli "anni del consenso" alla guerra" il fascismo in provincia di Lucca (1934-1940)* , in "Documenti e Studi", n. 20-21/1998

Pedonese Simone, *Lo Chalet, ultima architettura in legno della Passeggiata di Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a.1997-98

Pellini Riccardo, *I magazzini Duilio 48 e il Bagno Balena a Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a.1995-96

Pettena Gaia, *Architettura e propaganda fascista nei filmati dell'Istituto luce*, Testo & Immagine, Torino, 2004

Pezzini Carlo, *Il Burlamacca racconta. Storia della cantieristica e delle darsene viareggine*, Pezzini,Viareggio, 1980

Pezzini Carlo, *Dall'ascia all'acciaio*, *storia della cantieristica e delle darsene viareggine*, Pezzini, Viareggio, 1996

Piacentini Marcello, *Una mostra di architettura moderna e arredamento in Roma*, in "Architettura. Rivista mensile del Sindacato Nazionale Fascista Architetti", 7/1932, pp. 331-353

Piacentini Marcello, *Opere di Raffaello Brizzi*, in "Architettura. Rivista mensile del Sindacato Nazionale Fascista Architetti", 11-12/1943, pp. 273-291

Piccinato Luigi, *L'architettura del moderno albergo*, in "Architettura e arti decorative", 1-2/1925, pp.201-273

Piccinato Luigi, *Il "Momento Urbanistico" alla Prima Mostra Nazionale dei Piani regolatori*, in "Architettura e arti decorative", 1-2/1930, fascicolo V-VI, pp.195-235

Polleschi Giorgio, *I capimastri muratori a Viareggio 1900-1920*, Luci del Porto, Viareggio, 2002

Polleschi Giorgio, *Viareggio capitale dell'architettura eclettica, le opere dell'ingegnere architetto Alfredo Belluomini*, L'Ancora, Viareggio, 1994

Rastrelli Carlo, *Carlo Scorza. L'ultimo gerarca*, Mursia, Milano, 2010

Roberta Ercolin, *Lo stile eclettico di Viareggio. L'architetto Belluomini e le sue opere*, Tesi di Laurea, Beni Culturali, Università di Pisa, a.a. 2003-2004

Rocca Giuseppe, *Dal prototurismo al turismo globale*, Giappichelli, Torino, 2013.

Romanelli Rita (a cura di), *Archivio degli Ospizi Marini Barellai di Firenze (1854 – 2004) Inventario*, 2014, http://www.satoscana.beniculturali.it/fileadmin/inventari/OspiziMariniBarellai.pdf

Salvemini Gaetano, *La storia come scienza*, in "Rivista italiana di Sociologia", anno VI, 1902, p.17-54

Sardi Cesare, *Viareggio dal 1740 al 1820*, Tipografia Giusti, Lucca, 1899

Sarfatti Margherita, The life of Benito Mussolini, Thornton Butterworth, London, 1925; 1 ed. italiana *Dux*, Milano, Mondadori, 1926

Schlieter Erhard, *Viareggio. Die geographinschen Auswirkungen del Fremdenverkehrs auf die Seebäder der nordtoskanischen Küste*, Geographisches Institut der Univesität, Marburg/Lahn, 1968

Scott David, *Con i palombari dell'Artiglio*, Treves Treccani Tuminelli, Milano, 1931

Serafini Antonella (a cura di), *Una stagione teatrale*, Maschietto & Musolino, Firenze, 2004

Serafini Antonella, (a cura di), *La nascita delle pinete*, Maschietto & Musolino, Siena, 2000

Serafini Antonella, *Collezioni Gamc*, Pacini, Pisa, 2008

Sica Paolo, *Il Novecento*, Laterza, Bari,1978

Sobrino Gabriella, De' Angelis Francesca Romana, *Storie del Premio Viareggio*, Pagliai, Firenze, 2008

Spagnoli Lorenzo, *Storia dell'urbanistica moderna. Dall'età della borghesia alla globalizzazione 1815-2010*, Zanichelli, Bologna, 2012

Sparagni Tulliola, Margozzi Maristella (a cura di), *Paul Klee e l'Italia*, catalogo mostra Roma, Electa, Milano, 2012

Susini Fabiana Canali Ferruccio, *Tirrenia immaginata. Tirrenia costruita*, in ASUP, 3/2015 (ma 2016), pp.201-211

Talenti Simona, *Tra due litorali: ospizi marini e città tra terapia e villeggiatura da Viareggio alla riviera romagnola*, in ASUP, 3/2015 (ma 2016), pp.52-62

Tavosanis Luigi, *L'hotel Maestoso. La prima architettura in cemento armato a Viareggio*, Tesi di Laurea, Architettura, Università di Firenze, a.a. 1998-99

Terraroli Valerio (a cura di), *Art Deco*, catalogo mostra Forlì, Silvana Editoriale, Milano, 2017

Tobino Mario, *Sulla spiaggia e di là dal molo,* Mondadori, Milano, 1966

Tortori A., *Viareggio*, in "Le cento città d'Italia", monografico, Supplemento mensile illustrato del "Secolo", 31 ottobre1897, disp.130

Tosi Dante, *Riccione. Una rotta nel vento. 1923-1943*, Belletti, Misano Adriatico, 1994

Tosi Luigia Maria, *Edilizia moderna in Toscana. Viareggio*, in "Illustrazione Toscana", 6/1931, pp.21-23

Tramonti Ulisse, *Itinerari d'architettura moderna. Forlì, Cesenatico, Predappio,* Alinea, Firenze, 1997

Tramonti Ulisse, *Riccione: "paesaggio di potenza"*, in AA.VV, *Tra terra e mare:progetti per Riccione*, Pacini, Pisa, 2005, pp. 18-31

Tramonti Ulisse, *L' architettura come strumento per la costruzione fascista di una nuova civiltà italiana* in *L'architettura, i regimi totalitari e la memoria del '900. Contributi alla nascita di una rotta culturale europea*, Casa Walden, Forlì, 2014, pp.65-74

Uberto Bonetti. Il taccuino di Burlamacco, Pezzini, Viareggio, 1992

Viareggio: Città e Piano. Variante organica e progetto preliminare del nuovo piano regolatore; Pezzini, Viareggio, 1992

Villa Giorgio, Caccia Susanna, (a cura di) *Operatività tipologica nel processo di formazione di Viareggio*, Alinea Editrice, Firenze, 2004

Zendrini Bernardino*, Relazione all'Ufficio della foce di Viareggio con una appendice: intorno agli effetti delle macchie, per rapporto all'alterazione dell'aria*, 1736; ristampa anastatica, Lucca, 1975.

* data la vastità della letteratura in argomento si dà qui conto di quella essenziale rinviando alle bibliografie elencate nei testi citati.