

ARCHITETTURA DEL MODERNO NELL'ISTRIA ITALIANA (1922-1942)*

Luigi e Gaspare Lenzi per il Piano Regolatore di Pola (1935-1939): dal G.U.R. alle vicende di un Piano Regolatore esemplare, "difficile ... ma egregiamente risolto" tra Urbanistica razionalista, "diradamento" giovannoniano e progettazione 'estetica' piacentiniana

FERRUCCIO CANALI

Università degli Studi di Bologna

CDU725+728(497.5Pola)“1922/1932”

Le vicende del Piano Regolatore di Pola (1935-1939) costituiscono un interessante esempio, per quanto riguarda l'Urbanistica italiana tra le due Guerre, dell'adozione dei principi teorici elaborati a suo tempo dal Gruppo Urbanisti Romani (1924/26-1931/32): Luigi Lenzi, tra i fondatori del G.U.R., nella seconda metà degli anni Trenta, approntò infatti il nuovo Piano della città a partire dalla concezione del Piano Regionale, fino a quella del Piano Regolatore Generale urbano, alle previsioni architettoniche per i più significati spazi cittadini secondo il "Piano estetico" piacentiniano, al "diradamento" giovannoniano per il Centro Storico. Di estremo interesse è poi il fatto che non solo la Podesteria polese decise di far seguire, in linea di massima, quelle indicazioni progettuali fin dal momento della loro presentazione (1935), ma anche il fatto che, per il successivo sviluppo post-bellico di Pola, sono state in buona parte riprese le indicazioni già forniti da Lenzi nella sua proposta (circonvallazione, assi urbani, linee di sviluppo, espansioni a lotti con edificato non perimetrale).

* Il presente studio si inserisce in una ricerca (con finanziamento "ex 60%") dal titolo "*Città italiane fuori d'Italia*" dell'Università degli Studi di Bologna, coordinata dal prof. Giuliano Gresleri della Facoltà di Architettura di Bologna, sede di Cesena.

Desidero ringraziare il personale della Biblioteca Universitaria di Pola per aver agevolato le mie ricerche e i miei studi, permettendomi, con estrema disponibilità, la consultazione dei materiali necessari. Il maggior debito di riconoscenza resta, comunque, quello verso Giorgio Zuliani che, per l'amore verso la sua città, ha suggerito queste mie indagini.

Luigi Lenzi, co-fondatore del Gruppo Urbanisti Romani (G.U.R.:1924-1931) ed editorialista della piacentiniana "Architettura": principi generali per la nuova Urbanistica razionalista

Fu tra il 1924 e il 1934 che si ebbe in Italia un momento di grande vitalità per la neonata "Scienza urbanistica", allorché vennero espletati quasi una trentina di concorsi per Piani Regolatori per città di grandi e piccole dimensioni, in aggiunta allo svolgimento di quasi altrettante gare per la soluzioni di problemi particolari relativi a centri di maggiore rilevanza (ad esempio per Roma, Milano, Torino, Bologna, etc.); oltre, naturalmente, a numerosissimi incarichi di rilevanza urbanistica, che vennero direttamente gestiti dagli Uffici Tecnici comunali oppure affidati a professionisti esterni di 'fiducia'.

Si trattò, dunque, di un periodo di accesa sperimentazione che, in una buona serie di casi, vide il tentativo di applicare al contesto italiano quei principi, che la neonata disciplina urbanistica e il Movimento Moderno avevano elaborato nel Nord Europa in riferimento ai problemi della città intera o di interi quartieri; ma ciò avvenne senza dimenticare, però, i conseguimenti disciplinari, che la più avvertita cultura italiana aveva avanzato nel corso di circa un ventennio, dando luogo all'alto profilo della specificità del 'caso' italiano. Gustavo Giovanni e Marcello Piacentini, *in primis*, furono coloro che con le loro aperture internazionali che datavano ai primi anni del secolo, aggiornarono profondamente il panorama italiano non solo dal punto di vista delle conoscenze e delle applicazioni, ma anche, dal 1919, con l'apertura della prima Scuola Superiore di Architettura in Italia a Roma (poi divenuta Facoltà di Architettura, con la cattedra di Urbanistica tenuta dallo stesso Piacentini con la titolazione di "Architettura ed edilizia urbana"), riuscendo così a formare, in breve, una nuova generazione di architetti addestrati, in modo specifico, anche sui problemi della città.

Ne scaturì dunque, un panorama scientifico-professionale di estrema rilevanza e di estrema originalità che riuscì a porsi, nel contempo, una specifica attenzione per quelle tematiche del Restauro urbano e dell'Estetica cittadina, che costituirono la peculiare qualità dell'esperienza italiana, appunto nel passaggio di scala dall'edificio alla città e, soprattutto, nel rapporto tra centro storico e nuova architettura, facendo proprie le riflessioni di Camillo Sitte e di Charles Buls.

Ovviamente, la gran parte del ceto professionale italiano rimase alieno da tali sensibilità, che prendevano corpo in pochi centri trainanti (Roma e Milano soprattutto), ma le campagne di stampa e la partecipazione dei cosiddetti "conservatori ed eruditi"¹ al coordinamento di alcune delle principali testare tecnico-scientifiche del Paese, i ruoli istituzionali presso i vari Ministeri da loro ricoperti, la loro attività

di formazione universitaria, la partecipazioni alle Giurie di Concorso, fecero da volano, tra gli anni Dieci e gli anni Trenta, a che la situazione culturale cominciasse a cambiare. E, in particolare, furono proprio i Concorsi a tema urbano, a rendere evidente come nuovi indirizzi disciplinari si stessero sempre più facendo largo all'interno del panorama italiano.

Tra i partecipanti a quei numerosi Concorsi che si svolsero all'incirca nell'arco di un decennio tra il 1924 e il 1934, si distinsero le proposte avanzate dal Gruppo Urbanisti Romani (G.U.R), un fluido raggruppamento di giovanissimi professionisti in gran parte neo-laureati alla Facoltà di Roma, che sia sul piano culturale e formativo sia su quello gestionale, poterono valersi dell'appoggio di Marcello Piacentini; oltre che contare, in contemporanea, sui favori di Gustavo Giovannoni, configurando così una posizione di tutto privilegio. Nonostante le ottime entrate, non si ebbero nell'immediato i frutti sperati in campo urbanistico (al contrario che in quello architettonico), ma fu certamente quell'esperienza del G.U.R. a preparare poi, per i giovani, la 'maturazione' e i successi dei secondi anni Trenta.

L'anima piacentiniana e quella giovannoniana del Gruppo veniva incarnata dalla stessa formazione dei primi tre 'soci' fondatori: Luigi Piccinato, architetto, dedito fin dall'inizio all'Urbanistica e allievo prediletto di Piacentini, con il quale dopo la Laurea collaborò a lungo nel suo studio professionale; Cesare Valle, ingegnere, laureato con Gustavo Giovannoni e restato anche negli anni successivi suo allievo prediletto, sempre fortemente interessato ai problemi urbanistici e, grazie all'amicizia con Piccinato, entrato per un certo periodo anche a collaborare con lo Studio di Piacentini; e, infine, Luigi Lenzi², la cui figura risulta a tuttoggi ancora fortemente sfumata, ma la cui vicinanza con Marcello Piacentini appare indubitabile.

Non a caso le poche testimonianze sulla nascita del G.U.R. a nostra disposizione ricordano come la fondazione del Gruppo avvenne proprio nello Studio di Piacentini nel 1924³, tanto che l'Architetto volle, addirittura, inizialmente comparire tra gli stessi fondatori (per poi invece decidere di assumere una posizione più

¹ Si veda, come inquadramento, il sempre utilissimo G. ZUCCONI, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855-1942)*, Milano, 1989.

² "Architetti romani nella "Città del Duce": intervista a Cesare Valle", *Memoria e Ricerca* (Forlì-Roma), 6, dicembre, 1995, p.173. A puntualizzare quanto asserito in G. CIUCCI, *Gli architetti e il Fascismo. Architettura e città (1922-1944)*, Torino, 1989, p.23 n.6 secondo il quale "il gruppo venne fondato nel 1926 da Gaetano Minnucci e Luigi Piccinato".

³ Il mio *Architetti romani nella "città del Duce"* ..., cit., p.173.

defilata, probabilmente per poter meglio 'lavorare' dietro le quinte e impiegare i 'giovani' come sua *longa manus*). L'appoggio al Gruppo di Giovannoni venne invece sempre garantito dalla posizione 'a ponte' di Cesare Valle.

Fu così che i tre giovani professionisti poterono coagularsi attorno alla rivista "Architettura e Arti Decorative", organo del Sindaco Nazionale Fascista Architetti e Ingegneri", i cui Direttori erano Piacentini e Giovannoni; nel Gruppo vennero poi coinvolti anche una serie di altri neo-laureati, che facevano dell'Urbanistica uno dei loro principali centri di interesse, ma che poi, negli anni successivi al 1924, si mostrano più 'fluttuanti' rispetto ai tre fondatori, a volte partecipando alle varie proposte progettuali, altre volte no, oppure portando avanti iniziative più personali, o aderendo a Gruppi diversi.

Ad esempio, nella redazione dei primi progetti urbanistici avanzati dal G.U.R. risultava coinvolto anche Gaetano Minnucci, che aveva ampia conoscenza di quanto succedeva, dal punto di vista della pianificazione urbana, nel Nord Europa contribuendo anche, con i propri articoli sulla rivista del Sindacato, a rendere partecipe il mondo professionale italiano delle esperienze della pianificazione olandese (dall'Olanda proveniva sua moglie); Enrico Fuselli e Roberto Lavagnino furono i primi ad unirsi ai fondatori mentre, oltre a Gaetano Minnucci (e a Marcello Piacentini), anche Marcello Dabbeni uscì dal Gruppo quasi subito; poi fu la volta del coinvolgimento di Gino Cancellotti, Eugenio Faludi, Eugenio Montuori, Giuseppe Nicolosi e Alfredo Scalpelli⁴.

Dopo circa otto anni (poiché la vita del G.U.R. non fu continuativa, ma alternata, specie all'inizio, da periodi di 'stasi') nel 1932 l'esperienza del Gruppo poteva dirsi conclusa: nessuna delle loro proposte urbanistiche riuscì a venir attuata, nonostante gli appoggi indiscussi dei due grandi mentori della cultura urbanistica italiana (Giovannoni e Piacentini), e nonostante la vittoria conseguita in svariati Concorsi, ai quali però non venne dato seguito concreto, gettando così nello sconforto - anche economico - i giovani progettisti, pur vincitori. Tanto che essi avevano preso l'abitudine di ritrovarsi "alla sera"⁵ per elaborare le loro

⁴ Piacentini ebbe, negli anni rapporti strettissimi con i giovani del G.U.R., a partire da Luigi Piccinato, che era suo strettissimo collaboratore di studio nonché allievo prediletto, fino a diventarne anche assistente all'Università (e poi, grazie al Piacentini stesso, a sua volta Professore); Cesare Valle, dopo aver lavorato nello studio di Piacentini, rimase con lui sempre in ottimi rapporti tanto da realizzare, sotto la sua regia oltre che sotto quella del parentino Giuseppe Pagano, il Padiglione Italiano di Parigi, per poi vedere numerose sue opere pubblicate su "Architettura"; all'appena venticinquenne Eugenio Montuori, Piacentini volle affidare il coordinamento dei progetti e dei cantieri per la nuova Città Universitaria di Roma; nel 1937 poi Piacentini raccomandò caldamente Scalpelli, pur senza successo, affinché ottenesse incarichi nelle Colonie.

⁵ Il mio *Architetti romani* ..., cit., p. 173.

proposte progettuali, dopo una giornata di altro, necessario, lavoro remunerativo.

Nonostante il sostanziale insuccesso realizzativo (al quale faceva da contrappunto una invece impressionante attività architettonica di ciascuno), resta il fatto che i membri del G.U.R. aggiornarono fortemente, dal punto di vista della riflessione teorica, prima con la presentazione delle loro proposte concorsuali e poi con l'edizione dei loro studi, il panorama urbanistico italiano sulla base delle più avanzate esperienze maturate all'estero (in Germania, in Francia e Olanda soprattutto), rimanendo anche, per tutti gli anni Trenta, vicinissimi alla rivista piacentiniana "Architettura", che aveva raccolto l'eredità di "Architettura e Arti Decorative" dopo l'abbandono della co-direzione da parte di Giovannoni. Luigi Piccinato si occupava di far conoscere le esperienze maturate nell'ambiente tedesco (i cui progressi urbanistici erano peraltro conosciuti anche da Giovannoni per il fatto che in Germania risiedeva suo fratello, che procurava al professore testi sempre aggiornati e si preoccupava anche di redigerne accurate traduzioni): Cesare Valle si era dedicato all'approfondimento delle esperienze dell'"Urbanistica coloniale" soprattutto francese, ottenendone importanti incarichi in Etiopia; Luigi Lenzi ricopriva in "Architettura" un importante ruolo redazionale – quello che Valle, per volere di Giovannoni, aveva svolto nella vecchia serie della rivista – e coordinava una intera Sezione dedicata agli aggiornamenti "dal Mondo", contribuendo così a fugare, in maniera diretta, ogni possibile disinformazione, o mancato aggiornamento, da parte della Cultura architettonica italiana nei confronti delle principali esperienze soprattutto europee.

Gli anni di vita del Gruppo Urbanisti Romani hanno costituito certamente un momento fondamentale per la moderna Urbanistica italiana; ma nonostante i loro meriti culturali indiscussi, ancora oggi le vicende e le dinamiche connesse al G.U.R. rappresentano una "storia che andrebbe meglio studiata di quanto non sia stato fatto finora"⁶, poiché restano ancora notevoli zone d'ombra. Come restano zone d'ombra anche per le vicende che, pur successive allo scioglimento del Gruppo, ne rappresentarono però una diretta filiazione, in grado quindi di poter meglio far luce sui conseguimenti del Gruppo stesso (ed è questo il caso del Piano di Luigi Lenzi per Pola).

La prima uscita ufficiale del Gruppo fu rappresentata dal cosiddetto *Piano per la Grande Roma* del 1924-1925, coordinato da Piacentini; dopo qualche anno di 'maturazione', nel 1927 venne elaborata una 'controproposta' di Piano Regolatore

⁶ I. INSOLERA, "Piccinato e Roma", *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, a cura di F. Malusardi, Roma, 1993, p.504.

per Padova allorché il Gruppo, questa volta probabilmente sulla scorta di uno stimolo fornito da Giovannoni, volle offrire gratuitamente alla Podesteria padovana una serie di elaborati che facessero da contrappunto ad un progetto, già in via di approvazione, ritenuto da Giovannoni devastante per la città antica.

Sempre del 1927 fu il secondo premio al Concorso per il nuovo Piano Regolatore di Brescia (Presidente della Giuria era Piacentini), mentre del 1929 il *Programma Urbanistico di Roma* in cui, sempre in collaborazione con Piacentini, venne elaborata dal G.U.R. una proposta che competeva con quella del gruppo "La Burbera", nel quale militava Giovannoni.

Nel frattempo alcuni componenti del G.U.R., come Piccinato, Cancellotti, Faludi, Nicolosi e Scalpelli, avevano partecipato, nel 1928, alla *I° Esposizione di Architettura Razionale* a Roma, con progetti architettonici personali e autonomi; dubbia resta l'adesione al M.I.A.R. di Lenzi, non indicato nell'*Elenco* degli aderenti presentato nel 1931 da "La Casa Bella", mentre invece vi compariva, oltre agli altri, Fuselli. È però anche interessante notare come tra quei membri, attivi in tutta Italia, figurasse Alfeo Pauletta, giovane architetto laureato anch'egli con Piacentini a Roma, che in quell'*Elenco* veniva indicato di "Trieste", ma che in verità era di Pola.

Dopo la partecipazione, come G.U.R., a diversi altri Concorsi ai quali Lenzi aveva sempre dato il proprio contributo (Santa Maria degli Angeli ad Assisi, Arezzo, Cagliari, Pisa, Avellino, Sarno, Perugia del 1931⁷), nel 1932 il Gruppo poteva dirsi praticamente sciolto; ma quanto elaborato, sperimentato e concretamente applicato – almeno a livello di progetto – durante la redazione dei Piani presentati partire dal 1924, aveva ormai costituito un momento imprescindibile per quanto venne poi elaborato negli anni successivi, sia nell'ambito dell'attività autonoma, libero professionale dei singoli componenti, sia quando, nel corso degli anni Trenta, porzioni del vecchio Gruppo tornarono a collaborare (si pensi solo al Concorso, del 1933-34, per il Piano di Sabaudia, tra i cui vincitori erano membri dell'ex G.U.R. come Cancellotti, Montuori, Piccinato e Scalpelli).

Nonostante l'attività del Gruppo si fosse risolta in un'azione unicamente

⁷ "Concorso per il Piano Regolatore di Padova", *Architettura e Arti Decorative*, VII, 1927, 1, pp.22-30; "Concorso per il Piano Regolatore di Foggia", *Architettura* ..., IX, 1929, 2/3, pp.72-82; "Il Piano Regolatore di Roma", *Rassegna di Architettura*, I, 1929, 11, pp.409-416; "Piano Regolatore di Padova", *Architettura*..., IX, 1930, 5/6, p.207; "Piano della frazione di Santa Maria degli Angeli (Assisi)", *ivi*, p.208; "Piano Regolatore di Roma", *ivi*, pp.228-235; "Concorso per il Piano Regolatore di Arezzo", *Architettura*..., IX, 1930, 12, pp.557-559; "Concorso per il Piano Regolatore di Cagliari", *Architettura*..., X, 1931, 3, pp.107-108; "Concorso per il Piano Regolatore della città e della Marina di Pisa", *Architettura*..., X, 1931, 8, pp.376-381; "Concorso per il Piano Regolatore di Perugia", *Architettura* (continua *Architettura e Arti Decorative*), XI, 1932, 8, pp. 437-442.

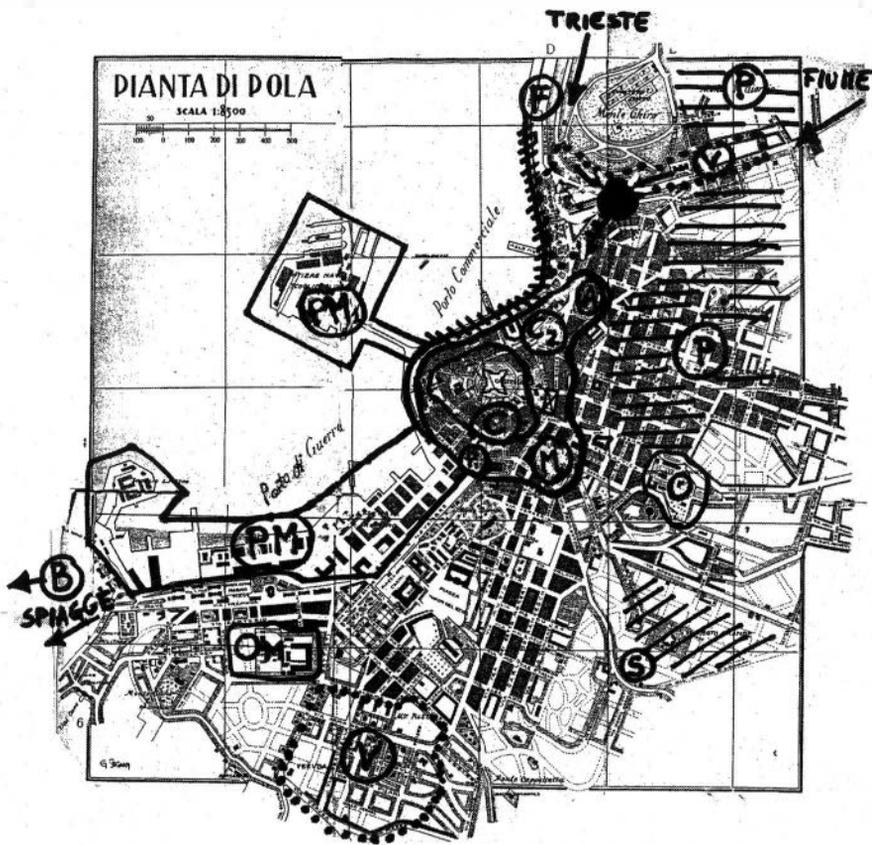


Fig. 1. Schema interpretativo delle principali strutture urbane e delle aree omogenee nel tessuto abitativo di Pola intorno al 1935 (base cartografica rivista da A.Gorlato, *Note storiche illustrative ai nomi delle vie di Pola*, Pola, 1923).

Legenda: A=Arena; B=direttrice dello sviluppo balneare; C=centro storico interessato dal Piano particolareggiato; C2= zona centrale; M=zona del Mercato Centrale; F=stazione ferroviaria; O=Ospedale civile; Om=Ospedale della Marina; P1=nuove Poste; Pm= Porto Militare; Pm1= Porto Militare sull'isola di Scoglio Olivi; P=zona ad abitazioni popolari; S=zona sportiva; V=villette residenziali; -O- = Piazza del Ponte; ?= largo Oberdan

propositiva di ambito disciplinare, certo è che la traccia degli aggiornamenti e di quelle riflessioni rimase indelebile per tutti gli anni Trenta soprattutto in riferimento allo strumento costituito dal *Piano Regolatore*. Il giudizio su quei conseguimenti credo che vada, però, attentamente calibrato: furono senza dubbio i due Maestri di quei giovani (Piacentini e Giovannoni), che operavano dietro le quinte, ad instradare i membri (fondatori) del Gruppo, a suggerire loro che cosa e dove guardare

per aggiornarsi, a fornire stimoli per le loro scelte; ma, indubbiamente, quei neo-laureati si mostrarono subito capaci e ricettivi, giungendo ad elaborare, con innegabile originalità, una sorta di nuova Urbanistica, che compendia le riflessioni della cultura razionalista e funzionalista nord-europea, con la visione monumentalistica ed estetica degli scorci della città propria di Marcello Piacentini, oltre alle metodologie giovannoniane per il centro storico (il “diradamento”, pur in versione più o meno ‘digerita’ e concretamente compresa).

Ma concezione dei nuovi Piani del G.U.R. - scanditi in Piani Regionali, Piano Regolatore Generale per la città, Piani Particolareggiati per porzioni cittadine e previsioni architettoniche per edifici specifici, all’insegna di una scansione dalla scala territoriale fino a quella edilizia - raccoglieva anche le evolute riflessioni emerse al *XI^o Congresso della Federazione Internazionale delle Abitazioni e dei Piani Regolatori* in occasione del quale si tenne appunto anche la *I^o Mostra dei Piani Regolatori* (1929)⁸, puntando in prima istanza a superare gli ambigui strumenti del “Piano Regolatore Edilizio” e del “Piano d’Ampliamento” previsti nella Legge 2359 del 1865.

I giovani del G.U.R. perseguivano, cioè, una lucida volontà di sintesi tra le posizioni del “diradamento”, dell’“ambientamento” (da adottare, come voleva Gustavo Giovannoni, all’interno del nucleo consolidato della città) e della visione piacentiniana del Piano Regolatore inteso come “organismo estetico, pratico ed igienico dotato però di un proprio stile unitario al quale i singoli edifici dovevano adeguarsi, rinunciando, cioè, da parte dei singoli progettisti, ad una ricerca architettonica troppo personale”⁹ (e quel modo di intendere il Piano avrebbe visto a Brescia, nel 1928, la realizzazione del proprio “modello”, poi diffusosi nelle esperienze successive).

In più, su tali indicazioni metodologiche, i componenti del Gruppo vollero concretamente innestare una serie di indicazioni desunte dalla più moderna prassi pianificatoria nord europea, che faceva dello zoning, delle analisi del traffico, dei flussi veicolari e della dotazione di spazi verdi, i propri parametri progettuali di base. Oltre alla volontà di attuare un netto “decentramento” urbano e di conseguire una spiccata rilevanza territoriale dello stesso strumento del Piano Regolatore, da intendersi, quindi, più che come una previsione del coordinamento della sola vita cittadina, piuttosto come uno strumento pianificatorio territoriale almeno a livello

⁸ L. FALCO, “La formazione della disciplina e la nascita della “corporazione” degli Urbanisti”, *La costruzione dell'utopia*, a cura di G.Ernesti, Roma, 1988, p.100.

⁹ V. FONTANA, *Profilo di architettura italiana del Novecento*, Venezia, 1999, pp.118-119.

“regionale” all’interno di una “regione urbana”; ma che avrebbe poi dovuto raggiungere una scalarità possibilmente “nazionale” come ben evidenziava, già nel 1933, Eugenio Fuselli¹⁰. In tutto ciò si sarebbe dovuta raggiungere, insomma, “una sintesi tra Scienza e Arte” concretamente operativa¹¹.

Gustavo Giovannoni era senza dubbio mentore imprescindibile per quelle attenzioni e per quelle scalarità; il Giovannoni in questo caso “urbanista” oltre che “restauratore”, alla luce della duplicità dei suoi interessi. Non a caso era lo stesso ingegnere a fungere da consulente per il Ministero dei LL.PP. in materia di Piani Regolatori, oltre che essere partecipe delle varie proposte di legge poi confluite nella Legge Urbanistica 1022 del 1942¹², nei cui ruoli, come urbanista del Ministero, fu sempre Giovannoni a volere che venisse inserito Cesare Valle, suo allievo oltre che vecchio fondatore del G.U.R.. Ma sempre di matrice giovannoniana fu anche la convinzione, espressa fin da subito dai membri del Gruppo, che le aree di nuove espansione e quelle storiche, pur coordinate da un unico Piano Regolatore, dovessero comunque essere soggette a discipline ben differenziate: di due ispirazioni diverse sarebbero dovute essere le previsioni e le normative d’attuazione, rispettivamente per le aree nuove d’ampliamento e per quelle invece antiche, nonostante il Piano dovesse essere uno solo, anche se realizzato per stralci successivi. Si trattava del principio di un unico Piano Regolatore Generale, i cui singoli lotti d’attuazione dovevano essere ispirati ad un univoco principio ben congeniato, per non produrre danni ancora più devastanti per la città di quanto non avrebbe fatto l’assenza di Piano¹³.

¹⁰ E. FUSELLI, “Urbanistica di Mussolini: il Piano Regolatore Nazionale”, *Quadrante*, novembre, 1933. Ma anche V. TESTA, “Necessità dei Piani Regionali e loro disciplina giuridica”, *Urbanistica*, 1933, III, pp.73-90. Il Piano Regionale era auspicato, nell’ambito del Razionalismo milanese, da F. NATOLI, “Piani Regolatori Regionali”, *Urbanistica*, 1933, VI, pp.200-210 (un’attenzione che sarebbe poi sfociata nel *Piano Regolatore della Valle d’Aosta*) e con una forte apertura verso le esperienze straniere: A. PUTELLI, “Le leggi belga, francese e inglese sui Piani Regolatori e Regionali”, *Urbanistica*, 1936, V, pp.264-265). E quindi, ancora, V. TESTA, “Piani territoriali”, *Urbanistica*, 1938, IV, pp. 229-230.

¹¹ CIUCCI, *Gli architetti ...*, cit., p.15.

¹² Per una visione generale del problema legislativo, nel quale Giovannoni fu ufficialmente coinvolto soprattutto all’inizio degli anni Trenta, continuando però a ‘manovrare’ dietro le quinte fino all’emanazione della *Legge Urbanistica* n.1150 del 1942, si veda l’ottimo P. G. MASSARETTI, “La città e la regola. Per un’archeologia della legge generale urbanistica n.1150 del 1942”, *Urbanistica. Quaderni*, 6, 1995, pp.24-178, da interpolare con il precedente F. VENTURA, “La formazione della legge urbanistica italiana”, *Dossier*, III, 1, gennaio-marzo, 1983, pp.33-116 e con F. BOTTINI, “Dall’utopia alla normativa: la formazione della legge Urbanistica nel dibattito teorico (1926-1942)”, *La costruzione dell’utopia ...*, cit., pp. 207-221.

¹³ Si veda il mio “Architetti romani nella “Città del Duce”. Gustavo Giovannoni e le vicende del Piano Regolatore di Forlì (1941): il Restauro urbano di “diradamento”, la “nuova disciplina urbanistica” e le anticipazioni della “Legge Urbanistica” del 1942 (n.1150/1942)”, *Studi Romagnoli*, XLVIII, 1997 (ma 2000), pp.587-630.

A partire da un programma teorico così lucido ed articolato, una delle prime, e più mature, espressioni progettuali avanzate dal G.U.R. fu la proposta per il Piano Regolatore di Foggia, con la quale il Gruppo vinceva, nel 1928, il relativo Concorso¹⁴ (e visto lo spiccato coinvolgimento di Lenzi in quelle previsioni, se ne sarebbe poi trovata ampia eco nel Piano per Pola dello stesso Lenzi, del 1935)

Il progetto per la città pugliese, poi presentato alla *Mostra dei Piani Regolatori* di Roma del settembre del 1929¹⁵ e posto addirittura all'attenzione internazionale da Lenzi su "The town planning review"¹⁶, venne mostrato come "esempio da segnalare ... perché indica una notevole tappa nei criteri urbanistici"¹⁷, ponendosi "quale primo esempio d'attuazione pratica [nella pianificazione] di quella politica rurale ... che troverà il suo assetto radicale nell'impostazione dei singoli Piani Regionali"¹⁸; esso veniva dunque inteso come mezzo per "coordinare la vita delle zone limitrofe alle grandi città ... ovvero piani di completo decentramento"¹⁹, tanto che era previsto lo sviluppo di borgate rurali concepite come satellitari alla città antica.

In più, vi si indicava una chiara zonizzazione "non meccanica ma metodologica"²⁰ delle varie funzioni (sulla base, cioè, di un funzionalismo di marca razionalista applicato alla scala urbana) che prevedeva, ad esempio, l'allontanamento, in zone specifiche, delle attività industriali, ovvero la concentrazione delle attività sportive in un polo funzionalizzato posto nei pressi di una grande strada di circonvallazione.

Un altro aspetto nodale della proposta per Foggia riguardava, poi, la gerarchia delle strade di traffico, con una vera e propria gerarchizzazione delle arterie e quindi, con l'individuazione di una serie di percorsi, per lo spostamento veicolare, incentrati su una nuova via di circonvallazione, tracciata in modo da racchiudere tutto il nucleo e sulla quale si sarebbero innestate le strade di collegamento con i borghi agricoli satellitari, oltre che per le direttrici nazionali. Vi era quindi la previsione di un asse semianulare interno alla circonvallazione e, quindi, di una serie

¹⁴ L. MAGURANO, "Il concorso del 1928 per il Piano Regolatore di Foggia", *La costruzione dell'utopia*, cit., pp.325-345.

¹⁵ C. VALLE, "La Prima Mostra nazionale dei Piani Regolatori", *L'ingegnere*, novembre, 1929, pp.3 e segg.

¹⁶ L. LENZI, "Foggia, Italy. National competition for its replanning", *The town planning review*, dicembre, 1929.

¹⁷ C. CHIODI, "Lo sviluppo periferico delle grandi città", *Rassegna d'Architettura*, 1929.

¹⁸ VALLE, *La I° Mostra ...*, cit.

¹⁹ L. PICCINATO, "Il momento urbanistico della I° Mostra dei Piani Regolatori", *Architettura e Arti Decorative*, 1929.

²⁰ Il mio *Architetti ... Intervista a Cesare Valle*, cit., p.176.

di arterie di accesso veloce al centro, anche con abbattimenti puntuali di lotti urbani “per convogliare il traffico esterno in tutte le direzioni ed articolarlo completamente dentro la città, rendendo libero ed agile il traffico interno”²¹.

Si intendeva poi realizzare un vero e proprio centro sussidiario per la raccolta e il coordinamento dei traffici e come cuore della città nuova²², in linea con quanto era già stato elaborato dal Gruppo nella proposta di Piano Regolatore per Padova (ma lo stesso valeva anche per il progetto per Brescia); poteva trattarsi, nei vari intendimenti, di un vero e proprio nucleo oppure di una zona di cerniera.

Per il centro antico della città pugliese si intendeva che, giovannonianamente, il Piano dovesse mantenere le caratteristiche storiche e morfologiche di esso valorizzandole con opportuni “diradamenti” e con la sistemazione dei prospetti degli edifici, operando quindi, piacentinianamente, “per nuclei edilizi concepiti come unità architettoniche ... [attraverso una composizione per grandi masse, come nella proposta per Padova del 1927] ... e con assi stradali che conducono al sistema delle nuove piazze monumentali”²³ (anche queste svolte in linea con la concezione del ‘Piano estetico’ di Piacentini).

Dunque, dal Piano di Foggia, come dagli altri ad esso precedenti, risaltava il fatto che l’elemento progettuale privilegiato era stato costituito dalla struttura viaria: appariva chiaro come fosse l’articolazione di vie regionali e nazionali a porre la città in stretta relazione col suo territorio (che ne risultava così pianificato anch’esso), mentre, parallelamente, era sempre il sistema stradale a rappresentare l’ossatura portante nella progettazione tipologica dei singoli quartieri nuovi, poiché al tracciamento delle vie di comunicazione si associava strettamente la zonizzazione delle varie parti del centro, ciascuna chiamata ad una propria intrinseca ‘vocazione’; tanto che la zonizzazione stessa veniva marcata, e suddivisa in aree diverse, sempre dagli assi stradali.

Ma la struttura viaria era sempre quella che, attraverso opportune messe in efficienza di lastrici, condutture, reti infrastrutturali e selciati, oltre che attraverso opportuni, chirurgicamente limitati, abbattimenti, aperture, rettificazioni e tagli poteva funzionalizzare e igienizzare anche il tessuto storico, senza però fare perdere ad esso le proprie caratteristiche, ma puntando unicamente a razionalizzar-

²¹ L. PICCINATO, “Relazione al Piano Regolatore di Foggia (1928)” ora in *Scritti vari (1925-1974)*, Roma, 1977.

²² P. MARCONI, “Il Concorso per il Piano Regolatore della città di Foggia”, *Architettura e Arti Decorative*, I, 1929.

²³ FONTANA, *Profilo ...*, cit., p.120.

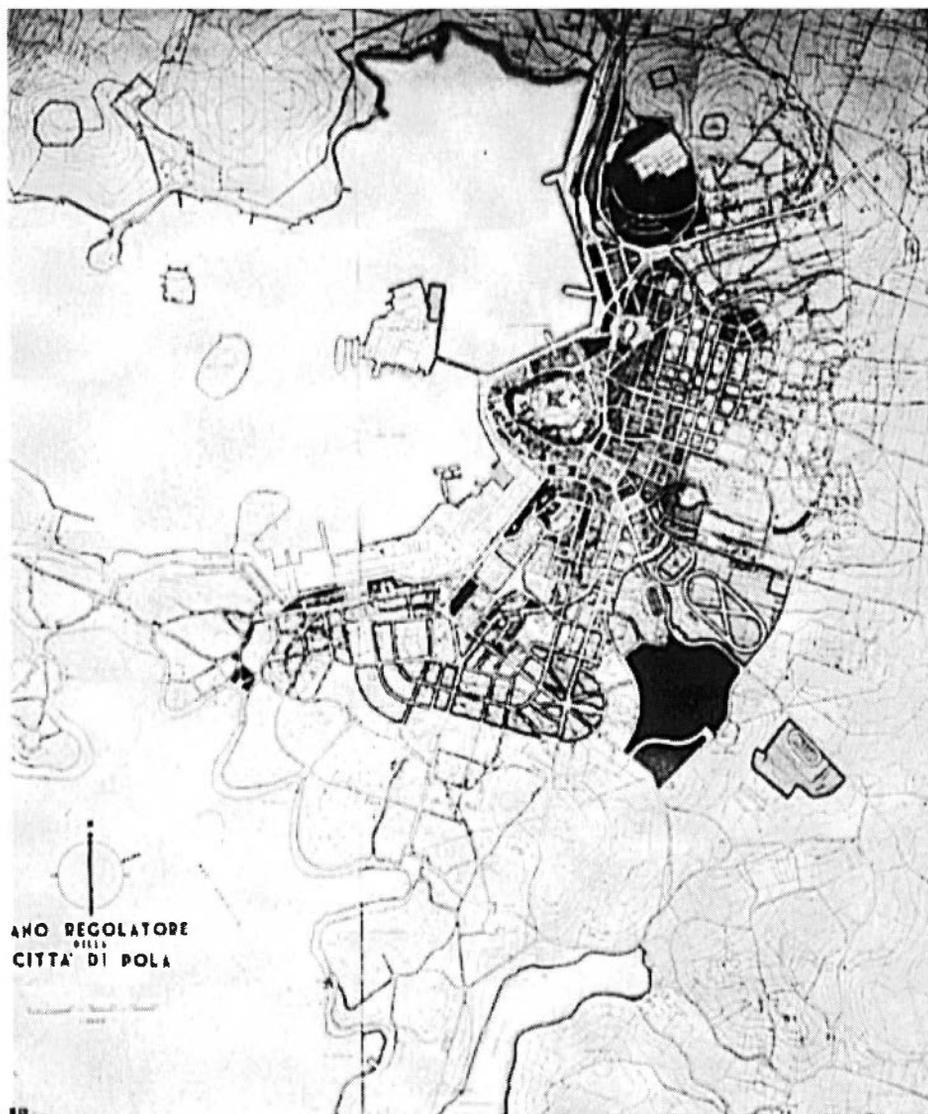


Fig. 2. Zonizzazione della città di Pola nel Piano Regolatore Generale di Luigi Lenzi del 1935
(da "Architettura", 1940, p.627 e già in "Rassegna di Architettura", 1937)

lo. Le strade costituivano, cioè, le direttrici per “opportuni diradamenti”, ovvero per “messe in valore dei monumenti” e “aperture vive” del nucleo più antico, senza giungere a quegli isolamenti haussmanniani contro i quali Giovannoni si era da sempre battuto; tutto doveva ora avvenire secondo l’ottica di una modernità in grado di dialogare fattivamente con il centro storico, che doveva ancora risultare governato dalle sue antiche gerarchie.

Da tutti i Piani presentati nelle varie occasioni dal G.U.R. e dal Piano di Foggia in particolare (che non ebbe seguito alcuno, ma che venne sostituito negli anni seguenti da una previsione “che non rappresenta un Piano Regolatore, ma uno stato di fatto desolante per disorganicità”²⁴), ne scaturì, comunque, una formula di progettazione urbana nuova, che divenne ben presto peculiare della più avvertita disciplina urbanistica italiana e che riuscì, negli anni Trenta, a connotare qualche rarissimo intervento; proprio come nel caso di Pola.

La notorietà del Piano di Lenzi per Pola (1935) nella contemporanea cultura urbanistica italiana

Con estrema tempestività era l’informatissimo Vincenzo Civico, dalle pagine di “Urbanistica”, organo dell’Istituto Nazionale di Urbanistica, a segnalare, nel 1935, il fatto che la redazione del

“Piano Regolatore di Pola è stato affidata all’arch. Luigi Lenzi. Una speciale Commissione, appositamente costituita, ha fissato i criteri e le direttive generali che dovranno ispirare il progettista nel redigere il progetto di Piano Regolatore”.

La pubblicistica italiana di ambito urbanistico²⁵ mostrava dunque di interessarsi alle vicende della città “da poco redenta”, mentre già da quelle indicazioni, di marca funzionalista, rese note da Civico si aveva che

“1) il progetto non solo dovrà tenere conto dell’odierna città, ma dovrà provvedere anche ai bisogni del futuro per una città di 75.000 abitanti. 2) Si

²⁴ A. ALPAGO NOVELLO, “La Prima Mostra Nazionale dei Piani Regolatori”, *Rassegna d’Architettura*, IX, 1937, luglio-agosto (7-8), 1937, p. 289.

²⁵ V. CIVICO, “Pola. Piano Regolatore”, *Urbanistica*, 1934, II, p.103; “Pola. Piano Regolatore”, *Urbanistica*, 1935, III, p.183; “Pola. Piano Regolatore”, *Urbanistica*, 1936, I, p.30. In seguito alla puntualizzazione delle proposte del Piano: “Pola. Piano Regolatore Edilizio”, *Urbanistica*, 1939, I, p. 60

dovranno considerare: a) la natura e la intensità di diversi mezzi di traffico b) la necessità dei pubblici servizi c) la divisione della città in diverse zone e cioè: I) zona riservata agli sports e alle istituzioni affini (asse lungo il viale Roma) II) zona destinata alla costruzione di Ville (viale Barsan, via XX settembre, Monte Paradiso, Borgo Veruda III) zona popolare (Borgo Monvidal, Monte Castagner, Monte San Giorgio) IV) zona centrale (via Sergia, port'Aurea, largo Oberdan, piazza del Mercato e adiacenze relative)".

Chiaro era poi l'assunto che il Progettista dovesse individuare, con estremo dettaglio, un vero e proprio centro storico, i cui problemi andavano affrontati con attenzione particolare:

"il progetto deve comprendere la conservazione delle caratteristiche storiche, artistiche e ambientali della città, con speciale riguardo alla caratteristica configurazione della città attorno al castello, alla piazza Port'Aurea, al Foro, alla via Kandler, alla piazza del Duomo, alla zona a monte della via Castropola, compresi la chiesa di San Francesco, il Museo, il Teatro romano, in armonia al Piano Particolareggiato che dovrà essere al più presto attuato, e che riguarda il comprensorio limitato all'incrocio via Sergia, via Nascingueria, via Barbacani, via Giulia Inferiore, piazza Port'Aurea, clivo Grion, clivo Santo Stefano, zona archeologica alla base del Castello, interessante il Teatro romano e la limitrofa zona",

per contemplare, quindi "il risanamento dei quartieri anti-igienici in città vecchia e di parte di borgo Arena".

Ma Vincenzo Civico non mancava poi di sottolineare come le richieste della "speciale Commissione" si fossero incentrate su una razionalizzazione dei collegamenti

"col centro dei vari quartieri della città e delle spiagge tra Val Ovina e Veruda; l'alleggerimento del traffico del largo Oberdan e via Giulia, servente la zona interessante il Mercato Centrale ... la creazione di una zona balneare lungo la costa, fra Veruda e Val Ovina, in collegamento con le arterie principali ... lo spostamento della stazione ferroviaria nell'intento di dare più ampio respiro alla città sul mare".

Carattere ineludibile era poi che "il progetto dovrà essere tale da potersi eseguire gradualmente"²⁶.

²⁶ V. CIVICO, "Pola (Notiziario urbanistico)", *Urbanistica*, III, 1935, pp.183-184.

Ancora l'anno successivo, nel 1936, toccava sempre a Civico informare gli architetti e urbanisti italiani dello sviluppo delle vicende del nuovo Piano di Pola:

“la Commissione per il Piano ha attentamente esaminato il progetto redatto dall'arch. Luigi e dall'ing. Gaspare Lenzi [suo fratello] ed ha ascoltato l'ampia esposizione dei progettisti, approvando pienamente l'opera da essi compiuta”.²⁷

Fu però nel 1937 che la notorietà dell'elaborazione progettuale per Pola toccò il suo massimo livello da un pulpito assai prestigioso.

A otto anni dalla *I° Mostra dei Piani Regolatori* di Roma del 1929, venne infatti sentita la necessità, da parte dell'Istituto Nazionale di Urbanistica e del Sindacato Nazionale Architetti e Ingegneri, di tirare un bilancio ufficiale dello stato della disciplina urbanistica e della qualità dei Piani redatti fino a quel momento in Italia; e tale bilancio venne proposto con la *Prima Mostra Nazionale dei Piani Regolatori*, tenutasi a Roma in occasione del *I° Congresso Nazionale di Urbanistica*. L'avvenimento fu questa volta investito di un notevole carattere di ufficialità, non solo per la levatura degli organizzatori, ma anche per il fatto di comprendere tutte le principali esperienze italiane, anche di segno diverso, coinvolgendo le varie Podesterie.

Ma la situazione apparve ben poco rosea a chi aveva dell'Urbanistica una visione come disciplina scientifica e non come sola prassi (di sventramento, di indicizzazione di standard igienici, di applicazione pedissequa di modelli di espansione, e così via): all'interno di un quadro generale a dir poco deludente, proprio il nuovo Piano Regolatore di Pola venne a stagliarsi per il suo rigore disciplinare, per la sua originalità, per il suo netto aggiornamento, ma, soprattutto, per essere uno dei pochi casi²⁸ in cui lo strumento pianificatorio riusciva ad essere veramente Generale, nel senso di abbracciare tutta la città e le sue periferie; senza mancare, in più, di avanzare proposte concrete di organizzazione infrastrutturale per tutto il territorio istriano, che in gran parte coincideva con la Provincia di Pola.

I conseguimenti culturali del defunto G.U.R. si riproponevano, a distanza di qualche anno, ancora con tutta la loro carica dirompente, con la differenza, però, che, questa volta, una Podesteria cittadina (quella polese) aveva fatto propri quei

²⁷ V. CIVICO, “Pola (Notiziario urbanistico)”, *Urbanistica*, I, 1936, p.30.

²⁸ A. ALPAGO NOVELLO, “La prima mostra ...”, cit., p.289. Tra i pochi altri casi positivamente segnalati: il Piano per Avellino (di Cesare Valle) “concepito coi più sani criteri”, quello di Imperia (di Alfio Susini) “veramente moderno”, di Terni (di Saul Bravetti), di Taranto e di Salerno di Calza Bini.

principi, adottando il Piano e volendolo rendere esecutivo nel più breve tempo possibile, tanto da ufficializzarlo alla *Mostra Nazionale dei Piani Regolatori*, nonostante anche l'iter di adozione fosse solo agli inizi.

Era Alberto Alpago Novello, incaricato di recensire quella *Mostra* del 1937 da parte di una delle testate scientifico-disciplinari allora più prestigiose – la milanese “Rassegna d'Architettura” – a fare il punto dell'Esposizione, sottolineando come l'importante evento costituisse una “spontanea presentazione da parte dei Comuni, quasi una statistica ... per formarci un'idea della situazione italiana” e come, per questo “troppi e così diversi fossero stati i Piani esposti ... [con molti parziali e non totali, tanto da dover] esaminare la rassegna criticamente”.

Per quanto riguardava la Venezia Giulia, il Recensore segnalava negativamente quanto previsto per Fiume, il cui Amministrazione era tra le numerosissime che non avevano proceduto alla redazione di un Piano Regolatore, ma avevano contemplato solo alcune previsioni parziali per “zone d'urgente sistemazione”, con tagli e sventramenti limitati che, oltretutto, mancavano “di quegli elementi funzionali ed estetici, che sono indispensabili per costituire una buona strada, una buona piazza”²⁹. Non erano stati adottati, dall'Ufficio Tecnico fiumano, né i principi della nuova Urbanistica moderna (razionalista), né le attenzioni giovannoniane, né la visione estetica piacentiniana. Ma il problema maggiore, al di là del caso fiumano, era che ciò avveniva nella maggior parte delle proposte presentate mostrando, così, una generale arretratezza della prassi pianificatoria comunale in tutta Italia.

La previsione per Pola di Lenzi era invece indicata da Alpago Novello alla cultura nazionale con ben altro tenore, dedicando ad essa ampio spazio:

“il Piano ufficiale di Pola, dell'architetto Luigi Lenzi, del 1935, si trovava di fronte alle difficoltà della saldatura tra città vecchia e nuova, e in quest'ultima alle forti accidentalità del terreno: ma l'architetto le ha egregiamente risolte, migliorando sotto molti aspetti la situazione attuale”.³⁰

Poi, le indicazioni funzionaliste erano state ben interpretate, secondo Alpago Novello, da Lenzi, per quanto riguardava la scala urbana:

“se la parte esistente della città confermava anche qui il principio che le [vie] diagonali inserite in una maglia stradale non possono dar luogo a soluzioni perfette, è gradito riconoscere quanto sano ragionamento e quanta cura dei particolari sono stati posti nel risolvere, con tanti vincoli, i difficili, nuovi,

²⁹ Ibid., p.289.

³⁰ Ibid., p.293.

collegamenti ... La buona logica ha diretto pure le precise norme per le zone edilizie e la concezione dei quartieri d'ampliamento, sulla cui forma naturalmente influiscono i dislivelli del suolo" L'estrema circonvallazione [forse questo è l'aspetto su cui il Recensore esprimeva qualche perplessità], dallo sviluppo inevitabilmente lunghissimo, serve, piuttosto che a scopo circolatorio, come delimitazione del Piano".

Buona era stata, da parte dell'Architetto, anche la resa delle attenzioni giovanoniane visto che "i più sensibili sacrifici demolitori [del vecchio nucleo] sono localizzati [solo] là dove erano indispensabili per ottenere un risultato migliore", così come non era mancata l'adozione dei principi piacentiniani, poiché "lo studio delle località più importanti è completato anche dalle soluzioni volumetriche degli edifici che vi devono sorgere"³¹.

L'iter burocratico poteva dirsi concluso solo due anni più tardi, nel 1939, quando Vincenzo Civico, dalle pagine di "Urbanistica", ne dava notizia:

"è stato pubblicato a norma di Legge il progetto del nuovo Piano Regolatore, a cura dell'Amministrazione Comunale. Sono stati intanto predisposti i lavori per la prossima esecuzione di due importanti sistemazioni previste dal Piano stesso, e cioè la sistemazione di piazza Port' Aurea e della nuova Piazza che verrà creata attorno all'anfiteatro romano [Arena]. Quest'ultima sistemazione, oltre che d'interesse monumentale, si presenta di notevole importanza anche ai fini del traffico, dato che nella nuova piazza confluiranno cinque importanti arterie, tra cui quella in cui si innestano la Trieste-Pola e la Fiume-Pola"³².

Per eseguire un'opera tanto incisiva anche il tessuto storico dell'area attorno all'Arena andava modificato, con un "restauro di liberazione". E infatti

"per eseguire questa sistemazione verranno demolite le casupole che si addossano attualmente tutto intorno al grande monumento romano. Un principio di esecuzione si è già avuto con la costruzione di un nuovo edificio ad uso di abitazione, di nobili linee architettoniche, con fronte ad esedra, per seguire l'andamento curvilineo dell'Arena in corrispondenza della via Carducci. Successivamente verrà costruito un edificio simmetrico, in modo da inquadrare degnamente l'ingresso principale in città"³³.

³¹ Ibid.

³² V. CIVICO, "Pola. la pubblicazione del Piano Regolatore Edilizio e delle sistemazioni da esso previste", *Urbanistica*, 1939, I, pp.60-61.

³³ Ibid.

laddove risultavano evidenti sia l'adozione del principio dell'ambientamento (pur secondo un'ottica lontana da quella di Giovannoni e compositivamente ridotta al rispecchiarsi delle linee curve tra antica e nuova architettura); sia l'applicazione, nella simmetria dell'ingresso urbano costituito dalle nuove fabbriche, dei principi simmetrici e di corrispondenza morfologica propri della visione monumentalistica piacentiniana.

Anni dopo, una volta approvato il Piano, e visto lo stretto coinvolgimento di Lenzi nella Redazione della rivista romana "Architettura", organo del Sindacato Nazionale Architetti e Ingegneri coordinato da Piacentini, toccava dunque alla 'più ufficiale' testata d'architettura del Paese, dedicare ampio spazio alle previsioni urbanistiche per Pola.

L'articolo, scritto da Giulio Roisecco, si rifaceva, in buona parte, alla *Relazione* presentato dal Progettista e partiva dalla sottolineatura storica di come "Pola reca molto chiaramente il sigillo di tre periodo storici di alterna fortuna. Sono essi: il Romano, il Medievale e il Moderno"³⁴. Strettamente connessi, dunque, il periodo antico e quello medievale per la strutturazione della città storica (con un'attenzione metodologica alle vicende del centro ormai data per acquisita da ogni progettista moderno):

"il periodo di prosperità [antico] si protrae sino all'epoca bizantina, dopo il quale segue un lento decadimento, cui si deve [però] la conservazione di tanti monumenti che fanno ancor oggi di Pola una delle città italiane meglio conservate ... Il tracciato delle mura ... che circonda il colle sul quale sorge il castello, segna il limite della città verso terra sino alla metà del XIX secolo, quando ancora per ragioni strategiche [come nell'Antichità], Pola subisce un formidabile incremento ad opera del governo austro-ungarico, che decide di crearvi la più potente base navale dell'Impero. In pochi anni si raggiungono i 35.000 abitanti in continuo aumento, tanto che all'epoca del ritorno all'Italia, la città ne conta già 50.000"³⁵.

La stratificazione del centro, dunque, e la sua strutturazione, in aree tra loro omogenee semplicemente giustapposte, costituivano un problema non di poco conto per la progettazione urbanistica. Infatti

³⁴ G. ROISECCO, "Il Piano Regolatore di Pola. Arch. Luigi Lenzi", *Architettura*, XIX, 1940, 12, pp. 623-628.

³⁵ *Ibid.*, p. 623.

■
 “si assiste all'accostarsi di due schemi urbani completamente diversi: il romano-medievale, di tipo radiocentrico gravitante attorno al castello e, quindi, perfettamente conseguente alla orografia del luogo; il moderno, di tipo a scacchiera incongruente e insoluto, si svolge sul terreno collinoso con la rigidità instabile di una tavola poggiata sui sassi. Come se ciò non bastasse, un tronco ferroviario viene condotto lungo il mare all'arsenale che sorge immediatamente a sud del vecchio nucleo urbano; in tal modo si tronca definitivamente la comunicazione dell'abitato col mare”.

Il problema dell'impossibilità di connettere il centro con lo specchio d'acqua antistante era particolarmente sofferto dalla città e dalla cultura restaurativa che si era occupata di Pola. Già Corrado Ricci aveva chiesto insistentemente a Bruna Tamaro, funzionario della Soprintendenza triestina per l'Istria di occuparsi di questo grave aspetto, anche perché i binari passavano davanti ai giardini dell'Arena³⁶, ma, purtroppo, la trattativa con il Demanio Militare si era mostrata assai difficoltosa per tutti gli Enti (Comune e Soprintendenza) che si erano dedicati alla soluzione della faccenda; e nulla si era riusciti a fare. Così Roiseco notava come

“di fronte ad una situazione di fatto talmente compromessa, l'opera dell'Urbanista si è dovuta necessariamente concentrare sui problemi [ormai] consueti ad ogni Piano Regolatore di aggregati urbani precostituiti (risanamento, valorizzazione dei monumenti, Piano Regolatore di ampliamento, Piano Regionale, etc.), limitando lo studio delle questioni su esposte ad alcune proposte, tra le quali il trasporto in trincea e in galleria del tronco ferroviario che corre lungo il mare, e taluni accorgimenti atti a migliorare la situazione esistente, ma non a risolverla. Una soluzione radicale, venendo a urtare contro difficoltà insormontabili di ordine economico, rappresenta ormai, come ben dice il progettista “il sogno di un esteta, che il compito di un urbanista”.

Almeno, sottolineava l'Articolista come, sulla base di quelle previsioni programmatiche,

“le varie fasi dello sviluppo passato dell'aggregato urbane sono [state] coordinate e fuse sì che la città non appaia più come un mosaico illogico di nuclei diversi ... ma con pochi tocchi [di architetture da costruire e poste a

³⁶ Si veda “Archeologia, Architettura e Restauro dei Monumenti in Istria tra Otto e Novecento. Corrado Ricci e l'Istria (1903-1934): studi eruditi, valorizzazione e restauro delle testimonianze archeologiche e monumentali (dall'Antichità all'Umanesimo), opere celebrative per Nazario Sauro”, *Atti del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XXX, 2001, pp.513-559.

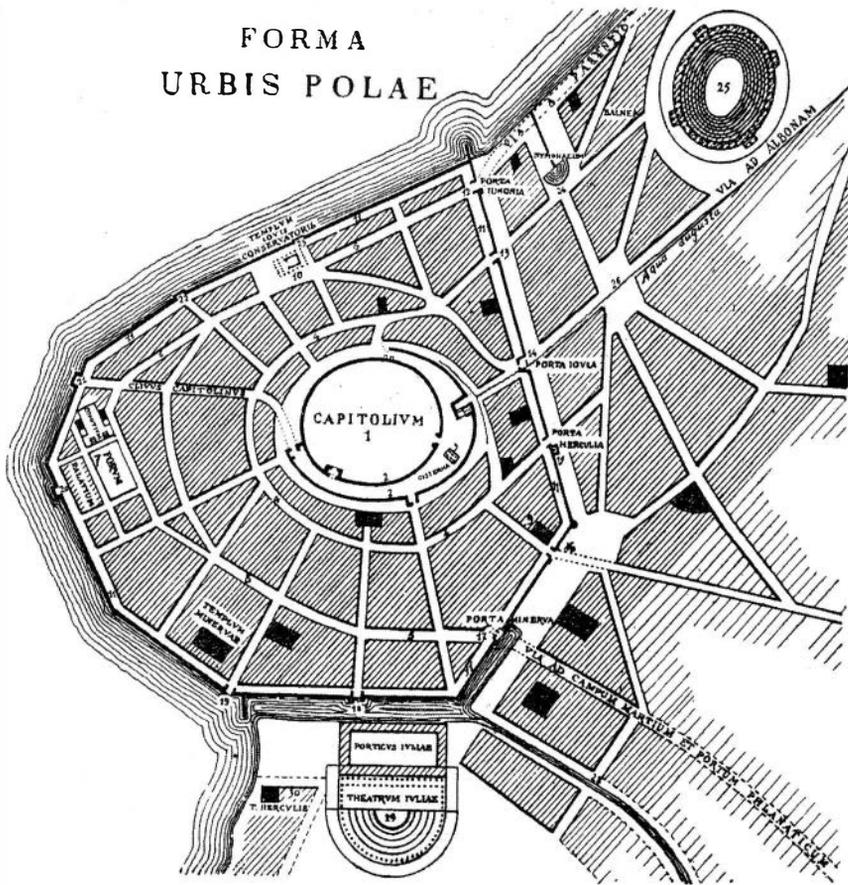


Fig.3. Interpretazione del tessuto urbano della Pola romana secondo Pietro Kandler (tessuto che avrebbe poi dato origine al centro storico moderno della città) (da Gorlato, 1923, p.35)

cerniera tra centro storico ed espansione] è stata ottenuta la saldatura tra lo schema radiocentrico del vecchio nucleo e quello a scacchiera della città moderna”.³⁷

L’analisi di Roisecco continuava in maniera estremamente dettagliata e mostrava così come la maturità di Lenzi, e le esperienze del vecchio G.U.R., fossero

³⁷ ROISECCO, “Il Piano Regolatore ...”, cit., p.626.

finalmente confluite in una proposta divenuta concreta, realizzabile e per molti versi paradigmatica.

La previsione di Lenzi aggiungeva, infatti, ai suoi meriti ormai riconosciuti a livello nazionale, anche una ulteriore qualità: non si trattava solo di un Piano da considerare modello e, quindi, da adottare quale *exemplum* per la teoria, ma quella proposta avanzata per Pola aveva già avuto la ventura di venir adottata e in qualche modo resa esecutiva ancora prima che l'iter ministeriale risultasse concluso. Quel Piano 'razionalista' fu, insomma, uno dei pochissimi in Italia ad avere, almeno per qualche anno, concreta applicazione, grazie alla ferrea volontà della Podesteria polesana, evitando sia i consueti fallimenti e gli impaludamenti delle pastoie ministeriali, sia le resistenze dei gruppi di potere locali, ma, anzi, trovando gli intellettuali istriani semmai delusi in qualche previsione per 'mancanza di coraggio' e per una mediazione progettuale rinunciataria verso razionalizzazioni più radicali. Ma Lenzi aveva tenuto fede alle richieste di *Realpolitik*, specie economica, sia della Podesteria, sia della Prefettura polesane che comunque tennero sostanzialmente fede agli impegni presi; almeno per quanto le vicende contingenti lo consentirono loro.

Con questa ennesima vicenda architettonica, tra la fine degli anni Venti e poi nel corso degli anni Trenta, Pola vide dunque concentrarsi su di sé una serie di attenzioni non solo profondamente aggiornate alle conquiste della più avvertita cultura del Restauro, (grazie alle visite e al coordinamento di Corrado Ricci e delle locali Istituzioni di Tutela), ma ne uscì anche fortemente modernizzata sia dalle 'invenzioni' di Mazzoni per il Palazzo delle Poste sia dal nuovo Piano 'razionalista' di Lenzi. Pola venne cioè a figurare come un centro in cui l'Avanguardia, bilicata tra Futurismo e Razionalismo, non collideva affatto né con la valorizzazione dei suoi Monumenti antichi, né con le istanze culturali giovannoniane per il Centro Storico, riuscendo, piuttosto, ad aggiungere nuovi monumenti moderni a monumenti antichi, oltre a puntare, contemporaneamente, ad un innalzamento della qualità urbana, almeno dal punto di vista progettuale.

Sembrò insomma realizzarsi – caso raro tra i pochi – una felice congiuntura tra una classe dirigente informata e attenta ai problemi urbanistici³⁸ e un professionismo, quale Lenzi fu in grado di rappresentare ai livelli più alti, che dette frutti significativi che non vennero dimenticati, *per li rami*, neppure decenni dopo, quando si trattò di tracciare la nuova circonvallazione della città e di ampliare i

³⁸ Il Direttore de *Il Corriere istriano*, interessandosi ai problemi urbanistici di Roma, aveva precocemente proposto ai suoi lettori una possibile sistemazione per il centro della città: G. MORACCHI, "Una proposta de' "Il Corriere istriano" dà soluzione al problema del centro di Roma", *Il Corriere istriano*, 15 ottobre 1931, p.3.

quartieri abitativi, zonizzati e dotati di infrastrutture primarie grazie alle attuazioni del Piano del 1935.

Prime vicende del Piano per Pola: dal “Piano Regolatore” al “Piano Regolatore Generale” (1934-1935)

Era con un Redazionale assai circostanziato e non privo di venature caustiche nei confronti dell'Amministrazione podestarile, che si apriva nuovamente per la città, nel gennaio del 1934 dalle pagine del “Corriere istriano” (organo ufficiale dei Fasci, ma anche dell'*intelligenza* fascista provinciale), la questione del Piano Regolatore di Pola, strumento urbanistico, di coordinamento generale per la vita edilizia e infrastrutturale, ormai sentito come imprescindibile da numerose parti:

“lo sconcertante spettacolo che ci offrono nuove costruzioni edilizie, tanto nel centro cittadino come in settori periferici ... ci porta a riflettere sulla mancanza di un organico Piano Regolatore che guidi e disciplini ogni nuovo orientamento edilizio. Ci si dice che il Municipio abbia da molti anni un Piano del genere, ma evidentemente non deve essere aggiornato. A Pola, purtroppo, poco di nuovo s'è costruito dal 1918 fino a qualche anno fa ... [nulla si è fatto] per evitare certe mostruosità che fanno ora bella mostra di sé anche nel centro cittadino ... a port'Aurea o in Piazza Alighieri, dove s'è voluto fare ad ogni costo il nuovo Palazzo delle Poste [di Mazzoni], sul luogo dove già sorgeva il vecchio ... Il Municipio avrebbe potuto forse far presente l'inopportunità di costruire *ex novo* il nuovo Palazzo postale in quel sito poco felice, angustiato tra due edifici già esistenti e la prora di un modesto caseggiato dalla parte opposta; sito che, per una costruzione del genere - che ci viene descritta bellissima come progetto e come ricchezza architettonica - appare fin d'ora priva di quell'ampio respiro senza il quale viene a difettare di movimento e di aria”.

Secondo l'opinione del Redattore, il Municipio, sfornito com'era di un adeguato strumento programmatico dopo quelli - del tutto parziali - lasciati in eredità dal Governo austriaco che aveva tenuto la città fino al 1918, non aveva saputo neppure rispondere degnamente alle richieste del Ministero delle Comunicazioni, dal quale dipendeva la costruzione del nuovo Palazzo delle Poste; opera che “pur descritta bellissima come progetto e come ricchezza architettonica” da quella collocazione non sarebbe che potuta risultare fortemente svalutata.

Del resto, a due anni dall'inizio della fase progettuale da parte di Angiolo

Mazzoni e dall'avvio dei lavori, di quel Palazzo delle Poste si sapeva ancora ben poco in città e certo non se ne poteva cogliere – evidentemente neppure dagli elaborati grafici presentati – la forte carica dirompente di architettura “futurista”³⁹; certo, però, appariva il fatto di come l'inadeguatezza delle previsioni urbanistiche fosse giunto a detrimento anche di quella nuova architettura.

“[Serve dunque un Piano Regolatore] che si prefigga di mutar volto a questa nostra città di carattere troppo strapaesano in fatto di edilizia ... [con] cortili, muretti, stallaggi, storture d'ogni genere nel cuore di Pola, presso il Mercato centrale; mentre in riva, alla radice del Ponte di Scoglio Olivi, c'è uno spiazzo che ostenta i residui di un giardino ... [E anche] per la zona più importante di certo, manca qualunque concetto informativo su quella che dovrebbe essere la sua sorte futura: alludiamo al naturale prolungamento del largo Oberdan, costretto ora tra le vie Carrara e Carducci ... Con la valorizzazione di quell'adiacente zona archeologica la situazione ideale sarebbe quella di creare da Port' Aurea alla riva un unico Largo Oberdan, rallegrato di verde, un giardino ... motivo di abbellimento e di valorizzazione turistica”.⁴⁰

Si rivendicava, così, da parte del maggior organo della locale Federazione dei Fasci, una imprescindibile centralità del Piano, preventiva ad ogni scelta:

“noi abbiamo un Ufficio Tecnico Comunale che è certamente capace di elaborare [tale] Piano Regolatore ... e ad esso dovranno uniformarsi qualunque progetto di nuove costruzioni e di ampliamenti; esso deve costituire la tavola fondamentale dei futuri orientamenti edilizi e di abbellimento della nostra città”;⁴¹

anche se, con tutto ciò, si era ben lontani dal concetto moderno di *Piano Regolatore Generale*, poiché

“occorre, a nostro parere, elaborare assolutamente un Piano Regolatore che non tenga magari conto di tutti i 70 km di rete stradale cittadina, ma si limiti,

³⁹ Si veda il mio “Architettura del Moderno nell'Istria italiana (1922-1942). Futurismo a Pola, città “di velocissimi, futuristi caccia d'acciaio”: la visita di Marinetti (6 maggio 1930) e il Palazzo delle Poste (1930-1935) di Angiolo Mazzoni”, *Quaderni del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XIII, 2001, pp. 291-329. E, da ultimo, sempre il mio *Il Palazzo delle Poste di Pola: nuove fonti e nuove riflessioni critiche* in *Angiolo Mazzoni architetto*, Convegno di Studi a cura di E. Godoli e P. Pettenella (Firenze 13-15 dicembre 2001).

⁴⁰ “Necessità di un Piano Regolatore per Pola”, *Il Corriere istriano*, 14 gennaio 1934, p.2.

⁴¹ *Ibid.*



Fig. 4. Conformazione e previsioni del Piano di Luigi Lenzi del 1935 per il centro storico di Pola (da "Architettura", 1940, p. 625)

sulla base di criteri realistici, a quelle zone e a quei centri che offrano una certa possibilità di assestamenti”.⁴²

Anche la Delegazione della locale Associazione Nazionale della Proprietà Edilizia si offriva, con consigli, per concorrere alla redazione del nuovo Piano, sulla base di esperienze di ambito nazionale legate al problema abitativo:

“la Delegazione Provinciale dell’Associazione Nazionale Proprietà Edilizia ... [ha reso noto di voler] concorrere alla realizzazione di un progetto [come quello del Piano Regolatore] che non deve essere un sogno, ma una urgente necessità. Abbiamo già riferito alla nostra Associazione Nazionale intorno allo stato speciale nel quale si trovano le strade di Pola; stato che non solo deprezza fortemente la Proprietà Edilizia, ma dona alla città di Pola l’aspetto non già di un centro ... ma quello di un grande villaggio ... La nostra Federazione Nazionale ha dato alla luce un volume riguardante la disciplina giuridica del Piani Regolatori ... [con indicazioni già fatte proprie dai Comuni di] Ancona, Bari, Sassari, Verona, Como, Varese ... e quindi nel miglior riassetto delle città italiane, la nostra organizzazione è sempre stata chiamata a farne parte (ad esempio a Roma). Abbiam poi appreso che il Podestà di Cagliari ha indetto addirittura un pubblico *referendum* affinché quei cittadini, e in particolar modo i tecnici, diano il loro contributo per la soluzione migliore del problema della sistemazione cittadina ... E così non è detto che anche Pola non possa trovare in sé e al centro incoraggiamenti e aiuti capaci di dare una spinta decisiva verso nuovi orientamenti edilizi”.⁴³

Il “Corriere istriano” sottolineava l’“estrema necessità di regolare i più importanti settori cittadini” come per gli

“isolati fatiscenti: uno tra il mercato centrale e via del Littorio; il secondo tra via Carrara, via Arena e via Carducci ... il più importante che gravita verso il porto, tra l’Arena e importanti resti archeologici. Ma qui si trovano anche l’orrido edificio che oggi ospita la Questura ... la tetra Fonte Carolina ... e l’isolato tra piazza San Giovanni, via Carducci e via Carrara ... facendo così un quartieraccio, antico bivacco austriaco ... Pola ha bisogno di nuovi edifici scolastici, nessun Ente pubblico a carattere nazionale ha ancora qui un proprio stabile .. Noi chiediamo che ogni concessione [alle trasformazioni dei

⁴² Ibid.

⁴³ “La proprietà edilizia di Pola. Necessità di un Piano Regolatore”, *Il Corriere istriano*, 17 gennaio 1934, p.2.

privati] sia subordinata alla definitiva approvazione del Piano Regolatore”.⁴⁴

Nel febbraio dello stesso 1934 l'incarico del Piano era già cosa fatta:

“venne deciso di dare l'incarico all'ing. Nicolò Rizzi di procedere, in comune accordo coll'Ufficio tecnico Comunale, alla compilazione del progetto riguardante il Piano Regolatore verso ricompensa di L.7.500. Entro sei mesi il progetto dovrà essere ultimato e presentato all'Autorità comunale. Se il Piano apporterà miglioramento igienico sanitario, il Governo concorrerà alla spesa con adeguato sussidio”.⁴⁵

Cosa fatta apparivano anche le linee guida per il nuovo, sostanziale, intervento:

“tra le deliberazioni presentate dal Podestà ... vi è stata quella importantissima che riflette l'assessamento completo della nostra città nei suoi tre principali fattori: dell'edilizia, dell'estetica e dell'igiene ... affidando poi l'incarico per il Piano Regolatore a un tecnico della città ... Metodo troppo spiccio ha osservato qualcuno, il quale avrebbe forse desiderato un pubblico concorso o una gara a premio ... Trattandosi però del Piano Regolatore di una città superiore ai 50 mila abitanti, anche il Capo della Provincia ha il diritto di intervenire, attraverso gli organi consultori, quali il Capo del Genio Civile, il Sovrintendente alle Belle Arti, l'Ufficio sanitario, il medico provinciale, il Sindacato Provinciale Ingegneri, Geometri che possono essere interpellati dal Prefetto ... Siamo dunque alla vigilia di una importantissima azione per dare a Pola quella fisionomia di città moderna, igienicamente e razionalmente attrezzata che le manca del tutto”.⁴⁶

Veniva così delineato un quadro delle esigenze per modernizzare e aggiornare la città:

“allargatasi in modo straordinario prima della Guerra ... nessun Piano edilizio

⁴⁴ “Pola ha estrema necessità di regolare i due più importanti settori cittadini”, *Il Corriere istriano*, 10 novembre 1934, p.2.

⁴⁵ “Una importante seduta della Consulta Comunale di Pola. Entro sei mesi sarà compilato il Piano regolatore”, *Il Corriere istriano*, 16 febbraio 1934, p.2. Sempre con estrema tempestività, Vincenzo Civico su “Urbanistica” segnalava l'evento (V. CIVICO, “Pola. Piano Regolatore”, *Urbanistica*, 1934, II, p.103): “l'ing. Nicolò Rizzi è stato incaricato dal Comune di redigere, d'accordo con l'Ufficio Tecnico del Comune, il progetto di Piano Regolatore della città. Il progetto dovrà essere presentato nel termine di sei mesi. [Va sottolineata] la prevista sostituzione della linea tranviaria con servizio di autobus ... deliberata dalla Consulta municipale”.

⁴⁶ “Nell'imminenza della preparazione del Piano Regolatore di Pola”, *Il Corriere istriano*, 24 febbraio 1934, p.2.

poteva comunque essere rigorosamente osservato, perché le esigenze strategiche [del porto militare] sormontavano quelle estetiche ... portando così ad un obbrobrioso i mixtum compositum ... con in qualunque parte e in qualsivoglia cosa ... i segni della trascuratezza e dell'abbandono. All'infuori delle caserme, di grandi edifici militari, e del Palazzo delle Poste in costruzione, non abbiamo, ad esempio, una degna sede del Partito, una sede del consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa; non abbiamo una decente sede per l'amministrazione della Giustizia, né per la Banca d'Italia, né per la Questura, né per i vari Sindacati riuniti. La Scuola di Piazza Alighieri ... è cadente e così pure la scuola Giuseppe Giusti".⁴⁷

Il Piano apriva, in prima istanza, una nuova prospettiva a Pola per trasformarla in un centro veramente moderno:

“anche il rinnovamento fascista di Pola non è lontano. Palazzi moderni di stile fascista e razionale verranno a sostituire le case indecenti ... in essi prenderanno sede i più importanti uffici della città. Alla Pola romana devesi affiancare la Pola fascista”.⁴⁸

Ma il Piano doveva puntare, soprattutto, a risolvere reali problemi strutturali:

“e strade sono incomplete, talune asfaltate, talaltre impossibili e pericolose ... Ecco la necessità di un Piano Regolatore che trasformi l'attuale pianta, la armonizzi nelle linee architettoniche, la ravvivi di una rete stradale razionale, la purghi di quelle oscenità che possono essere i tuguri di via Abbazia, di via Tredonico, di Vicolo della Bissa, la rinnovi sulle orme del perfettissimo tracciato romano, valorizzando il Castello, la rigeneri donandole quel mare che un groviglio di servitù militari, di restrizioni d'ogni genere e una muraglia cinese [il muro dell'Arsenale] tolgono al suo naturale, meraviglioso patrimonio ... con la sua paradossale condizione di dover cercare il mare a quattro o cinque chilometri mentr'esso la lambisce dolcemente nel suo meraviglioso porto ... [tanto che] su 8 chilometri di riva, ben 7 appartengono alla Marina e appena 1 alla città, che viene in tal modo costretta a fare un viaggio per raggiungere Saccorgiana, Stoia e Valcane ... Questo in tesi di estetica e di edilizia”.⁴⁹

⁴⁷ *Nell'imminenza ...*, cit., p.2.

⁴⁸ Recensione a F. SEMI, “Orme indelebili di Roma in Pola che risorge in *Il Popolo d'Italia*”, *Il Corriere istriano*, 23 novembre 1934, p.3.

⁴⁹ *Nell'imminenza ...*, cit., p.2.

Quei problemi erano oggettivi e ai principali di essi si chiedeva che venisse data una risposta efficace:

“Pola ha troppo sofferto dal lato architettonico per il suo improvviso sviluppo dopo il 1870 ... non potendo convogliare l'affrettato sorgere di case, di edifici, di palazzi; insigni monumenti romani e veneti vennero soffocati dalle nuove costruzioni; non si badò alla canalizzazione, alla razionale distribuzione delle stesse arterie principali – via Sergia e il tratto Stazione ferroviaria/via Carducci e via V Novembre – che dovrebbero essere le naturali coordinate della pianta [planimetria], non sono altro che due strade tortuose, prive di scopo e di significato. Pola poi non ha una strada di mare: vi si accede dopo chilometri di cammino e dopo un complesso intreccio di vie più o meno secondarie ... Pola avrà finalmente ampi polmoni per respirare l'aria balsamica del suo grandioso bosco [Siana che sorge vicino alla città] e del suo incantevole mare. Non più catapecchie e tortuose viuzze, ma strade larghe, luminose, alberate ... per questa città che va effettivamente raggiungendo un lusinghiero sviluppo estetico”.⁵⁰

L'aspetto estetico, oltre che naturalmente quello sanitario, colpivano in particolare la cittadinanza, tanto che un lettore faceva notare come

“[viste le condizioni precedenti] anche dopo la redenzione [cioè il passaggio di Pola all'Italia] ci si è strettamente attenuti ad un determinato Piano, non dico di stile, ma semplicemente estetico, delle nuove costruzioni? Assolutamente no. Basti accennare alla nostra meravigliosa Arena, la quale – è vero – è stata decorosamente sistemata, ma le si diede in dono quel benedetto campanile ... che costituisce una pugnalata all'estetica e uno sfregio al monumento romano. Che si deve dire di quel mostriciattolo che risponde al nome di *Caffè Italia* che sembra chiedere pietà al maestoso Arco dei Sergi? [E poi le baracche ovunque]”.⁵¹

Nella pubblica opinione, abbattimenti e risanamenti radicali venivano sentiti come una vera e propria necessità, come dimostrava l'esplicito “*Santo piccone demolitore*”:

⁵⁰ “L'urbanista ing. Lenzi di Roma preparerà il Piano Regolatore di Pola”, *Il Corriere istriano*, 22 marzo 1935, p.2.

⁵¹ “L'interessamento della cittadinanza per il Piano Regolatore di Pola [nella lettera di un fedele collaboratore]”, *Il Corriere istriano*, 25 febbraio 1934, p.2.

“[sono state] demolite alcune catapecchie in via Abbazia ... Ci auguriamo che lo sventramento ... sia un lieto prodromo di quella che sarà la vasta azione del Piano Regolatore, il quale è divenuto ormai una necessità impellente”,⁵²

nonostante la più avvertita cultura italiana stesse, ormai da qualche decennio, intraprendendo una lotta, spesso perdente ma comunque acerrima, contro gli sventramenti indiscriminati, contro una semplicistica progettazione urbana e avessse elaborato, in ambito restaurativo, la teoria del “diradamento” giovannoniano o del “piano estetico” piacentiniano.

Le previsioni del Piano di Pola appena avanzate prospettavano, però, anche altri importanti aspetti programmatori:

“per quanto riguarda la parte igienico-sanitaria, il Piano ha dinnanzi a sé un compito formidabile: innanzi tutto la canalizzazione, che a Pola è soltanto parziale [e le acque delle piogge accumulate fanno temere pestilenze] ... Infelicissima è pure la posizione del macello comunale, posto su una delle più belle zone della città”⁵³, mentre per le infrastrutture del servizio pubblico “è anche stata deliberata la sostituzione della linea tramviaria elettrica con un servizio di autobus [con cinque linee]. Il nuovo servizio è più conveniente e di sollecita effettuazione”.⁵⁴

L’impegno, e la congerie dei problemi, dovevano essere sembrati in breve tempo assai gravosi agli Amministratori locali, tanto che né l’Ufficio Tecnico Comunale, né l’ingegnere polesano Nicolò Rizzi dovevano essersela sentita (o erano stati ritenuti in grado) di affrontarli da soli.

Già nel marzo del 1934, sulle pagine del “Corriere istriano”, veniva fatto l’annuncio dell’incarico attribuito a Luigi e a suo fratello Gaspare Lenzi di Roma. E veniva sottolineato come si sarebbe trattato, esplicitamente, non di un Piano Regolatore, ma di un “Piano Regolatore Generale”:

“il Commissario Prefettizio nell’intento di provvedere alla compilazione del Piano Regolatore Generale della città ... si è rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici per avere un elenco di ingegneri ed architetti specializzati in Urba-

⁵² “Santo piccone demolitore [a Pola]”, *Il Corriere istriano*, 25 luglio 1934, p.2.

⁵³ *Nell'imminenza ...*, cit., p.2.

⁵⁴ *Una importante seduta ...*, cit., 16 febbraio 1934, p.2.

nistica. Il Ministero ha demandato la compilazione di tale elenco alla Confederazione Fascista dei Professionisti e degli Artisti, la quale ha rimesso all'Amministrazione comunale un elenco di 21 professionisti, tra i quali, con l'approvazione di S.E. il Prefetto, è stato prescelto il dott.prof.arch. Luigi Lenzi di Roma, il quale, fornito dei migliori requisiti professionali e vantando una competenza generica e specifica in materia di Piani Regolatori, ha fatto anche al Comune le più favorevoli condizioni".⁵⁵

Seguiva poi un interessante profilo biografico e professionale di Luigi Lenzi, considerato tra i due fratelli, a torto o a ragione, il referente primario per l'opera progettuale:

“il dott. Luigi Lenzi è nato a Roma il 30 luglio 1902; si è laureato nella Regia Scuola Superiore di Architettura di Roma nel 1924, dal 1926 fa parte della rivista *Architettura* ... ed è corrispondente di Architettura e Urbanistica di importanti riviste estere tra le quali *Town Planning Review* di Liverpool, *Wasmuth* e *Monatshefte fuer Baukunst und Staedtbau* di Berlino, *Architecture d'Aujourd'hui* di Boulogne a Seine e *Technique des Travaux* di Parigi. È stato fino al 1930 Assistente Volontario della cattedra di *Architettura generale* della Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Roma, fa parte dell'Istituto Nazionale di Urbanistica ed è abilitato alla Libera docenza in *Urbanistica* presso le Regie Università. Ha svolto una brillante attività nella compilazione di Piani Regolatori per le città di Brescia, Foggia, Assisi, Arezzo, Roma, Cagliari, Pisa, La Spezia e Perugia [era cioè l'attività del G.U.R.]; vanta anche una pregevole letteratura [scientifica]”.

Quindi l'indicazione delle opere architettoniche:

“fra le opere più notevoli che l'arch. Lenzi ha progettato e diretto vanno rilevate: il ponte sull'Isonzo; il restauro artistico dell'Ibergo dell'Orso a Roma; il riassetto dei giardini Madama a Roma; la costruzione del nuovo Ospedale e la sistemazione del vecchio Ospedale generale di Santo Spirito a Roma; del nuovo Istituto di anatomia Patologica, della nuova sede dell'Accademia Storica Italiana dell'Arte Sanitaria; il Tubercolario di San Giovanni; il restauro di consolidamento e liberazione del castello Svevo del principe Doria Panphili; la colonia marina 10 *Principe di Piemonte* a Roma; il nuovo sanatorio del Consorzio Provinciale Antitubercolare di Benevento;

⁵⁵ *L'urbanista ing. Lenzi di Roma preparerà ...*, cit., p.2.

la sede del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Teramo; e altre numerose opere di pregio artistico e costruttivo".⁵⁶

Nonostante l'oggettivamente impressionante estensione del suo *curriculum* ad appena trentadue anni (ma per i neo-laureati della Facoltà giannoniana e piacentiniana di Roma, ciò costituiva la regola più che l'eccezione), a Lenzi veniva ritenuto opportuno affiancare una speciale Commissione, che potesse fornirgli i dati necessari per compilare un progetto adeguato alle esigenze della città:

"il prefetto dell'Istria Cimatori ha esposto le ragioni per le quali ha voluto insediare la Commissione che dovrà collaborare con l'arch. Lenzi ... [cioè] fornire tutti gli elementi necessari ad individuare le necessità della città ... La Commissione ha dunque ritenuto di dover raccomandare all'arch. Lenzi i seguenti concetti:

1) il progetto non solo dovrà tenere conto della odierna città, ma dovrà provvedere anche ai bisogni del futuro per una città di circa 75.000 abitanti
 2) si dovranno considerare: a) la natura e la intensità dei diversi mezzi di traffico b) la necessità dei pubblici servizi c) la divisione della città in diverse zone e cioè 1) zona riservata agli sport e alle istituzioni affini (aree lungo il viale Roma) 2) zone destinate alla costruzione di ville (viale Barsan, viale XX Settembre, Monte Paradiso, Borgo Veruda) 3) zona popolare (Borgo Monvidal, Monte Castagner, Monte San Giorgio) 4) zona centrale (via Sergia, Port' Aurea, largo Oberdan, piazza del Mercato e adiacenze)".⁵⁷

E, quindi "tra i principali obiettivi il progetto dovrà comprendere: a) la conservazione delle caratteristiche storiche, artistiche ed ambientali della città, con speciale riguardo alla caratteristica configurazione della vecchia città attorno al castello, alla piazza Porta Aurea, al Foro, alla via Kandler, alla piazza duomo, alla zona a monte della via Castropola, compresi la chiesa di San Francesco, il Museo e il teatro romano, in armonia al Piano Particolareggiato che dovrà essere al più presto attuato e che riguarda il comprensorio limitato dall'incrocio via Sergia, via Nascinguerra, via Barbacani, via Giulia inferiore, piazza Port' Aurea, clivo Grion, clivo Santo Stefano, zona archeologica alla base del castello interessante il teatro romano e la limitrofa zona gravitante verso via Castropola, piazza San Giovanni,

⁵⁶ *L'urbanista ing. Lenzi di Roma preparerà ...*, cit., p.2.

⁵⁷ "Il Piano Regolatore della città. I concetti informativi dettati dalla Commissione prefettizia all'ing. Lenzi" (presente anche il Soprintendente, oltre al capo del Genio Civile, dell'Ufficio Tecnico Comunale, al Presidente della Federazione polesana Ingegneri e al prefetto Cimatori, organizzatore nonché Presidente della Commissione stessa), *Il Corriere istriano*, 18 aprile 1935, p.2.

via Venere Celeste, riva Vittorio Emanuele III, la strada tra il parco Principe Umberto, il parco Arnaldo Mussolini e la Regia Questura, piazzale di fronte all'entrata dell'Arsenale, Serpentina e fianco dell'Arena, via Giovia, via Carducci, largo Oberdan, Port'Aurea”.

Tra le esigenze fondamentali venivano poi individuati:

- “b) il collegamento col centro dei vari quartieri della città e della spiaggia tra Val Ovina e Veruda; l'alleggerimento del traffico di Largo Oberdan e via Giulia, servente la zona interessante il Mercato Centrale
 - c) il risanamento dei quartieri anti-igienici di città vecchia e di parte di Borgo Arena
 - d) la creazione di una zona balneare lungo la costa, tra Veruda e Val Ovina, in collegamento con le arterie principali
 - e) la conservazione e la creazione di spazi a verde, sistematicamente distribuiti nelle parti della città che attualmente ne difettano
 - f) lo spostamento della Stazione ferroviaria nell'intento di dare più ampio spazio alla città sul mare
- 3) il progetto dovrà essere tale da potersi eseguire gradualmente”.⁵⁸

Si forniva, quindi, l'elenco dei nuovi edifici previsti per la “Pola fascista”, che avrebbero sempre più caratterizzato negli anni a venire l'aspetto moderno del centro cittadino (almeno per quelli poi davvero realizzati), se non altro per il fatto che proprio all'Architettura veniva affidato il compito di arricchire la città di nuovi scorci, di qualificare aree intere, di modificare gerarchie urbane ormai sentite come inadeguate, di compiere le ricuciture tra Vecchio e Nuovo (secondo una visione 'architettonica', cioè, del Piano *more piacentiniano*):

“dovranno trovare sistemazione i seguenti impianti e fabbricati: Istituto Magistrale, Palazzo di Giustizia, Palazzo del Governo, Palazzo della Provincia, sede Banda d'Italia, sede Istituto Nazionale Infortuni, sede Istituto Nazionale Assicurazioni, Casa della Giovane Italiana, caserma della Milizia, Centro Assistenza dell'OMNI, Stazione Autocorriere, Idroscalo aviazione civile, pubblico macello”.⁵⁹

La Commissione aveva dunque già messo a punto “una positiva, razionale distribuzione dei settori cittadini nell'aspetto complessivo della vasta opera di

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Ib.

rinnovamento, connessa alla graduale elaborazione pratica del Piano Regolatore”⁶⁰, laddove “in questo primo, fondamentale elaborato appare evidente l'impronta volitiva del rappresentante del Governo, il Prefetto ... affidando ad un esperto studioso di Urbanistica, quale è il prof. Lenzi, il compito di comporre e redigere, sulla scorta di precisi orientamenti, quello che sarà il Piano Regolatore cittadino. Ed è sommamente utile e opportuno che i caratteri di sì vasta elaborazione si identifichino fin d'ora in una realistica conoscenza e valutazione dell'odierno quadro cittadino, nel quale sono inseriti dettagli o zone che per valore storico, monumentale o per specifiche funzioni ambientali, devono avere quell'assetto e quella sistemazione conforme ad un saggio giudizio conciliativo e di armonica aderenza fra il passato e il futuro”⁶¹.

Quella visione funzionalistica, ma di marca prettamente ingegneristica, avanzata dalla “Commissione Speciale” prefettizia non giungeva certo ad avanzare i caratteri dello Zoning razionalista, frutto di un equilibrio tra le parti, di ambito urbanistico e programmatoria, che solo un Piano Regolatore Generale poteva fornire con l'applicazione di una serie di sofisticate analisi e di strumenti di metodo; ma, sicuramente, veniva richiesto che la Modernità e i segni del glorioso passato della città dovessero si compenetrassero e si valorizzassero vicendevolmente, dopo che

“troppa libertà, troppo disordine e assenza assoluta di minima organicità ... mentre il nucleo vecchio era rimasto chiuso nell'angusto perimetro che corre da port' Aurea, per viale Carrara/riva al punto di partenza, accumulando su di sé l'ombra della millenaria origine rotta dalla luce di insigni monumenti romani, l'affluenza continua di nuova gente e la funzione eminentemente militare attribuitale dal governo austriaco, facevano della nostra città una specie di Babele in fatto di ampliamento edilizio. La facilità di scelta delle aree disponibili; l'ingerenza delle Autorità militari in quelle che avrebbero dovuto essere le attribuzioni dell'Ufficio Tecnico e l'acuirsi delle lotte politiche determinarono quella caotica, irrazionale creazione dei nuovi quartieri cittadini ... [fino a sembrare] un grosso villaggio ... Ne andarono di mezzo l'estetica, il decoro, le norme igieniche, la possibilità di correggere sì gravi deviazioni”.⁶²

Da tali puntuali prescrizioni l'operato progettuale di Lenzi non veniva, dunque, affatto depresso, ma, anzi, l'architetto aveva modo di individuare nella

⁶⁰ Ib.

⁶¹ Ib.

⁶² Ib.

Commissione Prefettizia, nella quale sedevano tutti i rappresentanti dei maggiori Enti locali nonché della politica cittadina, un valido appoggio in modo che le sue previsioni potessero davvero venir realizzate. Al Progettista spettava infatti, raccogliendo quelle indicazioni di massima, l'arduo compito di razionalizzarle, elaborarle e, soprattutto, tradurle in concrete previsioni di Piano, cioè in coerenti elaborati grafici ufficiali, che erano poi quelli sulla base dei quali la città sarebbe stata concretamente trasformata.

Con tali premesse, nel giugno del 1935, Luigi Lenzi giungeva a Pola:

“trovasi da alcuni giorni nella nostra città l'arch. Lenzi ... appena giunto egli prese contatto con il Commissario Prefettizio, dott. D'Alessandro, e con il Capo della Divisione dell'Ufficio Tecnico Comunale, ing. Brass. Domenica, insieme al Prefetto S.E. Cimoroni ha fatto un lungo giro in città soffermandosi nelle zone più interessanti, rendendosi personalmente conto delle varie posizioni topografiche e dei vari aspetti architettonici che costituiscono l'abitato di Pola ... Poi ha preso contatto con la Commissione ... per consigli e suggerimenti intorno a questo piano che darà un'altra faccia a Pola”.⁶³

L'architetto sarebbe rimasto in città oltre un mese, durante il quale studi preliminari, confronti ed elaborazioni finali avrebbero dato corpo al canovaccio iniziale di tutto il Piano.

La prima Relazione di Piano (19 luglio 1935): “Piano Regolatore Territoriale”, “Piano Regolatore Generale”, analisi delle comunicazioni e zonizzazione per Pola

Nell'estate del 1935, dunque dopo un anno di notizie e confronti, il “Piano Regolatore Generale” di Pola veniva finalmente ufficializzato davanti alla Commissione Prefettizia: il 19 luglio, in una Sala del Palazzo del Governo, Luigi Lenzi espose ai convenuti una *Relazione* con i suoi intenti programmatici, ma, soprattutto, specificava le sue analisi e le sue prospettive.

Era “Il Corriere istriano”, sempre attento ai problemi urbanistici e architettonici della città, a pubblicare per intero, in ben quattro puntate nel gennaio del 1936, quella *Relazione* in modo che anche la cittadinanza fosse messa al corrente dello *status quaestionis* e dei più recenti avvenimenti; ma consegnando anche a noi oggi

⁶³ “L'architetto Lenzi a Pola”, *Il Corriere istriano*, 4 giugno 1935, p.2.

un esempio dettagliato di *Relazione urbanistica* di Piano, perfettamente in linea con i conseguimenti disciplinari della riflessione del G.U.R., adottata dalla Commissione comunale, e poi resa operativa.

In una sorta di gerarchia preventiva alla redazione del Piano Generale vero e proprio, Lenzi aveva individuato, nell'esplicito paragrafo, "*i tre problemi fondamentali per lo studio del Piano Regolatore*", bisogni immediati di Pola:

"i tre problemi [principali della città] sono in ordine di importanza: 1) il problema militare 2) il problema ferroviario 3) il problema balneare. [Per il problema militare]. Pola è soffocata dalle costruzioni militari ... Ma il problema è insolubile: Pola ... non può non essere una piazzaforte marittima ... [e resta] una delle basi navali più potenti e meglio guarnite [d'Italia] ... [Ne derivava anche il problema ferroviario perché] Pola è divisa dal mare dal parco ferroviario delle FF.SS. e dalle linee di raccordo con l'Arsenale e con la zona industriale ... Alcune soluzioni proposte, se pur brillanti nella forma erano pur sempre rimedi o inadeguati o eccessivi ... ammessa la intangibilità delle zone militari dell'Arsenale e quindi del binario ferroviario dalla via del Mandracchio ai cancelli della via Mazzini ... dividendo [così] la città dal mare".⁶⁴

La situazione appariva paradossale per Lenzi, nonostante egli si rendesse perfettamente conto dell'intangibilità delle zone militari e dell'insolubilità di certe dotazioni infrastrutturali come il binario sulla Riva:

"Pola, città di mare, non vede il mare ... Se per avventura il parco merci è ingombro, chi scende alla stazione di Pola e si avvia in città percorrendo la via alla stazione, il viale E. Filiberto, scoprirà il mare soltanto alla via del Mandracchio a 400 m. dalla stazione .. Ammessa [poi] la intangibilità ... del binario ferroviario dalla via del Mandracchio ai cancelli della via Mazzini ... [si deve comunque superare la divisione della] città dal mare: si tratta di restituire alla città il suo mare senza però interrompere la comunicazione tra la rete ferroviaria e l'Arsenale".⁶⁵

La collocazione della stazione al nord della città costituiva, del resto, il secondo grave problema per lo sviluppo cittadino.

⁶⁴ L. LENZI, "Il Piano Regolatore di Pola. (Parte Prima) I tre problemi fondamentali". L'inoltro al Prefetto Cimoroni della *Relazione di Piano* redatta dall'arch. Lenzi, *Il Corriere istriano*, 25 gennaio 1936, p.2.

⁶⁵ Ibid.



Fig. 5. Veduta aerea del centro storico di Pola nei pressi dell'Arena (da "Architettura", 1940, p.624)

“Il problema ferroviario si presenta dunque anch'esso gravissimo, ma più facile alla soluzione ... [anche se, vista la intangibilità del binario ferroviario sulla riva] non restava come campo d'azione per proposte eventualmente realizzabili che la zona ferroviaria a nord del parco Regina Elena ... Oggi la stazione ferroviaria con la strada che adduce dal centro cittadino è costretta tra le pendici del Monte Ghiro e il fascio dei binari che corre al porto”.⁶⁶

Quindi non restava, per Lenzi, che “[6] provvedere all'arretramento dell'attuale stazione ferroviaria, che raccordata al porto commerciale e all'arsenale, costituisce forse un inciampo allo sviluppo della città e più che altro ne soffoca la magnifica passeggiata a mare, coprendo il raccordo con l'arsenale onde avere libera e ampia la vista sul mare”⁶⁷.

Dunque “la soluzione proposta, che tiene conto ... dei bisogni, degli interessi

⁶⁶ Ib.

⁶⁷ “La Relazione dell'architetto Lenzi sul Pano Regolatore di Pola”, *Il Corriere istriano*, 23 luglio 1935, p.2.

cittadini e dei consigli dei ... funzionari del Comune, si riassume brevemente così: 1) nell'esproprio del parco merci 2) nella trasformazione del fabbricato viaggiatori da stazione ferroviaria di transito in stazione di testa 3) dall'imbonimento ad oriente della linea ferroviaria per una larghezza di m.30 sino a Valle Lunga e al nodo stradale delle vie per Trieste e per Gallesano, così da creare un'ampia passeggiata a mare, parallelamente ai binari 4) dal sovrappassaggio della nuova passeggiata a mare sul binario di raccordo fra la ferrovia e l'Arsenale e che verrebbe così ad evitare il passaggio a livello proprio all'ingresso della città, dove verrà a svolgersi il più intenso passeggio”⁶⁸.

Strettamente legato a questi primi due problemi era il terzo, cioè il fatto che la città non potesse in nessun modo fruire dello spazio di mare antistante e non disponesse di una vera e propria zona balneare.

Si trattava, insomma, della soluzione immediata per i tre problemi della città considerati più impellenti; ma tutto ciò andava coordinato, secondo Lenzi, all'interno di un organico Piano Regolatore Generale. Per questo il Progettista aveva sottolineato la propria volontà di redigere un Piano Regolatore che fosse veramente Generale e che, soprattutto, venisse inquadrato alla luce di una consapevole e aggiornata disciplina urbanistica:

“il Piano Regolatore di una città non è che il programma generale necessariamente vasto che investe tutto il suo nucleo edilizio attuale, assoggettandolo a quelle norme e a quelle direttive che verranno a contenerne lo sviluppo futuro entro la precisa legge delle sue necessità funzionali. Come l'Architettura deve contemperare, (nelle difficoltà delle Arti pratiche), gli aspetti dell'estetica con le esigenze tecniche del problema, così l'Urbanistica è dell'Architettura il ramo più complesso, poiché in essa si giunge ad un problema direi a quattro dimensioni, poiché alla tre dell'edilizia [pratica, estetica, tecnica] si aggiunge la quarta, il tempo”.⁶⁹

Ne emergeva, con evidenza, una definizione di Piano Regolatore Generale e, in particolare, di Piano moderno e funzionale, il cui primo assunto, dal quale traeva origine tutta la progettazione successiva, si fondava sull'individuazione di precise scalarità d'intervento:

“lo studio [del Piano] pur non presentando gravi e speciali difficoltà, tuttavia

⁶⁸ LENZI, “Il Piano Regolatore di Pola. (Parte Prima) ...”, cit., p.2.

⁶⁹ Ibid.

richiede precisione di intenti, sicurezza di metodo ed unità nel coordinamento delle varie soluzioni di dettaglio. Tale programma di lavoro ... potrebbe dunque riassumersi [in una serie di] formule”.⁷⁰

E proprio tali “formule” risultavano per Lenzi i nodi concettuali da evidenziare e ai quali fornire soluzione, affinché l'intero organismo urbano risultasse equilibrato e adeguatamente razionalizzato.

Il Piano Regionale (e Territoriale) di Coordinamento

Con una precisa consequenzialità rispetto alle teorizzazioni e alle proposte del vecchio G.U.R. (proposte restate peraltro sempre attuali presso la più aggiornata cultura urbanistica moderna, che le aveva fatte proprie e che continuava a tentare – pur con non troppo successo – di applicare), Lenzi auspicava il preventivo inserimento del Piano Regolatore Generale di Pola all'interno di uno strumento di pianificazione, che fosse perlomeno regionale (anche se l'auspicio restava, ovviamente, che il Ministero dei LL.PP. riuscisse ad elaborare un Piano addirittura nazionale).

Il cambiamento di scala, rispetto alle pianificazioni precedenti, era dunque notevole; ma era anche notevolmente diversa l'ottica che stava alla base della lettura di Pola in rapporto al proprio territorio di pertinenza. Il 'territorio polese', infatti, non veniva più inteso, dopo secoli, come il mare letto in chiave 'militare', da cui discendevano tutte le organizzazioni urbane, le reti infrastrutturali, i potenziamenti di servizi e dotazioni del centro, ma quel territorio polesano diventava l'intera Istria, cioè la regione interna alle spalle della città. Da un tale, completo, sovvertimento del concetto di 'territorio di relazione' derivava una mutazione completa delle gerarchie costituite e veniva ad instaurarsi un rapporto città/campagna, fino ad allora rimasto pressoché inedito (laddove la campagna era stata intesa, almeno durante il periodo asburgico, come fonte di manodopera da impiegare nei cantieri navali, ma non come luogo di rapporto economico o politico/amministrativo con Pola).

Così, in riferimento al “*Piano Regionale ... Pola* [per la sua posizione geogra-

⁷⁰ L. LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda). La deviazione dei traffici pesanti. Nuove zone edilizie. Sistemazione razionale delle arterie della città vecchia. Risanamento igienico. Valorizzazione delle ricchezze archeologiche. Piano Regionale. Piano di Ampliamento”, *Il Corriere istriano*, 26 gennaio 1936, p.2.

fica] non è mai stata, né sarà, importante per i suoi traffici di transito: bisogna 'andare' a Pola, non si 'passa per' Pola. Era quindi facile inserirne la struttura edilizia in quel Piano [Regionale] di più largo respiro, che non si limita all'aggregato urbano, ma lo vuole inquadrato nello schema delle sue comunicazioni regionali. Due sono le arterie di traffico che scendono dal nord: una da Trieste e l'altra da Fiume ... Anche il traffico portuale (escluso quello militare) dà respiro ad un retroterra limitato, in quanto sia Trieste che Fiume sono porti commerciali fiorentissimi ... Pola è invece nodo importantissimo per il traffico di testa ed anche di transito proveniente però dai centri vicini: Fasana, Gallesano, Dignano, Marzana, Altura, Sussano, Medolino e Premantura"⁷¹.

La questione del *Piano Regionale* veniva dunque strettamente a intersecarsi con quella delle comunicazioni e di una serie di problemi strutturali, che la città presentava e che andavano affrontati in maniera coordinata.

L'Urbanistica razionalista e la priorità delle reti di comunicazione

Dopo aver enucleato i problemi della città ai quali la nuova proposta intendeva dare soluzione e aver individuato in un possibile Piano Regionale e nel Piano Regolatore Generale urbano gli strumenti per superare quei problemi stessi, Lenzi, nel corso della sua *Relazione*, passava ad enucleare quei tematismi e quegli aspetti che, secondo la più aggiornata Urbanistica razionalista europea, permettevano di comprendere il 'funzionamento' della città e, quindi, di intervenire per organizzarne le gerarchie.

La progettazione dei flussi del traffico e l'approntamento di un razionale sistema di comunicazione veicolare – intendendo le strade come arterie che innervavano l'intero sistema organico della città – costituivano, dunque, l'aspetto urbanistico dal quale partire all'interno del Piano. Nel corso della sua *Relazione* "l'arch.Lenzi ha esposto quali sarebbero le sue direttive per lo studio di massima del Piano Regolatore Generale, e quale la rete stradale che dovrebbe contenere e disciplinare ogni traffico ed ogni attività edilizia. Egli propone:

- 1) di deviare il traffico pesante di transito (che ancor oggi incide sul cuore della città e grava con danno e fastidio sul centro monumentale) lungo una circolare esterna [una grande circonvallazione] che, partendo dalla via Dignano a nord della città, si riallacci dietro Monte Ghiro alla attuale cinta di

⁷¹ LENZI, "I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...", cit., p.2.

fortificazioni per finire, dopo aver toccato la zona industriale di Veruda e la borgata Giacich, nei pressi della Fabbrica di Cementi e relativi stabilimenti della zona ex Arsenale; da questa circolare dovrebbero dipartirsi le radiali di raccordo coi centri vicini così che ogni traffico di transito pesante sia portato a scorrere tangenzialmente alla città senza interessarne i gangli vitali".⁷²

Infatti, "il mio studio prevede la migliore sistemazione delle radiali adducenti da questi centri a Pola e l'innesto di esse (alla periferia di quello che domani sarà l'aggregato urbano) in una circolare esterna, lungo la quale il traffico di transito possa scivolare tangenzialmente al nucleo edilizio senza inciderlo. Si veniva così a preparare quella che è oggi in Urbanistica la soluzione ideale, quella in cui un centro importante è circondato da una corona di satelliti indipendenti che però facciano gravitare in esso i loro traffici e i loro commerci e che siano poi riuniti fra loro da una arteria circolare di grande comunicazione che faciliti tra loro gli scambi diretti ... Oggi lo stato dell'economia e la statistica dei traffici di Pola ... non ci consentono di studiare e proporre questa soluzione [perché sovradimensionata]; abbiamo però voluto segnalarla nel Piano Regolatore".⁷³

E segnandola se ne specificava chiaramente l'andamento: "le radiali provenienti dai centri vicini si arrestano, almeno nella loro denominazione tecnica, alla grande circonvallazione esterna. Questa parte dal nodo stradale Dignano/Pola/Gallesano, gira ad est lungo le pendici del monte Ghiro, taglia la via XX settembre all'incrocio con la via Bradamante, scende in direzione quasi N-S, approfittando sempre ed utilizzando tutti i tronchi stradali esistenti, fino ad incrociare la via Sissano. Di qui la circonvallazione procede in direzione sud, lasciando ad est la località Grega, e ad est la Stanzia Rizzi, scende al Prato Grande seguendo le curve di livello, taglia la via Medolino all'altezza di via dei Longobardi, e la via Promontore nei pressi della via che dà accesso al forte Cornial. Di qui la circonvallazione esterna perde la sua funzione, in quanto su di essa si sono innestate tutte le radiali ... ed essa si divide in due rami: il primo scende al canale e prosegue per il porto di Veruda, taglia la penisola di Verudella e si riallaccia in via Saccorgiana con la litoranea di Valle Ovina; l'altro si innesta con il sistema viario interno".⁷⁴

La lungimiranza della previsione sarebbe stata dimostrata solo molti decenni

⁷² *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2

⁷³ LENZI, "I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...", cit., p.2.

⁷⁴ *Ibid.*

dopo quando, effettivamente, quella circonvallazione venne stata realizzata durante il Governo jugoslavo. Ma Lenzi prevedeva anche

“[2] di adottare analogo provvedimento per il traffico di transito leggero, creando un'altra arteria a traffico intenso, che dalla via Dignano e dalla Piazza del Ponte si raccordi colla via Dante, prolungata oltre il Regio Liceo fino alla via Armando Diaz”.⁷⁵

Tanto che veniva a crearsi una seconda circonvallazione, più interna, e gerarchicamente minore della precedente, ma di grande utilità per il traffico cittadino:

“le radiali proseguono fino alla via Dante che raccordata a Nord con la piazza del Ponte attraverso la via Sassek allargata, e a Sud con la via Francesco Rismondo con l'esproprio di piccolissima parte del giardino del Liceo, viene a costituire la Circolare interna e serve, con l'essedra di viale Roma, di via Zaro, la via Garibaldi, la via Mazzini, le banchine del porto”.⁷⁶

In una tale ottica di scala urbana era infatti necessario “[3] di addurre il traffico verso la città direttamente al suo centro, la piazza Port'Aurea, modificando e migliorando le arterie di traffico e più che altro nobilitandone l'aspetto edilizio, sicché la città abbia al suo ingresso l'aspetto che le conviene”⁷⁷.

Ma la progettazione delle linee di traffico doveva interessare anche il nucleo antico, in modo da “[3] provvedere alla viabilità della parte vecchia della città mediante poche arterie atte a facilitare le comunicazioni, radiali e circolari, commisurando però gli sventramenti alle sole necessità del traffico interno e adducendo le radiali dai centri vicini al porto, alla stazione ferroviaria e a piazza del Ponte, per il Mercato delle Legne e per la Stazione delle Autocorriere. Risanare nel contempo i più malsani quartieri del vecchio nucleo edilizio fra la via Sergia e la via Garibaldi operando in essi un vigile e attento diradamento edilizio [ecco il magistero giovannoniano che era stato quello del GUR], il quale, pur adeguando gli abitanti ad un più alto tenore di vita, conservi le caratteristiche ambientali della città”⁷⁸.

Dimostrando poi uno spiccato senso pratico, Lenzi cercava di eliminare in

⁷⁵ “La Relazione dell'architetto Lenzi ...”, cit., p.2.

⁷⁶ LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

⁷⁷ “La Relazione dell'architetto Lenzi ...”, cit., p.2.

⁷⁸ LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.



Fig. 6. Veduta della zona dell'Arena nel 1937 (da *Opera del Regime in Istria*, a cura della Prefettura di Pola, Pola, 1935)

partenza il grande problema che in genere arenava ogni nuovo Piano Regolatore – il problema cioè degli espropri di aree – e quindi, saggiamente, prevedeva di

“[7] utilizzare al massimo, nello studio [applicativo] del Piano Regolatore e di quello di Ampliamento la rete stradale esistente, sia pure sotto forma di viottoli o sentieri, così da ridurre al minimo la spesa degli espropri e da essere sicuri della realizzabilità delle arterie progettate”.⁷⁹

Ma egli, parallelamente, ben sapeva che le vie/arterie erano anche quelle che nello sviluppo della città futura si sarebbero mostrate come linee di coagulo dell'edificato, come sempre era avvenuto nei secoli, per cui intendeva

“[1] deviare lungo la periferia quei traffici di transito che ancora incidono la città e liberare le grandi arterie del peso delle costruzioni a sviluppo lineare che fino ad oggi si sono allineate lungo la strade”.⁸⁰

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

La previsione non intendeva solo arginare un eventuale sviluppo disorganico, per quanto naturale, ma, soprattutto, si poneva il fine di proporre un'idea di città pianificata, che trovava nelle istanze sempre del Movimento Moderno i propri modelli. E cioè il rifiuto dell'isolato perimetrale, al quale opporre la costruzione di edifici all'interno di ampi lotti liberi; la volontà di ottenere una zonizzazione delle varie parti della città, in modo che attraverso aree specializzate, il nucleo urbano nel suo complesso trovasse un proprio equilibrio di funzioni, di flussi e di razionalità coordinate (anche se si trattava di un'ennesima utopia del Buon Governo).

L'Urbanistica razionalista e il principio dello zoning

Fondamento generale della zonizzazione (Zoning) come principio di razionalizzazione della città realizzato inserendo le stesse funzioni in aree specifiche (parametrate, quindi, per estensione, abitanti, servizi, edificato, verde, strutture, etc.) doveva essere quello di “[6] equilibrare gli sviluppi edilizi periferici, evitando di dare ad essi un andamento radiocentrico, ma invece dirigendone la distribuzione a settori, a seconda del carattere speciale della zona”⁸¹; con la creazione, cioè, di piccoli quartieri zonizzati.

Infatti, sottolineava il Progettista come “si deve provvedere alla divisione dei vari quartieri cittadini in zone destinate a diversa utilizzazione secondo la loro ubicazione e la loro orografia, conformemente alle direttive di massima fissate dalla Commissione”⁸² prefettizia.

Ma, soprattutto, si avvertiva la necessità di “[2] creare nuove zone edilizie a sud della città a corona circolare dal monte Cappelletta al monte Paradiso, a Veruda a San Policarpo, così da favorire lo sviluppo edificatorio in quella zona, la migliore per esposizione e per orografia, e congiungersi a Val Saline, a Val Consilietti, a Val Cane con quella zona balneare [che si intende là creare]”⁸³.

Perno su cui impiantare un'espansione zonizzata restavano, ovviamente, le arterie stradali, le cui gerarchie costituivano l'impalcatura per il “*Piano Regolatore di Ampliamento*”, specificazione del Piano Regolatore Generale della città per le aree moderne:

⁸¹ Ib.

⁸² “La Relazione dell'architetto Lenzi sul Piano Regolatore di Pola”, *Il Corriere istriano*, 23 luglio 1935, p.2.

⁸³ LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

“all’infuori della grande circonvallazione esterna è proibita ogni costruzione di carattere cittadino, e quelle di carattere agricolo, che invece vi sono consentite, sono disciplinate dalle precise norme tecnico-giuridiche del *Regolamento edilizio*. La circolare rappresenta il limite del Piano Regolatore. All’interno di esso si sono utilizzate, allo *status quo* salvo piccole rettifiche di dettaglio, tutte le strade esistenti ... Più difficile la sistemazione della zona sud, il suo adattamento alle odierne condizioni di vita e il suo innesto con la zona di ampliamento e con quella balneare ... Le arterie tracciate e costruite finora [infatti] sembrano o sono conclusione di un sistema quanto mai banale e sbagliato ... [Si è dunque dovuto] lavorare di cesello”.⁸⁴

Sugli elaborati grafici di esplicitazione delle previsioni, quel “cesello” assumeva colorazioni – e quindi valori – precisi all’interno della “*città suddivisa in Zone*”:

“l’indice cromatico, che ci é impossibile pubblicare e che in una *Tavola* a parte riunisce in un unico specchio comparativo le varie zone della città, sarà utilissimo per la più facile intelligenza della zonizzazione. Studiata con cura in base alle condizioni esistenti e soprattutto alle abitudini degli abitanti ... [essa è] intimamente legata all’altra *Tavola*, illustrante lo schema delle norme del *Regolamento edilizio* ... [Sono state dunque previste:] zona [abitativa] intensiva interna; zona intensiva esterna; zona semi intensiva; zona estensiva villini; zona estensiva ville; zona estensiva case a schiera; zona estensiva case in serie; zona ferroviaria; zona industriale; zona militare; zona di rispetto; parchi pubblici; parchi privati; zona agricola. Nulla che già non sia previsto in ogni altro Piano Regolatore; forse le zone *per casette a schiera o in serie* furono introdotte perché ci sembravano più affini ed adatte al temperamento della cittadinanza che, precorrendo gli eventi, tende al decentramento anziché al concentramento e preferisce all’edificio di molti piani fumoso e triste, la casetta singola di un sol piano terreno legata intimamente al suo orto e al suo giardino”.⁸⁵

Una tendenza abitativa questa che era in linea con le più aggiornate direttive di economia corporativa e, quindi, risultava ben cara al Regime.

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ LENZI, “Conclusione sul Piano Regolatore della città di Pola. (Parte Quarta). I lotti per i nuovi edifici pubblici, le zone verdi, la zona sportiva, la zona industriale, le canalizzazioni, il Regolamento edilizio, il finanziamento”, *Il Corriere istriano*, 30 gennaio 1936, p.2.

Zonizzazioni infrastrutturali e speciali: le aree verdi, le aree sportive, le aree industriali

Nel Piano Regolatore approntato da Lenzi non si mancava poi di mettere in evidenza le soluzioni proposte per una serie di “problemi che possono sembrare minori ad un esame superficiale, ma che costituiscono invece per l’urbanista necessità indispensabili, se pur di secondo piano: il problema [cioè] delle zone verdi, dei traffici locali, delle zone industriali e di quelle sportive, dei raccordi periferici e della zonizzazione”⁸⁶.

Ormai consolidate prassi connesse all’igiene urbana facevano fortemente considerare come fondamentale, per la salubrità, il parametro della distribuzione del verde all’interno del centro abitato. La proposta del nuovo Piano intendeva dunque “[4] aumentare la rete di zone verdi e parchi, sistematicamente distribuiti nell’abitato cittadino, sì da formare veri e propri polmoni dei più popolosi quartieri ... Questi parchi, anzi questo sistema di parchi, dovrebbero essere collegati da ampie fasce verdi che consentano di affluire dall’uno all’altro senza soluzione di continuità”⁸⁷. Nello specifico:

“le zone verdi sistematicamente distribuite sono raccordate da viali alberati in una unità organica al complesso di quelle aree che, pur non potendosi considerare tra le zone verdi perché private, servono – e per la ricchezza della vegetazione e per il rapporto minimo fra aree coperte e scoperte – da veri polmoni contro la eccessiva densità edilizia. Chiara ne appare l’ossatura dalla *Tavola* apposta. In essa si nota anche la zona sportiva, che concepita con larghezza di vedute, viene ad inserirsi a cuneo nel Prato Grande, unica area piana disponibile fra le vie Medolino e Promontore. Gli impianti ... saranno studiati con la possibilità di aumenti ... Completamente destinata all’agricoltura, la zona agricola limita, al di fuori della cerchia della circonvallazione, ogni costruzione cittadina”⁸⁸.

Ben altra dislocazione si prevedeva invece per la “Zona industriale” che

“si affaccia oggi quasi tutta al porto, verso Val Vergarolla ed è ottenuta dalla cessione, per parte dell’Amministrazione Militare, dei fabbricati dell’Arsenale, ritenuti oggi superflui per diminuite esigenze. Inconveniente gravissi-

⁸⁶ IDEM, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ IDEM, “Conclusione sul Piano Regolatore della città di Pola. (Parte Quarta) ...”, cit., p.2

mo è che le merci e i rifornimenti che vengono da terra devono attraversare città e Arsenal. Si è quindi pensato di spostare questa zona a Nord di Valle Lunga, ove riuscirà facilissimo il raccordo con la linea ferroviaria, ove i fumi e le esalazioni non daranno fastidio alcuno ... Lì saranno anche spostati il Macello Marina e il Macello Comunale che si trovano oggi sulla costa Sud, dove verrà costruita la litoranea”.⁸⁹

La zonizzazione balneare e la vocazione turistica dei dintorni di Pola

Sottoposta ad una zonizzazione del tutto particolare era poi la zona balneare, dalla quale si sperava giungesse alla città non solo soluzione ad uno dei suoi problemi più gravi (la mancanza cioè di contatto tra il nucleo abitato e il mare), ma anche lo stimolo ad un'industria turistica cui la bellezza paesaggistica e marina apparivano naturalmente votate.

“Pola è oggi sprovvista [di una zona balneare] ... e i Polesi non possono bagnarsi che nelle acque del porto, irridescenti di nafta (presso il Bagno Polese) ... [o sperare nel] Bagno della Marina ... Possono è vero andare a Saccorgiana od a Stoie, ma per spogliarsi all'aperto o quasi, e certo non con tutte le comodità ... Bisogna dare a Pola il suo mare, ricco di moderni impianti balneari, ed avvicinare ad esso la città con la costruzione di una rete organica di arterie di traffico, di transito e turistiche ... Si è pensato di risolvere questo terzo problema, di tutti forse il più facile ma non certo il meno importante, col creare questa zona balneare da Saccorgiana a Val Ovina, lungo una via litoranea di nuova costruzione, che unirebbe all'alto interesse turistico l'effetto più immediato della valorizzazione della zona, del progressivo spostamento della città da nord a sud”.⁹⁰

Se dunque in apparenza si trattava solo di “[5] creare una zona balneare lungo la magnifica riviera che da Veruda corre fino a Valle Ovina [per le sue caratteristiche paesaggistiche]”⁹¹, in verità intento primario del nuovo Piano era quello non solo di mutare la concezione del territorio di pertinenza della città (dal 'mare militare' all'Istria), ma anche quello di invertire l'asse di sviluppo di Pola.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ IDEM, “Il Piano Regolatore di Pola. (Parte Prima) ...”, cit., p.2.

⁹¹ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

Con la cesura costituita dalla stazione e dal parco ferroviario a Nord, i Piani Regolatori promossi dal Governo austriaco – nati per soddisfare le esigenze del ceto impiegatizio/burocratico che ruotava attorno agli Uffici dell'Ammiragliato sulle Rive, per i bisogni dei militari di stanza sui forti posti sulle colline che dominavano il Porto, e per gli operai che lavoravano nei cantieri – avevano puntato a urbanizzare le zone dislocate nei pressi di quei poli nevralgici (Rive, Arsenale, Forti e strutture militari) e, quindi, a lottizzare le aree poste nell'immediato entroterra del nucleo antico.

Con la previsione dello sviluppo di una nuova zona balneare, Pola avrebbe, invece, dovuto cominciare ad espandersi verso Sud, creando vere e proprie marine a destinazione turistica (e alberghiera); ma si sarebbero anche estese le opere di urbanizzazione primaria alle zone intermedie che sarebbero così divenute, in breve, anch'esse, edificabili.

Tutto ciò si poteva ottenere, con le “formule” dell'Urbanistica Razionalista e quindi nella previsione di Lenzi, con la creazione di una nuova, importante arteria di comunicazione. Lo scopo era quello della “*comunicazione dal centro al mare*”, per cui il Progettista aveva pensato ad una apposita strada di collegamento diretto:

“la comunicazione diretta fra la città e la Val Saline è sulla dorsale montana che, poiché corre circa sullo spartiacque fra il Golfo il Pola e il mare aperto, ho chiamato per facilità *via collina*. La comunicazione più diretta dal centro cittadino al mare si realizza partendo dalla via di port' Aurea percorrendo la via del Mercato e il viale Roma fino all' esedra creata in esso alla confluenza della via Vergerio ... e su cui sboccano via Basenghi (circolare interna) e via Dante (circolare interna) poi via Carlo de Franceschi fino all'incrocio di via Cesia. Di qui parte la nuova arteria diagonale che passando per la via Martiri e di fronte alle Carceri si innesta, quasi senza demolizioni, colla via Ostilia ... e poi fino al mare a Val Saline. Ci ritroviamo qui sulla Litoranea che viene da Saccorgiana e prosegue per Val Fora. Per quanto riguarda la *via collina* mi basti far notare che sempre dalla via De Franceschi parte un'arteria verso est che circoscrivendo il Monte Cappelletta [giunge a] Veruda, al Monte Saline e al monte Cane ... per poi proseguire sempre utilizzando le vie già esistenti, fino a Val Vergarolla, correndo così quasi parallelamente alla litoranea meridionale”.⁹²

⁹² L. LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

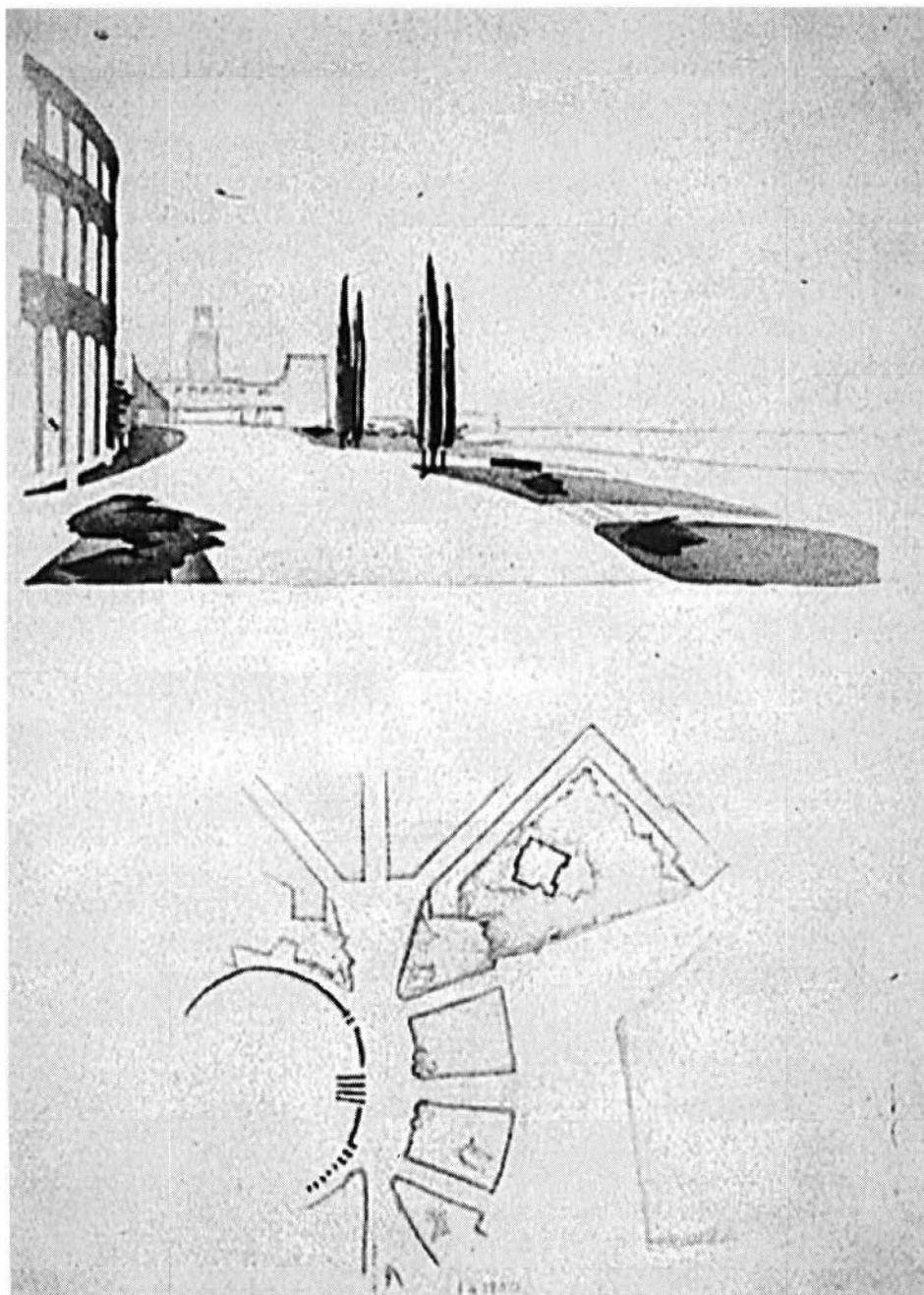


Fig. 7. Progetto di sistemazione urbana della zona dell'Arena secondo il Piano Regolatore di Luigi Lenzi del 1935
(da "Architettura", 1940, p.626 e già in "Rassegna di Architettura", 1937)

Una zonizzazione tutta particolare e il ruolo 'operativo' della Storia della Città: il centro storico tra diradamento giovannoniano e istanze del "Piano estetico" piacentiniano.

In una città come Pola, dove le emergenze storiche costituivano un patrimonio di estrema rilevanza, la questione dei Monumenti, del centro storico e del rapporto tra consistenza del nucleo antico e progettazione di Piano assumevano una importanza tutta particolare.

Il Redattore del primo articolo di quelli che sul "Corriere istriano" rendevano noti alla cittadinanza gli intendimenti del Piano di Lenzi, il 23 luglio 1935 puntualizzava come lo studio dell'Architetto fosse partito dall'analisi della formazione storica di Pola, secondo una concezione che considerava inscindibile la conoscenza della Storia della Città dalla Progettazione Urbanistica.

In tale atteggiamento di Lenzi gli indirizzi culturali della Scuola giovannoniana, ma anche di quella piacentiniana, erano innegabili, soprattutto se si tiene conto del fatto che, invece, prassi ingegneristiche di risanamento e di espansione, come quelle che avevano contrassegnato gli ampliamenti del centro fino a quel momento, erano state elaborate a prescindere dallo sviluppo e dai caratteri di Pola come prodotto di stratificazioni storiche da considerare, valutare e, soprattutto, valorizzare. Già in questo, dunque, la novità delle metodologie adottate da Lenzi, appariva evidente.

Nella sua *Relazione*, infatti, il Progettista aveva sottolineato come il centro storico

"la parte interna della città è certamente quella che più è stata a cuore all'opinione pubblica e agli amministratori ... L'opinione pubblica ... non ama prevedere il futuro e si interessa quindi poco alle sorti del *Piano di Ampliamento* e considera generalmente la disciplina tecnico-giuridica del *Piano Regolatore* o come un sogno di estate o come l'allucinazione di un megalomane ... La sistemazione della parte interna della città, coi suoi problemi più vivi e più vicini a tutti gli abitanti, interessa maggiormente, anima le polemiche, suscita le lotte, rinvigorisce la critica e la lode ... [E ciò anche se la parte riguardante il centro storico] nel quadro più complessivo della sistemazione generale non è che uno studio di dettaglio di importanza minore poiché, basato su condizioni di fatto, non pregiudica che in minima parte l'avvenire".⁹³

⁹³ L. LENZI, "Le soluzioni del Piano Regolatore di Pola. (Parte Terza). La stazione ferroviaria, piazza del Ponte, l'Arena, viale Alfredo Sassek, via Epulo, via Giovia e via Carducci, la Fonte carolina, piazza Carli, Port'Aurea, piazza Verdi, via del Mercato, piazza Dante Alighieri, piazza Foro, *Il Corriere istriano*, 29 gennaio 1936, p.2.

Per tutto ciò e, soprattutto, per la priorità gerarchica affidata alla soluzione di problemi evidenti, Lenzi intendeva “[7] mettere in valore le zone monumentali e storiche della città, quali l’Arena, la piazza Foro, il Teatro romano, l’Arco dei Sergi. [In queste direttive generali] devono trovar posto quelle soluzioni particolari di dettaglio, quel risanamento spicciolo, quel restauro parziale che con la messa in valore di un monumento, con l’apertura di una nuova strada, con l’abbattimento di un diaframma, con un raccordo altimetrico o volumetrico, valgano a dare ad ogni quartiere, ad ogni piazza, ad ogni clivo il suo giusto valore architettonico”⁹⁴.

Gli intenti ‘chirurgici’ erano certamente un portato della sensibilità giovanoniana, oltre che di quella piacentiniana, entrambe contrarie a diffusi abbattimenti; ma, soprattutto, Lenzi dimostrava concretamente, con un’analisi che era in linea con le elaborazioni teoriche allora più avvertite, come ogni trasformazione del nucleo, avvenuta in epoche diverse, avesse creato tessuti urbani diversi e, quindi, come la città contemporanea apparisse il risultato di ‘più Pole’. Da ciò bisognava partire per fornire ai problemi del nucleo urbano soluzioni compatibili:

“l’arch. Lenzi nella sua *Relazione* ha esaminato le condizioni edilizie della città, dalle quali risultano evidenti le fasi del suo sviluppo; ha chiaramente individuato, attraverso i suoi monumenti, la città romana, quella veneta; ad essa sovrapposta è la Pola *austriaca* nella quale un grande sviluppo edilizio non è stato guidato da un concetto organico direttivo”⁹⁵.

Nella *Relazione* di accompagnamento al Piano si sottolineava, dunque, come

“Pola è un aggregato urbano di notevole consistenza in cui però le varie fasi dello sviluppo edilizio non appaiono fuse ed inserite le une alle altre in un complesso armonico, che tenga conto delle necessità funzionali, ma sembrano invece piuttosto sorte l’una accanto all’altra senza ragione logica o necessità costruttiva. Si vede e si sente come sia mancato alla rapida evoluzione della città lo studio dell’impalcatura delle strade principali e secondarie [cioè una gerarchizzazione delle strade], dei traffici, della zonizzazione. È facile dunque, anche ad un esame superficiale, isolare il vecchio nucleo romano, sviluppatosi anularmente sulle pendici del colle su cui oggi è il Castello. Tappe evidentissime, ne sono l’Arena, il Foro, l’Arco dei Sergi, il Teatro”.

⁹⁴ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

⁹⁵ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

Anche dalla lettura di una semplice planimetria della città si poteva individuare con chiarezza un secondo, fondamentale, momento nella Storia urbana di Pola:

“[dopo il periodo romano] segue una fase di decadenza, ce lo dice la Storia, ma lo dimostra anche la topografia ... Col sorgere della potenza marinara di Venezia ... la città (in posizione strategica) risorge, ma ragioni militari ... guidano i mercanti veneti. La città nuova non sorge accanto all'antica ... bensì su quella antica. L'area è la stessa: il Castello veneto, costruito su fondamenta romane, ne è il cuore. La via Sergia, ricca di monumenti gotici, segue il tracciato della via Triumphalis, che dall'Arco dei Sergi conduceva al Foro e ai templi di Venere e Roma; la via Kandler ci conduce all'altra porta ove sbocca il cardo e di dove saliva la via al castello, romana non soltanto nel tracciato, ma anche nel nome, via *Castropola*. Siamo alla porta San Giovanni e lì ... si chiude l'anello entro il quale fino al secolo scorso era compresa la città”.

E, infine, la terza fase nella Storia, e quindi nel tessuto urbano, di Pola:

“[che diviene poi] città fortezza ... È con Vienna ... [che] siamo al terzo periodo dello sviluppo edilizio di Pola, il più importante come quantità, il meno come qualità. Si apprezza il valore strategico del porto, estrema punta dell'Istria, munitissimo per natura e proteso [verso l'Italia] ... se ne fortificano tutti i promontori [divenendo] l'unica base militare dell'Impero ... A così notevole sviluppo strategico e militare seguono naturalmente e con egual ritmo e accelerazione, lo sviluppo edilizio e l'inurbamento ... [ma mentre il primo] obbedisce a precise norme di tecnica militare, questo segue i vietati concetti dell'Urbanistica ottocentesca. Uno sguardo alla carta ce ne dà immediatamente conto. Intorno ai nuclei romano e veneto, racchiusi nel perimetro delle mura romane, stellare nella forma dettate da precise condizioni di orografia, si svolge ampio, regolarissimo, senza innesto, senza adattamento alle curve di livello, senza tener conto alcuno né dei traffici, né dell'igiene, lo schema (maglie a scacchiera rettangolare) della città ottocentesca ... Oggi [però] la mancanza di un ricco entroterra non consente alla città di tornare a quella prosperità di traffici che godeva nel passato”.⁹⁶

Solo la conoscenza delle fasi storiche, e dei caratteri urbani ad essa connessi,

⁹⁶ LENZI, “Il Piano Regolatore di Pola. (Parte Prima) ...”, cit., p.2.

permetteva l'individuazione dei problemi e della loro natura: il Piano Regolatore Generale, razionalista e moderno, ma *sub specie* italiana, non andava ridotto, dunque, a 'semplice' applicazione di indici e standard dello Zoning, ma solo nell'analisi della Storia e delle sue vicende trovava ragion d'essere una previsione di Piano che potesse considerarsi non automaticamente votata al fallimento. Per cui, per Lenzi era necessario “[5] coordinare e fondere in un insieme organico, di ben costruita impalcatura stradale, le varie fasi dello sviluppo passato dell'aggregato urbano, così che essa non debba più apparire all'urbanista ... come un mosaico di città diverse, bensì come il frutto logico di ben ponderato esame”⁹⁷.

Se l'insegnamento giovannoniano era ben presente al Progettista a livello di volontà di intervento sul tessuto storico, lo stesso non poteva dirsi per le concezioni di Lenzi in merito al Restauro architettonico, ambito nel quale la sua sensibilità non si mostrava altrettanto avvertita. Infatti

“Pola non presentava per la sua parte interna ... questioni importantissime ed inderogabili da risolvere. Non volume eccessivo di traffici, non monumenti da isolare e riportare alle pristinae forme d'arte, non problemi di viabilità e sicurezza”.

I criteri generali, informatori per l'intervento architettonico di ambito restaurativo, restavano legati, cioè, ad una concezione distante dai conseguimenti culturali giovannoniani (ma, invece, perfettamente in linea con quelli allora correnti), fondandosi ancora sui principi dell'isolamento dei Monumenti ovvero sulla volontà di riportare le fabbriche alle loro “pristine forme d'arte” (forse boitianamente, oppure secondo i principi di Viollet le Duc); così che, in ambito restaurativo, all'aggiornamento del livello urbano (con il “diradamento”) non corrispondeva affatto un analogo aggiornamento del livello architettonico (ad esempio con le autopsie, le analisi materico-strutturali, la confidenza storiografica e il “progetto aperto” sostenuti dallo stesso Giovannoni).

In definitiva, per il centro antico, la sua proposta prendeva infatti le proprie mosse dalla valutazione dei due problemi più impellenti, peraltro

“gravi: quello dell'igiene e quello del decoro. Possiamo quindi dividere le soluzioni previste per la zona centrale della città in due classi: quelle del *Piano Regolatore* e quelle del *Piano di Risanamento*. Alla prima si riannodano quelle della Stazione, di Piazza del Ponte, dell'Arena, della via Sassek,

⁹⁷ IDEM, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

della via Epulo, della via Giovia, della via Carducci, di piazza Carli, di Port' Aurea, di piazza Verdi, di via del Mercato, di piazza Alighieri, del Foro, di piazza San Giovanni, dei giardini di fronte all'Arena e del viale Barsan. Nella seconda vanno considerate invece tutte le opere di diradamento e risanamento igienico-edilizio, che senza alterare la fisionomia della via e la figura ambientale della città, valgano a restituire un lotto, un blocco di stabili, un isolato, ad una migliore norma di igiene e di vita".⁹⁸

Le istanze giovannoniane, tra "diradamento" e "risanamento", erano forse un po' orecchiate, ma certo è che l'Architetto intendeva muoversi con una cautela e sulla base di principi il più delle volte disattesi dai suoi contemporanei; anche per questo, probabilmente, l'ottima accoglienza che la proposta di Lenzi aveva incontrato alla *Prima Mostra Nazionale dei Piani Regolatori* di Roma del 1937.

Quello che Lenzi aveva presentato nel 1935 era, dunque, un Piano Regolatore Generale in cui la concezione del Piano estetico piacentiniano consentiva al Progettista un notevole salto di scala nel passaggio, senza soluzione di continuità, dal livello territoriale alle previsioni del progetto architettonico. I criteri giovannoniani avrebbero certo richiesto una ponderazione maggiore e un linearità di metodo più specifica per i vari ambiti (territorio, zone d'espansione, centro storico), ma ciò non significa affatto che Lenzi, in quel suo grande tentativo di *summa* delle suggestioni culturali allora più avvertite, non riuscisse comunque a travalicare di gran lunga, dal punto di vista della correttezza disciplinare, quanto normalmente la prassi urbanistica corrente era in grado di elaborare.

Pur alla luce di una cornice generale ispirata, per il centro storico, alle direttive di Giovannoni, era infatti una concezione progettuale di marca piacentiniana a suggerire a Lenzi di puntare a qualificare la città per punti, cioè per singole polarità e nodalità, specie nella strutturazione di spazi di cerniera tra realtà insediative diverse (come nelle intenzioni del vecchio G.U.R.).

Al proposito, Lenzi era partito dal valutare il problema dell'ingresso alla città da Nord, da dove giungevano, cioè, le uniche vie territoriali da Trieste e da Fiume.

"Conviene notare che in ogni caso si arriva a Pola dal Nord: per terra s'entrerà in città o dalla nuova passeggiata a mare e poi o dalla riva Vittorio Emanuele Filiberto, o dalla via XX Settembre sia per ferrovia che con mezzi propri. Per mare si scenderà al molo Fiume. È quindi il nucleo edilizio delimitato dalla Manifattura Tabacchi, dalla via Venere Celeste, San Marti-

⁹⁸ IDEM, "Le soluzioni del Piano Regolatore di Pola. (Parte Terza) ...", cit., p.2.

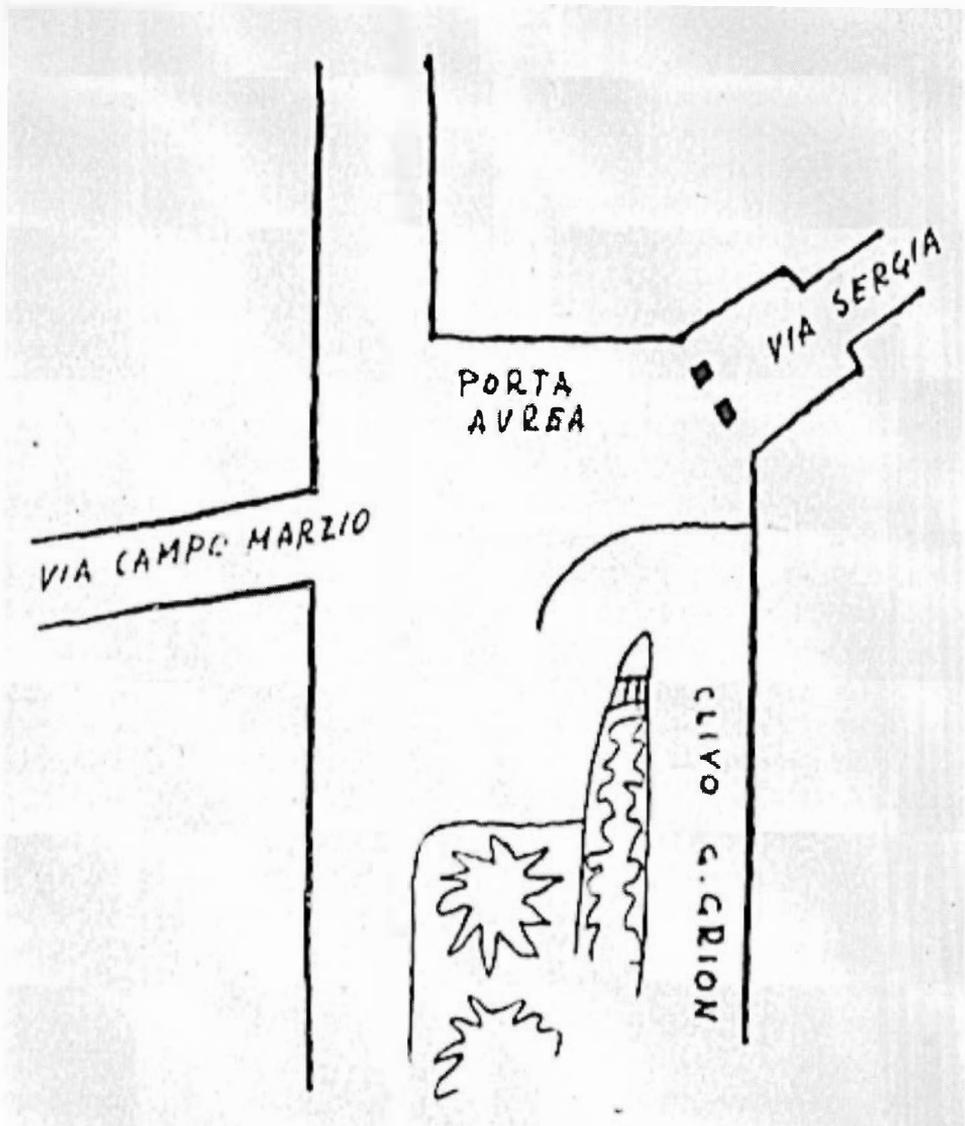


Fig. 8. Planimetria del progetto di sistemazione urbana della zona di port'Aurea secondo il Piano Regolatore di Luigi Lenzi del 1935 (da "Architettura", 1940, p.627)

no, Giovia, Arena, Emo, la piazza del Ponte, l'attuale via della Stazione, la nuova piazza della Stazione e la riva a mare, che viene a costituire, come finora sempre ha fatto, l'ingresso della città. L'odierno aspetto di questo nucleo è quanto mai disordinato e spoglio e non è la cornice che si sarebbe in diritto di pretendere per l'Arena".⁹⁹

Tra le polarità urbane l'Arena costituiva sicuramente la principale, soprattutto per una condivisa volontà che intendeva "[4] dare migliore cornice ai monumenti del passato e principalmente all'Arena che ... è oggi chiamata con le rappresentazioni all'aperto ... a nuova vita e non è ormai opera di interesse archeologico, ma anche e soprattutto sociale"¹⁰⁰. Ma quella polarità veniva ad assommare in sé, secondo una visione che tendeva a connettere la progettazione urbanistica alla scala architettonica, una serie di caratteri che dovevano concorrere ad una qualificazione dell'ambiente urbano nella sua interezza, specie attraverso quel dialogo tra Antico e Moderno da realizzarsi proprio nella "*zona monumentale attorno all'Arena*".

"Avremmo dunque pensato di riadattare tutta la zona a quella più alta funzione ... e a creare a Sud dell'Arena, là dove oggi via Carducci si innesta con la via dell'Arena, un nucleo edilizio di carattere monumentale nel valore delle costruzioni se anche non nella destinazione. Il viaggiatore che entrerà a Pola avrà a sinistra la quinta dell'Arena ... a destra la Fonte Carolina, restaurata a dignità d'arte e incorniciata di verde in fondo; dinanzi a sé quella che io chiamo 7 porta della città e che, viva nel suo valore architettonico, unita nella sua massa, verrà a contrapporre ai fasti di un passato scomparso i segni di un più luminoso avvenire. Di fronte all'Arena, verso il mare, scende il tappeto verde del nuovo giardino. In piazza Carli si prevede l'arretramento del fronte, onde rendere più comodo ai veicoli l'imbocco di via del Littorio".¹⁰¹

La zona di cerniera, tra il centro antico e la Pola moderna (austriaca e fascista), era quella nella quale Lenzi intendeva superare le cesure che tanti problemi creavano all'omogeneità del nucleo e al suo funzionamento razionale. Anche lì, dunque, la progettazione urbanistica doveva strettamente connettersi a quella architettonica in una sorta di passaggio graduato tra tessuto denso storicizzato e

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ IDEM, "I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...", cit., p.2.

¹⁰¹ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

tessuto abitativo moderno; e tale gradazione si sarebbe ottenuta attraverso la realizzazione di nuovi edifici pubblici, che avrebbero così creato una zona infrastrutturale moderna in grado di diffondere e collegare le varie nodalità urbane.

Su tale zona dovevano infatti sorgere buona parte di quelle attrezzature pubbliche che la cittadinanza attendeva e che Lenzi contemplava, cosicché “in questa sistemazione di dettaglio deve inserirsi nei pressi di Porta Aurea [largo Oberdan], nel centro cittadino tra le vie Carducci, Carrara e Arena, la nuova pagina edilizia che dia a Pola il suo centro monumentale”¹⁰²:

“il Palazzo del Governo in Largo Oberdan; la Questura in via Carducci; la Banca d'Italia in Port'Aurea; il nuovo Teatro in piazza Carli; il Palazzo della Giustizia in viale Carrara; il Palazzo della Provincia in piazza Alighieri; il Palazzo dell'Economia Corporativa in via San Martino angolo via Carducci; il Palazzo dell'I.N.A. in piazza Port'Aurea; l'Intendenza di Finanza in via Colombo ove ora è la Provincia; ; la Caserma della Milizia in via J. da Pola angolo via Zaro; la Stazione delle Autocorriere in piazza del Ponte; il Mercato della Legna in piazza del Ponte; un nuovo e moderno Albergo in via Venere Celeste; la Capitaneria di Porto nel nuovo edificio a sfondo dei giardini regina Elena; il nuovo Ospedale e il Manicomio Provinciale nell'area attigua a quello esistente; la Piscina coperta in via San Donà”.¹⁰³

La nuova arteria stradale, ininterrotta dall'Arena fino a Piazza Dante e all'Arsenale, e la realizzazione di buona parte di quegli edifici lungo di essa, avrebbero dunque portato all'impianto di un vero e proprio asse 'estetico' attrezzato interno che da Nord a Sud, a partire dall'Anfiteatro, passava per Port'Aurea, fronteggiando il famoso Arco dei Sergi:

“in piazza Port'Aurea si smussa, dunque, l'angolo ove oggi è il Caffè Italia e quello opposto, onde uscendo dalla via dei Sergi, si veda incominciato dall'Arco trionfale il fronte di un palazzo che potrà anche essere un edificio pubblico, ma risponderà in ogni caso alla sua funzione ed al luogo in cui sorge”.¹⁰⁴

La progettazione urbana di Lenzi, condotta *piacentiniano more* e costituita da

¹⁰² *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

¹⁰³ IDEM, “Conclusione sul Piano Regolatore della città di Pola. (Parte Quarta) ...”, cit., p.2.

¹⁰⁴ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

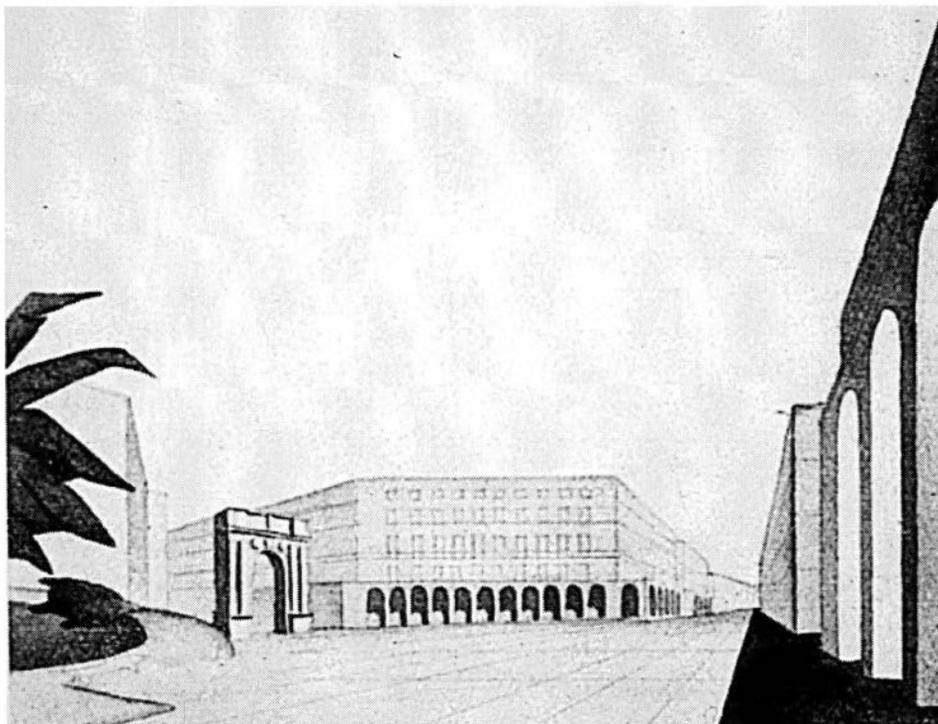


Fig. 9. Veduta della proposta di sistemazione urbana della zona di port'Aurea secondo il Piano Regolatore di Luigi Lenzi del 1935 (da "Architettura", 1940, p.627)

assialità e vedute privilegiate, lungo quella fascia di cerniera a ridosso del centro, continuava poi con la

“via Giulia che verrà allargata e il nuovo edificio che viene a sorgere su di essa sarà porticato, così da costituire in certo modo la succursale invernale dei giardini di Largo Oberdan. Le vie Zaro, Barbacani e Colombo, anche esse allargate a scapito dei giardini del Circolo Savoia verranno a far meglio fluire il traffico verso la via Mazzini e la piazza Alighieri. Per meglio consentire poi l'imbocco della via IV Novembre, si propone di espropriare una piccola area all'angolo dell'Arsenale, così da costituire di fronte al nuovo Palazzo delle Poste un piccolo largo di smistamento. Questo è l'unico sacrificio che si chiede all'Autorità militare”.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Ibid.

Proprio in piazza Alighieri la Monumentalità antica lasciava il posto alla Monumentalità moderna, laddove il nuovo edificio delle Poste realizzato da Angiolo Mazzoni si era ben presto posto come il massimo esempio della nuova architettura aulica della Pola fascista:

“sulla Piazza Alighieri si viene ad innestare una nuova piazza così che il traffico dalla via Barbacani, scorrendo lungo di essa, possa sboccare nella via Mazzini senza curve o incroci pericolosi. Si abbatte il Palazzo ove oggi ha sede la Banca d'Italia così da isolare e mettere in luce il gioiello bizantino della Madonna del Canneto. Su questa nuova piazza, che fusa alla piazza Alighieri risulta dello schema classico delle piazze italiane a 'L', si affaccia di fronte al Palazzo delle Poste un nuovo edificio di notevole consistenza e di certo valore architettonico.”¹⁰⁶

Con un'ottica non molto diversa, e in gran parte già anticipata sotto le pur generiche definizioni di “diradamento” e “risanamento”, Lenzi si occupava poi, giovannonianamente, dei problemi del tessuto storico limitrofo:

“da piazza Alighieri una via di limitata sezione condurrà con andamento concentrico alla via Sergia sino al Foro e contribuirà, attraversando i lotti, a quel generale lavoro di risanamento igienico ed edilizio, che il più alto tenore di vita e l'aumentato valore delle aree sono per richiedere”.¹⁰⁷

Piazza Foro costituiva la polarità per eccellenza all'interno del tessuto antico, attorniato dalla nuova arteria infrastrutturale di cerniera e dalle Rive (peraltro bloccate dal Demanio militare e dal binario della ferrovia). Anche la piazza centrale della città, dove insisteva il grande tempio romano, veniva trattata da Lenzi con le stesse modalità e sulla base degli stessi principi fino a quel momento adottati:

“*Il Foro* ... Ingemmato dalla preziosità dei suoi elementi gotici, ricco del palazzo romanico che vi lasciò la Serenissima ma che sorse su fondamenta romane, esso sembra tutto raccolto ad ammirare ... il tempio d'Augusto. Non piazza, ma salotto. ... [l'invaso] si affaccia a tratto a tratto sull'azzurro del mare. Due lati soltanto non sono degni degli altri, non per valore urbanistico, che anzi l'armonia dei volumi e il valore dei rapporti fra pieni e vuoti sembra studiato con cura speciale ... ma per la povertà che riveste quelle pareti, per quella tinta che immise-

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

risce ogni visuale. Abbiamo perciò pensato di sostituire a questi edifici due nuovi che fossero però simili in tutto – allineamenti e volumi d'angolo – certi così di non turbare ... il ritmo ... e l'armonia”.

La progettazione urbanistica, in questo caso, aveva lasciato ampio spazio a quella architettonica (con questo continuo passaggio del Piano a scalarità diverse), tanto che essendo il problema

“particolarmente delicato, non soltanto come soluzione urbanistica, ma forse e soprattutto come futura realizzazione architettonica, abbiamo studiato in dettaglio il progetto del nuovo palazzo sede del Comune. Con esso, presentato alle Autorità superiori [del Ministero] insieme a quello del Piano Regolatore di cui forma parte integrante, la demolizione degli attuali edifici viene vincolata all'esecuzione di quel progetto presentato e approvato col Piano ... Per scendere al dettaglio, prevediamo che venga demolito il palazzo su cui fino a pochi giorni or sono era la Posta, ma per non lasciare che l'apertura troppo grande possa in qualche modo riuscire di pregiudizio alla piazza così tranquilla e raccolta, pensiamo che in suo luogo potrebbe sorgere, elemento verticale di importanza nel ritmo orizzontale dei valori architettonici che lo inquadrano, il campanile veneto o una torre votiva ... Pensavo l'edificio tutto porticato al suo piano terreno in modo che, attraverso la selva delle colonne e dei pilastri portanti, lieto si vedesse scintillare il sorriso del mare. Di qui, libera, a giorno, poteva salire la scala ai piani superiori. Bisognerà [per la visuale sul mare] forse chiedere alla Marina il sacrificio dello spostamento o della demolizione dei piccoli edifici [di impedimento, ma vorrei] che per questo edificio la piazza lastricata in rude pietra d'Istria fosse l'atrio; il portico, di pietra levigata, il vestibolo”.¹⁰⁸

La concezione del Piano estetico piacentiniano prendeva nettamente il sopravvento in queste previsioni, laddove il dato della progettazione architettonica travalicava quella urbanistica e la qualificazione delle polarità veniva ritenuta in grado di riverberarsi su tutto il tessuto. Poteva valere, semmai, il criterio dell'“ambientamento” del nuovo edificio previsto rispetto alla piazza, ma tale aspetto doveva realizzarsi più per andamenti e rapporti (verticale/orizzontale) che per linguaggio o compatibilità stilistica, essendo la piazza stessa l'insieme, pur consolidato, di fabbriche di epoche diverse. Semmai il criterio restava quello delle visuali studiate e aperte in questo caso verso il mare (si sarebbe detto *piacentiniano more*, ma anche Giovannoni non era da meno al proposito); certo è che si riteneva del tutto

¹⁰⁸ LENZI, “I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...”, cit., p.2.

lecito che la progettazione moderna si affiancasse agli edifici storici, nonostante i dubbi e le cautele al proposito di Giovannoni.

Giulio Roisecco, sulla piacentiniana "Architettura", nel 1940, sintetizzava quanto Lenzi aveva cercato di perseguire per il centro monumentale, mettendone in evidenza metodi e finalità:

"il *Piano di Risanamento* interessa specialmente il vecchio nucleo urbano in cui, con poche demolizioni di nessun interesse artistico, l'architetto è riuscito a riordinare la zona, conservandole pienamente il suo carattere, anzi accentuandolo con la creazione di alcuni ambienti, di sapore volta a volta romantico o classico, il cui scopo precipuo è la messa in valore del Duomo, del Municipio, dei due Templi gemini in piazza Foro, dell'Arco dei Sergi, mentre in modo particolarmente è stata risolta la zona dell'Arena".¹⁰⁹

Previsioni finali

Il Piano viveva, dunque, di scalarità complementari: dal "*Piano regionale*", alla zonizzazione razionalista, dal diradamento giovannoniano ("*Piano di risanamento*"), al Piano di ampliamento, alle previsioni architettoniche per le polarità urbane, facendone dunque uno strumento pianificatorio estremamente complesso e articolato.

Come chiusura della propria *Relazione* programmatica, Lenzi richiamava la necessità di "[8] contenere il Piano di Ampliamento in un programma vasto, ma non megalomane e per la durata di 25 anni"¹¹⁰ per cui "[si è pensato che per gli espropri da attuarsi prevalentemente] tra piazza del Ponte e l'Arena, tra l'Arena e largo Oberdan, in piazza Alighieri ... e per le nuove vie da costruire ... [e le altre opere dovrebbero necessitare] 34 milioni"¹¹¹. Da tutto ciò non dovevano esulare, ovviamente, le nuove dotazioni infrastrutturali che la pianificazione austriaca aveva a lungo dimenticato e che invece ora sembravano ineludibili:

"ci siamo preoccupati della rete delle acque di rifiuto, nere e bianche, e dell'acquedotto, delle condotte per la distribuzione del gas e della luce elettrica [necessita l'unione dell'Acquedotto comunale con quello della Marina poi] le acque potabili dovranno venir immagazzinate in un punto sopra-

¹⁰⁹ ROISECCO, "Il Piano Regolatore di Pola ...", cit., , pp.625-626.

¹¹⁰ LENZI, "I problemi connessi al Piano Regolatore di Pola. (Parte Seconda) ...", cit., p.2.

¹¹¹ IDEM, "Conclusione sul Piano Regolatore della città di Pola. (Parte Quarta) ...", cit., p.2.

elevato, noi abbiamo scelto il Monvidal ... Per la canalizzazione delle acque di rifiuto [utilizzando la rete esistente] si è pensato il problema di evitare che le acque di rifiuto venissero a sfociare nelle zone balneari ... progettando così una canalizzazione che percorra in leggera pendenza tutto il litorale da Val Saccorgiana a Val di Fora ... dove ha inizio una galleria di circa 300 ml che sbocca in Val Vergarol”.¹¹²

Da tutta la previsione si potevano trarre, secondo Lenzi, alcuni principi ordinatori di base che individuavano la modernità del Piano e, soprattutto, il suo netto aggiornamento disciplinare:

“è finita l’epoca degli immensi organismi urbani, quali ci ha lasciato l’Ottocento ... è finita perché era basata sull’agglomeramento delle sue genti; sulla superproduzione industriale; perché assorbiva tutto dalla campagna cui non dava nulla. La città murata è un errore ... il suo funzionamento antiquato ed antieconomico per eccellenza ... Di qui nasce lo sforzo dell’Urbanistica mondiale per riuscire a capovolgere il funzionamento della città attraverso il *decentramento urbano*: le *città lineari* degli spagnoli; le *Siedlungen* germaniche; Littoria o Sabaudia sono le prime tappe della nuova politica urbanistica. Per Pola abbiamo cercato di decentrare anziché di accentrare, estendendo l’aggregato urbano in una vasta area anziché accomulandolo in aree ristrette; di qui la ragione delle grandi zone verdi, dei quartieri agricoli, delle case in serie ed a schiera ... inquadrandolo nella visione della nuova Urbanistica, totalitaria e precorritrice, nel suo significato più completo che lega, nel pensiero unitario ... la politica come l’edilizia, l’igiene come l’estetica, la tecnica come l’economia”.¹¹³

Le reazioni della Commissione Prefettizia e gli appunti alla prima versione del Piano Regolatore Generale di Lenzi

Notava il Redattore del “Corriere istriano” come già, nel corso dell’incontro in cui il Progettista romano aveva presentato la sua *Relazione*, “il Prefetto [pur approvando tutto il programma] ha fatto qualche riserva circa la soluzione del problema ferroviario, per cui ha raccomandato al progettista di escogitare altra

¹¹² Ibid.

¹¹³ Ibid.

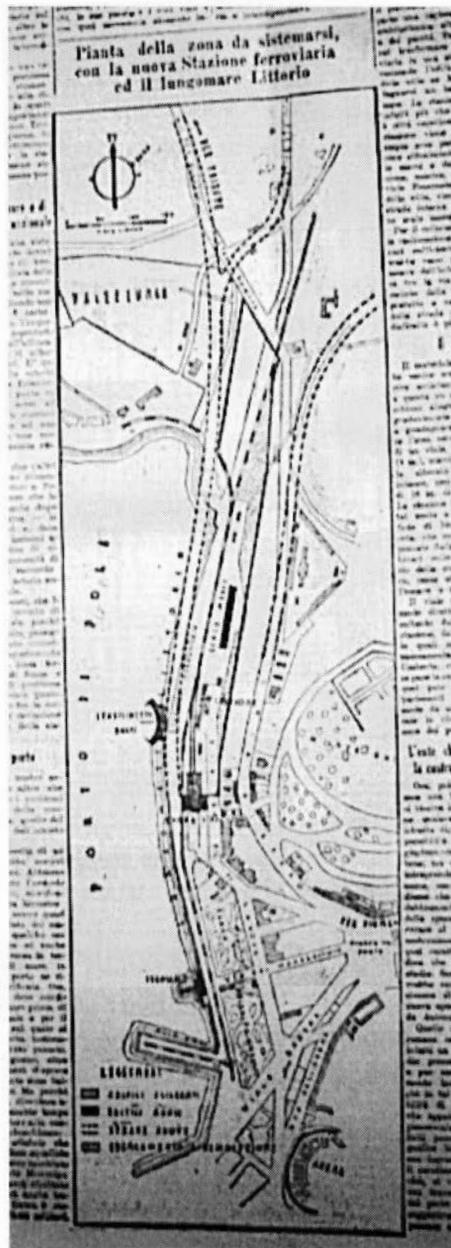


Fig.10. Proposta di Giovanni Maracchi per la sistemazione della zona della stazione, del parco ferroviario e del Lungomare di Pola (da "Il Corriere istriano", 21 luglio 1935, p.2). Le più recenti sistemazioni della zona (2001) sembrano ver ripreso il nucleo della proposta di Maracchi.

soluzione [al posto di quella] costosissima [dell'interramento del binario e sopra-passaggi] ... e che consenta invece una più semplice ed economica attuazione"¹¹⁴.

Anche l'Articolista, dal canto suo, rifletteva sul fatto che, pur rimanendo in attesa della pubblicazione degli elaborati, si poteva già scorgere nella proposta

“qualche reminiscenza fin troppo polese della *Relazione* Piacentini sul Piano Regolatore di Roma [alla quale non a caso i primi membri del G.U.R., tra cui Lenzi, avevano collaborato]. Confrontare, ad esempio il parallelismo tra la Roma imperiale, quella papale e quella moderna, e Pola romana, Pola veneta e la 490 austriaca; confrontare inoltre l'nello verde del Piano Regolatore di Roma con la 490scia verde di collegamento tra i parchi attuali e futuri della città; collegamento del quale, per ora, non si vede veramente l'urgenza; ed altrettanto dicasi per quanto riguarda l'arteria, anzi le due arterie di circosollazione per il traffico merci, tutt'altro che eccessivo di Pola, arterie che trovano riscontro nell'anello ferroviario di Roma. Al quale proposito dobbiamo tenere conto che Roma è città che il Fascismo ha ereditato con poco più di mezzo milione di abitanti e che si sta avviando verso i due milioni; mentre Pola dai 70 mila abitanti che aveva ... si avvia verso i 50 mila e non ha ancora risolto il problema di mantenere i 70 km di strade ereditate dal passato. Siamo infine d'accordo da anni con la creazione di una zona balneare nell'arco compreso tra Veruda e Valle Ovina, dove però di verde (intendiamo alberi di alto fusto) non esistono attualmente che la pineta di Stoia e quella, ogni anno più rada, di Valle Ovina”.

Evidente dunque la linea culturale piacentiniana che aveva fornito al G.U.R. buona parte di quelle “formule” di cui anche Lenzi si era poi servito; ma l'analisi del Redazionale della testata polese si spingeva ad affrontare anche altri temi scottanti, la cui soluzione era stata forse un po' troppo frettolosamente approntata dal Progettista:

“siamo perfettamente d'accordo con i due architetti [cioè con i fratelli Lenzi] che quale zona monumentale moderna della città sia considerata quella compresa tra il Largo Oberdan, il viale Carrara e la via Carducci ... Quanto poi al problema vitalissimo del centro ... il riassunto della *Relazione* non ne parla ... ma gli architetti si rileggano bene i diversi caposaldi della [*Relazione* d'insediamento della Commissione prefettizia] ... perché quanto a chiarezza, precisione e quanto a fedeltà ai problemi veramente sentiti dalla città non si potrebbe avere ... una bussola di orientamento migliore ... Sulla questione della stazione ferroviaria

¹¹⁴ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

e su quella dell'incanalamento verso il centro del traffico ordinario, il riassunto è insufficiente per conoscere esattamente i criteri proposti".¹¹⁵

L'on Maracchi, Direttore del "Corriere istriano", aveva affrontato diffusamente la questione della stazione ferroviaria e Lenzi avrebbe dunque dovuto, sia secondo il Prefetto sia secondo l'Articolista, rivedersi quella proposta. Il Direttore aveva infatti sottolineato come "la zona sarà il futuro polmone della città ... e ingresso ad essa [in associazione alla] necessità di un lungomare e di un raccordo con la strada nazionale ... Poi la necessità di una stazione di testa" e della deviazione degli assi stradali, con un "provvedimento di grande economicità" dimostrato da un elaborato grafico¹¹⁶.

Anche Francesco Semi, esimio intellettuale giuliano, si era subito occupato della proposta appena elaborata da Lenzi e sul "Corriere istriano" la Redazione riportava la sua disamina:

"Semi rileva con sode argomentazioni come il Piano Regolatore preparato si presti a molte vivaci discussioni e approva in pieno lo studio del nostro direttore on.Maracchi [da noi pubblicato] ... circa la sistemazione da darsi alla stazione ferroviaria, che imporrebbe nello stesso tempo la soluzione del problema del lungomare. Tutta la città, scrive il Semi, avrebbe il respiro dilatato da una sua maggiore gravitazione verso la zona del mare e dei parchi ... con la conseguente convenienza per i privati di completarne la struttura edilizia fino alla piazza del Ponte, sbocco della futura strada statale Fiume-Abbazia, e di migliorarla lungo quella specie di balconata che è rappresentata dalla via Arena. Completerebbe l'insieme una zona balneare ... Questo il pensiero dell'on Maracchi".¹¹⁷

La pubblicità accordata alla proposta di Lenzi doveva essere massima, nelle intenzioni della Podesteria, per cui

"invitati dal Podestà, tutti gli ingegneri iscritti al Sindacato Provinciale si sono recati a prendere visione del Piano Regolatore della città, progettato,

¹¹⁵ *La Relazione dell'architetto Lenzi ...*, cit., p.2.

¹¹⁶ G. MARACCHI, "Una proposta per la sistemazione della zona ferroviaria e per la realizzazione di un Lungomare dal molo Fiume alla rada Tivoli. In tema di discussione sul Piano Regolatore di Pola", *Il Corriere istriano*, 21 luglio 1935, p.2.

¹¹⁷ *Ripubblicazione di F. SEMI*, "Il Piano Regolatore di Pola", *Tre Venezie*, settembre 1935; *Il Corriere istriano*, 28 settembre 1935, p.2.

com'è noto, dagli architetti fratelli Lenzi. Il Direttore dell'Ufficio Tecnico, ing. Brass, illustrò ai presenti i vari dettagli del Piano disposti razionalmente alle pareti della Sala maggiore [quindi già le Tavole] ... Si svolse poi un'amichevole discussione che alla fine trovò i tecnici in massima parte d'accordo trattandosi di un Piano che non contiene cose astruse, ma risolve elegantemente parecchi problemi complessi. Tra giorni gli ingegneri si riuniranno ancora una volta al Municipio allo scopo di esprimere, eventualmente, qualche desiderio o proposta".¹¹⁸

Ancora nel 1937 Giovanni Moracchi faceva notare come "non sappiamo fino a quale punto il Piano elaborato dagli architetti Lenzi influisce sul criterio di distribuzione dei nuovi edifici previsto per la città ... [Certo è che] per il Foro, il Comune di Pola non avrà mai i soldi per costruire il grandioso palazzo municipale da essi previsto",¹¹⁹ ma un chiaro indirizzo l'aveva dato già anni prima la Podesteria visto che nell'analisi compiuta dalla Commissione Edilizia di tre progetti per la "costruzione dell'Istituto magistrato, sistemato alla testa del blocco limitato dalla via Carducci, prolungazione della via San Martino e Carrara; dell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, a tergo dell'attuale Dopolavoro Manifattura Tabacchi, cioè sull'area opposta, verso l'Arena; l'Idroscalo civile alla riva Vittorio Emanuele III"¹²⁰, si era avuto "l'intervento dell'arch. Luigi Lenzi" al momento presente in città. Si era trattato, ovviamente, di un'eccezione, ma certo è che le previsioni dell'Architetto, fatte proprie dalla Podesteria, erano venute, fin da subito, a indirizzare le scelte urbanistiche e architettoniche ben prima dell'adozione e quindi dell'approvazione definitiva del Piano.

Nel novembre del 1938, infatti "il Podestà ha sottoposto al parere della Consulta il Piano Regolatore, elaborato con diligenza e cura dall'arch. Luigi Lenzi. L'incarico risale al 1935 e nel 1936 è stata consegnata la prima elaborazione che, esaminata in due laboriose sedute dalla Commissione Edilizia e poi anche dai Sindacati degli Ingegneri e degli Architetti, è stato rimandato al progettista con alcune osservazioni di carattere pratico. Nella *seconda elaborazione* presentata dall'arch. Lenzi nel 1937 è stato tenuto conto di gran parte dei suggerimenti dati e

¹¹⁸ "Gli ingegneri di Pola prendono visione del Piano Regolatore della nostra città [progettato dagli architetti fratelli Lenzi]", *Il Corriere istriano*, 12 gennaio 1936, p.2.

¹¹⁹ G. MORACCHI, "Il nuovo Palazzo della Banca d'Italia e l'imperioso problema della rinascita del Foro", *Il Corriere istriano*, 6 gennaio 1937, p.2.

¹²⁰ "Tre importanti progetti di costruzione (dell'Istituto Magistrale, dell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, dell'Idroscalo civile) approvati dalla Commissione Edilizia, sotto la presidenza del Prefetto S. E. Cimatori e con l'intervento dell'arch. Luigi Lenzi", *Il Corriere istriano*, 24 luglio 1935, p.2.

successivamente – deceduto il capo dell'Ufficio Tecnico Comunale, ing. Brass – è stato dato incarico all'ing. Lino Moscheni di preparare i Piani parziali per tre zone particolarmente importanti ... (e cioè) ... tutta la città vecchia, per la quale sono previsti degli opportuni sventramenti, che devono dare aria e luce ... La seconda zona interesserà più particolarmente le adiacenze del Mercato Centrale, con alcune demolizioni, alcuni allargamenti ... la terza zona considera la via Carducci, il viale Carrara, la via Aurea ... (cioè l'ingresso alla città) ... Si potrebbe iniziare l'opera di assanamento entro il 1939"¹²¹.

E Giulio Roisecco, nel 1940, con un giudizio estremamente positivo ma equilibrato, compendia quanto Lenzi era riuscito ad ottenere con la sua proposta che in gran parte aveva, già da almeno quattro anni e mezzo, fortemente indirizzato la vita di Pola:

“il Piano realizza un equilibrio perfetto tra le esigenze dell'estetica, della poesia e quelle della realtà contingente; le quali ultime, purtroppo, non consentono in alcuni casi l'adozione di soluzioni particolarmente felici, ribadiscono vecchi errori e pregiudicano sane tendenze”¹²²

E con ciò si ribadiva sostanzialmente il giudizio avanzato da Alberto Alpago Novello nel 1937 di un Piano “difficile ... [in cui le maggiori difficoltà] sono state dall'architetto egregiamente risolte ... con sano ragionamento e cura dei particolari”¹²³.

¹²¹ “Un'importante seduta della Consulta Comunale. Il Piano Regolatore”, *Il Corriere istriano*, 13 novembre 1938, p.3.

¹²² ROISECCO, “Il Piano Regolatore di Pola ...”, cit., p.628.

¹²³ A. NOVELLO, “La Prima Mostra Nazionale ...”, cit., p.289.

SAŽETAK

Događaji povezani uz urbanistički plan grada Pule pokazuju zanimljiv primjer, uzimajući u obzir talijanski urbanizam između 2 svjetska rata, prihvaćanja teorijskih principa razrađenih od Grupe Romanskih Urbanista (1924/26 – 1931/32): Luigi Lenzi je, među utemeljiteljima ove grupe, tijekom druge polovice 30-tih godina uredio novi plan grada počevši od koncepta Regionalnog plana do Generalnog urbanističkog plana, uz arhitektonsko planiranje najznačajnijih gradskih prostora u skladu sa “estetskim planom” Piacenze te giovanijskog smanjenja za Povijesni centar.

Iznimnog je značaja također i činjenica da je pulska gradska uprava odlučila ne jedino to da slijedi u što većoj mjeri te projektne smjernice od trenutka njihovog predstavljanja (1935) već i činjenica da su, u svrhu daljnjeg poslijeratnog razvoja Pule, poduzete i one smjernice dane već u prijedlogu Lenzia (zaobilaznica, glavne gradske prometnice, razvojne linije, širenje cjelina neperimetralnog karaktera).

POVZETEK

Zgodovina regulacijskega načrta mesta Pulj (1935-1939) je zanimiv primer, ki odraža italijansko urbanistiko med vojnoma in izvajanje teoretskih načel, ki jih je svojčas izdelala Skupina rimskih urbanistov (1924/26-1931/32). Eden od ustanoviteljev Skupine rimskih urbanistov, Luigi Lenzi, je sredi tridesetih let izdelal nov načrt mesta, tako da je upošteval koncept regijskega načrta, splošnega urbanega regulacijskega načrta, arhitekturne napovedi za najpomembnejše mestne prostore v duhu “estetskega načrta” Piacentinija in idejo “razredčenja” Giovannonija za zgodovinsko središče. Zanimivo ni samo to, da se je puljski podesta odločil, da bo vsaj načeloma sledil navodilom projekta takoj po njihovi predstavitvi (1935), temveč tudi dejstvo, da so bile Lenzijeve zamisli upoštewane tudi pri povojni gradnji Pulja (obvoznica, mestne prometne osi, razvojne smernice, razširitev na neperimetralne gradnje).