

10  
COMUNE DI COMO  
UFFICIO TECNICO

**CONCORSO**  
**PER IL PIANO REGOLATORE**  
**DELLA CITTÀ DI COMO**

28 APRILE 1934 - XII

RAPU

**ARCHITETTO FERDINANDO REGGIORI**  
**MILANO**

~~Ferdinando Ruffini~~  
28 aprile 1934 XII

CONCORSO  
PER IL PIANO REGOLATORE  
DELLA CITTÀ DI COMO

28 APRILE 1934 - XII

ARCHITETTO FERDINANDO REGGIORI  
MILANO

# ELENCO DELLE TAVOLE

## PRESENTATE AL CONCORSO

- I. - PIANO GENERALE; AGGREGATO URBANO E NUCLEI PERIFERICI  
Pianta 1 : 5000
- II. - RETE VIARIA E DIRETTRICI DI TRANSITO  
Pianta 1 : 5000
- III. - ZONE EDILIZIE; TIPO FABBRICATIVO; VERDE PUBBLICO  
Pianta 1 : 5000
- IV. - MEZZI DI TRASPORTO URBANI ED EXTRAURBANI  
Pianta 1 : 5000
- V. - SISTEMAZIONE DEL NUCLEO URBANO  
Planimetria 1 : 2000
- VI. - LA CITTÀ MURATA  
Planimetria 1 : 1000  
Sezioni stradali schematiche  
Fotografie aeree
- VII. - CAMERLATA E TAVERNOLA  
Planimetrie 1 : 2000
- VIII. - PARCHI VILLE E GIARDINI  
Due Planimetrie 1 : 1000  
Prospettiva

IX. - PONTE CHIASSO, LA STRADA INTERNAZIONALE E L'INGRESSO  
ALL'ITALIA:

Tre planimetrie 1 : 5000; 1 : 2000; 1 : 1000

Una prospettiva

Una assonometria

X. - NUOVE SISTEMAZIONI NELLA VECCHIA CITTÀ

Una planimetria 1 : 500

Tre prospettive

## P R E M E S S A

*Il presente progetto vuole soltanto, giuste le direttive contenute nel Bando, presentare un quadro di proposte organiche di massima, contributo di idee che possano servire allo studio di un Piano Regolatore esecutivo.*

*I vari problemi sono stati qui considerati e risolti sulla scorta dei punti indicati nel Bando, tenendosi in conto una visione realistica ed una possibilità economica, ed esaminandosi il particolare solo a titolo semplificato e solo per quegli argomenti che sono parsi di importanza eccezionale.*

*Potrà sembrare che la sistemazione della città murata sia stata raggiunta attraverso eccessivi sacrifici: si tratta in verità di una sola nuova strada e di una sola nuova grande piazza, le quali apportano compensi notevoli, così nei riguardi del traffico, che nei riguardi igienici. A tale sistema principale si connettono ritocchi secondari rivolti essenzialmente a qualche prudente indispensabile rettifica stradale.*

*Si ritiene che le caratteristiche ambientali della città siano state rispettate; si vuol mettere in evidenza lo scrupolo tenuto nei riguardi di certi angoli della vecchia Como (qualcosa della famigerata e pur pittoresca « Cortesella » potrebbe anche essere conservata); per cui non si è voluto estendere le demolizioni per il solo gusto di liberare. Troppo sovente si pretende di mettere in maggiore evidenza un monumento antico facendogli attorno il deserto.*

*Anche per i problemi periferici si sono seguite le direttive del Bando, proponendo una sistemazione definitiva dell'arteria internazionale, anzi delle arterie internazionali, perchè tra non molto al transito di Ponte Chiasso si aggiungerà il transito di Porlez-*

*za. Di tale sistemazione di prima importanza si è voluto dare anche una variante, ben sapendosi però che soltanto una soluzione radicale anche costosa, potrà recare il desiderato vantaggio alle grandi comunicazioni e alla stessa città di Como.*

*Per quanto riguarda le ferrovie si è proceduto con analogo criterio. Nulla si è ritenuto di proporre a modifica degli impianti delle Ferrovie dello Stato; per quanto riguarda le Ferrovie Nord, si è proposto l'interramento della linea a partire dalla stazione di Como-Borghetti, arretrata sull'asse del torrente Cosia coperto, fino alla nuova stazione di Como Lago che si vorrebbe staccata dalle antiche mura ed avanzata sulla piazza Umberto I. Il provvedimento potrà sembrare radicale e costoso, forse difficile d'attuazione in causa delle piene periodiche del lago. Ma anche rinunciando all'interramento del piano del ferro, grande beneficio verrebbe alla città arretrando la Como Borghetti, ed avanzando la Como Lago così come è stato proposto.*

*Come giustamente suggerisce il Bando, sono stati trasferiti a Camerlata ed a Tavernola gli agglomerati industriali. Como città è purtroppo asserragliata da una spessa cintura di stabilimenti, tintorie e manifatture seriche. Le prime si valgono delle acque del Cosia e compromettono tutta una zona abbastanza centrale che in un prossimo domani potrebbe essere destinata a costruzioni di maggior valore economico; poichè il Breggio di Tavernola può ben sostituire il Cosia di Como, si è proposto di trasferire lassù il nucleo delle tintorie comasche.*

*D'altro canto, le manifatture seriche, sparse senza ordine preciso nei quartieri eccentrici, potrebbero in un prossimo avvenire trasferirsi a Camerlata ad ingrossare il già esistente nucleo industriale. Accanto ai due nuovi raggruppamenti industriali sorgessero quartieri di case operaie e costruzioni rade di medio e di modesto tipo.*

*Forse un che di accademico, forse un che di retorico si riscontrerà nella sistemazione prospettata per Ponte Chiasso, porta d'Italia. Ma qui, dove oggi esiste e sembra durare un disordinato e meschino raggruppamento di edifici senza dignità e senza colore, dove l'ingresso al Bel Paese è la più meschina cancellata che si possa immaginare,*

*dove i delicatissimi uffici confinati sono collocati in casette di modestia senza pari, si è proprio voluto veder grande. L'Italia fascista ha da dare con pieno decoro il benvenuto ai suoi ospiti.*

*Per la collocazione di taluni edifici ed organi pubblici, si è proceduto in questo modo: il Palazzo del Governo non si è voluto costruire di sana pianta. Volendosi dare alla Prefettura una sede degna di questa magnifica città, si è pensato al grande albergo Plinius, sontuoso nelle sue sale di rappresentanza, vasto nei suoi ambienti secondari. Nel cuore della città, sul viale prospiciente il bacino del lago, in primissimo piano, questa è la degna sede del Governo fascista.*

*La serie degli uffici pubblici, dagli statali ai comunali, dai Sindacati al Dopolavoro, si è pensato di collocare quasi per intero nel vasto terreno di proprietà comunale già facente parte dell'Ospedale di Sant'Anna. In questo appezzamento abbastanza centrale, lungo il viale Cosia coperto, è possibile ricavare un vero e proprio Quartiere degli Uffici.*

## CAPITOLO I.

# P I A N O G E N E R A L E

## AGGREGATO URBANO E NUCLEI PERIFERICI

Pianta 1:5000.

La posizione geografica di Como, città rinserrata tra le montagne ed il lago, esige che siano adottati criteri e provvedimenti specialissimi da chiunque si accinga a studiarne e risolverne lo sviluppo futuro.

Il nucleo urbano antichissimo, costretto ancora dalle mura medioevali, deve conservare le caratteristiche attuali, città murata vera e propria. Converterà aprire quelle poche giuste arterie indispensabili, risanare i quartieri malsani, limare qualche asperità sporadica. Ma sempre con cautela, rispettando gli ambienti caratteristici, non radendo al suolo per il solo gusto di isolare questo o quel monumento.

Più ordine reclamano i « borghi » densi ed asiepati sotto le mura e sui bordi delle strade antiche che scendono dalla Camerlata, più radi, e d'altronde nemmeno saturi di costruzioni, sul fondo della conca ai piedi del terrapieno della Nord. In ogni modo, tutto l'aggregato urbano esige una serie di provvedimenti che lo elevino a meglio servire i bisogni della vita moderna.

Manca lo spazio veramente, attorno alla città murata; e allora si lavori a riscattare quante più aree possibili. Là dove impianti industriali si sono installati di prepotenza ed in forma disordinata, può invece allignare un quartiere di abitazioni rade, dignitose, decorose, ridenti. Le industrie troveranno migliore collocamento anche lontano, per questo non meno servite da impianti ferroviari e portuali; per esempio, come lo stesso bando suggerisce, impianti industriali possono essere opportunissima-

mente collocati a Camerlata, a cavaliere delle due linee ferroviarie, a Tavernola tra il Torrente Breggio e il Lago; il quale torrente Breggio può benissimo sostituire, nelle sue funzioni industriali, il torrente Cosia di cui è iniziata la copertura; quest'ultimo molto opportunamente potrà lasciare il posto ad un ampio e sontuoso viale alberato, arteria degna della Como moderna, fiancheggiata dalle auspiccate palazzine e ville, tra il verde dei giardini.

Là dove l'espansione verificatasi frettolosa dopo il 1870 (allorchè Como si avviava a raggiungere i 25 mila abitanti, raddoppio della città del primo Ottocento), ha generato qualche confusione nel tracciato viario e qualche disordine nella fabbricazione, si può con misurati sacrifici ma con notevole soddisfazione dare una fisionomia urbanisticamente degna a questi che, pur rimanendo i « borghi » concorreranno a formare la Como futura. Invece, il quartiere che s'arrampica per le pendici di Brunate, sufficientemente spaziato, ben servito dalla spina dorsale di via Zezio, e dalla rastrelliera delle stradine intersecantisi, può essere accolto tal quale: basterà ritoccare qualche arteria e curare qualche collegamento.

Così, Monte Olimpino: questo sobborgo piantumato, tutto a ville e costruzioni isolate, rivolto al sole meridiano è tra i più salubri e ricercati di Como. Conviene incoraggiarlo nel suo fiorente e logico sviluppo, dotandolo di sempre migliori servizi pubblici, magari di un campo sportivo sui terreni alti quasi pianeggianti.

Ponte Chiasso, invece, esige un radicale rinnovamento: non è assolutamente concepibile che l'Italia fascista possa tollerare come anticamera di casa propria tanto indegno e disordinato raggruppamento di modestissimi edifici, primordiale aggregato di servizi doganali, confinari e turistici; dove la sosta per le operazioni di transito è obbligatoria in mezzo alla strada.

Qui si vorrà, con coraggio e decisione, riformare di sana pianta tutto quando e dare un nuovo volto alla porta di casa. Tale rinnovamento permetterà anche una più larga e dignitosa distribuzione di fabbricati residenziali per i numerosi funzionari che debbono vivere e lavorare sul confine: con la costruzione di una nuova chiesa, si vuole creare (e si veda più avanti la tavola) un vero e proprio villaggio autonomo e perfetto. ↺

Particolare cura è stata posta nel risolvere i problemi riguardanti i tracciati stradali nuovi e vecchi, soprattutto le direttrici di transito. Particolarissima attenzione è stata volta alla sistemazione delle zone di interesse turistico quali le due riviere e le ville sul lago, il Parco del Castello Baradello, la ridente zona di Lora, sotto la strada provinciale per Lecco, ove si potrebbe collocare qualche impianto sportivo.

Le Ferrovie dello Stato rimangano nella loro sede attuale, sufficiente per estensione e del tutto efficiente nei riguardi della città. Per la Ferrovia Nord sono invece suggeriti alcuni provvedimenti radicali che valgono, almeno si spera, ad eliminare la pesante bardatura attuale.

Un altro punto del problema. Considerata la scarsità di aree fabbricabili nelle vicinanze del nucleo urbano, sorge il dubbio se convenga o meno mantenere, nella sua magnifica e larga sede attuale, il Manicomio Provinciale. Parrà forse a qualche concorrente di poterlo togliere da lì e conquistare a Como un nuovo quartiere a giardino. Noi non abbiamo avuto tanto coraggio e di fronte all'incognita di trovar una sede all'importante Nosocomio, di fronte al grave dispendio di dover distruggere tanti complessi e vasti edifici (non è possibile nè lecito ammettere una trasformazione in abitazioni), s'è preferito soprassedere e rimandare a miglior tempo l'impresa.

## CAPITOLO II.

# R E T E V I A R I A E DIRETTRICI DI TRANSITO

Pianta 1:5000

I problemi viari sono per Como i più angosciosi e delicati. Questa è città di intenso traffico, durante tutto l'anno, ma specialmente in definiti periodi stagionali: traffico regionale riguardante i trasporti ed i mezzi di locomozione pubblici e privati verso Milano, Varese, la Brianza, il Centro e l'Alto Lago e viceversa; traffico turistico proveniente essenzialmente da Milano per l'autostrada e per la strada statale, la storica strada « Napoleona », e, per questa, diretto ai bordi del Lago verso Cernobbio, Tremezzo, Menaggio, Colico da un lato, verso Torno, Bellagio, dall'altro; traffico internazionale per la « Napoleona » Ponte Chiasso, Campione e Lugano, e, tra qualche tempo, anche per la « Napoleona »-Cernobbio-Menaggio-Porlezza-Lugano.

All'ingresso del territorio comunale, le sommatorie di tutte codeste molte direttrici di traffico si infilano per due sole arterie: la citata « Napoleona » e la strada da Lecco, la prima notevolissimamente più oberata della seconda e tuttavia, dopo i recenti lavori di allargamento e di sistemazione, abbastanza efficiente. I guai incominciano allorchè scesi per la grande curva, si arriva a S. Rocco, dove la via Milano si presenta come un vicolo; tal che i veicoli sono costretti a lunghe soste, intralci, inciampi, perdite di tempo.

Il traffico diretto alla sponda sinistra del Lago ed al transito internazionale, deve ora prendere per via Ospedale, Viale Varese, Viale 28 Ottobre, Viale 27 Maggio, Via Bor-

govico, Strada per Cernobbio o Strada Provinciale per la Svizzera: tutta una serie di svolte, attraversamenti, torture e strozzature che, costringendo a rallentamenti di marcia, producono ingorghi; nè, ad alleggerire la strada statale basta il recente raddoppio recato dal bellissimo viale Volturmo sulla prosecuzione della vecchia strada per S. Fermo, viale che, se consente di evitare gli sbarramenti di via Borgovico e di portare subito ad una buona quota della strada per la frontiera, ha lo svantaggio di essere limitato in sezione e insidioso in qualche svolta, primissima quella al sottopasso della ferrovia presso l'ex chiesa di S. Teresa.

Non minori guai subisce il traffico proveniente dalla « Napoleona » e diretto alla riviera di Bellagio. Dopo le strettoie della via Milano, ecco i disastrosi passaggi a livello del viale Lecco, poi le strozzature e le svolte di via Alessandro Manzoni e di via Torno.

Nè più fortunati possono dirsi i veicoli che, diretti al Lungo Lago e alla piazza Cavour, s'avventurano ad attraversare la vecchia città. Oltrepassata la porta della Vittoria, imboccata la Via Cesare Cantù, bisogna svoltare da via Giovio, infilare il corso Vittorio Emanuele, rasentare il Duomo, percorrere la via Plinio: arterie strette e già oberate dal traffico e dal movimento urbano soprattutto pedonale.

In senso contrario, il traffico proveniente da Bellagio, e diretto alla « Napoleona » ed alla strada internazionale, trova tutta una serie di inciampi. Altrettanto succede ai veicoli che, giungendo da Lecco, volessero raggiungere le due strade rivierasche: o affrontare i passaggi a livello della Nord o prendere per l'affollato Lungo Lago. Allora, agli inconvenienti del collegamento sud-nord, si aggiungono le difficoltà del collegamento trasversale, mediano e tangenziale.

I provvedimenti che valgano a modificare e migliorare codeste direttrici di primissimo ordine destinate con gli anni venturi ad essere sempre più oberate di traffico, non possono essere se non radicali. Da Camerlata a Ponte Chiasso, da Camerlata a Cernobbio bisogna arrivare con minore perdita di tempo ed anche con maggiore sicurezza. La strada per Bellagio ha da essere collegata alle grandi arterie con piena efficienza; anche da Lecco si deve poter raggiungere la statale internazionale senza eccessivi intoppi.

Per cui, ecco quali sono le proposte nuove.

## LA STRADA INTERNAZIONALE E LE PROVENIENZE DA MILANO, VARESE, CANTU':

Dalla piazza maggiore di Camerlata, scendendo per la « Napoleona », si propone di raggiungere il grande viale, da sistemarsi sul letto del Cosia con un attraversamento in dirittura del Borgo di S. Rocco, passando sull'area degli edifici industriali tra la via Milano e la via Regina. Si prevede qui un'arteria larga poco più della Napoleona, cioè m. 18, sezione sufficientissima e validissima, da immettere nei 32 metri del nuovo viale alberato cui darà luogo la copertura del torrente.

Procediamo per il viale stesso, e, giunti ai piedi della sclea della stazione di S. Giovanni, teniamo la sinistra abbandonando sulla destra la continuazione del viale alberato. La stretta e tortuosa via Borgovico, fiancheggiata da costruzioni di scarso valore, può essere rifatta di sana pianta, permettendo in tal modo di avere i m. 18 indispensabili per prendere d'infilata il sottopassaggio ferroviario esistente sul fianco sinistro della ex chiesa di S. Teresa.

Tale sottopassaggio dovrà essere notevolmente ampliato: e certo varrà la pena a costo di sacrifici finanziari; così come varrà la pena di allargare e rettificare il primo tratto della vecchia via per S. Fermo, e quindi la via Volturmo, sedi indicatissime e stupende per accogliere il traffico diretto a Ponte Chiasso. Si tratta, in sostanza, di mettere in valore ed in assoluta efficienza un tracciato che già oggi assorbe parte del traffico per Ponte Chiasso.

Una economica variante potrebbe tuttavia essere prospettata allorchè, giunti nella piazzetta di S. Teresa, dopo il primo tratto della via Borgovico, si volesse sfondare l'angolo adiacente la ex chiesa e salire lungo la ferrovia dietro i giardini delle ville. Tale soluzione avrebbe il vantaggio di eliminare dalle strette di Borgo Vico il traffico diretto a Cernobbio, oltre che assorbire il traffico internazionale diretto a Ponte Chiasso. Ma poichè il suo riattacco all'attuale strada statale non avverrebbe se non a quota assai bassa, non sarebbero eliminate le tre curve eccezionalmente insidiose sotto Monte Olimpino.

La prima soluzione, invece, ha il netto vantaggio di sbucare oltre le curve stesse; e lascia al Borgo Vico, del resto a sua volta rettificato, soltanto il traffico diretto al Centro Lago ed al transito di Porlezza.

E' stata anche considerata la eventualità di trasformare in grande arteria, dopo, in prosecuzione della « Napoleona », la strada costeggiante il Cimitero. Ma l'eventualità fu subito scartata: la famosissima e storica via Regina non può essere snaturata da eccessivi ampliamenti. D'altro canto, è codesta l'unica strada che serve il Cimitero, e non è opportuno mescolare il traffico veloce delle automobili con il lento incedere dei cortei funebri. Gravoso sarebbe poi, per la indispensabile adozione di sottopassi, l'innesto di codesta strada con la via Borgovico, all'incontro con le scalee che salgono al rilevato della stazione FF. SS.

#### LA STRADA DI BELLAGIO - LA STRADA DI LECCO

Eliminato rigorosamente da via Milano il traffico di transito internazionale qui non resterebbero che il traffico locale, quello diretto al centro della città, ed il terzo diretto a Bellagio; per cui è già da registrarsi un notevole alleggerimento. Non solo, ma i provvedimenti proposti più avanti per la sistemazione della Ferrovia Nord e la conseguente abolizione dei molti e angosciosi passaggi a livello, renderanno assai agevole l'attraversamento del nucleo urbano fino a raggiungere piazza Umberto I, e quindi S. Agostino. Da qui converrà lavorare di misurate rettifiche e di allargamenti, sembrando quasi impossibile lo spostare la sede dell'arteria. A mala pena, ed al massimo, si potrà escogitare un raddoppio del primo tratto, passando sul sito della attuale stazione funicolare per Brunate e quindi a ridosso dei rustici d'ingresso a Villa Margherita.

Di qualche miglioria beneficerà anche la strada da Lecco e dalla Brianza, soprattutto in rapporto alla nuova sistemazione data al grande viale orientale alle mura, ed al radicale rimaneggiamento degli impianti ferroviari della Nord, Como Lago.

#### LE ARTERIE DEL NUCLEO URBANO E LE SOLUZIONI LOCALI

L'attraversamento della città murata è punto capitale di tutto il piano interno: bisogna dare la possibilità di raggiungere piazza Cavour da piazza della Vittoria, compendosi il minor percorso possibile e percorrendo un'arteria che tale sia veramente sotto ogni aspetto. La soluzione proposta nei disegni particolari sembra la più conveniente e nel tempo stesso la più facilmente realizzabile, legata come è al bisogno di risanare la

città lungo questo suo asse maggiore. Se ne vedano più avanti le caratteristiche: qui basterà mettere in evidenza la sua piena efficienza logistica; 1° tratto rettilineo di 200 metri; piazza di smistamento a « turbina » di m. 35 × 55, con appendice di sosta; 2° tratto rettilineo di m. 360; grande piazza superiore di m. 45 × 95; ultimo tratto, di sbocco in Piazza Cavour, di m. 25.

Perpendicolarmente a questo asse e con raccordo nella piazza superiore, si è tentato di creare un collegamento sufficiente est-ovest soprattutto tra le due stazioni ferroviarie della Nord e dello Stato, collegamento oggi inesistente e assolutamente indispensabile, ove si consideri che gran parte della popolazione risiede negli eccentrici quartieri orientali e si deve quindi spostare intermittenemente attraverso il nucleo urbano per recarsi a lavorare magari nei quartieri occidentali. A tale bisogno, risponda almeno un sistema di arterie secondarie, se proprio non è possibile un'arteria di primo ordine.

Da ultimo, conviene mettere in particolare evidenza la magnifica arteria alberata che si ricaverà dalla copertura del torrente Cosia: l'arteria avrà il suo inizio di fronte alla nuova stazione di Como Borghi, proseguirà fino a identificarsi con la nuova strada di grande traffico internazionale, e concluderà il suo sistema nel viale Vittorio Veneto: e codesta sarà una vera e propria circonvallazione ai cui margini si potrà sviluppare da un lato la nuova Como destinata alle abitazioni, dall'altro il gruppo degli edifici pubblici richiesti.

### CAPITOLO III.

# Z O N E E D I L I Z I E

## TIPO FABBRICATIVO - VERDE PUBBLICO

Pianta 1:5000

Dalle premesse suesposte, sorge, naturale conseguenza, la distribuzione delle zone edilizie. Di tale smistamento si riassumono i termini.

**CITTA' MURATA:** Nuova arteria sud-nord, piazze di smistamento, arterie est-ovest: costruzioni a carattere urbano, piano terreno, due, massimo tre piani superiori; altezze da m. 15 per strade di larghezza m. 12, risvolti sulla piazza minore per altezze da m. 16 a 18 sulla piazza maggiore, piano terreno più quattro piani, cioè m. 18 a 19.

**ZONA DEL LUNGO LAGO:** Costruzioni a ville signorili, isolate tra il verde, massimo di due piani oltre il terreno.

**ZONA DEL TORRENTE COSIA COPERTO:** Costruzioni isolate tra il verde, di tipo medio, fino ad un massimo di tre piani oltre il terreno.

**ZONA A ORIENTE DELLA CITTA' MURATA LUNGO LE PENDICI DI BRUNATE:** Si mantiene il tipo fabbricativo attuale a costruzioni rade tra il verde, di carattere medio e popolare; qualche isolato signorile.

**ZONA DI MONTE OLIMPINO:** Costruzioni a palazzine e ville di tipo signorile e medio, tra il verde: da conservarsi e ripetersi con il carattere attuale; con qualche maggiore densità lungo la strada per la Svizzera dopo l'incrocio con la nuova arteria internazionale da Como e davanti alla Chiesa.

**ZONA DI BORGO VICO:** Da mantenersi, con opportune rettifiche e con ritocchi, nel suo aspetto presente, a ville monumentali signorili, sul lago. Qualche gruppo di edifici industriali esistente tra i giardini e la ferrovia può essere tollerato.

**ZONA A SUD DEL TORRENTE COSIA VERSO LA PIAZZA D'ARMI:** Costruzioni a carattere popolare ed operaio a non più di tre piani oltre il terreno di tipo semi intensivo, preferibilmente con spazi a verde. Tali possono essere i raggruppamenti annessi agli stabilimenti serici.

**PONTE CHIASSO:** Costruzioni a carattere commerciale lungo la strada. Costruzioni ad elementi uniformi di case isolate nel pianoro tra la strada internazionale e la via Brogeda, per ospitare i funzionari addetti alla sorveglianza confinaria.

**TAVERNOLA:** Raggruppamento di case operaie isolate tra il verde, in funzione degli impianti industriali, disposte verso l'interno del pianoro; lungo la strada per Cernobbio, costruzioni isolate di tipo medio.

**CAMERLATA:** Nucleo centrale, attorno alla piazza maggiore, costruzioni commerciali con negozi e abitazioni su due piani. Fabbricati operai ai margini della zona destinata all'industria e sul margine della costa prospettante le ferrovie.

## **INDUSTRIE :**

A Tavernola, lungo il Torrente Breggio, concentramento delle Tintorie che dovranno lasciare il torrente Cosia.

A Camerlata, tra le due linee ferroviarie, concentramento delle manifatture destinate a lasciare il nucleo urbano.

A Ponte Chiasso, ad occidente della Ferrovia, rimangono gli impianti industriali esistenti, con possibilità di ampliamenti.

Nella parte bassa della città, tra il Cosia e Piazza d'Armi, sviluppo delle manifatture seriche.

## SERVIZI PUBBLICI :

MERCATO ANNONARIO tra via Mentana e via Sirtori.

MACELLO da trasferire nell'isolato a sud del Cosia a ridosso della nuova stazione Nord di Como Borghi.

GAS da trasferire a margine di piazza d'Armi.

QUARTIERE DEGLI UFFICI PUBBLICI Statali e Comunali, Dopolavoro e sede dei Sindacati Fascisti, nell'area dell'ex Ospedale, fronteggiante il viale del Cosia.

Nuova sede della PREFETTURA E DELL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE nell'Albergo Plinius.

## IL VERDE PUBBLICO :

Como ha già tale dovizia di verde pubblico che sarebbe delitto non conservare e non migliorare; così, il Giardino Pubblico di Viale Vittorio Vento, il Parco Comunale di Villa Olmo, il Parco Comunale di Villa Margherita, la Montagnola alberata verso la stazione di S. Giovanni, i viali di platani lungo le mura. Codesti giardini, tutelati già in parte dalla Legge sulle Bellezze Naturali costituiscono, assieme alla corona delle ville private, un insieme di primo ordine, cui potrà essere presto aggiunto il Parco del Baradello che si vuole impiantato con caratteristiche proprie, a folta vegetazione d'alto fusto, a sentieri e mulattiere, a belvederi e luoghi di svago essenzialmente popolari. Il problema del verde ci ha tanto preoccupati, da richiedere un capitolo speciale (vedi cap. 8).

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari si veda anche il capitolo 5°.

## CAPITOLO IV.

# MEZZI DI TRASPORTO URBANI ED EXTRA URBANI

Pianta 1:5000

I mezzi di trasporto che interessano Como sono in numero e proporzioni assai rilevanti; e per la natura loro possono dividersi in due gruppi: quelli a carattere permanente cioè non soggetti a periodi cosiddetti di punta e quelli invece che subiscono variazioni di intensità stagionale.

I primi sono costituiti dalle tranvie prettamente urbane e da quelle che uniscono la città ai sobborghi ed ai centri vicini, brianteri soprattutto. Vi si possono aggiungere alcune linee di autocorriere e le Ferrovie dello Stato e la funicolare di Brunate.

I secondi sono costituiti essenzialmente dalla Ferrovia Nord e dai servizi che con questa hanno in comune orari e coincidenze: cioè la maggior parte delle autocorriere (soprattutto per la valle d'Intelvi), i piroscafi e tutta la navigazione lacuale.

Converrà passare sommariamente in rassegna gli uni e gli altri, i loro punti di partenza, i percorsi, proponendosi di volta in volta le modificazioni suggerite dal Piano.

### I TRAMS - Essi sono:

da Como per Camerlata Appiano Mozzate . . . . .	14	coppie	giornaliere
da Como per Erba-Lecco . . . . .	14	»	»
da Como per Albate Cantù . . . . .	35	»	»
da Como per Camerlata . . . . .	35	»	»
da Como per Borgo San Martino . . . . .	25	»	»
da Como per Ponte Chiasso . . . . .	60	»	»
da Como per Cernobbio . . . . .	34	»	»
da Como per Maslianico . . . . .	16	»	»

Di otto linee, tre o quattro possono considerarsi essenzialmente urbane; le rimanenti si allontanano dal territorio. Tutti partono oggi da Piazza Cavour. Con il piano proposto si pensa invece di adottare quale capo delle linee tranviarie la nuova piazza Littoria, da ricavarsi sull'area della « Cortesella »: ciò a vantaggio della dignità di Piazza Cavour e per migliore servizio del pubblico. Si dovrà anche provvedere allo spostamento di qualche linea, soprattutto in virtù dell'abolizione del passaggio tranviario, oggi assai poco riguardoso, attorno al Duomo.

Si propone anche di prolungare una linea tranviaria fin alla nuova Stazione di Como Borghi.

Si propone l'anello attorno alla salita della Ferrovia dello Stato.

In totale, il servizio verrebbe così sistemato:

a) Linee urbane:

Piazza Littoria - Stazione FF. SS.

Piazza Littoria - Via XXVII Maggio - Borgo Vico - Monte Olimpino - Ponte Chiasso.

Piazza Littoria - Borgo Vico - Tavernola.

Piazza Littoria - Via Gallio - Viale Torrente Cosia - Nuova Stazione FF. Nord.

Piazza Littoria - Viale Orientale alle Mura - Via Milano - Strada « Napoleona » - Camerlata.

Piazza Littoria - Piazza Castello - Via Dante Alighieri - Borgo S. Martino.

Da aggiungersi, le diramazioni minori al quartiere Militare ed alla Stazione Funicolare per Brunate, nonché l'anello esterno alle mura.

b) Linee extra urbane partenti da Piazza Littoria per:

Camerlata - Appiano - Mozzate

Erba Lecco

Albate Cantù

Cernobbio

Maslianico

## LE AUTOCORRIERE

Esse hanno una propria stazione di partenza assai prossima alla stazione Nord di Como Lago. Pur riformandosi e spostandosi questa stazione della Nord converrà mantenere nelle due vicinanze, anzi proprio con essa innestata, la partenza delle autocorriere le quali, come si disse, hanno coincidenze d'orari con la ferrovia stessa. Le autocorriere tuttavia potranno, a parziale cambiamento delle presenti direttrici, usufruire delle nuove arterie previste nel Piano Regolatore. Ad esempio, non è escluso che qualche linea in servizio locale possa transitare per la nuova strada assiale sud-nord. Così, proporremo di far percorrere la via Zezio, longitudinale al popolato quartiere sotto Brunate, da un servizio di autobus.

Per quanto riguarda i servizi automobilistici, non sembra necessario l'aumento di corse giornaliere o l'aggiunta particolare di nuove linee. Se ne riassumono i percorsi indicando le coppie dei trasporti medi tra estate e inverno:

Como - Argegno - S. Fedele - Lanzo . . .	7	coppie giornaliere
Como - Argegno - Menaggio - Colico . . .	4	»
Como - Carate Brianza . . . . .	4	»
Como - Camerlata - S. Fermo . . . . .	2	»
Como - Molina - Lemna . . . . .	2	»
Como - Missaglia - Merate . . . . .	3	»
Como - Nesso - Bellagio . . . . .	3	»
Como - Olgiate - Varese . . . . .	4	»
Como - Parè - Uggiate . . . . .	5	»

Da considerarsi il servizio speciale serale e notturno Milano-Campione e Como-Campione, gravante sulla nuova statale internazionale, servizio che tuttavia sarà certo aumentato.

## LA FUNICOLARE

di Brunate richiede soltanto una migliore sistemazione della stazione di partenza. Se ne veda la proposta grafica.

## LA NAVIGAZIONE LACUALE

Un comportamento assai simile a quello delle autocorriere ha la navigazione lacuale, che in determinati mesi e circostanze è integrata e persino sostituita dalle autocorriere stesse.

Non sembra opportuno spostare gli imbarcaderi dalla loro posizione attuale; potranno essere tuttavia migliorati nei servizi. Le linee di navigazione si riassumono così, con media tra estate e inverno:

Como - Menaggio - Colico . . . . . 10 corse ascendenti  
10 corse discendenti

❖ Servizi locali da Como per Cernobbio e Carate: 16 corse ascendenti  
16 corse discendenti

Si suggerisce l'adozione di mezzi di trasporto lacuali assai rapidi e frequenti per quanto può riguardare il bacino comasco. Converrà raddoppiare gli impianti di imbarcadero minori, così che le linee vicinali Como-Cernobbio, Como-Carate, ecc., possano essere integrate nei mesi estivi da rapide comunicazioni, a mezzo di motoscafi turistici, con orari simili a quelli delle linee tramviarie. Ad esempio: Como-Villa Olmo, Como-Villa Margherita, Como-Cernobbio, Como-Carate, Como-Torno, Como-La Pliniana, Villa Margherita-Villa Olmo-Idroscalo, ecc.

## FERROVIA NORD

Le Ferrovie Nord Milano hanno importanza eccezionale nell'organizzazione turistica e residenziale comasca. Gran parte della popolazione di Como si reca giornalmente a Milano nelle ore di lavoro; gran parte dei milanesi si reca a Como e sul Lago nelle giornate festive. E' quindi prevedibile che gli impianti della Nord raggiungano un sempre maggior incremento e una sempre maggiore perfezione. Lo spostamento della Stazione Como Borghi, la elettrificazione della linea e l'eventuale interrimento della stessa da Como-Borghi a Como-Lago, possono giovare moltissimo agli effetti della regolarità, rapidità, pulizia, proprietà ed aumento dei treni.

Attualmente il servizio della Ferrovia Nord è così disimpegnato:

Como-Milano: 13 coppie di treni giornalieri;

Como-Varese: 10 coppie di treni giornalieri;

fattane una media tra estate ed inverno. E' prevedibile che tale servizio possa, negli anni futuri, essere anche aumentato.

Per quanto riguarda le nuove sistemazioni prospettate per le stazioni della Nord, si veda nei capitoli descrittivi del Piano.

Per lo scalo lacuale di S. Agostino nulla si ritiene di mutare.

## FERROVIE DELLO STATO

Contrariamente a quanto avviene per le Ferrovie Nord il traffico delle FF. SS. non ha forti oscillazioni stagionali. D'altro canto, se si calcola l'addizione estiva di qualche coppia supplementare di treni rapidi tra Milano e Como, può dirsi che il servizio sulla linea statale abbia raggiunto la propria saturazione per qualche anno:

Como-Milano: 16 coppie giornalierè

Como-Chiasso: 14   »       »

Como-Lecco:   5   »       »

Per tali bisogni e anche per qualche ulteriore incremento gli impianti della stazione di S. Giovanni possono ritenersi sufficienti. La stazione stessa è bene situata, abbastanza bene servita. Si consiglia però il raddoppio della rampa d'accesso, a tutto vantaggio del traffico e dell'estetica cittadina.

Nulla si è creduto di proporre per lo scalo merci lacuale. Forse miglior partito è lasciar le cose come sono. Una intelligente mascheratura di piantagioni può far dimenticare l'esistenza di codesto cantiere. E d'altronde, dove spostar lo se non a tutto maggior danno della città?

## CAPITOLO V.

# SISTEMAZIONE DEL NUCLEO URBANO

Planimetria 1:2000

In questa tavola è esposto il Piano del nucleo urbano quale risulta costituito dalla città murata, dagli aggregati a sud dell'antica cinta medioevale, fondo valle attraversato dal torrente Cosia, dal rigoglioso quartiere orientale che si estende sulle pendici di Brunate e dai due bracci rivieraschi, fittissimi di ville e giardini.

Per quanto riguarda la sistemazione della città murata vera e propria, si veda la tavola seguente; così come più avanti sono illustrate le sistemazioni particolari.

Qui converrà mettere in evidenza ancora una volta il tracciato delle grandi strade di transito, primissima l'arteria che da Camerlata deve raggiungere il transito internazionale di Ponte Chiasso.

Oggi in fondo alla « Napoleona », oltrepassata la chiesa di S. Rocco si deve prendere per via Milano, arteria alquanto stretta e oberata di traffico, e, oltrepassata la piazzetta di S. Bartolomeo, infilata la via Luigi Cadorna, si compiono due svolte tra il viale Carlo Cattaneo e il viale Varese, si percorre il viale 28 Ottobre, il Lungo Lario Trento, la via 27 Maggio, per poi intraprendere l'odissea della tortuosa e strettissima via di Borgo Vico. Invece, come già si è detto, si propone di approfittare del magnifico viale di facile recupero con copertura del torrente Cosia, viale che, attraversando un isolato industriale, presuppone l'abolizione di tutti gli stabilimenti (soprattutto tintorie), per dare vita ad un quartiere nuovo di costruzioni rade.

Giunti ai piedi della sclea che sale alla stazione, si dà inizio alla radicale sistemazione di via Borgo Vico raddoppiato in larghezza ed opportunamente sistemato per accedere al sottopasso ferroviario presso la ex chiesa di S. Teresa che conduce al viale oggi della Rimembranza, domani arteria statale per Ponte Chiasso.

In tal modo sarà possibile unire la Camerlata a Monte Olimpino, senza passare dalla tortuosa via Borgovico e dalle pericolose svolte della strada statale attuale. Quest'arteria oltre che molti meriti logistici avrà non poche benemerienze urbanistiche, permettendo di conquistare alla edilizia privata tutta la striscia di terreno oggi occupata dagli impianti industriali; e con opportuni attraversamenti, ne beneficiranno anche i quartieri meridionali della Città, in primo luogo l'ampia zona già ospitaliera oggi di proprietà comunale, domani sede dei molti edifici destinati per gli uffici pubblici statali e municipali, i Sindacati, il Dopolavoro ecc.

Con l'estendersi della copertura del torrente Cosia, e seguendone il tracciato curvilineo, a ritroso, eccoci alla nuova stazione Como Borghi della ferrovia Nord, che si vuole notevolmente arretrare sulla linea e collocare in posizione un poco elevata, proprio sull'asse del Cosia coperto. Il notevole spostamento di questa stazione ferroviaria sembra assai vantaggioso: 1°) la nuova sede servirebbe tutto un gruppo di quartieri meridionali a carattere industriale e popolare, destinati ad un rigoglioso avvenire; 2°) l'arretramento permetterebbe di creare un vasto parco ferroviario di smistamento a tutto vantaggio dei servizi merci e passeggeri; 3°) l'arretramento darebbe la possibilità di giungere alla radicale soluzione auspicata per sistemare la Ferrovia Nord nel suo ultimo tratto rasente la Città murata.

Si penserebbe infatti di iniziare subito dopo la fermata della nuova « Como Borghi » un graduale interrimento della linea naturalmente elettrificata o servita da Littorine. Percorsi circa 450 metri, la linea potrebbe ritenersi completamente interrata, così da procedere sotto il viale Lecco con l'auspicata abolizione dei passaggi a livello e con immenso vantaggio per i quartieri più settentrionali della città murata, oggi assai compromessi e soffocati dagli impianti ferroviari della Como-Lago.

Si pensa di far proseguire così la linea a semplice binario in sede sotterranea corrispondente alla via Alessandro Manzoni e quindi trasversalmente agli isolati di piazza Umberto I° fino a raggiungere la nuova stazione Como-Lago che si vuole sistemata sulla piazza stessa, staccata dalle mura, bene in vista e non più quasi nascosta come oggi si trova. Qui sarà il vero centro turistico Ferrovie Nord, autocorriere e navigazione. Lungo le mura seguirà la carreggiata automobilistica, tra filari d'alberi verso la riva del Lago.

Si è prospettato l'interramento della Ferrovia Nord. Non è il caso, e, del resto il carat-

tere essenzialmente di massima del presente studio lo escluderebbe, non è il caso di sviscerare tecnicamente il problema. E' certo che l'interramento della Nord richiederebbe eccezionali misure di garanzia soprattutto nei riguardi delle piene del Lago. D'altra parte, le difficoltà non sembrano insormontabili, come insormontabile non è stato il problema della fognatura. Bisogna tener presente che mentre lo zero idrometrico delle acque del lago è fissato a quota 197,52 sul livello del mare, talvolta le piene sono arrivate a quota 201,50, ed è possibile che questa possa essere superata.

Il piano della città sull'asse di Piazza Cavour è a m. 199,20 sul livello del mare; tende a salire verso oriente per raggiungere in piazza Umberto I° una quota all'incirca sui m. 203; piazza Castello è sui m. 200,50. E' quindi possibilissima l'invasione delle acque del Lago fin nella Piazza Umberto I° da un lato, fino oltre la piazza Castello, dall'altro. Ma infine non deve ritenersi astrusa, con i mezzi tecnici modernissimi, la proposta di difendere il cunicolo ferroviario quando lo si costruisse con un compartimento stagno sotto e sui fianchi, quasi un tubo a perfetta tenuta. Che se troppo dispendioso dovesse risultare l'interramento della Nord dalla stazione di Como-Borghetti alla stazione di Como-Lago, è pure un grande vantaggio elettrificata che fosse la linea, la sua trasformazione in tranvia urbana o metropolitana, facendosi procedere i convogli a velocità ridotta, componendo con poche unità i convogli stessi. Ciò che indubbiamente ha da essere eliminato è tutta la soffocante bardatura lungo le mura, il pesante e complicato congegno dell'attuale stazione di Como-Lago.

Modernissima e praticissima sarà la nuova stazione di Piazza Umberto I°. Con la nuova sistemazione della Nord, la linea tranviaria oggi rasenta le mura e incrocia la torre di S. Vitale; potrà domani correre al centro del viale Lecco. S'avrà, in tal modo una migliorata sede di traffico verso la riviera orientale del Lago: la strada che porta a Bellagio imboccherà meglio dalla piazza S. Agostino e dal luogo della attuale Stazione Funicolare: perchè anche quest'ultima dovrebbe trovare in uno spostamento una migliore sistemazione. E' tutto il Lungo Lario orientale che prende un nuovo volto.

Qualche taglio risanatore e di sfruttamento è parso opportuno compiere negli isolati tra il Cosia e le mura meridionali della città, isolati che pur rimarranno dedicati alle abitazioni di media e piccola importanza fra contenuti impianti industriali.

Il reticolo stradale esistente tra il Cosia e il quartiere militare abbisogna soltanto di

qualche ritocco e certo avrà un vasto rifiorire dalla copertura del torrente. Non lontano dalla nuova stazione di Como-Borghesi e lievemente spostato a sud, si progetta di costruire il nuovo Macello, con impianti moderni ed igienicamente perfetti.

Qualche opportuno e giudizioso taglio sarà fatto nei quartieri nord-occidentali in relazione all'allargamento della via Borgo-Vico; qualche modifica converrà effettuare anche a sinistra dello Stadio, così da meglio incorniciare quest'ultimo e gli impianti sportivi vicini. Non si è invece voluto proseguire con la strada lacuale tra l'aerostadio e villa Olmo, preferendosi conservare intatto il caratteristico e pittoresco aspetto dei numerosi giardini secolari, e delle ville monumentali di Borgo-Vico.

Tuttavia, il Viale della Vittoria troverà un opportuno sbocco anche nella via Borgo-vico per un tratto di strada largo 12 metri lungo il fianco della chiesa di S. Giorgio.

Già si è accennato alla collocazione data agli Uffici Pubblici ed agli Edifici Sindacali. Bisogna qui accennare da ultimo alla soluzione prospettata per il Palazzo del Governo. E' fuori di dubbio che l'attuale Prefettura non può nè deve bastare alla dignità ed ai bisogni di Como fascista. Trovare un'area di primo ordine centrale e in ambiente dignitoso sembra assai difficile. Si propone di trasformare in Sede del Governo l'Albergo Plinius, edificio di notevole mole, caratteristico nella sagoma della Città, situato in posizione magnifica tra il Lungo Lario e tre piazze vasto e tuttavia suscettibile di essere ingrandito dal lato della vecchia darsena che si vorrà coprire.

Qui S. E. il Prefetto avrà modo di collocare degnamente i suoi uffici e le sale di rappresentanza che debbono avere caratteristiche particolari in una residenza ove il Governo ha spesso il dovere dell'ospitalità.

## CAPITOLO VI.

# L A C I T T À M U R A T A

Una planimetria 1:1000.

Sezioni stradali schematiche.

Fotografie aeree.

Il nucleo murato di Como ha caratteristiche di tal natura da poter sopportare una propria sistemazione magari radicale, e tuttavia indipendente rispetto ai quartieri sviluppatisi al di fuori e attorno. Tanto, per uscir fuori e per saldare le comunicazioni con i quartieri esterni bisogna usare dei pochi passaggi obbligati. Chi, infatti, proporrebbe di aprire altri varchi nelle magnifiche mura?

La vecchia città ha conservato soprattutto nella sua parte occidentale il caratteristico tracciato a grandi quadrilateri, segno di antica nobiltà; tale tracciato appare però manomesso soprattutto al centro e verso il Lago; manca ogni segno di quello che fu il cardo originario, che ancor oggi sarebbe utilissima arteria mediana.

Chi voglia raggiungere il Lago dalla Porta della Vittoria è costretto a percorrere non pochi zig zag così da perdere quasi il senso dell'orientamento.

Tutto il piano entro le mura è quindi stato subordinato alla creazione di un'arteria nuova che dalla Porta della Vittoria possa condurre in Piazza Cavour. Tale arteria destinata a riassumere il traffico cittadino, alleggerirà ogni altra strada, primissima il corso Vittorio Emanuele.

Con estrema cautela si è inserito nel vecchio tracciato la nuova arteria stessa contenuta in una larghezza di m. 12, costretta a qualche spostamento assiale perchè a nessun costo ci siamo lasciati tentare dalle facili diagonali. D'altronde, gli spostamenti stessi hanno dato il vantaggio di due piazze di sosta, di cui la più settentrionale vera-

mente notevole per importanza urbanistica e logistica. Codesta piazza, da aprirsi sulle tracce di un quartiere tra i più indegni e malsani della città, rappresenterà il punto di incrocio del traffico sud-nord con quello est-ovest, quest'ultimo volto soprattutto a congiungere attraverso il centro, le due stazioni ferroviarie.

Qui potrebbero far capo i veicoli oggi concentrati in piazza Cavour, sembrando più opportuno che piazza Cavour abbia aspetto e funzioni tranquille di pubblico ritrovo. A nord della piazza, che si intollererà al Littorio, bisognerà rifabbricare radicalmente due isolati rettangolari ben distinti: si potrà in tal modo creare uno sbocco dalla piazza Littoria alla piazza Cavour, uguale e simmetrico allo sbocco da via Plinio in piazza Cavour, cui sarà dato in tal modo un fondale architettonico dignitoso e modernissimo.

Un'altra sistemazione particolare collegata a quest'unica arteria sud-nord, riguarda la doppia piazzetta antistante il Palazzo Natta. Questo pregevole edificio Pellegrinesco, tra i migliori palazzi antichi di Como, troverebbe in uno slargo sufficiente e intelligente il modo di primeggiare e nel tempo stesso rimarrebbe appartato dal grande traffico. Un'altra sistemazione si propone per la piazza S. Fedele. E' questa, oggi, una sbilenca piazzetta, simulacro con tutta probabilità dell'antico « atrio », cortile porticato, sul cui asse e fronteggiante la Basilica sorgeva (e sorge ancora benchè irriconoscibile) il Battistero di S. Giovanni in atrio. Pur conservandosi il lato occidentale della piazzetta attuale, pregevole per i caratteristici portici antichi, si penserebbe di rifabbricare a porticati gli altri lati, con il duplice vantaggio di risanare e di mettere in evidenza l'insigne costruzione romanica, cui si vorrebbe ritoccare la falsa recente architettura frontale.

Non sembra che l'arteria proposta possa ritenersi eccessivamente costosa. Basterebbe, per convincersene, esaminare la consistenza economica degli isolati destinati a sorgere sulla destra della nuova arteria tra questa e la via Bernardino Luini. Un gruppo di case con botteghe a terreno e abitazioni nei piani superiori risolto senza cortile interno, avrebbe il vantaggio di prospettare con la fronte più commerciale sulla arteria nuova; mentre verso la tranquilla via Bernardino Luini potrebbero essere sistemati gli accessi alle abitazioni.

Qualche ritocco è proposto anche in altri punti del nucleo urbano; ad esempio una retifica della piazza del Duomo, estendendosi l'edificio della Banca Commerciale tra via

Plinio e la Piazza Guido Grimoldi da legarsi alla Torre del Broletto con una loggia terrena, aperta; l'apertura di strade da piazza Roma al Lungo Lario Trieste ed al viale che sarà sistemato sull'area dell'attuale stazione Como-Lago, ecc.

Il grande isolato sul lato destro della piazza Littoria richiuderà la caratteristica « Cortesella », quartiere quanto mai pittoresco ma puzzolente della Como antica. E' certo che qui bisognerà rifabbricare di sana pianta; non è tuttavia da escludersi che un qualche tratto di questo famoso vicolo tortuosissimo, fiancheggiato anche da fabbriche antiche interessanti, non possa essere conservato e sistemato tra le curiosità comasche.

Le sezioni stradali di questa tavola illustrano infine come si intenderebbero sistemate la nuova arteria sud-nord, il viale Lecco, il Viale Carlo Cattaneo.

## CAPITOLO VII.

# CAMERLATA E TAVERNOLA

N. 2 planimetrie 1:2000.

E' parso opportuno illustrare con qualche maggior particolare questi due importanti nuclei periferici destinati ad assumere notevole importanza per le installazioni soprattutto industriali che verranno ad occuparli a mano a mano che il risanamento del nucleo urbano darà bando agli stabilimenti.

### CAMERLATA

Alla Camerlata, aggregato esistente, non si è creduto di portare eccessive modificazioni. Tuttavia è sembrato interessante ed utile sfruttare la raggiera delle strade grandi e piccole concentrantisi nella piazza maggiore del borgo: e codesta raggiera si è voluto accentuare e recingere con tratti di nuove arterie in curva, disposte così da mettere in valore certi appezzamenti lasciati in disparte e lottizzare, a scopi vari, tutta una eccellente zona destinata alla più lusinghiera valorizzazione.

Tra le due linee ferroviarie, tra la raggiera delle strade provinciali, si sono disposti i gruppi degli stabilimenti soprattutto piccoli cantieri, piccole officine e manifatture seriche (queste ultime dovranno infatti abbandonare il nucleo urbano) e i raggruppamenti delle case operaie.

Già è stato iniziato il tracciamento delle strade che annunciano la creazione del Parco del Baradello. Di questa particolare invenzione si veda più avanti l'apposita illustrazione alla tavola dei parchi e giardini. Qui valga soltanto la pena di segnalare l'eventualità di installare una funicolare dalla piazza maggiore della Camerlata alla selletta che separa le due torri del Castello. Tale servizio collocato in posizione non eccessivamente appariscente ma efficiente, darebbe la possibilità di integrare con grande effi-

cacia l'anello delle strade già in costruzione per l'avvenire decretato alla collina del Baradello.

## TAVERNOLA

Se alla Camerlata è logico proporre di alloggiare gli stabilimenti serici e tessili, conviene indicare alle numerosissime tintorie sfrattate dal nucleo urbano l'opportunità di trasferirsi a Tavernola. Il Torrente Breggia può ben sostituire il torrente Cosia; ecco perchè si è voluto creare a Tavernola addirittura il viale delle Tintorie. Lungo una striscia di circa un chilometro possono trovar posto i numerosi stabilimenti che lasceranno il Cosia; cui faranno riscontro i gruppi delle case operaie. Queste, però, da limitarsi ad una zona arretrata rispetto alla strada di Cernobbio, lungo la quale sarà preferito veder sorgere qualche raggruppamento di abitazioni rade, di tipo medio, ville e villini per gli impiegati degli stabilimenti. Il quartiere operaio esteso per buon tratto nel retrostante terreno pianeggiante avrà magari una propria nuova chiesa.

La strada lacuale da villa Olmo al confine del Comune di Como verso Cernobbio, dovrà essere completamente migliorata con rettifiche a monte e con allargamenti a lago. Quest'arteria di primissimo ordine destinata ad un'importanza turistica, anche maggiore allorchè sarà aperto il transito internazionale Menaggio-Porlezza-Lugano è purtroppo tra le più infelici e sacrificate dei nostri Laghi, anche perchè le ville padronali ne hanno invaso il bordo con i loro giardini e perfino con le loro darsene. E' qui tutto un lavoro pedante e attento che bisognerà compiere; i benefici saranno tanto più apprezzati quando l'intera riviera — appunto per le sue ville i suoi palazzi e la sua vegetazione — fosse tutelata con un provvedimento delle leggi sulle Bellezze panoramiche e naturali.

In questa tavola, dedicata a Tavernola, compare anche un tratto della strada di Monte Olimpino; vi si vede la rettifica proposta per il primo tratto della vecchia arteria e l'innesto della nuovissima arteria dedicata al transito internazionale.

## CAPITOLO VIII.

# PARCHI VILLE E GIARDINI

N. 2 planimetria 1:1000

N. 1 prospettiva

### I GIARDINI SULLA RIVIERA OCCIDENTALE

Il bel Giardino Pubblico e gli impianti sportivi sul Lago costituiscono una notevolissima attrattiva per la città di Como; ad essi va aggiunta, sulla riviera occidentale, la superba Villa dell'Olmo, da qualche anno di proprietà comunale e aperta al pubblico. Tra lo Stadio e l'Olmo è una teoria di giardini e ville patrizie aperti sul Lago con terrazze e pergolati. Tale complesso di notevole valore artistico e paesistico merita di essere conservato nella sua attuale caratteristica; ecco perchè appare non accettabile la proposta, più volte affacciata, di prolungare sotto i giardini di Borgo Vico, il Lungo Lario occidentale. D'altro canto, ove il Lungo Lario stesso fosse dallo Stadio prolungato fin contro Villa Olmo, qui giunti si dovrebbe girare dietro la villa, così che ne verrebbe interrotta la continuità della strada lacuale. Val quindi assai più il conservare alla città di Como questo tipico raggruppamento di secolari giardini prospettanti in linea sinuosa sul bacino di Como.

Si conferma invece la convenienza di rettificare e, soprattutto, di allargare la strada di eccezionale importanza che, attraverso Borgo Vico, serve le stesse ville ed i giardini che molte di esse posseggono sulle pendici del monte. Questa strada potrà essere notevolmente alleggerita del traffico internazionale di Ponte Chiasso, quando fosse in funzione la prospettata nuova arteria automobilistica a monte della ferrovia. Ma ove tale arteria (come si ebbe addietro occasione di accennare) non fosse di facile e pronta attuazione, sorgerebbe la opportunità di creare un raddoppio della via di Borgo Vico con una strada che dalla piazzetta XXVII Maggio prendesse a valle della ferrovia in cima ai

giardini retrostanti le ville. Tale variante alla strada automobilistica internazionale (in questa tavola illustrata con un tratteggio), avrebbe il vantaggio di costituire un vero e proprio raddoppio della via di Borgo Vico e quindi di assicurarne un notevole alleggerimento; ma alla fine verrebbe a sboccare ancora sull'attuale strada per Monte Olimpino e Ponte Chiasso a quota tanto bassa da non evitare le quattro pericolose curve esistenti sulle strade stesse. Non si ritiene quindi di dover insistere sulla sua attuazione.

## LA RIVIERA DI ORIENTE

E', questa, costituita quasi essenzialmente dalla ottocentesca Villa Geno, di proprietà comunale e intitolata alla Regina Margherita. Il bellissimo viale che vi porta ha da essere mantenuto con ogni sforzo nelle presenti condizioni di alberatura e di lunghezza. Sarebbe un errore il volerlo trasformare in una grande arteria, chè persino bisognerebbe impedirvi il traffico dei veicoli; solo varrebbe la pena di migliorarne l'inizio, girando all'esterno dell'antico androne, allo scopo di evitare l'incrocio e la strozzatura.

I lavori che vi compie il Comune valgono del resto a tenere in onore lo stupendo giardino che gode di una tra le più invidiabili posizioni panoramiche dell'intero lago. Sembra anche che le installazioni balneari di Villa Margherita possano bastare.

Nella presente tavola appare con evidenza, la sistemazione che si vuol dare alla nuova stazione della Funicolare di Brunate, i ritocchi alla strada per Bellagio. Tutto un complesso di impianti turistici che da un radicale rinnovamento troverebbero vantaggi anche maggiori.

## IL PARCO DEL BARADELLO

Sulla traccia delle nuove strade già iniziate e con la sistemazione delle mulattiere esistenti, aggiungendovi qualche sentiero, si vuol creare della collina del Baradello un vero parco naturale, stupenda passeggiata panoramica.

Le ville del Lago vogliono tutta la più attenta cura di giardinieri raffinati buoni gusti; il Parco del Baradello vorrà essere invece la campagna quasi selvaggia appena e intelligentemente disciplinata. Niente di cincischiato, ma folte alberature, strade camionabili e mulattiere e sentieri tra il folto dei boschi di castagni, i gruppi delle conifere dei cipressi. Ad ogni svolta verso la conca della città ecco un nuovo panorama. A metà salita ecco un grande spiazzo sistemato a filari di alberi per i boccioffi con tante trattorie. In cima, tra i ruderi del poderoso maniero, luoghi di sosta allietati da cespugli fioriti. Vi si potrà salire da San Rocco, da S. Carpofo e dalla Camerlata, per il Parco della Rimembranza sopra la gran piazza di questa frazione. E' augurabile che così sistemata la collina tutta del Baradello, dall'Abbazia di S. Carpofo alla torre, venga ad essere tutelata dalle disposizioni di Legge sulle Bellezze Naturali.

## CAPITOLO IX.

# PONTE CHIASSO - LA STRADA INTERNAZIONALE E L'INGRESSO IN ITALIA.

Tre planimetrie, al '5000, al '2000, al '1000.

Uno schizzo prospettico.

Una assonometria.

Questa che dovrebbe essere l'antisala d'Italia, si presenta un disordinatissimo raggruppamento di casupole e di casette neppure allineate, appena decenti: tanto è per le fabbriche private, altrettanto per gli edifici pubblici destinati ad un lavoro particolarmente intenso e delicato. Basta soffermarsi pochi minuti ed assistere al traffico eccezionale che in ogni ora della giornata si svolge a Ponte Chiasso, basta assistere un attimo allo svolgimento delle operazioni prescritte per il transito dei veicoli e delle persone, per domandarci se in pieno anno XII del Governo Fascista debbasi seguitare in questa vera e propria noncuranza. La stessa dignità della Nazione reclama per questi luoghi un minimo di decoro e un minimo di benessere. Non è quindi esagerata l'affermazione che per sistemare degnamente questa stazione di confine si debba far piazza pulita. Soprattutto gli edifici a carattere ufficiale, nei quali si deve svolgere un continuo complicato e delicatissimo servizio di vigilanza (passaporti e dogane) debbono trovare in una radicale trasformazione tutto un maggior decoro, una proprietà ed una praticità rigorosamente razionali per il loro funzionamento.

Si pensa quindi di abbattere gli attuali fabbricati doganali, abbattere le casette che ora ospitano gli uffici di Pubblica Sicurezza e anche il falso castelletto antico che ospita l'ufficio automobilistico del R.A.C.I. Si vuole creare qui una piazza adeguata alla sosta obbligata di centinaia di veicoli. Si vogliono creare edifici decorosi sufficienti, magari protetti da pensiline che possano anche riparare i viaggiatori in attesa delle operazioni di transito. Si vuole sostituire al meschinissimo cancello dai pilastri in vile cemento che segna il confine e l'ingresso all'Italia, un qualche cosa che voglia magari essere un poco monumentale, magari anche retorico, ma insomma vera architettura,

vera porta che si attacchi alla monumentalità delle classiche porte di difesa e trionfali.

Qui saranno due ampi archi per il passaggio dei veicoli (uscita-entrata), due porte minori per i pedoni (uscita-entrata); un ampio passaggio carraio per il transito degli autotrasporti che interessino particolarmente il servizio doganale.

Nel vasto terreno pianeggiante a oriente della strada internazionale si è creata la nuova Chiasso, villaggio che si vorrebbe modello per ospitarvi i funzionari addetti ai servizi di confine, la caserma della milizia, tutta la popolazione dei traffici e delle operazioni internazionali.

In questa tavola si sono anche riassunte le due proposte per la strada internazionale da Camerlata a Ponte Chiasso, avvertendosi che la soluzione prima ha d'avere la preferenza per essere, più della seconda, radicale, logica e definitiva.

## CAPITOLO X.

# NUOVE SISTEMAZIONI NELLA VECCHIA CITTÀ

Una planimetria 1:500.  
Tre schizzi prospettici.

In una scala di notevole dimensione si è voluto rappresentare il centro vivo della vecchia città, allo scopo di meglio lumeggiare le caratteristiche ed i fini delle sistemazioni proposte. A questo scopo si sono posti in chiara evidenza i lotti che dovrebbero essere ricostruiti per risanare i quartieri più indegno di Como ed ottenere con l'apertura delle nuove arterie il respiro indispensabile alla vita moderna.

Si vede chiaramente l'arteria assiale sud-nord ed il suo sbocco nella nuova piazza destinata (sull'area del mercato del pesce) a raccogliere il traffico soprattutto tranviario. Si nota la quasi radicale trasformazione proposta per l'isolato della « Cortesella », dove l'igiene reclama il massimo coraggio: questo può bene intervenire, pure consentendo di salvare qualche cimelio antico che meriti rispetto per l'arte e la storia locali. Anche è sembrato opportuno, per ragioni di prospettiva, di proporzione e di sentimento, proporre la rifabbrica — in area più estesa — dell'isolato appartenente alla Banca Commerciale: rifabbrica non stilistica ma allungata così da limitare lo slargo a sinistra del Broletto, magari a questo collegata con un porticato terreno aperto. Si vede poi la trasformazione e l'ingrandimento dell'albergo Plinius destinato a ospitare la Prefettura; si vede l'area della stazione Nord trasformata in viale alberato.

Di tre schizzi prospettici, tenuti volutamente schematici, il primo rappresenta il Palazzo Natta del Pellegrini, quale sarà ove fosse attuato il primo tronco dell'arteria

assiale sud-nord e aperta la doppia piazzetta; il secondo rappresenta piazza Cavour con il nuovo palazzo di fondo, porticato, e lo sbocco dell'arteria nuova simile e simmetrica all'attuale via Plinio; il terzo rappresenta la piazza antistante la basilica di S. Fedele, quando la piazza stessa potesse essere trasformata e ricondotta con case modeste porticate alla funzione e forma dell'antico « atrio ». A questo ultimo proposito, converrà far notare la proposta di riformare la facciata della basilica stessa e la parte superiore del campanile. I restauri e la rifabbrica attuati sul principio del secolo hanno troppo alterato il carattere di questi monumenti: e non sembra fuor di luogo auspicarne una sincera revisione soprattutto stilistica.