

GIUSEPPE MUTI¹

FUNZIONI URBANE E POLITICHE PER LA CITTÀ: LA STORIA DI COMO NEI DOCUMENTI D'ARCHIVIO, FINO ALL'ODIerna IMPASSE

Nell'affrontare il caso di studio regionale del lago di Como in prospettiva turistica (MUTI, 2015), il progetto del territorio è emerso da molteplici fonti storiche e documenti d'archivio; alcuni spunti, in particolare, sembrano richiamare il tema di questo X seminario di studi storico-cartografici così da vicino da voler provare a condividerli, pur in difetto di esperienze nelle ricerche di carattere storico e cartografico.

Proprio il susseguirsi storico di tali documenti e delle correlate rappresentazioni, infatti, chiarisce ed illustra il processo di territorializzazione (TURCO, 1984) di Como e del bacino lariano, inducendo riflessioni sull'odierna organizzazione e pianificazione del territorio che non può prescindere dallo studio storico e geografico del processo stesso. Anzi, in mancanza di un approccio diacronico sono le stesse dinamiche di pianificazione e organizzazione (e manutenzione) del territorio che rischiano di bloccarsi, allorquando vengono a mancare un'immagine condivisa e un progetto socialmente e politicamente fondato circa le funzioni del territorio. Come nel caso della città di Como, vessata ormai da una lunga impasse.

Interpretando Como come “capitale” dell'omonimo lago (e bacino) questo contributo intende studiare alcune carte storiche prodotte fra il XV e il XX secolo, cercando di rilevare il progetto del territorio sotteso rispetto alle principali funzioni urbane, ma anche a quelle antropiche dell'intero bacino lariano. In particolare saranno analizzati i documenti di interesse conservati presso la Biblioteca comunale di Como, che fra le 400.000 opere disponibili ospita un “Fondo antico” con oltre 55.000 documenti databili fra Cinquecento e Ottocento e una sezione “Stampe e grafica d'arte” con carte geografiche, fogli a stampa, incisioni, vedute, litografie e manifesti databili fra Seicento e Novecento (MILANI, 2011). Saranno inoltre considerati gli altri archivi pubblici e privati del territorio, a partire da quelli di stato fino ai fondi dell'associazione editoriale Nodo il cui centro di ricerca e le cui produzioni scientifiche su Como e sulla regione lariana (CANI, 1993; CANI, MONIZZA, 1999; DE CARLI, 2009) sono apprezzate anche internazionalmente (CONZEN, 2010).

¹ Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale; g.muti@unicas.it

Como e il "suo" lago: funzioni, territorializzazione e rappresentazioni antiche

Sono tre le funzioni antropiche prevalenti svolte dallo specchio d'acqua lariano che, in epoche diverse e con caratteristiche peculiari, hanno influenzato la territorializzazione dell'intero bacino e della città di Como: 1) via di comunicazione transalpina strategica; 2) regione produttiva, economica e industriale; 3) spazio di ricreazione, svago e turismo. Altrettante le fasi attraversate dalla città di Como, in ordine cronologico: 1) roccaforte e porto militare e commerciale; 2) città turistica e città industriale, nella quale ricettività e manifattura si sviluppano contemporaneamente e in modo armonico; 3) città industriale che percepisce il settore turistico come un ostacolo. Analizziamole in successione a cominciare dalle rappresentazioni antiche.

Dalla fondazione del *Castrum* di Marcello nel 196 a.C. su un terreno bonificato al termine del ramo cieco del bacino, prende avvio la prima fase nella quale il Lario è via via concepito e organizzato come confine e soprattutto come via di comunicazione strategica, sia militare che commerciale, fra la pianura padana e quella renana. Como è lo snodo centrale che si trasforma in vera e propria capitale regionale dalla fondazione del *municipium* di *Novum Comum* da parte di Giulio Cesare nel 51 a.C.

Il rapporto fra la città e il lago, tuttavia, nasce e si sviluppa in modo ambivalente. Il centro abitato è separato dallo specchio d'acqua e cinto da alte mura, così che il foro e la vita pubblica si svolgono lontano dalle rive lacustri, come emerge dagli studi e dalle ricostruzioni cartografiche sull'epoca classica (CANGIÀ, 1963). Solo a partire dal II secolo la città si espande e si polarizza verso le sponde lacustri ed il lungo lago è progressivamente organizzato in senso funzionale alla navigazione militare e commerciale, ma la percezione comune del centro cittadino resterà lontana dalle rive del lago.

Le prime immagini delle funzioni commerciali e militari di Como e del Lario sono due rappresentazioni iconografiche. Una è la *Tabula Peutingeriana* (fig. 1), l'unico documento considerato non conservato presso gli archivi comaschi e lariani, ma disponibile in rete in alta definizione; essa illustra il percorso che da *Mediolanum* conduce a *Curia*/Coira e congiunge le terre latine e germaniche passando per Como, *Clavenna*/Chiavenna *Tarvededo*/Campodolcino e il *Cunus Aurenus*, il significativo toponimo attribuito al passo dello Spluga e ai vicini valichi alpini che permettono un transito relativamente agevole; il lago stilizzato non è probabilmente il lago di Como, bensì una generica indicazione della regione lacuale subalpina lombarda (CANGIÀ, 1993).

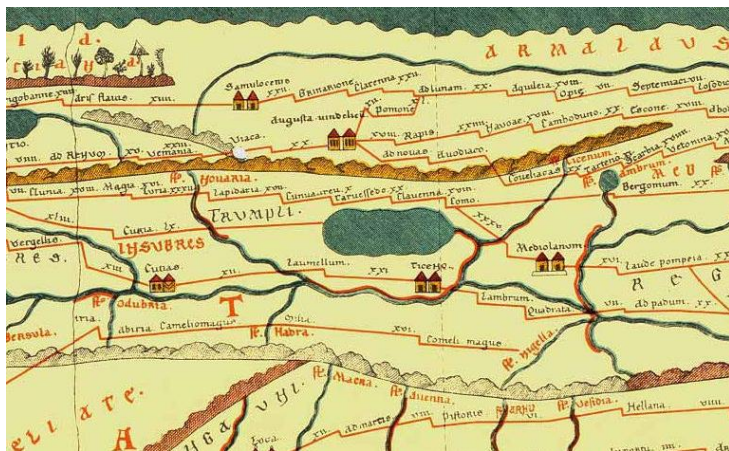


Figura 1. Particolare della *Tabula Peutingeriana* relativo a Como e alla via per la *Raetia*

L'altra è la xilografia *Comum Civitas Lombardie* di corredo alle cronache di Jacobo Filippo Foresti ed è la prima immagine a stampa di Como, rappresentata come città fortificata prospiciente ad uno specchio d'acqua e cinta da monti, ma la raffigurazione dalle dimensioni molto ridotte ha comunque un valore puramente simbolico, senza rimandi diretti alla realtà urbana (fig. 2)².

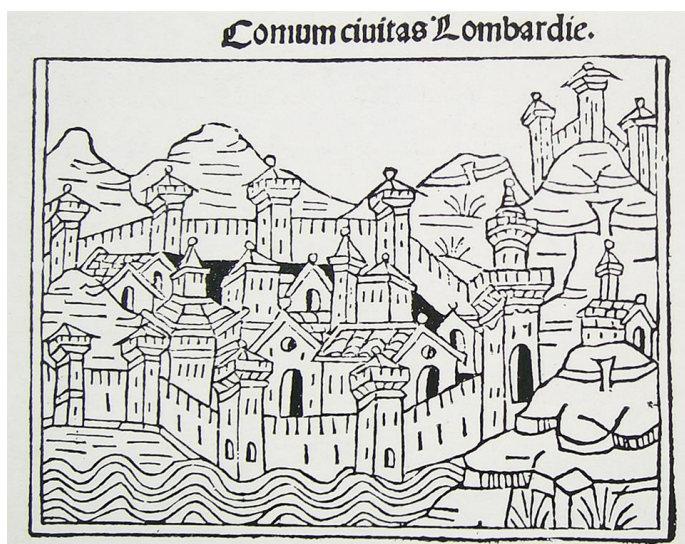


Figura 2. Jacobo Filippo Foresti, *Comum Civitas Lombardie*, in *Supplementi delle croniche*, Venezia, Bartolomeo Imperatore, 1553

² La Biblioteca Comunale conserva copia a stampa dell'edizione del 1553 (*Supplementi delle croniche*, Venezia, Bartolomeo Imperatore) ma la prima edizione è del 1486 (Venezia, B. de Banaliis) come riportano le accurate note del catalogo.

Dall'una all'altra immagine vi è il passaggio da un'epoca relativamente tranquilla caratterizzata da attività produttive e commerciali ad una burrascosa, distinta da molteplici conflitti di carattere sia locale che europeo e dal passaggio di armate turbolente, come le definisce Miglio, che portano saccheggi e pestilenze (MIGLIO, 1959). È il periodo delle fortificazioni, dei castelli e dei bastioni, che sottolineano la funzione militare e strategica del lago, venendo rappresentati in tre successive caratteristiche immagini di Como.

La prima è l'aquerello *Larius sive Comensis lacus descriptio* del 1559 che correda la celebre *Descriptio Larii Lacus* (Venezia, ex officina Giordano Ziletti) di Paolo Giovio ed ha finalità descrittive, così come l'opera dell'illustre autore comasco. L'immagine (fig. 3) inaugura le rappresentazioni del Lario come lago a tre rami, quello lecchese ritratto più breve per i minori tempi di navigazione; essa illustra una Como strettamente abbracciata al lago con tratti di verosimiglianza nelle mura e nella disposizione delle torri. Questa raffigurazione influenzerà un gran numero di immagini a venire, fra le quali l'incisione di Francesco Bertelli *Como in Lombardia di là da Po* utilizzata nel *Nuovo itinerario d'Italia* di Andrea Scotto del 1638 e nel *Universus Terrarum Orbis Scriptorum calamo delineatus* di Alfonso Lasor a Varea del 1713, tutte conservate presso la Biblioteca di Como.



Figura 3. Paolo Giovio, *Larius sive Comensis lacus descriptio*, in *Descriptio Larii Lacus*, Venezia, ex officina Giordano Ziletti, 1559

La seconda è l'incisione *Como tratta da Plantas de la Fortificaciones de las ciudades del estado de Milan* di Joseph Chafriion del 1687. Pur molto corrispondente alla realtà, la raffigurazione (fig. 4) è essenziale e di carattere militare dettagliando le mura, il fronte lago con il porto e le darsene private nonché le porte verso sud (Milano) ovest (via Regina) ed est dove sorge il castello visconteo che presidia la convalle. L'opera è successivamente ricalcata sia dall'omonima acquaforte di Giovan Battista Sesti a corredo di *Pianta delle città, piazze e castelli forti-*

ficati in questo Stato di Milano, prodotta dall'editore Agnelli di Milano nel 1707 (e ristampata nel 1711 e nel 1733) sia dalla stampa di Gabriel Bodenehr allegata a *La gloria e la forza dell'Europa o le più importanti fortezze, porti di mare, passaggi e campi di battaglia d'Europa* prodotta ad Augsburg nel 1720³.

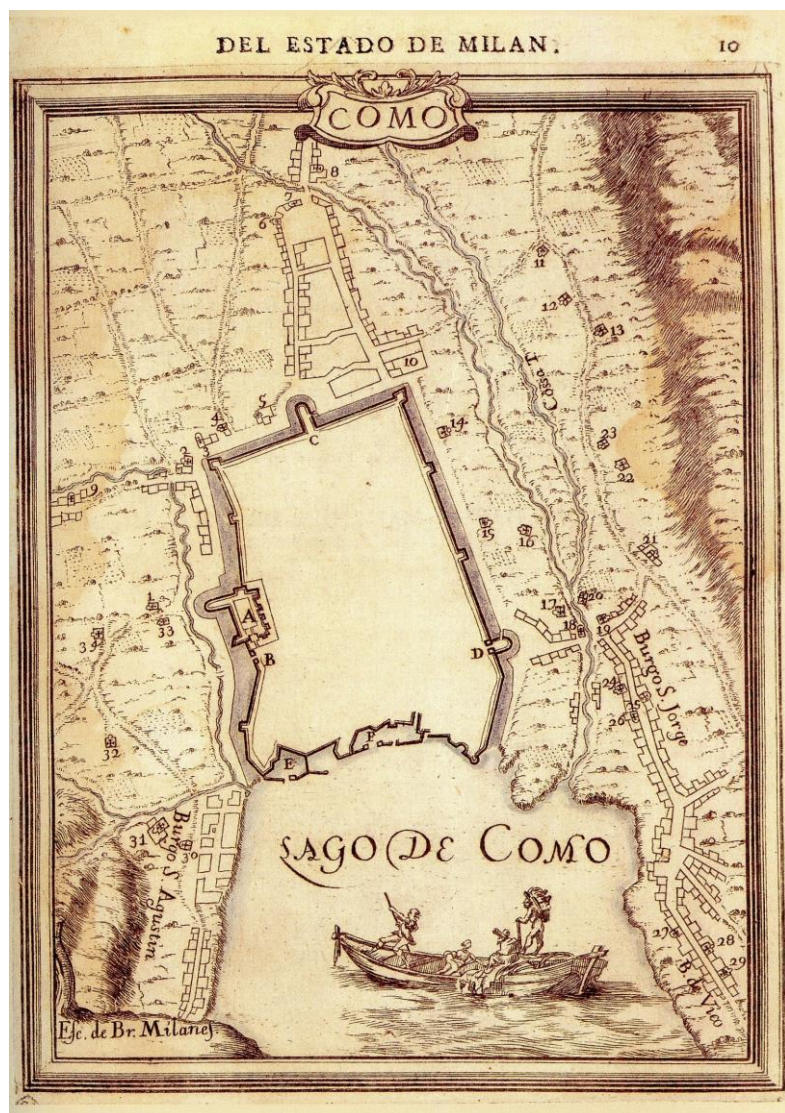


Figura 4. Joseph Chafriion *Como*, in *Plantas de la Fortificaciones de las ciudades del estado de Milan*, 1687

³ Queste edizioni del Settecento sono conservate presso la Biblioteca di Como.



Figura 6. Vincenzo Maria Coronelli, *Pianta di Como*, in *Citta [sic], fortezze, isole e porti principali dell'Europa in pianta, et in elevatione descritte, e publicate ad uso dell'Accademia Cosmografica degli Argonauti / dal Padre Maestro Coronelli lettore, e cosmografo della Serenissima Repubblica di Venetia*, Venezia, 1689

Le due ultime rappresentazioni che chiudono la prima fase sono planimetrie urbane realizzate secondo quest'ultima prospettiva perpendicolare. Si tratta della *Mappa del catasto teresiano della Città murata di Como* di Pietro Paolo Banfi del 1722 e della pianta della *Città di Como* con la suddivisione in parrocchie, senza autore e risalente al 1780. Ambedue i prodotti sono dipinti a inchiostro e acquerello, sono conservati all'Archivio di Stato di Como e tramandano le ultime immagini della città fortificata e protetta da mura e fortilizi (si veda anche CANI, 1993).

La territorializzazione turistica e industriale dell'età romantica: il lungo lago di Como nelle carte ottocentesche

Dalla seconda metà del Settecento prevalgono le funzioni turistiche e quelle industriali che seppur in secondo piano, come dimostrano diversi autori da Plinio il Giovane a Paolo Giovio, hanno sempre caratterizzato la storia del bacino lariano. Il loro sviluppo moderno è impetuoso, parallelo e reciprocamente armonico, basandosi sulla tecnologia come *trait-d'union* utile all'accessibilità del sistema turistico ed ancor più utile in quanto fattore d'attrazione addizionale rispetto alla dotazione geologica ed ecologica riletta attraverso la lente culturale del Romanticismo.

La funzione turistica orienta e dirige la territorializzazione del lago e del capoluogo durante tutto l'Ottocento fino agli anni Trenta del Novecento. Approdi, moli, porticcioli, passeggiate a lago, giardini e parchi, sentieri, belvedere, ville e hotel, bar, terrazze e ristoranti punteggiano il litorale del lago ed ogni spazio ricreativamente fruibile del bacino. Si tratta di interventi ridotti, se presi singolarmente, ma moltiplicati per il numero di borghi, ville e località amene che punteggiano il litorale, essi generano un'antropizzazione fitta e pressoché continua di un'ampia porzione della costa lariana, come notano CANI e MONIZZA (1999).

La regionalizzazione industriale, a sua volta, avviene in chiave romantica, (CAMEL, PATETTA, 1984) poiché si svolge prestando grande attenzione alle esigenze turistiche e paesaggistiche, sia recuperando immobili antichi alle recenti necessità delle manifatture, sia rivolgendo una notevole cura estetica ed architettonica alla realizzazione dei nuovi impianti a cominciare dalle centrali idroelettriche.

Il legame tecnologico tra le funzioni turistiche e quelle industriali si realizza, in successione, con lo sviluppo della navigazione a vapore dal 1826, della ferrovia dal 1849, delle funicolari dal 1894, (CARERA, 1987, 1988) senza dimenticare i grandi alberghi di lusso dotati di confort all'avanguardia (elettricità, acqua corrente, riscaldamento, ascensori, telefono) che numerosi e imponenti sorgono dirimpetto al lago o appollaiati sulle cornici in belvedere di tutto il bacino lariano.

Il lungo processo storico è fortemente voluto e guidato da un'ampia convergenza di attori pubblici e privati e di interessi locali, nazionali ed internazionali (CAMEL, PATETTA, 1984; RUMI, VERCELLONI, COVA, 1995; CANI, MONIZZA, 1999; CARERA, 2004). Anche e soprattutto a Como, che dopo la smilitarizzazione dell'assetto urbano deve essere in buona sostanza riorganizzata. Proprio a Como, spiega LONGATTI (1995), maggiorenti, industriali, professionisti e commercianti si uniscono in comitati per reperire le risorse e concertano un piano d'azione a largo raggio trasformando la città nella cardine funzionale del turismo lariano. Un vero e proprio sistema territoriale che si struttura come meta d'eccellenza di un distretto internazionale comprendente anche il Ceresio e il Verbano.

Il lungo lago comasco è progettato come perno dell'intero sistema e la sua trasformazione, con tutte le implicazioni geografiche ed urbanistiche del caso, emerge dal succedersi di quattro significative rappresentazioni cartografiche, rilevanti a partire dal contesto della pubblicazione.

1) L'acquaforte *Como* tratta dalla raccolta *Piante delle città capiluoghi delle provincie del Regno Lombardo Veneto che mostrano la situazione dei principali stabilimenti civili e militari in esse esistenti* del 1838; la rappresentazione ha ancora un'impronta politica e istituzionale finalizzata ad individuare la localizzazione di una quarantina di edifici civili ed una decina di presidi militari disseminati nell'agglomerato. La mappa illustra la smilitarizzazione della città e l'inizio della grande riorganizzazione urbana contemporanea: il Teatro Sociale tecnologicamente all'avanguardia e dotato di arena e giardino sostituisce il castello medievale; i primi viali alberati fanno la loro comparsa nei fossati ormai riempiti, a formare la prima circonvallazione della città murata. Il particolare del litorale (fig. 7) mo-

stra il delta del torrente Cosia, adibito a pascolo comune, nonché le darsene della riva urbana prima della pianificazione e organizzazione turistico-ricreativa.



Figura 7. Particolare da S.A. Como, in Antonio Bettalli, *Piante delle città capiluoghi delle provincie del Regno Lombardo Veneto che mostrano la situazione dei principali stabilimenti civili e militari in esse esistenti*, Milano, 1838

2) L'acquaforte tratta dalla *Guida storico statistica monumentale dell'Italia* del 1867; la rappresentazione ha un esplicito obiettivo illustrativo di natura storica e monumentale e spiega con chiarezza la nascita del lungo lago di Como, mettendo in evidenza le due trasformazioni urbane radicali intervenute con la definitiva smilitarizzazione della città murata (fig. 8). La prima è la bonifica del delta del torrente Cosia dalla quale origina un ampio spazio pubblico (successivamente nominato Campo Garibaldi) che raddoppia visibilmente l'area del fronte lago. La seconda è la rettifica del litorale cittadino prospiciente alla città murata che comprende sia la costruzione della diga foranea a facilitare le manovre della navigazione, sia l'interrimento dell'antico porto e la creazione di Piazza Cavour come piattaforma girevole del turismo lariano ad ospitare l'imbarcadere, dove fanno scalo i piroscafi, ed a ricevere le carrozze che fanno la spola con la stazione ferroviaria di Camerlata.

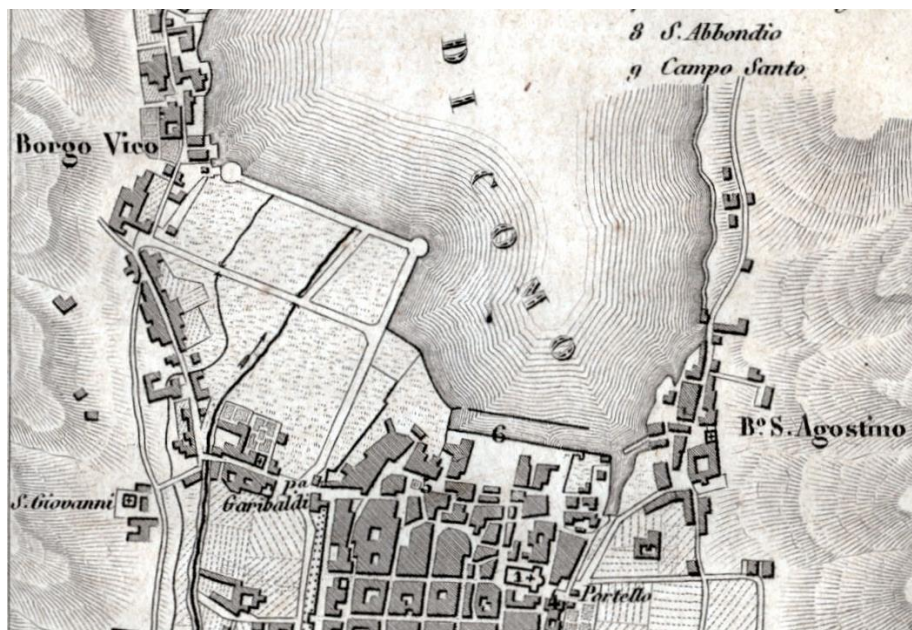


Figura 8. Particolare da S.A. *Como*, in F. Artaria e figlio, *Guida storico statistica monumentale dell'Italia*, Milano, 1867

3) La *Stampa Pianta di Como* è tratta dalla *Guida commerciale di Como* del 1884 e si configura quindi come documento dagli intenti descrittivi e guidistici che presta particolare attenzione alle localizzazioni industriali, commerciali ed infrastrutturali. Campo Garibaldi (fig. 9) è ormai entrato nella realtà urbana, produttiva e socioculturale: esso ospita i cantieri della navigazione, lo stabilimento idroterapico e i bagni pubblici, il nuovo giardino proteso verso la rotonda a lago nonché lo scalo merci ferroviario di interscambio affacciato sullo specchio lacustre, per il quale è stato predisposto un ampliamento della diga foranea utile anche per le manovre dei nuovi piroscafi in metallo. La ferrovia arriva fino a Como, alla stazione di San Giovanni, dalla quale si raggiunge agevolmente la rinnovata piazza Cavour, il cui nuovo arredamento urbano comprende un'ampia aiuola circolare di alberi e una fontana in marmo della stessa forma, commissionata dalla compagnia di Navigazione. Da piazza Cavour si dipana il nuovo lungo lago in due direzioni: a ponente raggiunge lo scalo merci a lago aprendosi sui giardini e su Campo Garibaldi, a levante congiunge il fronte lago al Borgo Sant'Agostino, completando la rettifica del litorale cittadino.



Figura 9. Particolare da S.A., *Pianta di Como*, TipoLitografia Freiburg A., in Carlo Franchi, 1884

4) La litografia dell'*Esposizione Voltiana 1899/Nuovissima pianta della città di Como e dintorni* di A. Colombo, che rievoca un avvenimento fondamentale. L'esposizione voltiana è un vero e proprio grande evento internazionale in onore del centenario dell'invenzione della pila di Alessandro Volta; la fama del lago diffusa presso il vasto pubblico di turisti anglofoni e la reputazione mondiale dell'illustre scienziato comasco riverberano a livello internazionale la portata dell'avvenimento. Re Umberto I inaugura l'Esposizione e nei sei mesi effettivi dell'apertura oltre 200 mila visitatori paganti si aggirano incuriositi fra i padiglioni tecnologici dedicati ad otto settori alcuni dei quali anticipano i moderni distretti industriali locali: elettricità, macchine, arte serica, cimeli voltiani, belle arti, floricultura, mobili e piccole imprese locali.

L'esposizione voltiana innesca la definitiva turisticizzazione del lungo lago di Como: il Grand hotel Plinius sorge maestoso sulla passeggiata di ponente che si prolunga ininterrotta fino alla stazione della nuova funicolare Como-Brunate, fra le prime e più ammirate nel suo genere in Europa; essa proietta fisicamente il lungo lago cittadino fino alla *ville loisir* incastonata a 700 metri di altitudine e ribattezzata "balcone delle Alpi" dalle *élite* milanesi e internazionali (soprattutto anglofone) che la frequentano. Per comprendere a pieno il significato di "turisticizzazione" si pensi che, fra il 1875 ed il 1915, le accurate indagini di DE CARLI (2009) rilevano proprio a Brunate 8 ristrutturazioni, 13 passaggi da uso rustico ad urbano, 140 nuove costruzioni, molte in stile eclettico e liberty,

fra le quali 50 case, 62 ville, 11 botteghe, 13 alberghi e 4 edifici pubblici⁵. La nuova stazione a lago delle ferrovie Nord connette in poco più di un'ora Milano al lungo lago di Como e quindi agli imbarchi dei battelli per il Lario e alla stazione della funicolare per Brunate.

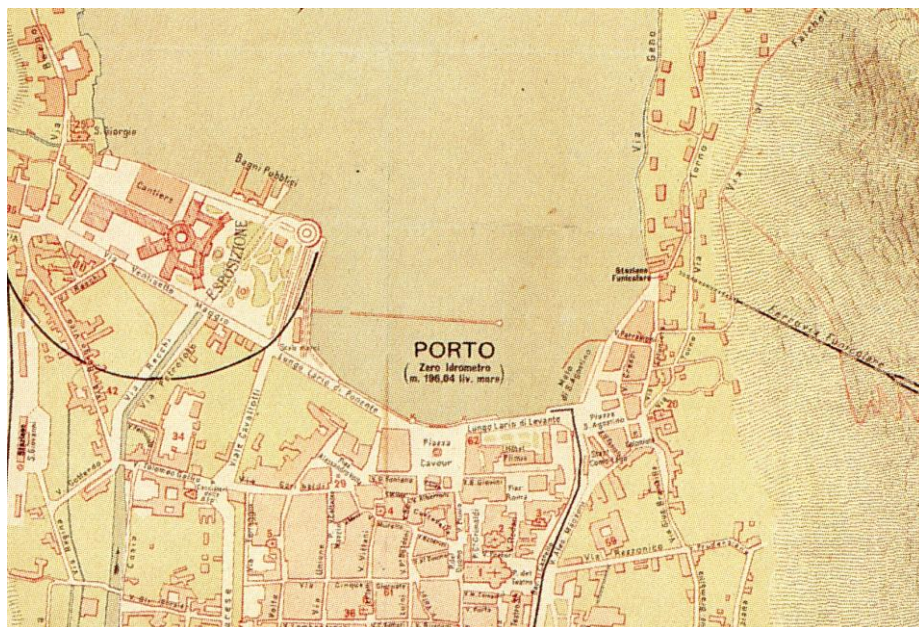


Figura 10. Particolare da Colombo A. *Esposizione Voltiana 1899/Nuovissima pianta della città di Como e dintorni*, Libreria Vittorio Omarini, 1899

La progettualità che precede ed accompagna questi radicali aggiornamenti emerge anche da diversi documenti e carteggi dell'epoca. Come il dialogo del 1836 fra Carlo Cattaneo e l'Ing. Giuseppe Bruschetti (1836), estensore del *Progetto della strada di ferro da Milano a Como*⁶, al quale il politico milanese ricorda che:

«Il buon successo della strada ferrata di Como, si fa dipendere: 1.° Dall'amenità di quelle riviere che allettano a frequenti gite la numerosa e ricca popolazione della capitale; e la alletteranno maggiormente quando la corsa, ridotta a un'ora circa di tempo, diverrà quasi un passeggio nelle lunghe giornate estive e nelle festività. 2.° Dal concorso dei passeggeri del minuto popolo e del ceto campagnuolo ai quali la brevità del tragitto e quindi il risparmio della giornata e la tenuità della spesa non lascerà più convenienza di viaggiare in altro modo. 3.° Dal movimento mercantile

⁵ A partire da un dato, nel 1875, di 125 unità immobiliari di cui 31 case, 51 case coloniche e 43 stalle e fienili (DE CARLI, 2009).

⁶ Reperibile anche in Internet: https://it.wikisource.org/wiki/Progetto_della_strada_di_ferro_da_Milano_a_Como.

interno, il quale al presente si fa ascendere tra Milano e il Lago a 600 mila quintali metrici per la sola via d'acqua» (CATTANEO, 1836, pp. 121-122).

Il rapporto fra la città e il lago permane comunque ambivalente. Il lungo lago e piazza Cavour restano luoghi turistici poco vissuti dai comaschi. La nuova piazza non piace alla cittadinanza, tanto che la fontana viene smontata e venduta⁷ ed anche la rotonda di alberi e panchine lascia progressivamente spazio a tre anonime aiuole laterali e un ampio spazio centrale dalla funzione indefinita (CANI, MONIZZA, 1999), mentre il centro cittadino continua ad essere vissuto fra piazza San Fedele, la cattedrale e il teatro, ovvero fra l'antico foro romano e l'antico castello visconteo.

Egemonia e crisi industriale: dallo smarrimento della funzione turistica all'odierna impasse

Fra gli anni Venti e Trenta gli spazi di Campo Garibaldi sono edificati in senso sia residenziale che sportivo e ricreativo, con la costruzione dello stadio-velodromo, della Canottieri, degli hangar per gli idrovolanti, del Tempio voltiano e del monumento ai Caduti. Da villa Olmo a villa Geno il litorale di Como viene turisticizzato lungo tutto il golfo con spiagge e lidi, piscine e trampolini, passeggiate, giardini ed attrezzature che richiamano da vicino il modello lacuale para-balneare di LOZATO GIOTART (2008).

Il regime fascista investe nella riorganizzazione urbanistica di Como, che infatti vanta un eccezionale repertorio architettonico razionalista, ma il lago è soprattutto una vetrina internazionale per il regime che sostiene, ad esempio, la costruzione della prima autostrada della storia, la Milano Laghi. Attenzioni politiche e sforzi economici del regime sono orientati soprattutto a sostenere lo sviluppo economico e industriale, agevolando la definitiva urbanizzazione industriale e residenziale della convalle comasca ed in particolare della piana Cosia, interamente occupata da tintorie, opifici e manifatture dopo la copertura del torrente negli anni Trenta (CANI, MONIZZA, 1999). Le immagini di Como dei Piani regolatori del 1919 e del 1937 e le mappe turistiche che sempre più numerose appaiono sulle guide degli stessi anni, infatti, sembrano essere le ultime rappresentazioni urbane a raffigurare idee, progetti e nuove organizzazioni della città.

Dal Dopoguerra lo sviluppo industriale diventa egemone sia dal punto di vista della produzione di ricchezza regionale, sia dal punto di vista delle attenzioni politiche e degli investimenti, mentre il settore turistico si viene a modificare nelle prerogative strutturali e dimostra una capacità di creare reddito sempre più «marginale» (CARERA, 2005) rispetto al boom del settore industriale, tanto da essere percepito come un «elemento disturbatore della normale evoluzione di una regione industrializzata» (BUZZETTI, 1976, p. 50).

⁷ Nel 1899 la fontana è acquistata per 3.500 lire da William Rockefeller, trasportata negli Stati Uniti, a New York, e ubicata nella piazza circolare dello Zoo del Bronx. Nel 1968 è designata e tutelata come monumento storico cittadino ufficiale: *New York City Landmark*.

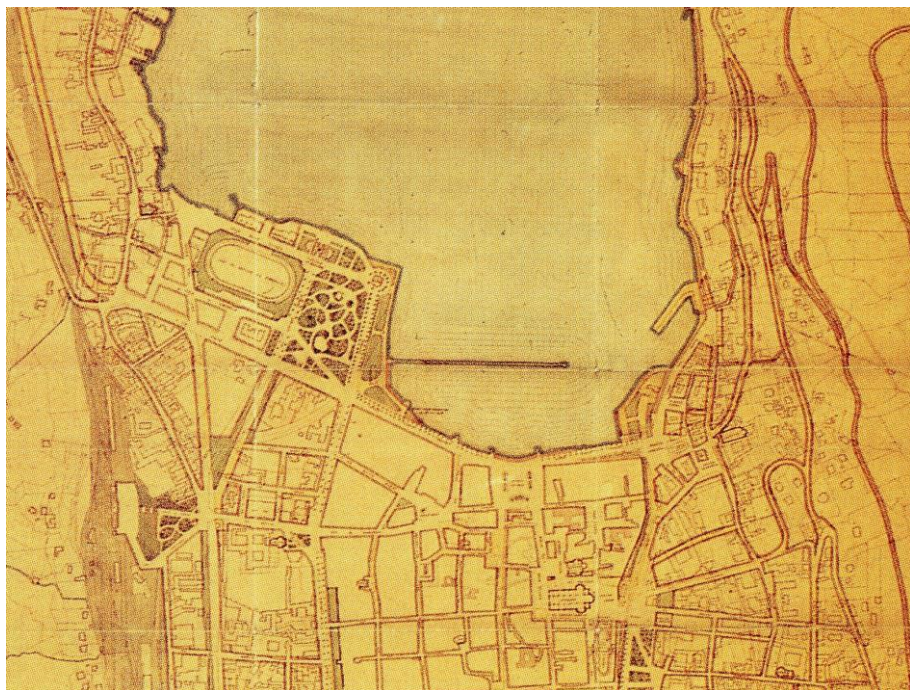


Figura 11. Particolare da Municipio di Como, *Progetto di Piano Regolatore e di ampliamento della città di Como*, Ufficio Urbanistico del Piano regolatore, Como, 1937

Il turismo è abbandonato a una dinamica «fatalista» (CARERA, 2009) ovvero va avanti da sé, sfruttando alcuni fattori d'attrazione naturali e storici che, seppur tralasciati, esercitano comunque un notevole richiamo su alcune categorie di turisti ed escursionisti. Ma proprio il turismo come visto è stato, dalla fine del Settecento agli anni Trenta del Novecento, il principale attrattore di senso che ha informato la regionalizzazione dell'intero bacino lacuale, della città di Como e del suo lungo lago in particolare. Così che è proprio l'oblio della funzione turistica, unitamente ad un elevato livello di conflittualità politica e sociale ed alla crisi industriale negli anni Novanta, ad innescare una progressiva perdita di senso di molteplici spazi turistici (edificazione incontrollata, congestione, traffico, abbandono, spreco del territorio) determinando una sostanziale impasse urbanistica del capoluogo, che si protrae da decenni e coinvolge alcuni spazi cruciali, a cominciare proprio dal lungo lago.

La conformazione urbanistica e le prerogative degli spazi a lago di Como, in effetti, variano poco o nulla dalla carta turistica del Touring del 1937 a quella del 1956, agli anni recenti, fatta salva la dismissione dello scalo merci ferroviario negli anni Sessanta. Negli anni Settanta del Novecento la strada litoranea è un'arteria tangenziale alla città murata, che è considerata il vero centro urbano dalla cittadinanza e viene pedonalizzata per preservarne le caratteristiche (SPALLINO, 1977). Da luogo turistico dotato di bar ristoranti ed hotel, Piazza

Cavour si trasforma in spazio urbano terziario con negozi, banche ed uffici, affermandosi anche come comodo parcheggio per accedere rapidamente al centro. I problemi che emergono dall'analisi di CANI e MONIZZA (1999) attengono all'incoerenza politica e ai personalismi, che impediscono la messa a punto di efficaci piani regolatori e di governo del territorio. Con la crisi industriale degli anni Novanta e il vuoto istituzionale generato dalla riorganizzazione degli enti, l'oblio della funzione turistica, il distacco della cittadinanza e l'elevata conflittualità amministrativa generano l'odierno incubo del lungo lago comasco.

Nel 2007 inizia la costruzione di un muro antiesondazione (di dubbia utilità) alto 1,7 metri sul livello stradale che separa fisicamente la città dal lago. Dopo le proteste della cittadinanza e un intervento della magistratura il muro è abbattuto nel 2009. Inizia quindi la costruzione di paratie mobili sul modello veneziano, affidandosi alla medesima impresa e con i medesimi esiti: costi moltiplicati e i tempi prolungati fino all'impasse. Da un decennio il lungo lago è un cantiere a tutt'oggi irrisolto le cui immagini surrealiste sono facilmente reperibili in internet; uno spazio che viene talvolta temporaneamente riaperto grazie a soluzioni estemporanee anche clamorose, come il prato di erba sintetica sponsorizzato dal natio calciatore campione del mondo Gianluca Zambrotta.



Figura 12. Il muro sul lungo lago di Como nel 2009, fonte: http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/16_gennaio_11/paratie-lago-como-indagati-sindaco-ed-ex-sindaco-29d69098-b84b-11e5-8210-122afb965bb.shtml

Le indecisioni rispetto alle strategie di sviluppo socio-economico ed urbanistico della città bloccano lo sviluppo del fronte lago e di numerosi altri spazi deindustrializzati che attendono di essere bonificati e recuperati. Ma soprat-

tutto, dato lo scarso coinvolgimento della cittadinanza e l'elevata conflittualità fra le istituzioni, il fronte lago di Como cerca ancora una propria identità all'interno del tessuto urbano e una prospettiva di pianificazione soddisfacente per le diverse funzioni urbane e per le diverse tipologie di fruitori. Lo hanno notato anche alcune guide anglofone, fra le quali *Loneley Planet* del 2009, che consigliano di utilizzare la città di Como solo in quanto punto d'appoggio per ripartire subito verso il lago romantico di Plinio e di Clooney.

Conclusioni

Fondata sulla consultazione di carte e documenti storici, la ricostruzione ha cercato di collegare le principali trasformazioni urbane di Como e del suo lungo lago a ben precise elaborazioni (non necessariamente di qualità artistica o di successo, ma comunque rappresentative di un percorso e di un progetto) riconducendo l'odierna prolungata crisi urbanistica del principale spazio sociale e ricreativo della città proprio alla mancanza di un'idea, una visione sociale e funzionale della città del domani. Che non può prescindere dallo studio del passato, recente e remoto.

Una dinamica raramente verificatasi nella regione lariana, come negli anni Ottanta quando, attingendo alle competenze ed alla passione dei più qualificati ricercatori locali, la mostra dedicata a *L'idea del lago: un paesaggio ridefinito: 1861/1914* (CAMEL, PATETTA, 1984) ricostruisce criticamente l'immagine romantica e turistica del Lario, riconosce le dinamiche del periodo in cui turismo, innovazione ed industrializzazione prosperavano congiuntamente dando luogo ad una territorializzazione dall'equilibrio precario ma perfetto ed innesca una rinnovata attenzione al fenomeno turistico.

Ieri come oggi, a quanto emerge dal caso lariano, l'organizzazione e la pianificazione del territorio necessitano di una costante attenzione, scientifica e socio-culturale, dedicata sia alla storia della regione e delle dinamiche di territorializzazione, sia alla formazione degli attori locali, non solo in ambito politico ed economico, ma anche scientifico e culturale.

Oltre al momento della scelta politica ed a quello della sua realizzazione empirica, anche l'aggiornamento e la manutenzione degli archivi storici ed il sostegno ai centri di ricerca locali sembrano prosì come momenti strategici ed imprescindibili del processo di regionalizzazione.

BIBLIOGRAFIA

- GIUSEPPE BRUSCHETTI, *Progetto della strada di ferro da Milano a Como (con tavola in rame)*, Milano, Imperiale Regia Stamperia, 1836.
- LUCIANO BUZZETTI, *Industria e turismo nell'area prealpina lacuale. Il bacino sudoccidentale lariano*, in CESARE SAIBENE, *Ricerche sull'assetto territoriale della Lombardia*, Volume 2, Milano, V&P, 1976, pp. 3-320.
- FABIO CANI, *Costruzione di un'immagine, Como e il Lario nelle raffigurazioni storiche dal medioevo al novecento*, Como, Nodo Libri, 1993.
- FABIO CANI, GERARDO MONIZZA, *Como e la sua storia: dalla preistoria all'attualità*, Como, Nodo Libri, 1999.
- GIANFRANCO CANIGGIA, *Lettura di una città: Como*, Roma, Centro Studi Storia Urbanistica, 1963.
- LUCIANO CAMEL, LUCIANO PATEITTA *L'idea del Lago. Un paesaggio ridefinito: 1861-1914*, in «Catalogo della mostra di Villa Olmo», Como, maggio giugno 1984, Milano, Mazzotta, 1984.
- ALDO CARERA, *Gli spazi dello scambio sulle terre del lago* in SERGIO ZANINELLI (a cura di) *Da un sistema agricolo a un sistema industriale: il Comasco dal Settecento al Novecento*, I, *Il difficile equilibrio agricolo-manifatturiero (1750-1814)*, «Annali dell'economia comasca», Como, Camera di commercio, industria e agricoltura, 1987, pp. 269-478.
- ID, *Percorsi ordinari e vie del vapore* in SERGIO ZANINELLI (a cura di) *Da un sistema agricolo a un sistema industriale: il Comasco dal Settecento al Novecento*, II, *La lunga trasformazione tra due crisi (1814-1880)*, «Annali dell'economia comasca», Como, Camera di commercio, industria e agricoltura, 1988, pp. 337-576.
- ID (a cura di) *Temi di storia economica del turismo lombardo (XIX-XX secolo)*, Milano, V&P, 2004.
- ID, *La vocazione marginale. L'«industria del turismo» nello sviluppo lombardo (XIX-XX secolo)*, Milano, ISU, Università Cattolica, 2005.
- CARLO CATTANEO, *Sul progetto di una strada di ferro da Milano a Como*, in «Bollettino di notizie italiane e straniere, e delle più importanti invenzioni e scoperte, o progresso dell'industria e delle utili cognizioni», Milano, Società degli editori degli Annali universali delle scienze e dell'industria, ottobre e novembre, 1936, pp. 121-133.
- MICHAEL P. CONZEN, *A Cartographic Analysis of Como's Urban Morphology*, in CLAUDIO CERRETI, LAURA FEDERZONI, SILVINO SALGARO (a cura di) *Cartografia di Paesaggi, Paesaggi nella Cartografia*, Bologna, Pàtron, 2010, pp. 149-166.
- CECILIA DE CARLI SCIUMÈ, *Brunate tra Eclettismo e Liberty. La villeggiatura progettata dal 1890 al 1940*, Como, Nodo libri, 2009.
- CARLO FRANCHI, *Guida commerciale di Como*, Como, Tipi di Carlo Franchi, 1884.
- ALBERTO LONGATTI, *Como e il Lario: un rapporto di immagine*, in RUMI GIORGIO *et al.*, 1995, cit.
- JEAN PIERRE LOZATO GIOTART, *Geografia del turismo*, Milano, Hoepli, 2008 (Edizione italiana a cura di FIORELLA DALLARI).
- GIANFRANCO MIGLIO (a cura di) *Larius: la città ed il lago di Como nelle descrizioni e nelle immagini dall'antichità classica all'età romantica*, 5 tomi, Milano, Alfieri, 1959.
- CHIARA MILANI, *Le collezioni della Biblioteca comunale di Como*, Como, Biblioteca comunale di Como, Comune di Como, 2011.
- GIUSEPPE MUTI, *Il lago di Como. Turismo, territorio, immagine*, Milano, Unicopli, 2015.
- GIORGIO RUMI, VIRGILIO VERCCELLONI, ALBERTO COVA, *Como e il suo territorio*, Cariplo, Milano, 1995.
- ANTONIO SPALLINO, *Città antiche e programmazione: esperienze e ordinamento nella città di Como*, Milano, Giuffrè, 1977.
- ANGELO TURCO (a cura di), *Regione e regionalizzazione*, Franco Angeli, Milano, 1984.

FUNZIONI URBANE E POLITICHE PER LA CITTÀ: LA STORIA DI COMO NEI DOCUMENTI D'ARCHIVIO, FINO ALL'ODIERNA IMPASSE – La struttura della città di Como e il suo lungo lago in particolare sono stati storicamente modificati secondo le funzioni urbane prevalenti ed il contesto storico, economico e politico: da porto militare a bastione a porto commerciale a città turistica e poi industriale.

Attraverso lo studio delle fonti storiche, geografiche e cartografiche (con particolare attenzione alle carte conservate presso la Biblioteca Comunale), questo contributo intende leggere, di epoca in epoca, le diverse progettualità territoriali di Como comparativamente alle esigenze ed alle funzioni prevalenti della città.

La ricostruzione mira a collegare le principali trasformazioni urbane a precise elaborazioni cartografiche e progettuali, riconducendo l'odierna prolungata crisi urbanistica del lungo lago comasco (il principale spazio sociale e ricreativo è un cantiere chiuso dal 2007) proprio alla mancanza di un'idea, di una visione sociale e funzionale della città del domani. Che non può prescindere dallo studio del passato, recente e remoto.

URBAN FUNCTIONS AND CITY'S POLICIES: THE HISTORY OF COMO IN ARCHIVAL DOCUMENTS, UNTIL TODAY'S IMPASSE – The structure of the city of Como and its waterfront have been historically modified in accord with the prevailing urban functions and the historical, economic and political context: from military harbor to bastion to commercial port to a tourist city and then industrial town.

Through the study of historical, geographic and cartographic sources (with particular attention to the cartography held at the Municipal Library), this article wants to interpret, through the ages, the different territorial plannings of Como city, paying attention to the necessities and prevailing functions of the town.

The reconstruction seeks to connect the main urban transformations to precise mapping elaboration and projects, attributing the current prolonged urban crisis of the Como waterfront (the main social and recreational area is a closed construction yard since 2007) precisely to the lack of an idea, of a social and functional vision of tomorrow's city. All of this can not be disregarded by the study of the recent and remote past.

PAROLE CHIAVE: Como, urbanizzazione, regionalizzazione, Carte storiche, turismo

KEYWORD: Como, urbanization, regionalization, historical maps, tourism