

URBANIZZAZIONE ED URBANISTICA IN SVIZZERA,
1750-1914: LA NASCITA DELLA CITTÀ MODERNA

François Walter*

La storia della Svizzera urbana è tutta da fare. I particolarismi coltivati ad oltranza e la struttura politica non centralizzata confinano gli storici che si dedicano a questioni urbane ad una sorta di passaggio obbligato, quello della monografia locale. Questo tipo di opera abbondante, è sovente di qualità e redatto da specialisti di storia dell'architettura (1). Per contro, mancano i tentativi di approccio globale del fenomeno. Più di dieci anni fa Bruno Fritzsche faceva il bilancio storiografico della storia urbana nel XIX secolo (2). Egli sottolineava l'importanza di andare oltre la micro-storia locale per privilegiare l'approccio comparativo e le spiegazioni generali. Le sue osservazioni di allora, sulle carenze della storia urbana svizzera, restano valide ancor oggi. Già assente dall'inventario di Fritzsche, la recente problematica sulla riduzione dello spazio urbano ha finora influenzato poco le ricerche. Costatare la crescita urbana è una cosa, mettere in luce i meccanismi di sviluppo delle città è un'altra. Qui l'influenza dei modi nei quali la società si rappresenta la città — un'entità polisemica, secondo l'espressione di P.G. Gerosa (3) — ci sembra giochi un ruolo essen-

* François Walter è professore di Storia alla facoltà di lettere dell'Università di Ginevra.

1. L'eccellente «Bibliographie de l'histoire suisse» pubblicata dalla Bibliothèque nationale suisse (redattore P.L. Surchat) non comprende più, dopo il 1979, il capitolo «urbanistica». La storia delle città è di competenza della sezione «storia locale», oppure va ricercata nella nuova «Bibliographie de l'art suisse et de la conservation des monuments historiques», pubblicata a partire dal 1979.

2. Bruno Fritzsche, *Schweizer Städte im 19. Jahrhundert. Moderne Stadtgeschichte als Aufgabe der historischen Forschung*, in «Revue suisse d'histoire», 26, 1976, pp. 434-447.

3. Di questo autore, vedi l'importante contributo metodologico: *Note sugli orientamenti attuali della storia urbana*, in «Cenobio», 4, 1985, pp. 315-350.

le, se si vuole spiegare sincronicamente la logica degli strumenti che la comunità urbana adotta per padroneggiare la sua crescita. Soprattutto, è qui che si pongono questioni che si prestano più di altre all'approccio globale e che permettono di valutare in termini relativi i particolarismi locali. È a questo esercizio che vorremmo consacrare l'articolo, esaminando due problemi: situare l'urbanizzazione elvetica nel suo contesto globale; delineare una storia dell'urbanistica mostrando le grandi linee delle politiche di gestione dello spazio urbano. Il periodo studiato ci sembra atto ad una divisione in due grandi momenti relativamente in contrasto. Dal 1750 al 1850, una fase di transizione durante la quale l'antico regime urbano è posto di fronte alle esigenze della società che cambia: è l'epoca delle rivoluzioni che la Svizzera attraversa con dei ritmi molto simili a quelli delle altre nazioni occidentali. Più tardi, dal 1850 al 1914, la crescita economica e la rivoluzione industriale modificano la funzione della città. Compaiono problemi nuovi, che le autorità municipali si sforzano di padroneggiare. Anche durante questa seconda fase si ritrova, alla scala svizzera, con evidenti specificità, un'evoluzione parallela, in fatto di urbanistica, a quella che conoscono tutti i paesi industrializzati.

1. L'apertura delle città 1750-1850

Nella seconda metà del XVIII secolo, l'armatura urbana elvetica si basa su un piccolo numero di città importanti (4). Di queste, meno di una dozzina oltrepassano i 5.000 abitanti: Ginevra, la più grande, arriva quasi a 26.000. Seguono Basilea (15.000 ab.), Berna (11.000) poi Zurigo, Losanna, San Gallo, Sciaffusa e Friburgo. Tutte hanno influenza regionale, dato che il complesso statuto politico della Confederazione impedisce lo sviluppo di una vera città capitale. Se ragioniamo in termini di urbanesimo, il 3,6% soltanto della popolazione risiede in località con più di 10.000 abitanti, il 5,4% entro la soglia dei 5.000 abitanti. Nella stessa epoca, l'Inghilterra censisce il 23% della sua popolazione nelle città di almeno 5.000 abitanti; la Francia il 15%. La Svizzera segue un modello di urbanizzazione tardiva, come i paesi tedeschi.

Tuttavia, se si lascia da parte la nostra maniera moderna di misurare il fenomeno urbano quantificandolo, e si adotta invece il modo di percepire la città proprio alla società del XVIII secolo, l'immagine

4. Consideriamo qui il territorio svizzero nell'estensione che gli verrà definitivamente riconosciuta nel 1815.

è differente. Nel secolo dei lumi, la città è ancora la città chiusa: il termine stesso di città è legittimato dalla presenza di una cinta muraria che la radica nello spazio. Secondo Fernand Braudel, le fortificazioni delimitano non solo l'ambito urbano, ma pure il suo «essere», e i dizionari dell'epoca ritrascrivono coscienziosamente una definizione rigida: un insieme di costruzioni e di strade entro una recinzione chiusa. Non vi hanno parte né la dimensione, né la funzione urbana.

Da un tale punto di vista, la Svizzera appare allora un paese molto urbanizzato, forse perfino sopraurbanizzato. Il suo territorio è disseminato da una moltitudine di piccole città fortificate che talora contano solo alcune centinaia di abitanti. Se ne contano circa cento, forse addirittura centoquaranta, secondo i criteri utilizzati. L'apparato fortificatorio risale ai secoli XIII-XV, al periodo durante il quale si è generalizzata l'immagine della città chiusa. È dunque affetto da obsolescenza, se si immagina un conflitto armato. In effetti, solo cinque città «grandi» si sono potute permettere il lusso dei lavori considerevoli, rovinosi per le finanze pubbliche, di adattamento delle loro mura alle nuove tecniche di guerra. Basilea, Zurigo e Berna hanno intrapreso dei perfezionamenti difensivi all'epoca della guerra dei trenta anni. Soletta l'ha fatto un pò più tardi. Quanto a Ginevra, particolarmente minacciata a causa della sua situazione favorevole, essa fu costantemente attenta a beneficiare delle ultime evoluzioni dell'arte difensiva: nel secolo XVI, nel XVII a due riprese e infine all'inizio del secolo XVIII secondo i principi di Vauban. San Gallo e Lucerna parimenti elaborarono dei progetti di fortificazioni moderne la cui realizzazione fu peraltro rinviata.

1.1. Un modello urbano autoregolato

1.1.1. Un doppio meccanismo

Dappertutto, si mantengono accuratamente mura, bastioni, fossati e torri, anche se la loro efficacia militare è dubbia. Le porte vengono chiuse di notte. la loro funzione è inanzitutto di sorveglianza poliziesca, manifestando così il timore degli abitanti per possibili incursioni di contadini in rivolta. Per le élites politiche urbane svizzere, il XVIII secolo rimane anche un secolo di disordini minacciosi. Ma per di più, i «borghesi» (nel senso tradizionale di abitanti delle città) tengono alle loro mura da un punto di vista simbolico (in assenza di motivi strategici): la cinta materializza nel paesaggio la ricchezza, la potenza e i privilegi della popolazione che racchiude. Non è altro che il per-

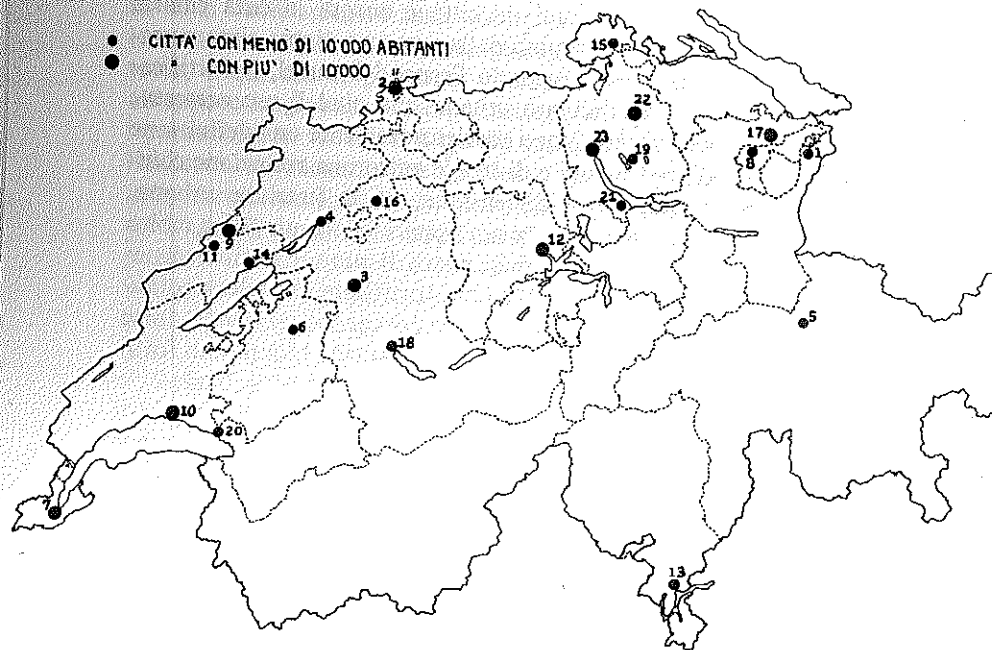


Fig. 1 — Svizzera, 1850. Distribuzione dei centri urbani secondo la dimensione demografica: 1. Altstätten; 2. Basilea; 3. Berna; 4. Biel/Bienne; 5. Chur; 6. Friburgo; 7. Ginevra; 8. Herisau; 9. La Chaux-de-Fonds; 10. Losanna; 11. Le Locle; 12. Lucerna; 13. Lugano; 14. Neuchâtel; 15. Schaffhausen; 16. Solothurn; 17. St.-Gallen; 18. Thun; 19. Uster; 20. Vevey; 21. Wädenswil; 22. Winterthür; 23. Zurigo.

durare della nozione medievale di «buona città», secondo la quale i «borghesi», all'interno della loro cinta godono di uno statuto giuridico che li distingue dagli abitanti della campagna.

Se la nozione di città chiusa continua a funzionare alla fine dell'«ancien régime», è perché si inserisce in un vero sistema di autoregolamentazione urbana il cui fine è quello di padroneggiare la crescita della popolazione. Agiscono due tipi di regolamentazione: uno di tipo strutturale, l'altro di tipo congiunturale. La prima risponde al meccanismo di normalizzazione secolare urbana proprio alla società occidentale antica (5).

5. Processo messo bene in luce da Emmanuel Le Roy Ladurie, *Réflexions sur une conception néo-malthusienne de l'histoire rurale de l'Occident (XIV^e-XVIII^e siècles)*, in *Mélanges Charles Morazé*, Toulouse, 1979, pp. 259-266.

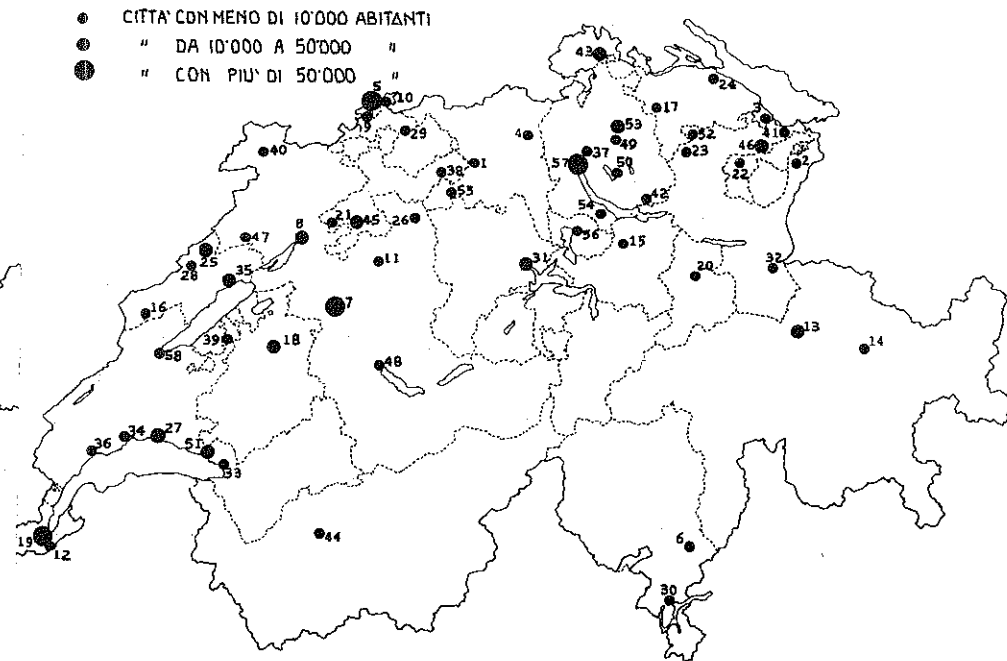


Fig. 2 — Svizzera, 1900. Distribuzione dei centri urbani, secondo la dimensione demografica: 1. Aarau; 2. Altstätten; 3. Arbon; 4. Baden; 5. Basilea; 6. Bellinzona; 7. Berna; 8. Biel/Bienne; 9. Binningen; 10. Birsfelden; 11. Burgdorf; 12. Carouge; 13. Chur; 14. Davos; 15. Einsiedeln; 16. Fleurier; 17. Frauenfeld; 18. Friburgo; 19. Ginevra; 20. Glarus; 21. Grenchen; 22. Herisau; 23. Kirchberg; 24. Kreuzlingen; 25. La Chaux-de-Fonds; 26. Langenthal; 27. Losanna; 28. Le Locle; 29. Liestal; 30. Lugano; 31. Lucerna; 32. Mels; 33. Montreux; 34. Morges; 35. Neuchâtel; 36. Nyon; 37. Oerlikon; 38. Olten; 39. Payerne; 40. Porrentruy; 41. Rohrschach; 42. Rüti; 43. Schaffhausen; 44. Sion; 45. Solothurn; 46. St.-Gallen; 47. St.-Imier; 48. Thun; 49. Töss; 50. Uster; 51. Vevey; 52. Wil; 53. Winterthur; 54. Wädenswil; 55. Zofingen; 56. Zug; 57. Zurigo; 58. Yverdon.

La popolazione urbana resta stabile nei tempi lunghi perché le economie esterne (vantaggi legati all'instaurarsi di rapporti fra il maggior numero possibile di produttori e di consumatori) sono quasi senza influenza nell'organizzazione spaziale industriale. In effetti, la dimensione delle città è limitata dalla possibilità di approvvigionamento della campagna circostante. In Svizzera, in particolare, l'estrema densità della rete urbana impedisce alla città di crescere troppo, per motivi

di sussistenza. È risaputo come le autorità municipali si sforzassero di controllare amministrativamente un'area che assicurasse alla città il rifornimento regolare di derrate a buon mercato. A.M. Piuz ha mostrato la complessità dei problemi di strutturazione dell'area di approvvigionamento nel caso di Ginevra, una città troppo grande alla scala elvetica (6).

Sempre sul piano qualificato come strutturale si deve ammettere, con L. Mumford, come costante, il ruolo dei vincoli della sicurezza militare. Le città chiuse sono inserite in un vero e proprio «corsetto» che blocca ogni sviluppo territoriale. Specialmente nel caso dei sistemi difensivi barocchi, l'apparato militare forma un tutto e implica una vasta scarpata di protezione colpita da una servitù *non aedificandi* che impedisce anche soltanto di progettare un ampliamento della città.

Le città svizzere inoltre obbediscono a un meccanismo volontario e concertato che è loro specifico. Dei vantaggi connessi allo statuto di città, i beneficiari tendono naturalmente a riservarsi integralmente il godimento. È la ragione per cui, a partire dal XVII secolo, la maggior parte delle grandi città chiudono l'accesso allo statuto privilegiato di «borghesi» (nel senso svizzero di cittadini patrizi). Inoltre, in modo generalizzato, tasse proibitive scoraggiano i candidati ad installarsi in città (7). In Svizzera, il soggiorno e lo stabilirsi in un comune diverso da quello d'origine sono estremamente difficili e strettamente controllati. Queste seccature amministrative servono in realtà al funzionamento di un sistema di regolazione sociale: evitare che la città si riempia di una popolazione qualsiasi. Ora, se il blocco dell'accesso all'*élite* che detiene il potere politico reale (i «borghesi» privilegiati) è un fatto, sarebbe un suicidio per queste stesse *élites* impedire completamente il rinnovamento della popolazione. È il motivo per cui le autorità municipali instaurano statuti giuridici differenziati. Più o meno elastici secondo i periodi, essi permettono l'apertura delle città a delle categorie scelte di popolazione e rendono possibile, ad esempio, un rapido ripopolamento dopo un'epidemia. Lo statuto di «abitante» (*Hintersässe*) è una specie di diritto permanente di insediamento accordato dai

6. Anne-Marie Piuz, *A Genève et autour de Genève aux XVII^e et XVIII^e siècles. Etudes d'histoire économique*, Lausanne, 1985.

7. A Lucerna, ad esempio, per poter risiedere in città, occorre provare 12 anni di precedente soggiorno nel cantone e presentare una garanzia scritta del comune di origine secondo la quale l'emigrante potrebbe farvi ritorno in caso di necessità. Vedere le pagine che consacrano a questo tema R. Braun, *Das ausgehende Ancien Régime in der Schweiz*, Göttingen-Zürich, 1984.

Consigli cittadini. A Berna esiste dal 1643. Lo statuto di domiciliato (tollerato, *Tolertiert*) equivale ad un permesso di soggiorno per un anno. A Ginevra, esso è operativo dal 1782.

1.1.2. *L'efficacia del sistema*

Il doppio sistema sopra ricordato funziona in modo efficace fino al termine dell'«Ancien régime». La rete urbana svizzera non si modifica. Le gerarchie urbane vengono rispettate. Durante l'epoca barocca, grande epoca in Europa di pianificazione formalizzata e di creazione di città, la Svizzera sovraurbanizzata non è terra propizia allo sviluppo urbano. Più tardi, durante il periodo del quale ci occupiamo, solo la fondazione di Carouge su territorio del Regno di Sardegna (Carouge ottiene lo statuto di città nel 1786) merita di essere segnalata. Inclusa in un vasto progetto territoriale elaborato dalla monarchia piemontese, la nuova città, senza bastioni e dotata di un piano aperto a eventuali nuove estensioni, segna una rottura con la vecchia nozione di città chiusa (8).

Complessivamente, la popolazione della Svizzera si accresce ad un ritmo accelerato nella seconda metà del XVIII secolo. In quanto alle città, esse sono stazionarie o aumentano di popolazione ad un ritmo più lento che il resto del paese. Mancano statistiche precise, ma nei casi documentati di località importanti, la crescita resta molto debole nel corso degli ultimi decenni del secolo, salvo che a Ginevra e Losanna (9). Per quest'ultima, il fenomeno non è ancora stato spiegato. Quanto a Ginevra, si può avanzare l'ipotesi plausibile di una maggior elasticità nei confronti delle popolazioni esterne alle quali viene offerto uno statuto giuridico attraente (contrariamente a Zurigo e a Basile, particolarmente restrittive). Ma questo aumento del numero degli abitanti si opera senza estensioni. Si costruisce ovunque rimangano parcelle edificabili; si sopraelevano gli immobili in modo tale che Ginevra è certamente una delle città con densità più alta d'Europa. L'estensione è stata rifiutata con pretesti strategici, ma fondamentalmente per le ragioni di regolazione sociale ricordati più sopra. Dal 1730 Micheli du Crest, un ufficiale conosciuto per i suoi lavori di topografo che serviranno alla stesura del catasto savoiardo, proponeva di ampliare la città. Accusato di aver consegnato al nemico dei segreti militari criticando il sistema difensivo, egli fu condannato a morte e marcirà

8. Su Carouge, A. Corboz, *Invention de Carouge 1772-1792*, Lausanne, 1968.

9. Losanna passa da 7.191 abitanti nel 1764 a più di 9.021 nel 1798; Ginevra da 21.816 abitanti nel 1755 a 26.140 nel 1789.

nelle prigioni di Berna. In realtà, l'aristocrazia dominante temeva di esser posta ancor più in minoranza dall'irruzione della popolazione che avrebbe necessariamente comportato la costruzione di un nuovo quartiere (10). A quell'epoca, concepire l'estensione sviluppa una dinamica sociale e politica estremamente pericolosa.

Il sistema dunque funziona, ma potenzialmente le deviazioni dal modello esistono. In primo luogo, benché gli effettivi della popolazione urbana non segnino una vera tendenza all'aumento, i rimescolamenti sono intensi. La stabilità chiama l'immigrazione perché — e questa situazione si prolungherà fin dopo il 1850 — la città è in uno stato di deficit naturale cronico - la riproduzione delle generazioni non è per nulla assicurata. Anche se frenata e controllata, l'immigrazione è una necessità vitale. A. Perrenoud stima a 15.000 il numero degli immigrati installati a Ginevra fra il 1685 e il 1790, mentre la popolazione aumenta di circa 10.000 teste (11). In secondo luogo, l'impossibilità di estendere le città rovescia sui comuni suburbani il peso degli immigrati non tollerati all'interno del perimetro chiuso. Una urbanizzazione anarchica, di tipo lineare, lungo le strade di accesso, modula il paesaggio delle località vicine. Essa prefigura i formidabili problemi di urbanistica che proporrà al XIX secolo il congiungimento con la città vera e propria.

Infine, per il contrasto con quello che sarà il periodo successivo, si impone un'osservazione, se si vuole cogliere la specificità del modello elvetico. L'industrializzazione, nel XVIII secolo, non coinvolge direttamente la città. In una fase di intensa proto-industrializzazione le città svizzere organizzano un vasto complesso industriale-rurale. Impiantato fuori dalle città, esso è dominato dai mercati cittadini specialmente delle attività tessili. Le corporazioni tradizionali di mestiere sono ostili alle nuove forme di attività, anche se a parte qualche grossa manifattura di indiane, l'industrializzazione non è motore dell'urbanizzazione. Lo stesso accadrà al momento dell'ondata iniziale della rivoluzione industriale: il peso delle localizzazioni ereditate fisserà nelle campagne, lungo i corsi d'acqua, le nuove filature meccaniche di cotone.

10. A. Corboz, *Micheli du Crest, Polybe et Salomon: examen du projet d'extension de Genève en 1730*, in «Genava» 28, 1980, pp. 155-182 e 29, 1981, pp. 151-172.

11. Alfred Perrenoud, *La population de Genève XVI^e-XIX^e siècles*, Genève, 1979.

1.2. La fine delle città chiuse

1.2.1. La nuova strategia dello spazio urbano

L'antico sistema di regolamentazione urbana sarà battuto in breccia dall'evoluzione politica e sociale dalla fine del XVIII secolo. Al livello dell'urbanistica, la concezione che ci si fa della città ed il modo di concepire i fenomeni urbani tendono a modificarsi a partire dalla seconda metà del secolo. Tradizionalmente, le autorità urbane disponevano già di un arsenale di prescrizioni atte a organizzare lo spazio urbano. A partire dal medioevo, la polizia delle costruzioni è regolamentata, particolarmente a fine di prevenire gli incendi. Formalmente, ogni costruzione è subordinata ad autorizzazione, come testimonia ad esempio a Zurigo il «Baugespannung» del 1727, che impone l'edificazione di una sagoma in legno che indichi il volume della costruzione progettata. L'igiene urbana costituisce parimente oggetto di prescrizioni. L'allontanamento delle immondizie e delle acque luride presuppone l'istituzione di un vero servizio di viabilità. Quanto al rifornimento di acqua potabile, esso pone già dei problemi complessi. A Berna, alla metà del XVIII secolo, una rete di svariate migliaia di tubi in legno alimenta le trentotto fontane pubbliche.

Tuttavia, il XVII secolo inaugura una nuova strategia dello spazio di tipo medico-spaziale (12). L'insalubrità dell'ambiente urbano comincia a preoccupare medici e igienisti. La città è sempre più percepita come un organismo vivente. Nello stesso modo che il corpo umano ha bisogno di ossigeno e la circolazione del sangue è indispensabile alla sua salute, la patologia della città malata richiede che ci si sforzi di facilitare la circolazione dell'aria (veicoli di contagio) e quella dei flussi delle persone e dei beni. Il rimedio perciò è semplice: bisogna sventrare i tessuti medievali troppo densi, allargare le strade, far saltare le strozzature costituite dalle muraglie.

In Svizzera, l'applicazione di questa strategia sbocca essenzialmente in operazioni puntuali: rettificazioni di tracciati e rinnovamenti urbani talora di prestigio (a Ginevra specialmente); miglioramento dell'igiene mediante la realizzazione delle prime reti di fognature sotterranee e l'installazione dell'illuminazione pubblica (lampade a olio); instaurazione di nuove procedure di controllo degli abitanti, per mezzo della numerazione delle case (a Ginevra, dal 1782). Ma soprattutto, facilitare la circolazione all'interno dell'organismo urbano implica la gene-

12. Su questo tema vedi François Walter, *Perception des paysages, action sur l'espace: la Suisse au XVIII^e siècle*, in «Annales E.S.C.», 1, 1984, pp. 3-29.

ralizzazione della procedura di allineamento. Si tratta di determinare con una linea il limite fra la via pubblica e le proprietà fiancheggianti private. La procedura si fonda sul rigore geometrico proprio alla razionalità di quel secolo. Salute e allineamento vanno di conserva. «Ordine e pulizia» dice il regolamento delle costruzioni della città di Berna (1786), un testo che è la migliore illustrazione delle norme in vigore nelle città svizzere. Tutto quello che oltrepassa l'allineamento vi è vietato. Questo documento incarna una volontà di ripulitura (potatura) delle appendici (generalmente in legno) attaccate alle facciate, comprese le tettoie di ogni genere che davano riparo ai venditori. Certi regolamenti arrivano fino a definire un rapporto fra la larghezza delle strade e l'altezza massima tollerata per le case (a Ginevra, alla fine del XVIII secolo).

Ma la percezione della città come di un organismo nasconde una ambiguità fondamentale. Il mito delle mura risulta scosso a vantaggio di una nuova definizione della città. Parlare di un organismo urbano, significa ammettere che la città ha delle funzioni (economiche, amministrative, strategiche, religiose) che giocano in stretta correlazione con l'importanza della popolazione e la ricchezza della località. Le descrizioni scritte della fine del XVIII secolo e dell'inizio del secolo successivo introducono queste nozioni nuove, che rompono con la vecchia definizione della città chiusa (13). Ma la metafora organicistica più che a un'ambiguità porta a una *impasse*. Ogni organismo vivente deve crescere e svilupparsi. Ora, la crescita urbana è bloccata. D'altra parte, gli strumenti dell'urbanistica neppure prendono in considerazione l'ingrandimento. Così la nozione di allineamento, particolarmente nel citato regolamento di Berna, non ha il carattere di previsione. Essa si applica solamente alle strade esistenti all'interno del nucleo urbanizzato. Siamo lontani dai futuri piani d'ampliamento, nei quali l'allineamento acquisterà il ruolo principale di normalizzazione delle strade progettate. In altre parole, le autorità municipali ancora non dispongono dello strumento atto non solo a padroneggiare l'ampliamento urbano, ma anche semplicemente a concepirlo.

1.2.2. *Lo smantellamento delle fortificazioni*

L'immagine tradizionale della città bloccata si sta dunque evolvendo. L'avvento di una concezione della città aperta all'ampliamento

13. Sull'emergere della nuova definizione funzionale della città, vedi Bernard Lepetit, *L'évolution de la notion de ville d'après les tableaux et descriptions géographiques de la France (1650-1850)*, in «Urbi», 2, 1979, pp. 99-107.

to, per imporsi, deve sormontare ancora due ostacoli: il primo, di ordine istituzionale, è il controllo minuzioso dell'immigrazione; l'altro quasi fisico, è il «corsetto» delle fortificazioni.

La rottura dei quadri coercitivi dell'antico sistema urbano si opera brutalmente al momento della rivoluzione. Instaurata nel 1798, la Repubblica elvetica sconvolge le strutture amministrative. Fra le decisioni importanti, citiamo l'istaurazione della libertà di circolazione, quella di residenza e d'impresa, la facilitazione dell'ammissione nella «borghesia» come pure la soppressione dell'obbligo di far parte di una corporazione. Ciò significa che gli ostacoli giuridici all'accrescimento urbano sono stati tolti, che il meccanismo congiunturale diventa caduco.

La libertà di residenza è un fatto che suscita immediatamente un flusso migratorio verso le città. A Lucerna, ad esempio, il rigonfiamento degli arrivi è spettacolare: ad un aumento migratorio del 2,8% fra il 1784 e il 1798, segue un tasso del 16% fra il 1798 e il 1816 (14). Risultato: la popolazione urbana aumenta considerevolmente già durante la prima metà del XIX secolo. Si passa da 3 a 9 città con più di 10.000 abitanti; il tasso di urbanizzazione (città di oltre 5.000 abitanti) s'innalza da 5,4% a 12%.

Quanto ai fattori di normalizzazione secolare, essi non funzionano più appieno dopo il 1798. Superare le tradizionali difficoltà di approvvigionamento è una trasformazione a ritmo lento che sfugge al quadro di questo articolo. La prima metà del XIX secolo ne costituisce la tappa decisiva: nuove condizioni per la produzione agricola liberata dai vincoli dell'«ancien régime», miglioramento della produttività e passaggio da una economia contadina, la cui finalità era l'autosussistenza, ad una agricoltura largamente integrata ai circuiti mercantili (15). Per ciò che riguarda il blocco fisico all'accrescimento, l'abbattimento delle cinte fortificate merita che ci si soffermi, tale è l'importanza che ha il contenuto simbolico dell'evento. Parallelamente, la soluzione trovata a questo problema condurrà le autorità municipali a prendere in considerazione l'ingrandimento delle città e permetterà un primo ciclo moderno di pianificazione urbanistica.

In Svizzera, lo smantellamento delle fortificazioni manifesta virtualità politiche stupefacenti. Certo, la rivoluzione non sbocca nella loro soppressione; e le masse rurali non attaccano le mura urbane per demolirle. Al contrario, le mura sussisteranno durante il primo terzo del XIX secolo, obsolete senza dubbio, ma ancora funzionanti simboli-

14. H. Burri, *Die Bevölkerung Luzerna im 18. und frühen 19. Jahrhundert*, Luzern 1979.

15. Abbiamo mostrato il meccanismo per il cantone di Friburgo in François Walter, *Les campagnes fribourgeoises à l'âge des révolutions (1798-1856)*, Fribourg, 1983.

camente, nel materializzare la separazione città-campagna. I «borghesi» tengono alla loro superiorità istituzionale e l'eguaglianza politica sarà una acquisizione della rivoluzione liberale e della democrazia rappresentativa dopo il 1830. In altre parole, la decisione di sopprimere le mura procede da un rapporto di forza che testimonia la capacità di rinunciare al loro ruolo simbolico.

Il caso di Zurigo illustra bene questa distruzione di un simbolo, quello della città di «ancien régime», in un contesto di opposizione classica città-campagna. Al momento della rivoluzione liberale (1830/31) vengono indirizzate alla commissione costituente una dozzina di petizioni per reclamare lo smantellamento delle fortificazioni, simbolo troppo visibile dell'antico potere repressivo. È il Gran Consiglio (l'autorità legislativa del cantone) che decreta nel 1833 la demolizione. Stesso scenario a Berna dove, nel 1833, una petizione reclama la distruzione delle mura che ricordano i tempi funesti della sottomissione della campagna alla città. Anche qui interviene, nel 1834, una decisione del Gran Consiglio. A Ginevra, un primo progetto di città aperta fallisce negli anni '20. Occorrerà attendere il cambiamento di regime politico perché il Gran Consiglio decida, solo nel 1849, la demolizione. A quel momento, una città chiusa è presentata chiaramente come simbolo dell'era aristocratica. Quanto alla città aperta, essa si vede come il segno del progresso sociale al quale aspira la nuova maggioranza politica.

La trasformazione delle immagini urbane ha senza dubbio il suo tempo forte, gli anni nei quali trionfano le idee liberali (16). In realtà, l'abbandono dei vecchi sistemi difensivi si attua in alcuni decenni. Così Berna ha già cominciato ad abbattere tratti di mura verso il 1760 e l'invasione francese, che ha dimostrato nel 1798 l'inutilità di quelle opere, accelera il processo dopo il 1807. A Winterthur si demolisce dal 1794; a Lucerna, dal 1738. E i lavori proseguiranno durante i primi tre quarti del secolo successivo. Inoltre, lo smantellamento non ha dappertutto la stessa intensità. Nella maggior parte delle città piccole e medie, ci si contenta di aprire la città sopprimendo la chiusura notturna delle porte (a S. Gallo per esempio nel 1834). In seguito, si arriva ad abbattere torri e porte monumentali che disturbano la circolazione. Anche se puntiformi questi lavori di demolizione han-

16. Basilea è un caso particolare perché le porte della città verranno chiuse di notte fino al 1861. La città teme incursioni dei corpi franchi dopo gli eventi degli anni 1830, che sboccarono in una separazione istituzionale fra la città e la campagna (creazione di due mezzi-cantoni).

no sempre una dinamica simbolica: fine dell'antico regime urbano, apertura al secolo del progresso.

Di più, il contesto dell'apertura delle città non è esclusivamente politico. Anche altri argomenti vengono evocati per giustificare la trasformazione urbana. Si tratta delle nuove prospettive funzionali che caratterizzano la città contemporanea. Le opere di difesa vengono presentate come ostacoli al traffico, che comportano alte spese di manutenzione; che delimitano isolati insalubri fermando la luce del sole; ostacolano le viste verso i laghi e le montagne (motivi turistici evocati in particolare a Lucerna). Infine, si sottolinea, da un punto di vista estetico, la bruttezza dei vecchi muri medievali, che occorre spianare se si vuole imbellire la città. Talché sotto l'angolazione strettamente urbanistica, la demolizione totale o parziale delle fortificazioni si iscrive perfettamente in un ciclo di lavori di «abbellimento» (secondo l'espressione utilizzata all'epoca), che si innesca negli anni 1820. In un certo senso la borghesia emergente (qui nel senso di classe) osa sventrare il centro cittadino, cosa che l'aristocrazia dell'«ancien régime» non si era preso il rischio di intraprendere. Ginevra visse in uno stato di effervescenza architettonica esattamente come Zurigo o Lucerna. Vi si contano innumerevoli realizzazioni nello stile razionalista neoclassico che faceva dire a Victor Hugo, attraversando nel 1839 la Svizzera, che si trasformavano le città in «piccole Parigi mancate»! La logica circolatoria guida le sistemazioni con una proliferazione di ponti destinati a facilitare l'accesso al cuore delle città, o con la rettificazione delle strade medievali tortuose (anni 1830-40). A Ginevra, il ponte di Bergues; a Losanna, il Grand Pont; a Friburgo, i famosi ponti sospesi; a Berna i ponti di Nydegg e di Tiefenau; a Zurigo, il Münsterbrücke.

Tuttavia prima del 1850 le municipalità si trovano ancora disarmate di fronte all'eventualità della crescita urbana. L'apertura delle città è una prima tappa; razionalizzare l'occupazione del suolo liberato con la fine dei vincoli strategici è una tappa successiva. La codificazione giuridica nel campo delle costruzioni rimane ancora sommaria. I diversi regimi cantonali della prima metà del XIX secolo si limitano a riprodurre le soluzioni antiche, ancora senza mettere in conto l'estensione della città. Un po' dappertutto, delle leggi sulle strade regolamentano le costruzioni lungo le vie pubbliche. Quando l'occasione si presenta, si sancisce l'obbligatorietà del permesso di costruzione. Per fare un esempio, la necessità del piano di allineamento è menzionata espressamente nelle nuove leggi cantonali (per esempio a Neuchâtel e a Friburgo nel 1849). In realtà, si tratta solo della codificazione di una antica nozione: la prescrizione all'allineamento per il tessuto

urbano esistente. Lo stesso accade quando si tratta di regolamentare la polizia del fuoco e delle costruzioni. Gli strumenti moderni della gestione dello spazio sono ancora da inventare. Ma le città hanno già preso coscienza delle trasformazioni decisive che stanno per vivere.

2. La crescita delle città 1850-1914

Se nel secondo terzo del XVIII secolo Jean-Jacques Rousseau poteva descrivere la rete delle piccole città svizzere come un luogo di soggiorno ideale, circa un secolo più tardi, precisamente nel 1856, Cottfried Keller crea uno stereotipo letterario, Seldwyla, città immaginaria. Il fatto è che la piccola città chiusa, intatta dietro alle sue mura, con i suoi borghesi fieri dei loro privilegi, tende a sparire dal paesaggio svizzero. Abbattute le mura, la città aperta si presta all'ampliamento. I suoi limiti diventano evanescenti e si cancellano progressivamente, preparando la transizione con un paesaggio rurale densamente popolato, almeno nella Svizzera centrale. Ma la trasformazione va al di là della semplice modificazione fisica. L'abbandono del profilo familiare della città, che si poteva abbracciare con uno sguardo — era ancora possibile schizzarne la veduta — si accompagnava a uno sconvolgimento mentale e quasi morale. È in questo senso che abbiamo dato alla problematica dello smantellamento la sua forza simbolica: quella della fine dell'«ancien régime» urbano. In pieno XIX secolo, lo si interpreta anche come un segno di rottura con una certa mentalità arretrata, con una ristrettezza di spirito che avrebbero caratterizzato la società urbana antica e che vengono rifiutate dalla società borghese, in nome del progresso che essa vorrebbe incarnare.

Il periodo posteriore al 1850 si iscrive dunque sotto il segno della crescita urbana: le città conoscono un aumento sensibile del numero dei loro abitanti e iniziano una estensione nello spazio senza precedenti: l'organismo urbano si dilata. In questa seconda parte, si tratterà sia di misurare il fenomeno, di valutare la sua ampiezza, sia di mostrare come i poteri pubblici sono stati condotti a gestire questa crescita in maniera volontaria e concertata.

2.1. La grande spinta urbana

2.1.1. L'urbanizzazione, fenomeno del XIX secolo

La crescita demografica delle città di più di 10.000 abitanti è dell'ordine del 3,1% all'anno fra il 1850 e il 1910, tasso mai raggiunto prima

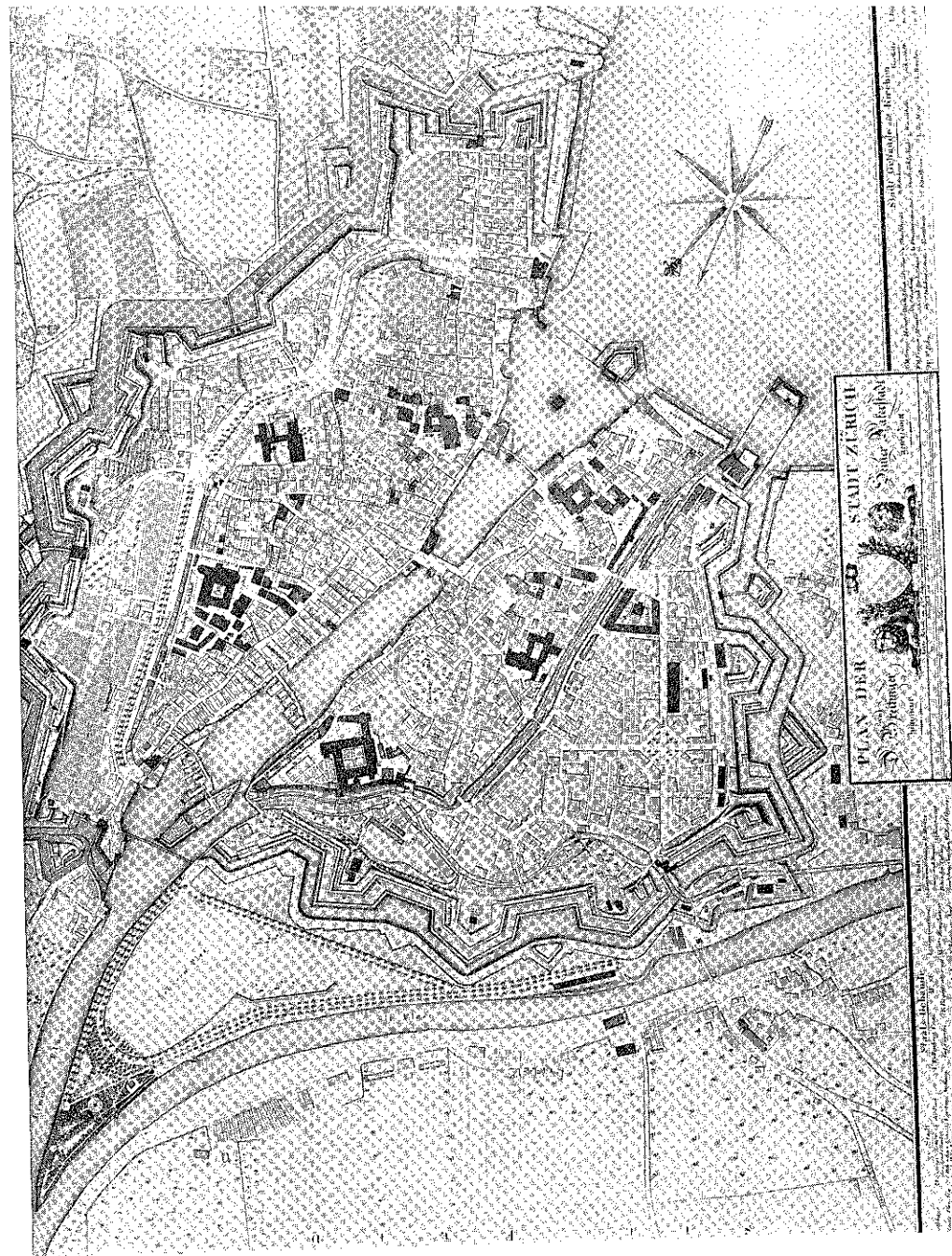


Fig. 3 — Zurigo, 1814. Come la maggior parte delle città svizzere, Zurigo conserva intatto, agli inizi dell'800, il sistema difensivo realizzato agli inizi del secolo XVII. (Fonte: *Plan der Stadt Zurich*, disegnato da D. Breitingner, Zurich, 1814, Zentralbibliothek).

e non eguagliato in seguito (1,8% dal 1910 al 1970). L'urbanizzazione rapida figura fra gli eventi più importanti del XIX secolo. In Svizzera come nel resto dell'Europa. Solo le fasi del parossismo differiscono da un paese all'altro. In Svizzera, la grande spinta urbana viene in ritardo e caratterizza gli anni 1890-1910 (+ 3,6% all'anno). È durante questi due decenni che le più grandi città (Zurigo, Basilea e Ginevra) oltrepassano la soglia, modesta alla scala europea, di 100.000 abitanti. C'erano nove città di più di 10.000 abitanti nel 1850; se ne contano 23 nel 1910, raggruppanti il 27% della popolazione totale (17). Se si calcola il tasso di urbanizzazione tenendo per base la soglia di 5.000 abitanti, si passa dal 12 al 37% (58% nel 1980).

Peraltro, l'armatura urbana non viene fondamentalmente trasformata dal fenomeno dell'urbanizzazione accelerata. Jean-Luc Piveteau l'ha dimostrato: vi è continuità nel tempo. Le città importanti che strutturano la rete urbana hanno conservato la loro posizione e Zurigo tende a distaccarsi nettamente, conservando il suo stato di città primaziale. Oltre alla crescita delle città propriamente dette (oltre i 10.000 abitanti), è l'emergere di località di taglia media (fra i 2.000 e i 10.000 abitanti) che è il fenomeno che caratterizza il periodo. Esso «produce dei decentramenti della topografia urbana complessiva, a dispetto che la griglia urbana sia poco modificata» (18). Un tipo di evoluzione che è nettamente specifico dello stile urbano elvetico.

La crescita urbana nei secoli XIX e XX implica un nuovo rapporto delle città con il territorio. La città letteralmente esplose. Fino all'ultimo quarto del secolo passato, la crescita demografica è stata assorbita ancora verticalmente, grazie ad una densificazione degli abitanti per casa. Successivamente, al momento del parossismo urbano, l'estensione è soprattutto orizzontale: l'urbanizzazione si opera generalmente secondo un modo di costruzione aperto e non contiguo; la città deborda sui comuni suburbani che essa assorbe amministrativamente (a Zurigo nel 1893, una prima fusione concerne una dozzina di comuni) o aggiunge fisicamente a sé, al punto che la statistica ufficiale deve introdurre, all'inizio del XX secolo, la nozione nuova di *agglomerazione* per designare questa continuità di edificato fra una città e i comuni vicini. Già alla fine del secolo XIX, i centri urbani iniziano il loro

17. Queste città sono nell'ordine Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna, San Gallo, Losanna, Winterthur, Lucerna, la Chaux-de-Fonds, Bienne, Neuchâtel, Friburgo, Sciaffusa, Herisau, Coira, Vevey, Lugano, Le Locle, Rorschach, Thoune, Montreux, Soletta, Bellinzona.

18. Jean-Luc Piveteau, *Suisse romande et Suisse allemande: deux styles dans l'évolution de l'armature urbaine helvétique*, in «Villes en parallèle», 5, 1982, pp. 47-90. In questo articolo si trovano delle carte della rete urbana a differenti date dopo il 1800.

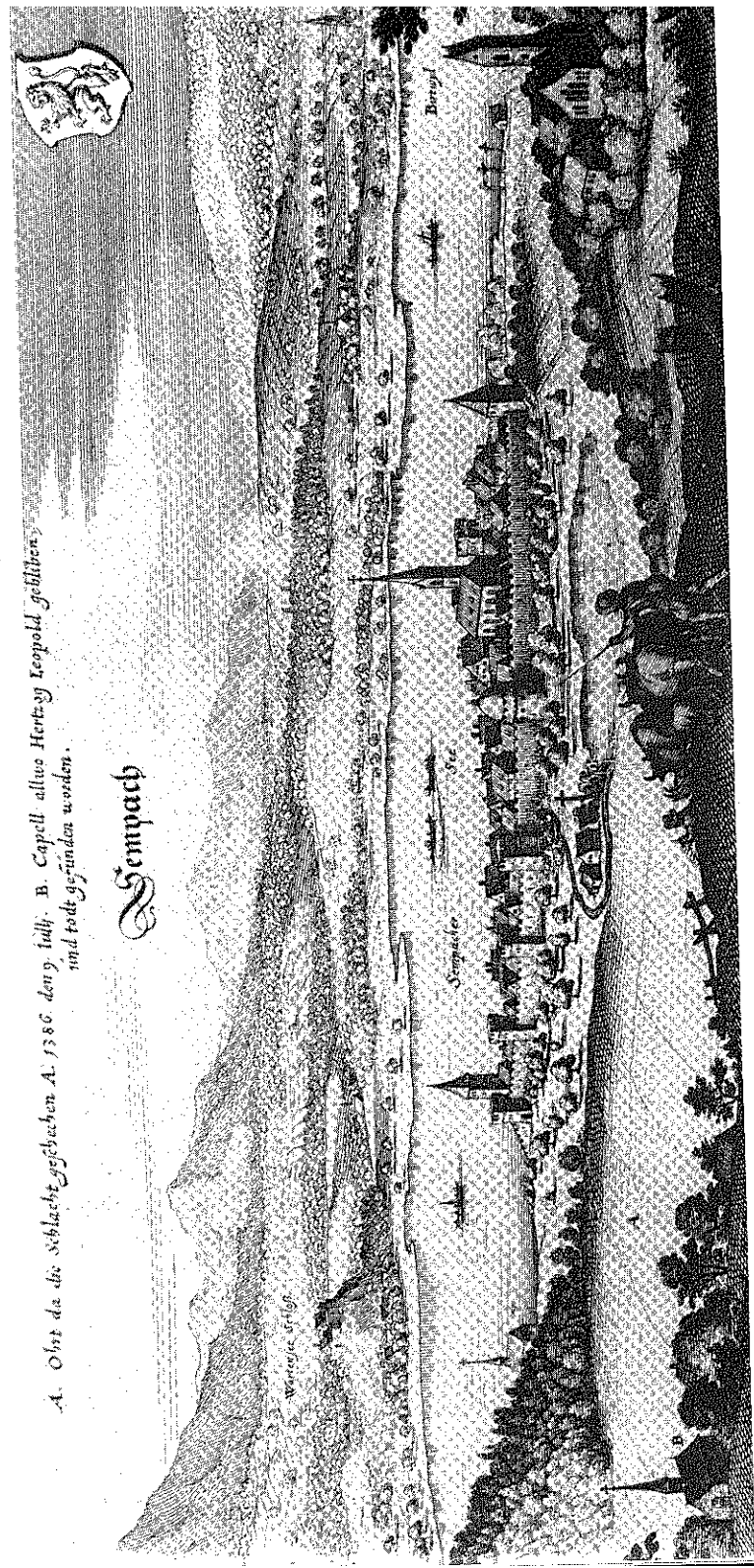


Fig. 4 — Sempach, metà del sec. XVII. In Svizzera, durante il secolo scorso, la rappresentazione spaziale è dominata dall'utopia «regressiva» della piccola città chiusa e non toccata dalle trasformazioni economiche e sociali. Termine di riferimento è la Topografia Helvetica di Matthieu Merian con la sua collezione di immagini di piccole città (in questo caso si tratta di Sempach). L'opera di Merian fu edita a Francoforte nel 1654.

declino demografico a vantaggio della corona dei comuni circostanti.

In assenza di una pianificazione urbana rigorosa, la strutturazione dell'edificato si opera secondo due fattori essenziali: anzitutto le città svizzere, alla maniera delle altre città occidentali, ricalcano la loro organizzazione interna sull'antico parcellario agricolo, con le nuove strade che seguono i limiti degli antichi campi (rete regolare) o confermando la positura il tracciato delle vie (tracciato più sinuoso). Più tardi, la ferrovia ha agito come elemento perturbatore del tessuto urbano, causando una nuova polarizzazione dello spazio e riorganizzando i flussi interni alla città (19). Sono frequenti gli esempi di città medie nelle quali la stazione, costruita fra il 1850 e il 1870 al limite, oppure ad una certa distanza della località, e quindi eccentrica, in seguito assume il ruolo di polo organizzatore dei nuovi quartieri, conferendo loro una funzione di centro economico che tende a sostituirsi a quella dell'antico centro storico. La realizzazione di trasporti urbani (tramways) alla fine del XIX secolo si iscrive anch'essa in un processo di strutturazione del costruito e della viabilità del tipo «Building-transport-cycle». Ideati all'origine per servire i quartieri agiati (a Ginevra, una prima linea nel 1862; a Zurigo fin dal 1882, a Berna nel 1890), i *tram* diverranno un mezzo popolare di trasporto di massa e costituiranno l'ossatura delle agglomerazioni urbane. Anche alla scala regionale, le linee ferroviarie avranno un impatto diretto sul mercato del lavoro permettendo un reclutamento più vasto della manodopera, e dunque favorendo la concentrazione. D'altra parte le principali compagnie ferroviarie introducono, dopo il 1890, abbonamenti a prezzo ridotto per gli operai.

2.1.2. Come spiegare questa crescita?

Le servitù dell'approvvigionamento, così essenziali per comprendere la stabilità delle popolazioni urbane antiche, nel XIX secolo hanno perduto la loro efficacia. Abbiamo già ricordato il miglioramento della produttività agricola, creatrice di *surplus* (la Svizzera conosce le sue ultime difficoltà alimentari nel 1845-47). La strozzatura tradizionale del malthusianesimo urbano salta definitivamente con l'arrivo della ferrovia (anni 1850-60). Da allora, l'eliminazione generalizzata dei compartimenti stagni delle campagne e la nuova scala degli scambi conferiranno ai flussi interregionali un ruolo maggiore. In parallelo, l'afflusso di cereali stranieri comporterà una graduale specializzazione dell'agri-

19. Il ruolo del parcellare e delle ferrovie è stato messo in luce particolarmente bene in una monografia consacrata a Zurigo, quella di H.P. Bäetschi, *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau*, Basel, 1983.

cultura svizzera verso l'allevamento. Le condizioni di alimentazione delle masse urbane ne risultano migliorate.

Il meccanismo che lega la concentrazione urbana all'accrescimento demografico è stato descritto più volte. La sua chiave è la mobilità crescente della popolazione. Se nel 1850 il 64% degli Svizzeri risiedeva ancora nel loro comune di origine, verso il 1900 questa quota non è che il 38%. L'esodo rurale è una realtà a partire dal 1880 per i comuni di montagna: demograficamente stagnanti dal 1850 al 1880, essi entrano successivamente in una fase di spopolamento. Quanto alle città, esse sommeranno gli effetti del movimento naturale, il cui saldo tende a divenire positivo dopo il 1870, a quelli di un bilancio migratorio già largamente eccedentario (20). Le migrazioni, tuttora troppo poco studiate, rimangono tuttavia essenziali per comprendere la loro crescita. A Zurigo, fra il 1901 e il 1910, la crescita migratoria è dell'11% all'anno, a Losanna il 24,2! I volumi migratori sono enormi, giacché la metà della popolazione residente sembra interessata annualmente dalla mobilità (21). Quello che colpisce — ma il fenomeno non è specificamente elvetico — è dunque l'estrema mobilità dell'ambiente urbano. Il continuo va-e-vieni si spiega con l'importanza delle attività stagionali (documentate per Zurigo) ma nella stessa misura con la frequenza dell'insolubilità degli affittuari. Così a Basilea, dove un alloggio cambia occupante in media ogni 3 anni e mezzo, i proprietari hanno compilato, alla fine del secolo XIX, la lista nera dei cattivi pagatori.

La dinamica specifica della demografia non basta a rendere conto dell'esplosione urbana. Nell'età della rivoluzione industriale, è inevitabile mettere in relazione industrializzazione e urbanizzazione. Ad un primo approccio, la Svizzera presenta l'aspetto classico di uno «stretto accoppiamento fra l'industria e la città». Quest'ultima «richiama l'industria e l'industria cerca la città, la fa crescere ma anche ne moltiplica il numero quando si impianta in località che non erano fino ad allora che paesi» (22). Le forze esterne possono funzionare in modo piena-

20. Questa osservazione deve ancora essere verificata mediante studi locali. A Lucerna per esempio il saldo del movimento naturale è positivo a partire dal 1870. V. W. Schüpbach, *Die Bevölkerung der Stadt Luzern 1850-1914*, Luzern, 1983. Per contro a San Gallo il deficit naturale resterebbe costante fin verso il 1940 (v. *St. Gallen. Antlitz einer Stadt*, St. Gallen, 1979).

21. H. Wolfensberger, *Die Zuwanderung in die Stadt Zürich seit 1893*, Zürich, 1952.

22. Su questo argomento e le sue varianti temporali e regionali, vedi Jean-Luc Piveteau, *Evolution du couple industrie/ville en Suisse de la fin du XVIII siècle à nos jours. Esquisse géo-historique*, in «Géographie-Ecologie-Environnement-Organisation de l'espace», 12, 1982, pp. 55-67.

mente operativo. Mentre l'industria tessile meccanizzata, animatrice della prima crescita, si era integrata alla trama rurale preesistente e si era disseminata nelle campagne già intensamente protoindustrializzate, l'industria delle macchine, in rapida crescita dopo il 1850, al tempo della seconda andata della rivoluzione industriale, si mostra divoratrice di spazio e fattore di polarizzazione. Questo tipo di attività, in effetti condizionato fortemente dalle economie di scala, è legato ai vantaggi che ne risultano dalla dimensione dell'apparato produttivo. Certi casi sono spettacolari: a Winterthure la zona industriale — nella quale lavorano circa 6.000 operai — sorpassa in dimensione la città antica. Nel Glattal, dove le fabbriche tessili si erano impiantate lungo i corsi d'acqua che alimentano ruote e turbine idrauliche, l'energia elettrica permetterà, alla fine del secolo, la costruzione di un vasto complesso elettrometallurgico a Oerlikon: meno di 500 abitanti nel 1870, ma quasi 6.000 nel 1910. Si potrebbe citare parimenti Arbon, Bienne, Thoun, Renens, Gerlafingen, Olten e altre.

Tuttavia, a parte le città industrializzate ben tipizzate, una analisi approfondita della struttura socio-professionale permette di sfumare l'ipotesi esclusiva di una logica urbanizzazione/industrializzazione nell'epoca che ci interessa. Nei fatti, la realtà non è semplice e sembra che la città, come luogo centrale dispensatore di servizi, giochi un ruolo moltiplicatore degli impieghi altrettanto importante che le funzioni produttive della grande industria. A Zurigo le fabbriche propriamente dette forniscono verso il 1890 meno del 1/5 degli impieghi; le forme antiche (artigianato e lavoro a domicilio) un terzo e i servizi quasi un quinto, esattamente come l'industria delle costruzioni; il personale domestico occupa quasi il 10% della manodopera. E Zurigo deve essere considerata una città molto industriale, perché la media svizzera si colloca nettamente al di sotto.

La Svizzera senza dubbio non è il solo paese europeo a presentare questa particolarità. Tuttavia, per molteplici ragioni che non è il caso di ricordare qui, la concentrazione industriale non ha mai raggiunto le proporzioni che si riscontrano nelle regioni nelle quali l'industrializzazione si basa sul carbone. Pertanto la concentrazione urbana rimane anch'essa più moderata e le città svizzere non conoscono i drammatici problemi di alloggio e le sordide periferie delle grandi città inglesi o tedesche.

2.2. La gestione dello spazio urbano

2.2.1. Città belle e senza odori

Fino agli anni 1860, le città svizzere sono influenzate dalle tendenze neoclassiche. Geometrica e funzionalistica, questa corrente ha una pre-

dilezione per i grandi assi e per l'ordinamento rigoroso delle strade. Ci si preoccupa solo del loro tracciato, in modo tale che si tratta sempre di una urbanistica di facciata. Sulla traccia delle operazioni condotte a partire dalla Restaurazione, le grandi città proseguono i loro programmi di «abbellimento». Le arterie commerciali dei nuovi quartieri della stazione, l'attrezzatura di viali lungo il fiume a Zurigo, Lucerna e Ginevra (lavori che si estendono per tutto il XIX secolo, e, in modo generalizzato), il miglioramento delle condizioni di circolazione mediante un taglio ancora timido dell'antico tessuto urbano: queste sono le grandi linee di questi interventi puntuali. Ginevra presenta l'insieme più coerente grazie all'iniziativa di costruire sul terreno delle fortificazioni una città nuova anulare: qualcuno ha parlato per analogia con la Vienna imperiale, di «Ring» repubblicano (23). Al progetto iniziale neo-barocco che congegnava dei quartieri in forma di trapezi (1854) verrà sostituito, al momento della realizzazione dopo il 1860, una ortogonalità soggetta piuttosto alla frammentazione che all'unità dell'insieme.

A partire dagli anni 1870, la vecchia concezione dell'abbellimento urbano viene sostituita da prospettive funzionali di tipo circolatorio e igienista, in conformità con le problematiche che sottendono in quell'epoca all'urbanistica internazionale. Come altrove in Europa, l'igiene dell'abitazione è il segno rivelatore di un approccio alla città attento a quello che c'è dietro le facciate. Così Ginevra accoglie nel 1882 il IV Congresso internazionale d'igiene e demografica. Sullo stesso registro, vengono condotte — nel corso degli anni 1880-90 importanti inchieste che analizzano le condizioni dell'abitazione nelle principali città della Svizzera. A Ginevra, San Gallo, Basile, Zurigo, Losanna, Winterthur, Berna, Lucerna si cerca di verificare l'ipotesi secondo la quale gli alloggi insalubri delle classi povere sono focolai d'infezione che minacciano l'intera città. La sensibilità agli odori nauseabondi che si sviluppa nel XIX secolo (quando il rumore viene ancora comunemente accettato) abbassa la soglia della tolleranza olfattiva. L'evacuazione delle materie maleodoranti, l'aereazione degli alloggi sporchi e umidi mobilitano gli sforzi. I difetti dei sistemi di canalizzazione e di adduzione dell'acqua vengono messi in relazione col dilagare delle epidemie di febbre tifoide. Si dimostra, statistiche alla mano, che la mortalità infantile e la mortalità per tubercolosi raggiungono dei tassi molto più elevati nei quartieri operai malsani che negli asettici quartieri ricchi. Dalla geografia delle materie putride si passa a quella della

23. Insa, *Inventaire suisse d'architecture. 1850-1920. Villes*, 4, Berne, 1982.

segregazione sociale (24). Per non parlare di una influenza diretta sulle soluzioni politiche preconizzate per l'alloggio sociale (25), la riflessione orientata sull'igiene ha delle implicazioni essenziali in urbanistica. Tutte le città svizzere perfezionano le loro reti fognarie adottando il sistema delle vasche (per separare i liquidi e solidi, questi ultimi svuotati periodicamente) sia realizzando un sistema perfezionato di «tutto alla fogna». Sistemi di adduzioni d'acqua moderni sostituiscono le fontane pubbliche. L'illuminazione a gas (metà del XIX secolo) e poi elettrica (inizio del XX secolo) sono altrettanti segni delle diffusions del *comfort* a livello dell'alloggio.

L'azione sulla città si appoggia parimenti sui nuovi modelli urbani a livello internazionale. La Parigi di Haussmann influenza doppiamente la pratica urbana elvetica. La logica circolatoria, aggiunta alla volontà di risanare la città si iscrive in un movimento che rimonta già al XVIII secolo. Tuttavia, per la prima volta, le autorità comunali, nonché gli architetti e gli ingegneri incaricati di pensare la città possono riferirsi ad un modello prestigioso la cui forza innegabile deriva dalla pretesa, espressa da Haussmann, di rifiutare l'intervento frammentario per raccomandare un'azione globale sullo spazio urbano. Lo strumento operativo dell'haussmannizzazione è la pianificazione della rete delle vie di comunicazione, la messa in atto di assi strutturali sui quali in seguito si aggancia lo sviluppo urbano. La maggior parte delle città ne traggono ispirazione, con riferimenti, a volte diretti, alla capitale francese (26).

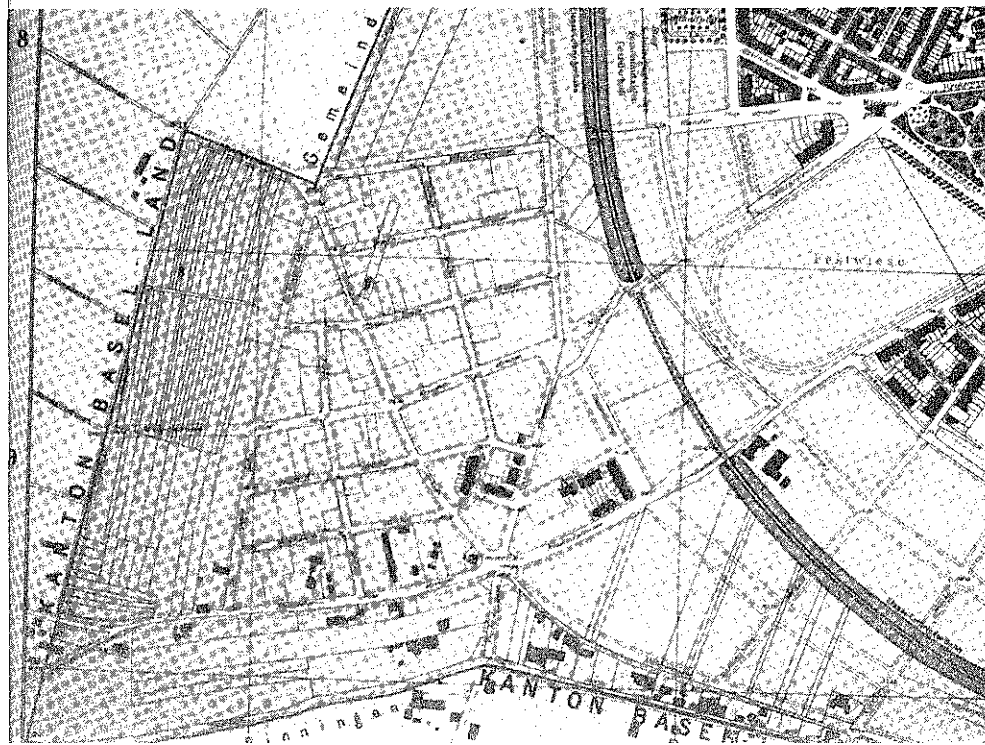
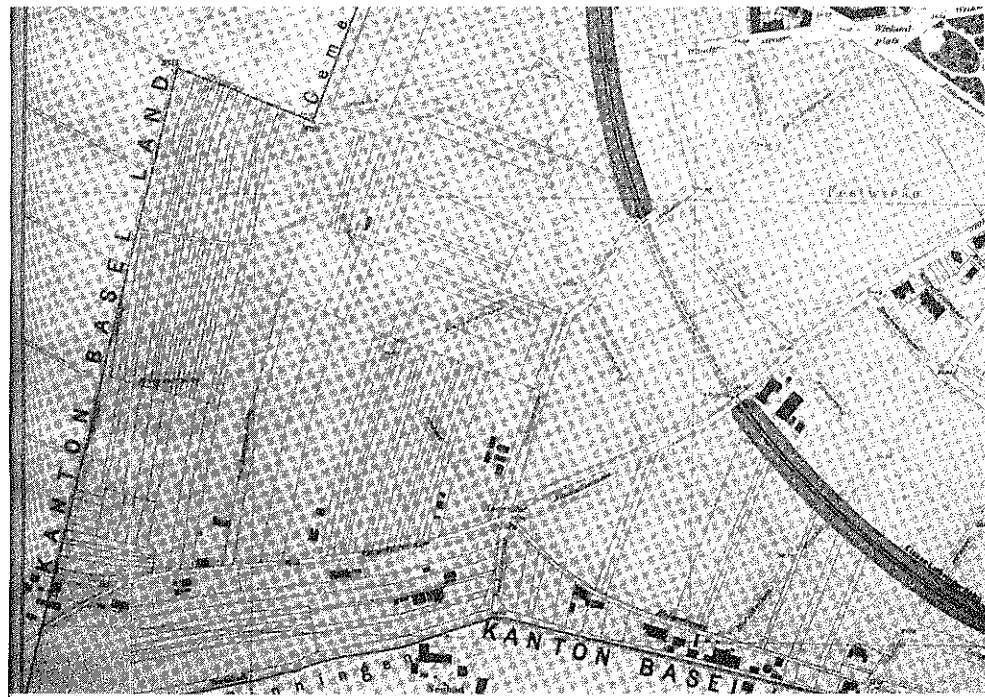
Un altro modello, del quale non si dovrebbe sottostimare l'influenza, è quello che ha formalizzato C. Sitte nel suo *L'arte di costruire le città* (1889), del quale si ricorderà sommariamente che preconizza

24. Su tali questioni, B. Fritzsche, *Städtisches Wachstum und soziale Konflikte*, in «Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik», 113, 1977, pp. 447-473; G. Heller, «*Propre en ordre*». *Habitation et vie domestique 1850-1930: l'exemple vaudois*, Lausanne 1979.

25. A questo proposito consultare l'eccellente libro di J. Gubler, *Nationalisme et internationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse*, Lausanne, 1975.

26. Bärtschi, nell'opera citata, segnala un progetto di sistemazione alla Haussmann a Zurigo nel 1867. Abbiamo pure trovato riferimenti espliciti per Ginevra, all'inizio del XX secolo.

Fig. 5 — Basilea, 1905-1913. L'urbanizzazione avviene, pezzo per pezzo, mediante piani di singoli quartieri. In questo caso, riferito alla zona periferica delle città, le mappe a due date successive mettono in luce come la distribuzione della proprietà ed il tracciato ferroviario servano di guida all'andamento delle nuove strade. (Fonte: Staatsarchiv, Basel).



la salvaguardia dell'aspetto pittoresco dei vecchi centri urbani. Questa tendenza valorizza gli involucri esistenti contro le prospettive razionalizzanti e funzionalistiche. Essa testimonia una relazione nuova col l'ambiente edificato, molto vivace alla fine del XIX secolo e all'inizio del XX secolo, quella della salvaguardia del carattere originale del paesaggio urbano e dei valori nazionali. Alla simmetria neoclassica viene contrapposta la ricerca di un'arte nazionale, la cui traduzione architettonica è il ben noto stile «chalet svizzero» inventato per opporre all'utilitarismo della civiltà industriale, una concezione tradizionale della Svizzera bucolica. Il movimento Heimatschutz, organizzato al livello nazionale, nel 1901, cristallizzerà queste concezioni estendendole al paesaggio naturale, minacciato dall'industrializzazione. La presa di coscienza del pittoresco ha delle strette ripercussioni sull'attrezzatura del cuore storico delle città. I vecchi quartieri sono stati per prima cosa abbandonati nel secondo terzo del secolo e occupati da popolazioni operaie povere, mentre i ricchi emigrano verso i nuovi bei quartieri. Questi medesimi quartieri hanno suscitato il soprassalto igienico e la sua medicina da cavallo: la rettificazione, lo sventramento, l'ossigenazione, la distruzione dei tuguri. Prima che il tessuto medievale venga definitivamente devastato, il risveglio del pittoresco della fine del XIX secolo estenderà ai quartieri antichi la nozione di monumento storico. Fino agli anni 1870, è in onore la dirittura delle strade. Negli anni 1880, la tortuosità medievale diveta pittoresca (27). La finalità igienica trova così nel rinnovamento urbano una nuova formula operativa (28). Ma il modello razionalizzante, con la sua rete regolare di strade, continua a trovare larga applicazione quando si pianifica quartieri nuovi (rete ortogonale a Vienne e a Locarno, per esempio, alla fine del secolo) o intere città (come non citare i successivi piani di estensione di La Chaux-de-Fonds nel XIX secolo?).

2.2.2. Gli strumenti urbanistici

La situazione nuova, che provoca l'apertura delle città e la loro crescita demografica e spaziale, genererà forme altrettanto nuove di intervento. Il XIX secolo volgarizza la nozione di progresso. Alla dif-

27. Per esempio, A. Brulhart, *Naissance du concept de vieille ville au XIX siècle à Genève*, in «Genève», 27, 1979, pp. 7-32; P. Rölli, *St. Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebens im 19. Jahrhundert*, St. Gallen, 1981.

28. Vedi il caso esemplare della rue de la Rotisserie a Ginevra, all'inizio del XX secolo, descritto in J.-D. Schlaepfer e M. Schwarz, *Les grandes étapes du droit genevois en matière d'urbanisme*, Genève, 1978.

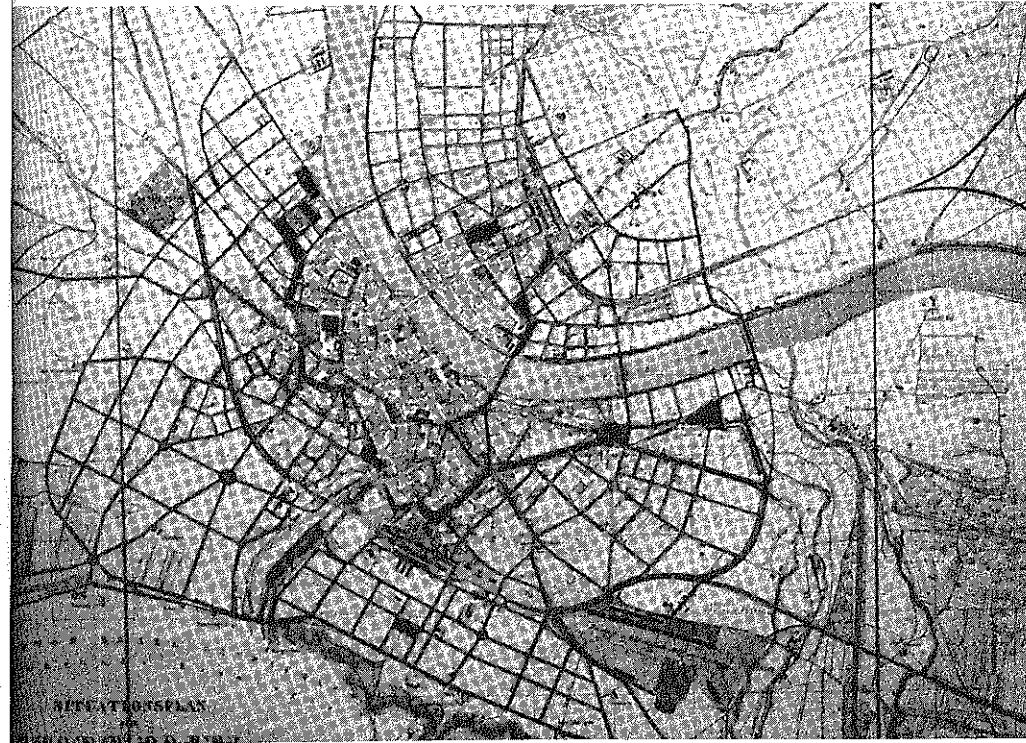


Fig. 6 — Basilea, 1876. Prima del 1914, le città più progredite elaborano piani di ampliamento. Essi contengono, sommariamente tracciati, gli assi di comunicazione in base ai quali saranno stabiliti gli allineamenti (Fonte: Projekt für die Stadterweiterung vom Jahre 1876 von J. Merian, Staatsarchiv Basel).

ficoltà che manifestava il pensiero classico di fronte al problema del tempo come principio di sviluppo, la rivoluzione industriale sostituisce una logica della accumulazione e della crescita. All'atemporalità e all'immutabilità care alla società di antico regime segue un'epoca che privilegia il divenire. Nel campo dell'urbanistica, questo rovesciamento concettuale introduce poco a poco lo spirito di previsione del quale il piano di estensione diventa lo strumento. Ma la rivoluzione industriale generalizza anche la divisione del lavoro e la specializzazione funzionale. La settorializzazione che caratterizza il XIX secolo in materia di sistemazione dello spazio si traduce in urbanistica nella asse-

gnazione di funzioni a ciascuna delle parti dello spazio urbano. È l'introduzione progressiva nella legislazione delle nozioni di pianificazione e assai più lentamente di quella di zoning, che questo paragrafo si propone di chiarire.

Nel caso elvetico, il problema è complesso, anzitutto a causa della divisione di competenze proprio del nostro sistema politico. Il federalismo, in effetti, funziona sul principio della sussidiarietà che conferisce a ogni livello decisionale i compiti per i quali esso è giudicato efficiente, tanto che vi sono in Svizzera tante urbanistiche quanti stati cantonali, e per di più le municipalità dispongono di importanti prerogative. Di conseguenza, in alcune pagine, è possibile soltanto tracciare le grandi linee e i punti comuni di prassi dopotutto molto diversificate. Evocando successivamente i tre livelli (federale, cantonale e comunale), ci si applicherà a mostrare l'influenza della triplice problematica igienica, circolatoria e del pittoresco sulla formazione degli strumenti moderni di gestione dello spazio urbano.

La Confederazione moltiplica gli interventi territoriali a partire dagli anni 1870, con le prime grandi leggi sull'ambiente (foreste, corsi d'acqua, agricoltura), base, nel XX secolo, della politica regionale (29). Le città sfuggono alle competenze del potere centrale. Tuttavia, il Codice civile svizzero del 1907 contiene tre articoli la cui applicazione spingerà molti cantoni ad una produzione di vere e proprie leggi urbanistiche, e costituirà altresì la prima codificazione sull'argomento nelle regioni rimaste in larga misura rurali. L'articolo 684 concerne i rapporti di vicinato: non si tratta, per l'esattezza, di un intervento statale, perché detta disposizione lascia ad ogni proprietario il compito di mettersi d'accordo con i suoi vicini immediati al fine di applicare il divieto di emissione dei fumi, delle emanazioni moleste, dei rumori e delle vibrazioni. Il lungo articolo 702, per parte sua, ha un campo di applicazione assai vasto. Il fatto è che il suo testo rimane generale, pur essendo di una portata considerevole. Ricordiamo il passo che si applica alla città:

«Rimane riservata alla Confederazione, ai Cantoni ed ai Comuni la facoltà di emanare nell'interesse pubblico delle restrizioni al diritto di proprietà fon-

29. Su questa problematica, François Walter, *Images de la montagne et organisation du territoire en Suisse (du XVIII siècle à 1914)*, in *Les Alpes et l'Europe. Aspects storico-économiques et storico-institutionnels*, atti del Congresso «Le Alpi e l'Europa», Lugano, marzo 1985 (di prossima pubblicazione); François Walter, *Les Alpes, révélateur des disparités économiques régionales en Suisse* in *Les Alpes, dans le temps et dans l'espace, Mélanges en honneur de Paul Guichonnet*, Genève, 1985.

diaria, specialmente a riguardo della polizia edilizia e sanitaria, dei provvedimenti contro gli incendi... delle deturpazioni del paesaggio, della protezione dei punti di vista...».

L'estensione delle città è presa in considerazione nel primo capitolo con riferimento alle riconfinazioni necessarie per le lottizzazioni. La legislazione federale, poi, menziona esplicitamente la problematica igienista e del pittoresco. Il tutto è sotto la rubrica delle restrizioni alla proprietà privata. Ecco, dunque, un tema essenziale per capire l'emergere delle pratiche urbanistiche e che non sarà considerato in questo articolo: la maniera secondo la quale i diversi cantoni svizzeri considerano il rapporto con la proprietà meriterebbe, infatti, uno studio a sé. Basta, allora considerare che le leggi sull'esproprio sono le premesse necessarie a ogni misura di pianificazione urbana. Naturalmente, durante l'800, la Confederazione e i Cantoni legiferano in questa materia, senza di che gli strumenti urbanistici non avrebbero alcuna portata completa (30).

Prima del 1914, tutti i Cantoni svizzeri hanno emanato disposizioni su questioni urbanistiche. Fra di essi 14 dispongono di una vera e propria legge sulle costruzioni o di misure più specifiche di pianificazione urbana. Due regolano indirettamente le costruzioni attraverso la «scappatoia» della legislazione generale sulle strade; un cantone si limita ad un solo articolo nel quadro della propria legge sull'espropriazione. Infine, se tutti i Cantoni sono chiamati ad occuparsi della sistemazione urbana tramite le citate norme generali del Codice civile per otto di essi queste disposizioni costituiscono la sola base legale di cui dispongono.

Non è sempre facile enucleare in questo *corpus* giuridico ciò che è veramente innovatore e significativo per la storia dell'urbanistica. Come si è visto in precedenza, nella maggior parte dei Cantoni il legislatore lavora, dal 1830, nel quadro dello sviluppo delle istituzioni democratiche, a codificare delle pratiche talora antiche per fondare lo stato di diritto moderno. Tutto è incompiuto prima del 1850. L'intrapresa dunque continua, spesso in relazione con i nuovi bisogni legati alla costruzione delle ferrovie. Le disposizioni generali sono semplicemente rimpolpate quando si debbono affrontare tematiche specifiche: polizia delle costruzioni (è qui che occorre cercare le misure concernenti l'igiene degli alloggi con norme minime di salubrità), polizia de-

30. Per un primo approccio al tema della proprietà, vedi François Walter, *Propriété privée, équilibre social et organisation de l'espace*, in «Geographica Helvetica», 1, 1986, pp. 11-16.

gli incendi (tutto quello che riguarda la sicurezza specialmente per mezzo del controllo dei materiali di copertura, dei muri in comunione, dei camini), diritto di vicinato (rispetto delle distanze dalla proprietà altrui e dal suolo pubblico).

Ciò che sembra incontestabilmente nuovo, è la cura generalizzata di far confluire nelle leggi cantonali il patrimonio di disposizioni urbane locali accumulatosi in precedenza. I cantoni maggiormente toccati dall'ondata dell'urbanizzazione sono evidentemente i primi a procedere verso questa formalizzazione: negli anni precedenti al 1880, Basilea-città, Zurigo, Lucerna, Sciaffusa, Vaud, Soletta, Basilea-campagna, Ginevra; i Grigioni e il Ticino seguono negli anni 1880-90; gli altri Cantoni all'inizio del XX secolo. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, la legge cantonale si limita a dare la possibilità ai comuni di stabilire dei regolamenti di edificazione e dei piani di ampliamento generali. L'obbligo esiste soltanto per qualche grande città, nei cantoni dove i due poteri si sovrappongono (Basilea-città), e in quelli il cui territorio esiguo è quasi interamente urbanizzato (Ginevra). Le realizzazioni dunque si effettueranno sempre alla scala locale.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnico-urbanistici, il periodo è segnato dalla predisposizione di piani di allineamento relativi a nuove aree. Comincia Basilea-città, con una legge sull'ampliamento nel 1859. Il cantone Zurigo promulga una prima legge che regola la costruzione nelle città di Zurigo, Winterthur e negli altri comuni a carattere urbano nel 1863. In essa la pianificazione di nuovi quartieri è oggetto di una procedura specifica. La relazione del governo che accompagna questo testo constata che non è più possibile ovviare alle deficienze di uno sviluppo non pianificato vecchio di secoli, ma si tratta almeno di dare alle municipalità i mezzi per un intervento efficace. La legge verrà applicata da una ventina di comuni. Nel 1864, quello di Lucerna prescrive per il capoluogo la formazione di uno «Stadtbauplan» dettagliato che comprenda il tracciato delle strade e gli allineamenti, al fine di garantire uno sviluppo regolato.

Ma, in definitiva, la più completa e innovatrice è la legge zurighese del 1893. Essa introduce il concetto di piano di ampliamento (il *Bebauungsplan*, operante nel 1898) che fissa il tracciato delle principali vie di comunicazione e sulla base del quale vengono definiti gli allineamenti. L'organizzazione dei terreni delimitati dalla maglia stradale principale e il tracciato delle strade secondarie vengono lasciate all'iniziativa dei proprietari che devono elaborare dei piani di quartiere. Questa particolarità avrà ripercussioni considerevoli sul paesaggio urbano della metropoli: essa dà libero corso alla speculazione fondiaria. Gli speculatori prenderanno l'iniziativa dei piani di quartiere, realizzeranno

a proprie spese le strade di accesso e perseguiranno la massima redditività dei lotti. A partire dal 1894, il modo di costruzione dominante è di conseguenza la «caserma di affitto» con corte interna (*Mietskaserne*) di tipo berlinese (31). La legge bernese del 1894 segue una logica simile: i comuni possono stabilire dei piani di allineamento che contengono tutto quello che riguarda le vie principali di comunicazione mentre la «divisione dei terreni interni» per costruirvi, come pure la fissazione dei tracciati stradali sono lasciati ai piani parziali di quartiere. In generale, è dunque una logica viabilistica che prevale nella pianificazione urbana prima del 1914. Questo tipo di approccio è particolarmente evidente nel caso di Ginevra dove la legge sulle strade del 1895 prescrive alla città e ai comuni suburbani l'elaborazione di un «piano di estensione delle vie di comunicazione» (32). Nel Ticino, parimenti, i «piani regolatori edilizi» (1898) servono a fissare le «linee da osservarsi all'ampliamento dell'abitato coll'apertura di nuove vie» (33).

Le leggi promulgate dopo il 1900 presentano articolazioni più complesse. La tecnica della pianificazione urbana e il diritto edilizio si sono evoluti. Così, la legge del cantone di Soletta del 1906 (che sostituisce una disposizione analoga del 1875) obbliga tutti i comuni a emanare dei regolamenti relativi alle costruzioni, all'igiene e al diritto di vicinato. Il «*Bebauungsplan*» facoltativo definisce le grandi linee dello sviluppo (*Ausgestaltung*) futuro della località, e questa volta i quartieri sono nominati prima delle strade principali. Una attenzione particolare deve essere prestata ai collegamenti con i comuni vicini. Piani speciali di dettaglio servono per la sistemazione di particolari settori urbani. La preoccupazione di preservare il carattere storico e artistico dei luoghi diventa ancor più pressante. Nel 1913, la legge lucernese menziona espressamente che le costruzioni devono rispettare le norme del «*Heimatschutz*» e che l'autorità si riserva il diritto di proibire ciò che perturba l'immagine del luogo (*Ortsbild*); particolarmente i cartelloni pubblicitari e le insegne luminose.

Il più delle volte, le innovazioni vengono da una misura presa dal

31. V. *Kommentar zum zürcherischen Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen und zur Quartierplanverordnung*, Zürich, 1907.

32. A Ginevra, già la legge del 1816 sulle strade conteneva delle disposizioni urbanistiche, e il regime delle strade rimane il principio fondamentale del diritto ginevrino in materia di urbanistica nel XIX secolo. V. J.-D. Schlaepfer e M. Schwarz, *Les grandes étapes...*, cit.

33. Secondo il decreto legislativo sull'esproprio del 1902. Il caso ticinese è stato studiato da D. Bomnacina, *Evoluzione urbana, concezioni urbanistiche, gestione dello spazio nelle città ticinesi (dal XIX secolo ai nostri giorni)*. Memoria di licenza, Fribourg, Institut de géographie, 1986 (non pubblicato).

governo cantonale. Ma le stesse municipalità non rimangono inattive. Talvolta esse promuovono la regolamentazione cantonale, come a Zurigo dove il «Baukollegium» della città prende l'iniziativa che sboccherà nella legge cantonale del 1863; una procedura simile si ha in Argovia, dove i lavori preparatori di una commissione, nominata dalla città di Aarau, serviranno all'elaborazione della legge cantonale del 1875. In altri casi può accadere che le città adottino delle soluzioni «avanzate», destinate ad avere un'eco la legislazione cantonale. Nel cantone di Vaud, il regolamento del piano di ampliamento di Losanna (1897) precede la legge cantonale del 1898 che porta in seguito (1905) alla redazione di un piano regolatore generale per la città e all'adozione di uno strumento più concreto, il piano parziale di ampliamento (34). A Berna, un «Bauordnung» innovatore del 1880 è oggetto di un ricorso al Tribunale federale che lo dichiara illegale perché nessuna legge cantonale conferisce poteri così estesi alla municipalità: un vuoto giuridico che verrà colmato dalla legge del 1894. Nel Ticino, in assenza di una base legislativa cantonale prima del 1898, i piani regolatori si applicano unicamente ai terreni di proprietà dei municipi.

Molte città svizzere, nondimeno, dispongono di regolamenti locali di urbanistica indipendentemente da ogni legislazione cantonale complessiva, specialmente nei cantoni poco urbanizzati. Così, la città di Friburgo ha il suo regolamento edilizio nel 1846; il cantone legifera solo nel 1911. D'altra parte, è al livello locale che si eseguono le prescrizioni. C'è spesso un divario notevole fra le intenzioni teoriche e generali dei testi legislativi e la realizzazione propriamente detta affidata al caso per caso. L'urbanistica della Svizzera dell'inizio del XX secolo si presenta per ciascuna città come un mosaico di piani parziali preparati sotto la pressione dei bisogni, nel caso migliore mediante concorsi, il più spesso accettando per i nuovi quartieri dei progetti privati di lottizzazione. Questo modo di intervenire a pezzi e bocconi porta ad uno sviluppo urbano privo di una vera coerenza, ad interventi troppo tardivi che rendono impossibile il coordinamento d'insieme. Per citare solo due esempi ben documentati, la pratica dei piani parziali di quartiere spiega lo sviluppo di Ginevra, Basilea, Zurigo, Losanna, come pure quello di San Gallo e di Lucerna (35).

34. Il caso del Vaud è stato studiato da J.-L. Truan, *Influence des modèles urbains sur l'urbanisme lausannois*, Lausanne, 1981.

35. Su queste cinque città, vedi L. L. Biondel, *Le développement urbain de Genève à travers les siècles*, Genève, 1946; L. Truan, *Influences des...*, cit.; H.-P. Bärtschi, *Industrialisierung...*, cit.; *St. Gallen. Antlits...*, cit.; A. Meyer, *Luzerns Architektur im 19. Jahrhundert*, in Luzern, 1178-1978, pp. 377-428.



Fig. 7 — Ginevra, 1896-'97. Le nuove idee nel campo della gestione dello spazio urbano trovano un veicolo di diffusione nell'istituto del concorso. A Ginevra, il Consiglio di Stato (Governo) delibera nel 1896-97 un concorso per il piano di ampliamento. La figura si riferisce al progetto presentato dalla Société pour l'Amélioration du logement. È evidente nel tracciato delle arterie stradali, il riferimento ai modelli culturali dell'epoca, ricchi di contenuti estetici quanto poco realistici.

All'inizio del secolo XX, due modelli urbanistici dettano legge in Europa: quello inglese e quello tedesco. L'urbanistica all'inglese punta alla regolamentazione sanitaria in rapporto all'estensione previsionale. Essa comincia ad influenzare la pratica francese, ancora assai permissiva per non dire in ritardo in questo campo, come testimonia la terminologia. «Urbanisme» (Urbanistica) è un neologismo tardivo degli anni 1910, quando i tedeschi parlavano correntemente di «Städtebau» e gli anglosassoni di «Town Planning». È all'urbanistica tedesca, particolarmente innovativa, che si richiamano direttamente, pur con un certo ritardo le esperienze svizzere. In effetti, al momento in cui i grandi congressi internazionali di urbanistica già diffondono le idee tedesche di divisione secondo le funzioni, le città svizzere si cimentano timidamente nello *zoning*. Coscienti delle lacune dell'urbanistica di facciata, quella dei «ponte et chaussés» del XIX secolo, i teorici dello «Städtebau» hanno ripensato globalmente ai problemi dell'uso del suolo. Essi, per primi, hanno suggerito l'introduzione di norme differenziate di costruzione, di cui si trova una applicazione a Francoforte già nel 1891 (36). Questo *zoning* abbastanza primitivo, che consiste nello stabilire, per le diverse parti, le altezze massime delle costruzioni e i rapporti di copertura dei lotti, comincia a riscontrarsi in parecchie città svizzere all'inizio del XX secolo. A Basilea nel 1895, si distingue la città propriamente detta dai quartieri periferici (zona di ampliamento). Per ciascuna di queste zone, vengono fissate delle altezze massime diverse e vengono introdotte prescrizioni relative alla aderenza o meno delle costruzioni (a Losanna nel 1911). L'esempio più significativo rimane quello della città di Zurigo: dopo svariati miglioramenti ai suoi regolamenti, si arriva, nel 1912, a quello che si può considerare come un vero e proprio piano di azionamento. Ma il grande periodo di diffusione e formalizzazione di questo strumento essenziale dell'urbanistica comincerà dopo la prima guerra mondiale.

L'esposizione nazionale svizzera di Berna del 1914 è l'occasione di un bilancio perché vi si può visitare una «Städtebau-Ausstellung», una Esposizione di costruzione e ampliamento delle città (37). Le città importanti vi presentano i loro regolamenti edilizi e diverse realizzazioni singole alla scala di quartiere. La volontà di gestire la crescita viene chiaramente affermata. Senza dubbio, siamo ancora in un periodo nel quale il pensiero normativo ha la meglio su una concezione ela-

36. Vedi F. Mancuso, *Le vicende dello Zoning*, Milano, 1978.

37. *Städtebau-Ausstellung Bern*, Zurich, 1914 (pubblicato dall'Union des villes suisses). Vedi pure la tesi dello Schweizerischen Städtetages del 1903 (pubblicato nel 1903 a Winterthur da A. Isler).

borata del modello di sviluppo, quali ci si propone di mettere in atto (38). Le amministrazioni comunali intervengono senza veramente sapere quale città vogliono pianificare per le generazioni future, e da ciò deriva quell'impressione di *bricolage* che risalta dalla lettura retrospettiva del piano di una città. Tuttavia, l'evoluzione è considerevole, da quando si è passati dalla città chiusa alla città aperta: generalizzazione dell'idea della crescita, intervento statale che si arrischia al di là della semplice razionalizzazione della viabilità, preoccupazione sociale per una politica dell'alloggio. È nata la città moderna.

38. È l'opinione di Benedikt Huber, *Der Wandel in den Zielvorstellungen der Schweizerischen Stadtplanung 1900 bis 1979*, in «Schweizer Ingenieur und Architekt», 10, 1981, pp. 193-197. Per una visione generale della storia della pianificazione urbana, si può consultare R.L. Jagnetti, *Planungsrecht und Staatsorganisation als Begleiter des Urbanisationsprozesses*, in *Urbanisationsprobleme in der Ersten und in der Dritten Welt*, Festschrift für Walter Custer, Zürich, 1979, pp. 127-142.