

## Testimonianza di TONI BASSO

Non vi è dubbio che l'espressione "città diffusa", scelta dagli organizzatori dell'analisi che si sta conducendo sul vistoso fenomeno della invasione del territorio da parte di edifici e strade, renda con felice immediatezza l'idea dell'argomento di cui si discute.

Tuttavia, proprio le parole utilizzate mi hanno suscitato una ulteriore curiosità sul piano filologico lessicale: ma sarà poi vero che a quegli agglomerati cementizi che costituiscono i capannoni industriali, i centri commerciali, gli studi professionali associati, le residenze condominiali, possa esser dato il nome di "città" ?

Ecco, vedete, per evidenti ragioni anagrafiche e per viscerale esperienza indigena, io ho della città una nozione che non si identifica con quella che può essere individuata dalla enunciazione del tema.

Da topo di città, di questa città in particolare, sento il bisogno di rileggere una parte della mia storia personale per cercar di chiarirmi l'idea di città, e lo faccio ad alta voce perché potrebbe anche essere che, per qualche meccanismo inconscio, si siano formate, nella mia cognizione e nella mia memoria, sensazioni e valutazioni sbagliate. Nella speranza che questa riflessione fornisca un utile strumento per individuare almeno una delle cause (sia ben chiaro: senza intenti demonizzanti) che hanno determinato quella trasformazione del paesaggio sulla patologia del quale - come ha detto ieri l'architetto Luciani - si vorrebbe individuare una agenda di proposte.

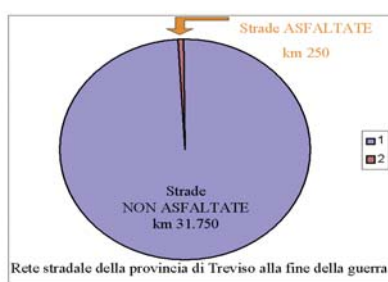
(1) Ancora negli anni Trenta, e per buona parte degli anni Quaranta, a Treviso persisteva una dimensione urbana circoscritta dalla cinquecentesca cintura muraria ideata da Fra Giovanni Giocondo e da Bartolomeo d'Alviano con tre soli accessi, e appena nell'Ottocento interrotta dall'apertura di due brecce praticate una in corrispondenza della Stazione ferroviaria, e una in prossimità del porto fluviale al Portello del Sile (2), e tosto attrezzate con adeguate barriere metalliche per assicurare le esazioni daziarie sulle merci in arrivo. E' solo nel 1906 che inizia una sistematica sbrecciatura delle Mura con l'apertura del primo varco, il Carlo Alberto (3). Queste aperture avrebbero consentito collegamenti pressoché immediati, a piedi o in bicicletta, con una recente residenzialità suburbana di abitazioni, caserme e piccole industrie, ma anche villette monofamiliari.

Un discorso a parte merita il caso della frazione di Fiera, dove la veicolabilità del fiume Sile aveva preconstituito, quasi autonomamente dalla città, attività produttive e commerciali, e quindi residenze abitative, dando luogo a un tessuto ergo-antropologico tutto particolare. Una fotografia (4) scattata dal campanile di Santa Maria Maggiore agli inizi del secolo XX mostra la Fiera come un paese "altro", separato dalla città da campi coltivati; e in città, dove poi sarebbe sorto il



Dall'alto:

1. Borgo Mazzini.
2. Ponte e barriera Garibaldi.
3. Varco Carlo Alberto.
4. Panorama dal campanile di Santa Maria Maggiore verso la Fiera.



- Dall'alto:  
 5. Biciclette in via Carlo Alberto.  
 6. Rete stradale della provincia di Treviso alla fine della II guerra mondiale.  
 7. Il Terraglio negli anni Cinquanta.

frigorifero, c'era una campagna coltivata a vigneto. Mia zia che andò ad abitare nelle case popolari di Fiera quando veniva in città con la bicicletta diceva "vado a Treviso", come la città fosse stato un altro paese, un altro mondo.

(5) La bicicletta era il mezzo di locomozione autonomo di gran lunga più diffuso. In città erano moltissime le "custodie per biciclette" istituite per salvaguardare dal furto questo che costituiva davvero un bene patrimoniale, tanto da essere stato soggetto a tassazione annuale, documentata da una "targhetta" in alluminio da applicare sul telaio sotto il manubrio. Operai, professionisti, artigiani e impiegati ne facevano uso sistematico, ed erano i maggiori utenti delle strade, strade poi che erano per lo più in terra battuta, o al massimo in "macadam", termine tecnico che indicava un impasto di sabbia e pietrisco macinato e costipato ad acqua.

(6) Alla fine della seconda guerra mondiale, dei quasi 32 mila chilometri che costituivano l'intera rete stradale della provincia di Treviso (strade statali, provinciali, e comunali), asfaltati erano neppure 250, cioè i 150 chilometri delle strade statali (che allora erano il Terraglio-Pontebbana, la Postumia, e il tratto di Alemagna da Conegliano al Fadalto) e un centinaio di chilometri che costituivano una parte di quelle che erano allora le strade provinciali.

La bicicletta ci dà anche l'idea di quanto limitate fossero le distanze percorribili, parallelamente a quell'altro veicolo che per il trasporto delle persone e soprattutto delle merci era il carro a trazione animale.

Pur disponendo dei dati provinciali del 1943 per i veicoli a trazione animale e di quelli del 1946 per i motorizzati, il confronto risulta ugualmente eloquente, anzi si può lecitamente dedurre che durante la guerra il rapporto incidesse ancora maggiormente a favore dei carri a trazione animale, essendo nel 1946 pur timidamente ripresa la produzione industriale ed essendosi il parco di vetture circolanti arricchito (si fa per dire) anche degli autoveicoli dismessi dalle truppe alleate.

Veicoli a trazione animale 6.216, dei quali 1.761 carri agricoli, e 4.555 per il trasporto di persone e merci.

Autovetture: 3.024, autobus 82, autocarri 2.020, motocicli 2.253, motocarri 180.

(7, 8) Tutti questi numeri, ai quali si può aggiungere il servizio filoviario *da e per* Venezia, ci danno l'idea di quale fosse il traffico stradale, e, con l'integrazione del trasporto ferroviario (limitato nei percorsi e negli orari), quale fosse lo spostamento di persone e di merci, con illuminanti squarci per esempio sulla quantità delle attività produttive, e magari anche sulla scolarizzazione dei giovani. È difficile che le disponibilità pressoché illimitate e ogni giorno crescenti in cui sono nate le giovani generazioni renda percepibile quale eccezionalità dovesse costituire un viaggio anche breve; quali costi di tempo e denaro comportasse, e a quali disagi andassero incontro i viaggiatori, oggi che i quotidiani black-out (come la neve sulle strade o lo sciopero dei trasporti) appaiono come un dramma nazionale, da doverne scrivere sui giornali o parlare alla TV. E anche coloro che hanno visto svilupparsi i mezzi di comunicazione attualmente in uso preferiscono dimenticare i tempi - del resto non così lontani - quando per i lunghi spostamenti

c'era solo il treno e qualche corriera, che obbligavano a percorsi e ad orari precostituiti. L'autonomia fu realizzata solo con l'avvento dall'automobile, che peraltro costituiva un privilegio di pochissimi, e al quale solo eccezionalmente si poteva ricorrere, per i costi proibitivi, attraverso il noleggio di rimessa e il servizio di taxi.

Gli spostamenti autonomi più praticati avvenivano con i mezzi a trazione animale o con la bicicletta che erano ancor sempre un privilegio di pochi; e (9) infine con quello indiscutibilmente più economico che era l'andare a piedi. Non è chi non intuisca quali limiti fossero posti alle distanze e ai tempi di percorrenza dall'autonomia degli animali e dalla resistenza fisica del ciclista.

La conclusione era che la gente non si muoveva: i pochissimi che potevano farlo agevolmente lo raccontavano come fosse un avvenimento, e la maggior parte di quelli che erano costretti a farlo non ne davano certo un resoconto accattivante.

(10) La città era cresciuta in popolazione, servizi e attività, ma l'inesistenza di mezzi di trasporto economici, rapidi, e soprattutto autonomi aveva conservato un isolamento che, per usare un aggettivo di moda negli anni Trenta, era autarchico.

La maggior parte di coloro che lavoravano in città, anche abitavano in città. Operai, artigiani, commercianti, impiegati e professionisti si spostano a piedi dall'abitazione al luogo di lavoro; non erano pochi coloro per i quali *casa e botega* erano un tutt'uno, per cui la famiglia diventava spontaneamente, e involontariamente, partecipe alle vicende della ditta, e la frequentazione della bottega o del laboratorio artigiano non rispondeva sempre ad effettive necessità, ma piuttosto alla opportunità di far quattro chiacchiere introdotte da una banale causalità "*passavo de qua*"; e neppure c'era rigore di giornate od orari di chiusura perché la cordialità dei rapporti tra le persone era una buona chiave per aprir bottega (*gnanca parlar!*).

(11) La vivacità calorosa e assidua dei rapporti interpersonali non si esauriva all'interno delle case e delle botteghe, ma si dilatava - in un *continuum* ininterrotto - nelle strade e nelle piazze, passando da un edificio all'altro, attraversando gli spettacoli ambulanti e i mestieri per via, il gioco dei ragazzi e le manifestazioni religiose come le processioni e i funerali, per non dire dei mercati variamente differenziati e dislocati.

Sono stati questi i luoghi e gli spazi che hanno costituito il connettivo nel quale gli edifici di qualificata specificità (il Palazzo comunale, il Duomo e i monasteri, l'Ospedale e le scuole, il tribunale e il teatro, il Monte di Pietà, le fabbriche e le caserme) attingevano significato e vitalità, così che l'agglomerato di pieni e di vuoti edilizi, in un lungamente maturato e consolidatosi dosaggio, aveva i requisiti e la definizione di città.

Il lessico burocratico, nella sua squallida impersonalità, definisce "aree di pubblica circolazione" tutti quegli spazi urbani che sono liberi da edifici. La realtà ci riporta a ben altra funzione: regolamentati o abusivi questi sono oggi spazi usati per l'opposto della circolazione, cioè la sosta. Delle autovetture, naturalmente, che con buona pace dei più insigni stilisti, costituiscono un inelegante e goffo



Dall'alto:  
8. Treviso, viale Nino Bixio  
9. Treviso, piazza dei Signori  
10. Treviso, centro storico



11. Piazzale della Stazione  
cinquant'anni fa  
12-13. Edifici residenziali della  
periferia.

ingombro sottratto all'uomo dalla pigrizia di chi vorrebbe andare con l'automobile anche al gabinetto, se lo potesse.

Il traffico, che si ostina a congestionare le città incapaci di crearsene gli anticorpi, con l'espulsione degli abitanti e l'invasione estemporanea degli utenti in un *mordi e fuggi* irrispettoso ed esigente, sta già derubando gli antichi centri urbani della qualificazione di città lasciando loro un titolo privo di significato e prestigio.

E anche di valore, dal momento che lo si può trovare a poco prezzo tanto da poterlo facilmente acquistare per attribuirlo alle nuove edificazioni che stanno invadendo il territorio, chiamandole come abbiamo sentito "la città diffusa" (12).

Il mezzo motorizzato individuale di trasporto autonomo, resosi disponibile dopo la seconda guerra mondiale, annullando i tempi e i disagi del viaggio, ha consentito il sorgere di nuove abitazioni fuori della città (13) per accogliere i residenti che ne venivano espulsi e gli oriundi del Territorio che avevano necessità di avvicinarsi ad essa.

In questo caso le presenze domestiche, limitate dagli orari lavorativi e scolastici, risentono di ulteriori diserzioni grazie ancora al mezzo individuale di trasporto per la fruizione extradomestica del tempo libero alla sera, nei fine settimana, e nei periodi di ferie, per cui le relazioni tra gli abitanti difficilmente rinnovano quelle condizioni che caratterizzavano i rapporti interpersonali nella città.

Le aree agricole dell'hinterland, o comunque collegate alla città, grazie ancora alla disponibilità dei mezzi per il trasporto delle merci, si sono rivelate opportune per gli insediamenti industriali e per quelli della grossa distribuzione, e ora anche per gli uffici e i servizi del terziario manifestatisi meglio accoglienti, potendo disporre di parcheggi per le automobili personali con le quali vi affluiscono clienti e personale addetto.

Anche in questo caso le presenze di addetti e utenti sono occasionali ed estemporanee, ben lontane pertanto dal creare e mantenere quelle interrelazioni funzionali e umane che si è visto caratterizzare la vita nella città plasmata attraverso i secoli e improvvisamente consegnata alla memoria dall'incalzare inarrestabile - sembra - dell'automobile.

Ecco perché attribuire il nome di città a questi nuovi agglomerati di cemento che invadono con diffusione crescente il territorio mi sembra quantomeno audace (14).