

## SVILUPPO URBANO, PRODUZIONE E SOCIETÀ ALL'ORIGINE DELLA MOTORISTICA MODENESE: UNA MAPPATURA DELLE RELAZIONI

Vanni Bulgarelli, Rossella Ruggeri, Matteo Sintini

*Ricercatori indipendenti*

*Abstract:* A characteristic feature of an area – the size of a square mile – where most of the future district of mechanics originated at the end of XIX century, has emerged from a survey of the development of the town of Modena. Within this area a smaller quarter started to specialize in automotive crafts, and later saw the outbreak of worldwide known brands in the racing car industry such as Ferrari and Stanguellini. The journey to investigate the very early stages of this success story draws from a variety of disciplines such as anthropology, architecture, history and urban studies, and through in-field practice develops a network of evidences playing the role of agency in influencing human activities. The final outcome of this “deep-mapping” brings together both the tightly knit settlements of emerging landmarks and the propulsive boost that from different experiences converged to the effect of instilling a keen bent towards modernity, innovation and speed in the local society.

*Keywords:* Urban History; Deep-Mapping; Automotive; Ferrari Cars; District of Mechanics; Modena.

### *Premessa*

Il presente lavoro sviluppa precedenti analisi condotte nel corso degli anni 2011 e 2016 nel contesto di un'indagine di archeologia industriale nel territorio modenese che riguardava l'insediamento delle prime fabbriche nel comparto industriale a Nord del centro storico, ma soprattutto i successivi sviluppi di un nuovo quartiere che vide l'emergere di attività a carattere prevalentemente artigianale in un perimetro circoscritto a pochi isolati, a Sud della via Emilia.

La prima fase dell'industria modenese fu caratterizzata dalla produzione e lavorazione dei metalli e ricevette impulso dalle commesse di materiale bellico nel corso della Prima guerra mondiale. Gli insediamenti industriali, a partire dalla metà dell'Ottocento, sorsero in prossimità della stazione e dei binari della linea Milano-Bologna. A breve distanza si sviluppò a partire dagli anni Venti del Novecento un'altra specializzazione di tipo artigianale: l'*automotive*, con prodotti e marchi che conseguirono in seguito fama mondiale nel settore delle automobili ad alte prestazioni.

A partire dagli anni Settanta e Ottanta quelle fabbriche furono dapprima dismesse e in seguito abbattute, facendo perdere al paesaggio urbano il carattere

che gli avevano conferito. Da questo punto di vista le precedenti ricerche di archeologia industriale avevano teso a rintracciare le origini della storia di successo dell'industria meccanica modenese cogliendone i segni, materiali e immateriali, iscritti in quel brano di territorio.

In quella circostanza venne redatta una mappa il cui fulcro era rappresentato dall'incrocio tra la via Emilia e viale Ciro Menotti/viale Trento Trieste, l'asse stradale che corre da Sud a Nord e lungo il quale si collocarono in progressione spaziale e cronologica le tre principali attività produttive legate al settore automobilistico: Officina Stanguellini (1912), Scuderia Ferrari (1929) e fabbrica Maserati (1939). Un ideale "cardo" che intercetta ortogonalmente il "decumano" rappresentato dall'antica via romana, un nodo non solo stradale ma anche simbolico per la storia della città, attorno al quale fu definita l'estensione di un miglio quadrato adottando un parametro – quello del "miglio" appunto – che ricorre frequentemente nella storia dell'automobilismo. Questo spazio delimita l'area di insediamento delle principali industrie meccaniche e di altre numerose e varie attività di produzione di manufatti e servizi, prevalentemente in relazione all'artigianato automobilistico.

L'area così definita fu denominata "*one square mile* dell'artigianato automobilistico modenese" per sottolineare quanto era emerso dalla ricerca effettuata presso l'Archivio Storico del Comune di Modena, vale a dire l'esistenza, in un settore circoscritto nel quadrante Sud-Est dello *square mile*, di una concentrazione a vocazione tutt'altro che industriale: un fitto intreccio di officine, garage, concessionarie, laboratori, stazioni di servizio, vendite di accessori e ricambi, e altre attività artigianali situate in un contesto residenziale. Le figure 1 e 2 riportano la localizzazione e la stratificazione delle imprese del fulcro di tale area<sup>1</sup>. Su questo aspetto caratteristico si è inteso ora indagare più a fondo, esaminando le tracce dell'attività umana che si è esercitata su un brano di territorio e ne ha determinato trasformazioni, attrattività, relazioni sociali e attività produttive, successi e abbandoni, in modo da approfondire le ragioni dello sviluppo di una produzione manifatturiera di tanto successo. Questa lettura ha cercato di ampliare l'esame dei 'reperti', assumendo un approccio di carattere quasi archeologico e antropologico e facendo spazio a nuovi contributi disciplinari.

Lo strumento del *deep mapping*, che si è diffuso in area anglosassone soprattutto grazie all'opera seminale di William Least Heat-Moon, *PrairyErth: A Deep Map* (1991)<sup>2</sup>, è sembrato di potenziale e stimolante aiuto, anche se adottato come fonte

<sup>1</sup> La mappa complessiva dello *one square mile* è pubblicata in C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, Modena, 2016, pp. 201-231.

<sup>2</sup> W. Least Heat-Moon, *PrairyErth: A Deep Map*, Boston, 1991.

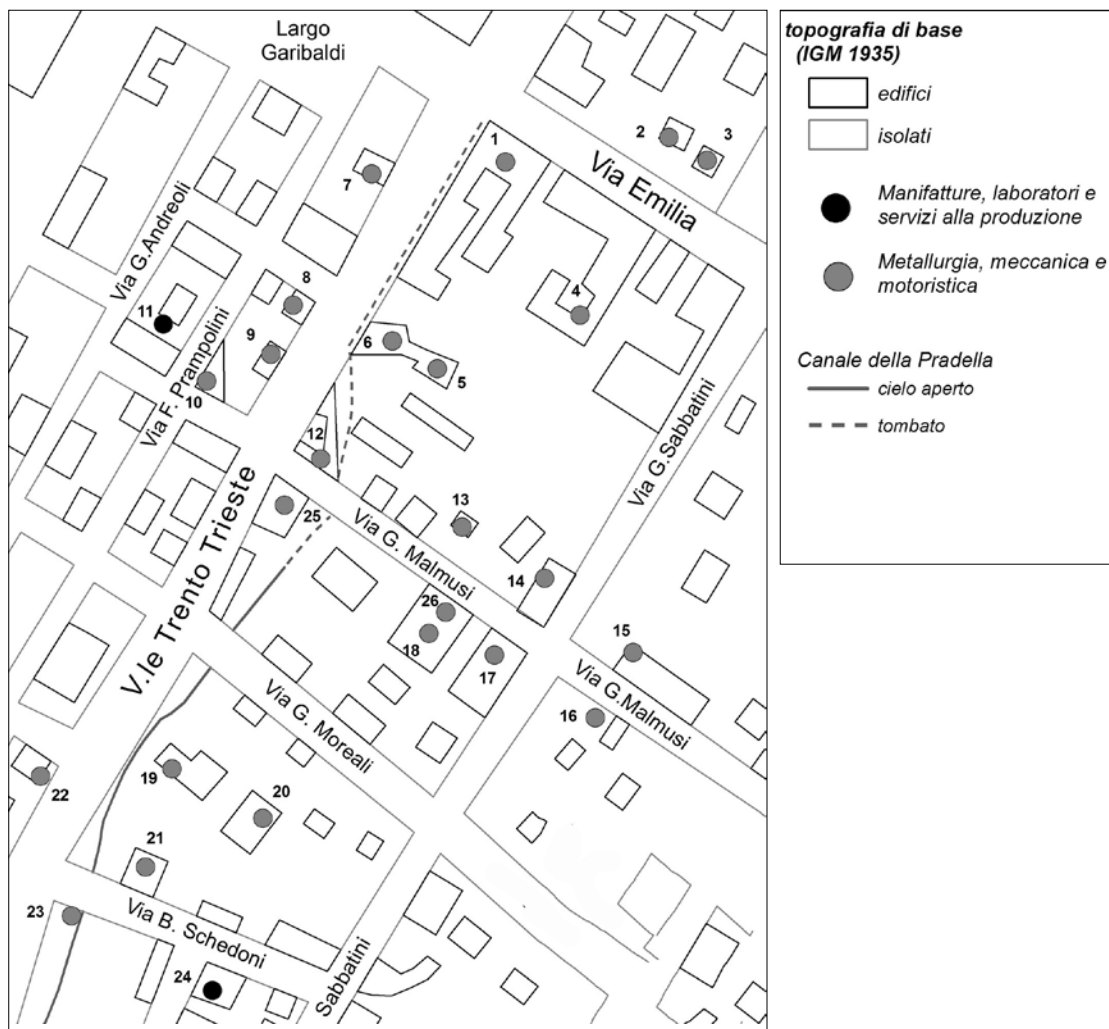


Fig. 1 - La mappa riporta la localizzazione delle attività artigianali nell'area centrale del cosiddetto *one square mile* su una base cartografica del 1935. (Elaborazione di Alessandro Ghinoi con Vanni Bulgarelli). 1. Auto Garage Gatti, 1906 - 2. Automobili Pietro Amici, 1926 - 3. Antonio Baccarani, 1914. Carrozzeria per automobili - 4. Ditta Fratelli Resta, 1928. Articoli in gomma per auto, rimessa per camion, vulcanizzazione gomma - 5. Garage Officina Enzo Ferrari, 1930 - 6. Garage Italia, 1921 - 7. Carrozzeria Renato Torricelli e Gino Scaglietti, 1935 - 8. Officina Meccanica "La Torinese", 1924. Officina elettromeccanica specializzata in magneti, spinterogeni, dinamo e motorini d'avviamento - 9. Luigi Zanasi, 1928. Radiatori per auto sportive e da corsa - 10. Vaccari e Cammi Officina riparazione automobili, 1928 - 11. Tipografia Fratelli Mucchi, 1913 - 12. Garage Flli Solmi, 1931. Autorimessa e vendita di auto con officina e stazione di servizio - 13. Officina Clemente Antonelli, 1913-1916. Produzione di un'auto denominata "Vespa" (ca. 1914) - 14. Amedeo Simonazzi, 1921. Produzione e riparazione carrozze - 15. Officine Meccaniche Modenesi di Angelo Gatti (fu Luigi), 1908 - 16. Flaminio Sernesi, 1923. Riparazione carrozze - 17. Mario Camellini Officina Garage, 1938 - 18. Benvenuti Umberto e Sighinolfi Marino, 1927. Garage, automobili da rimessa e noleggio - 19. Garage "Modena" Officina riparazione automobili di Eclinio Annovi, 1914 - 20. Officina FIAT Celso Stanguellini, 1912 - 21. Officina meccanica Augusto Guerra, 1921. Laboratorio con annessa abitazione - 22. Carrozzeria Bacchelli e Bertolini, 1927 - 23. Gregorio Mattioli Officina elettromeccanica, 1931. Si segnalano inoltre: 24. Fabbrica Alemanni, 1926. Carta da sigarette - 25. Casotto dei francesi, 1914 - 26. Salone Tersicore, 1914.

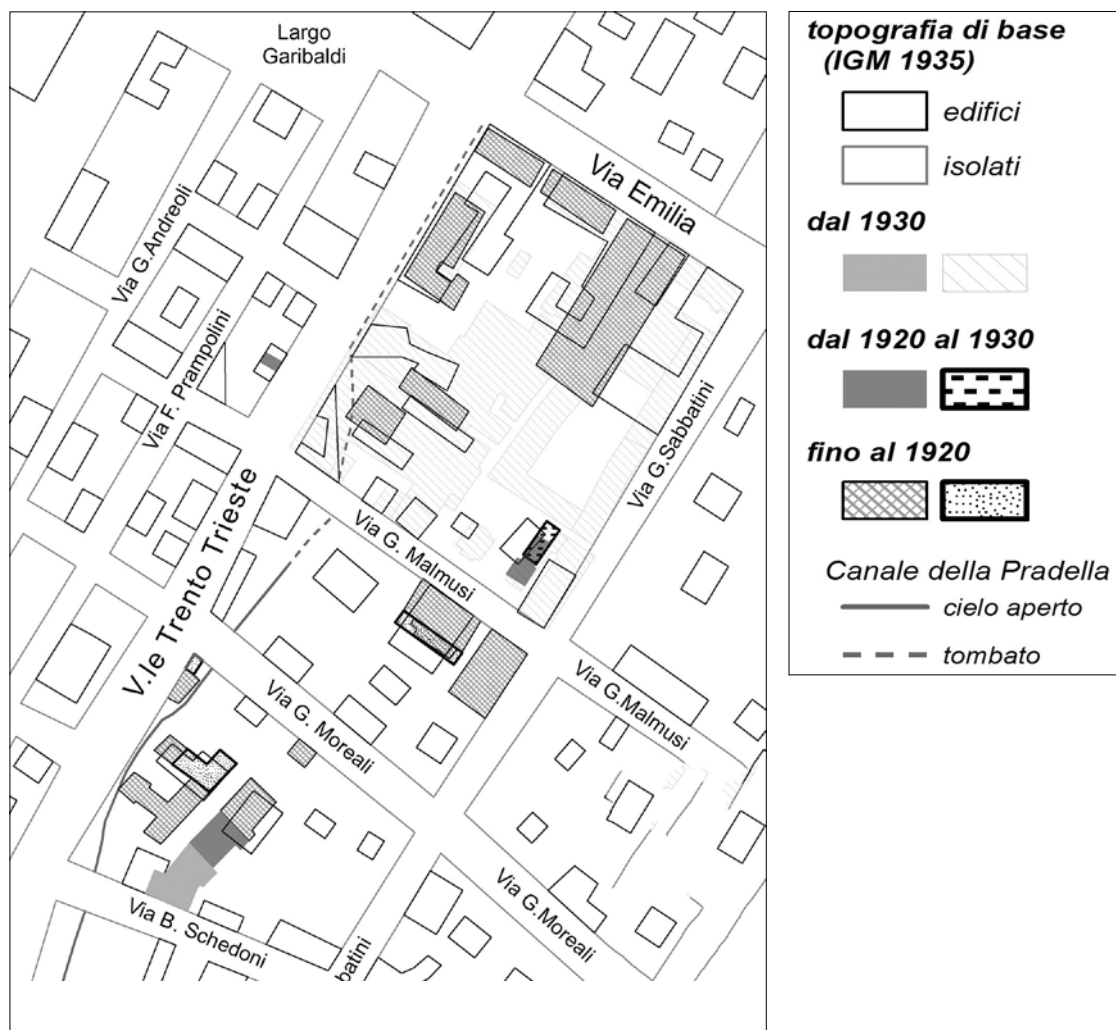


Fig. 2 - Il nucleo dello *square mile*. Sulla base dei fondi dell'archivio comunale, è stata ricostruita la stratificazione degli sviluppi edilizi degli isolati compresi tra le vie Emilia est, Trento e Trieste, Sabbatini e Malmusi, inerenti in particolare alle aziende: Annovi Eclinio (fonte: Ascmo Ornato 1920/13n), Augusto Guerra (fonte: Ascmo Ornato 1919/33; 1920/55), Ditta Fratelli Resta (fonte: ASue Modena, prot. 4286/87), Ilde-Flaminio Sernesi (fonte: Ascmo Ornato 1923/408), Amedeo Simonazzi (fonte: Ornato 1921/168), Fratelli Solmi (fonte: Ascmo Ornato 1925/437), Officine Stanguellini (fonte: Ascmo Ornato 1949/184), Cinema Eden-Tersicore (fonte: Ascmo Ornato 1915/102, 1916/59, 1916/105). (Elaborazione di Alessandro Ghinoi con Vanni Bulgarelli).

di ispirazione piuttosto che puntuale metodologia. Least Heat-Moon, nella sua indagine sulla Chase County in Kansas, chiama in causa la geografia, la geologia, l'archeologia, l'antropologia e molto altro ancora per raccogliere tutti i dettagli del paesaggio inteso non solo come superficie, ma come profondità. Come in uno scavo archeologico, il suo è un esame anche diacronico che cerca nei vari strati della storia e della memoria le testimonianze della presenza e attività umana che si sono depositate nel terreno. Il territorio si configura perciò come un'entità a quattro dimensioni e il viaggio nello spazio diventa inevitabilmente un viaggio nel tempo allo scopo di recuperare "frammenti e tracce di un passato dimenticato. Questo scavo verticale, archeologico, in cerca del passato inizia da una *in-field practice* e poi procede, sezione dopo sezione attraverso tutti i quadranti della griglia"<sup>3</sup>.

Anche la nostra esplorazione modenese è iniziata dalla *in-field practice* sul territorio, procedendo a datare le singole entità incontrate e a valutare le trasformazioni che avevano subito nel tempo. A fianco si è inserito il racconto: storie e aneddoti della fase pionieristica dell'artigianato automobilistico hanno restituito significato a spazi ed edifici anonimi, acceso interessi e curiosità. Ben presto il progetto di "fare la mappa" ha assunto il carattere, narrativo e anche emotivo, di un'antropologia spaziale<sup>4</sup> la cui cifra abbiamo colto nell'ispirazione, e aspirazione, al movimento, alla modernità, come emerge da molti dei 'reperiti' esaminati che manifestano in questo tratto una loro *agency*, capace di condizionare e orientare le attività umane. Il presente lavoro riporta l'esperienza nei limiti di una sperimentazione che ha cercato tuttavia di percorrere strade nuove.

La storia dell'origine dello *one square mile* data alla fine del XIX secolo quando, come molte città italiane, anche Modena conosce importanti processi di espansione conseguenti all'abbattimento della cinta muraria cinquecentesca. Fuori dal centro storico, nel quale si pianificano una serie di sventramenti secondo le più diffuse pratiche ispirate dai piani di Risanamento, gli interventi previsti dal piano del 1893<sup>5</sup> interessano soprattutto una serie di terreni verso Est, acquistati dal Comune e divisi in lotti edificabili. Essi sono localizzati tra il vecchio confine delle mura, che in quel tratto corre da Nord verso Sud, e il tracciato ferroviario della linea

<sup>3</sup> C. Schiavini, *Writing the Land: Horizontality, Verticality and Deep Travel in William Least Heat-Moon's PrairieEarth*: <http://www.jurn.org/ejournal/1516schiavini.pdf> (ultimo accesso 20/09/2017), p. 100. (Traduzione nostra).

<sup>4</sup> "[...] *people are doing things when they engage in deep mapping; what it is they are doing becomes the focus of a spatial anthropology: a culture of mapping practice*". Les Roberts, *Deep Mapping and Spatial Anthropology: "Humanities"*, Special issue. [https://www.mdpi.com/journal/humanities/special\\_issues/DeepMapping](https://www.mdpi.com/journal/humanities/special_issues/DeepMapping), (ultimo accesso 12/10/2017).

<sup>5</sup> G. Bertuzzi, *Modena Nuova. L'espansione urbana dalla fine dell'Ottocento ai primi decenni del Novecento. Lineamenti*, Modena, 1995, pp. 49-90.





Fig. 4 - Immagine della barriera Garibaldi nella sua localizzazione del 1884.

alla città sul confine orientale dove viene costruita una nuova piazza dedicata a Vittorio Emanuele II<sup>8</sup>. Contestualmente si interviene tanto sull'arredo urbano, sistemando a *parterre* verde la parte centrale già occupata dalla statua del Re, quanto sui nuovi edifici civili e pubblici che vi insistono, fra cui il teatro Storchi realizzato da Vincenzo Maestri nel 1889 (fig. 4).

Oltre al ruolo di porta di ingresso alla città, la piazza viene investita anche della nuova vocazione di 'salotto all'aperto' della borghesia cittadina, capace di offrire quell'esperienza di 'respiro' e di svago che la stretta e opprimente tessitura della città murata aveva fino ad allora negato. Il sentito bisogno di spazio, di verde e di igiene induce ad abbandonare il progetto di lottizzazione dei terreni dietro al teatro destinando a parco il largo vallo generato dall'abbattimento della cinta e riproponendo, in un nuovo e più moderno contesto, quella opportunità sociale di svago e incontri che era stata in precedenza caratteristica della "passeggiata delle mura"<sup>9</sup>. Da questo punto di vista, l'apertura verso il contado così prodotta non costituisce semplicemente un ampliamento spaziale del tessuto urbano, ma riflette la trasformazione sociale in atto in quegli anni che vedono l'emergere di una moderna borghesia cittadina favorita da nuove opportunità sul versante degli affari e dell'impresa. In questo clima di rinno-

<sup>8</sup> Solo nel 1939 – con ulteriore spostamento della barriera in corrispondenza di viale Ciriaco De Mita – la piazza assumerà le dimensioni attuali e la denominazione di Largo Garibaldi. L'anno precedente la statua di Vittorio Emanuele II viene sostituita con la fontana dei Due Fiumi opera di Giuseppe Graziosi.

<sup>9</sup> La realizzazione del parco inizia nel 1912 e comprende anche il sedime del secondo tratto di mura demolite sul lato Sud-Est del centro, da porta Bologna al baluardo di San Pietro. Terminato nel 1915, dopo la Prima guerra mondiale viene nominato "della Rimembranza".

vamento sociale e urbano nascono i primi imprenditori locali, non pochi dei quali protagonisti di rapide scalate sociali.

Le commesse legate alla realizzazione della ferrovia nella seconda metà dell'Ottocento e alla produzione bellica della Prima guerra mondiale, sono alla base dello sviluppo di imprese industriali nel settore della meccanica<sup>10</sup>. È in particolare durante la guerra che, a Bologna, Modena e Reggio Emilia, si introducono le lavorazioni su un prodotto leggero per l'artiglieria, come i proiettili, che richiedeva macchinari e capacità lavorative molto particolari. A Modena viene così avviata una consistente produzione che richiede la presenza di manodopera qualificata, in parte istruita dai corsi presso l'Officina Pompieri dove si preparano gli operai per le industrie ausiliarie e nei quali svolge l'attività di istruttore anche il giovane Enzo Ferrari. Grazie alla specializzazione acquisita, dopo la guerra queste competenze vanno non solo ad alimentare la manodopera degli stabilimenti industriali<sup>11</sup>, ma sono anche riconvertite verso quelle lavorazioni meccaniche che potevano essere autonomamente svolte con limitate necessità di attrezzature e investimenti nelle officine meccaniche artigianali.

È su aspetti di questa attività, che occupa il cuore<sup>12</sup> di quello che abbiamo definito come il 'miglio quadrato' della motoristica modenese, che svilupperemo la nostra indagine. Nonostante i piani urbanistici del 1893 e il successivo del 1905-1909 (fig. 5) non prevedessero una pianificazione per l'area situata oltre il canale della Pradella, la fase attuativa del progetto è tuttavia costellata di interventi nella

<sup>10</sup> Tra queste le principali sono: l'Industria meccanica Officine Rizzi dei fratelli Luigi ed Ettore Rizzi (1857), la Fabbrica Modenese Utensileria e Ferramenta Corni Bassani & C. di Fermo Corni (1907), le Acciaierie Ferriere (1922) e le Fonderie (1932) di Adolfo Orsi. Quando Orsi nel 1940 acquisisce la Maserati portandola a Modena, localizza i nuovi stabilimenti in questa zona. Si veda: S. Brusco *et al.*, *Exfo – La fabbrica col cortile*, Modena, 2008; C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, Modena, 2016, pp. 222-225, 227.

<sup>11</sup> Era questo, ad esempio, il caso della Fabbrica Modenese Utensileria e Ferramenta Corni Bassani & C. Inizialmente si occupò della produzione di pedivelle per biciclette, pattini a rotelle e chivarde per ferrovie e in seguito anche di serrature e chiavi in serie, aumentando notevolmente, grazie all'introduzione di un forno per la lavorazione della ghisa malleabile, il numero di lavoratori e raggiungendo il monopolio in Italia per la produzione di serrature. L'imprenditore Fermo Corni fu acutamente consapevole dell'esigenza di formare operai specializzati, e infatti a lui si deve la creazione di una scuola tecnica, la Regia Scuola Popolare per Arti e Mestieri, inaugurata nel 1921, ancora oggi denominata Fermo Corni dal nome del suo fondatore.

<sup>12</sup> In particolare nell'area delimitata dalle vie: Emilia, Trento e Trieste, Moreali (con un prolungamento a Sud, come si vedrà, fino a via Schedoni) e Valdrighi, qui inquadrata nelle figure 1 e 2. Una certa diffusione di attività artigianali e industriali si registra anche nel settore Ovest, seppur meno dense e radicate. Tra queste: la carrozzeria Solmi in piazza Sant'Agostino, la carrozzeria Orlandi (1907), l'auto Garage Docchio (1911) e il garage Levoni (1916). In seguito poi si insedia la fabbrica di Candele e accumulatori Maserati (1939) e la FIAT Grandi Motori.



Fig. 5 - Pianta del piano regolatore del 1909 con la localizzazione del Casotto dei Francesi in prossimità del canale della Pradella. Fonte: Politecnico di Milano, Diap. laboratorio RAPu. Disponibile in <https://www.comune.modena.it/lecittasostenibili/annale-del-900-la-citta-e-lambiente/cartoteca-1/i-piani-urbanistici>.



Fig. 6 - Largo Garibaldi angolo via Trento e Trieste (la trattoria Gianola Berardi e il ponte della Pradella), 1938 ca. Fonte: *Fondo Stuffer* – Fondazione Modena Arti Visive.

località forese denominata Villa Sant'Agnese anche oltre i limiti tracciati. I due lati del principale asse viario dell'espansione orientale, la Strada Circondaria di Levante, che costituisce il confine occidentale dell'area in oggetto, si arricchiscono di ville con giardini, in parte sorte su terreni acquistati dal Comune per essere destinati a insediamenti residenziali di varie tipologie<sup>13</sup>.

Tuttavia tali interventi non alterano la sostanziale vocazione storica<sup>14</sup> dell'area come luogo di servizio per i viaggiatori e di stallaggio per cavalli e carrozze, favorita dalla posizione di confine e di passaggio lungo la direttrice per Bologna, e testimoniata da una serie di luoghi di ristoro esistenti già dalla metà dell'Ottocento: l'osteria Gianola-Berardi (fig. 6), "raggiungibile da quei bevitori che volevano economizzare sul prezzo del vino che qui costava un po' meno perché esente da

<sup>13</sup> Il terreno di 29.000 mq di proprietà di E. Marchesi e G. Mariani, viene acquistato a buon prezzo a causa della consistente depressione della quota rispetto a quella della strada. La realizzazione di via Malmusi e di viale Moreali inizia nel 1911. Ascmo, *Atti a stampa Consiglio Comunale*.

<sup>14</sup> Alla fine del Settecento nella zona si trovavano depositi di letame. Si veda Ascmo, *Cartografia. Cartella grande. Pianta del terreno fuori Modena da riporre il letame, 1780*.

dazio”<sup>15</sup>, il contiguo stallo della Pradella<sup>16</sup>, e il cosiddetto Casotto dei Francesi<sup>17</sup>, anch’esso osteria, localizzato in corrispondenza dell’ansa del canale verso Sud. Queste attività conferivano una notevole vivacità al luogo tradizionalmente meta delle uscite fuori porta, frequentato dai forestieri in arrivo in città e per il consumo di vino e vivande “economiche”<sup>18</sup>.

La funzione dell’area come zona di transito<sup>19</sup> viene adattata nel nuovo secolo alle esigenze imposte dalla modernizzazione dei trasporti. Dai servizi per il trasporto a cavallo si passa a quelli indirizzati all’automobile<sup>20</sup>, emergente simbolo di movimento e velocità e in quanto tale partecipe dell’essenza stessa della modernità e del progresso, autentici caratteri del Novecento. In questo contesto nel 1907 Emidio Gatti realizza al civico 5 di via Emilia la prima moderna autorimessa modenese (fig. 7). L’automobile si avvia infatti a diventare la vera passione sportiva dei modenesi e simbolo del nuovo *status* sociale acquisito da una parte della popolazione all’inizio del Novecento.

Lo stile *Liberty* del garage sottolinea la modernità, tratto distintivo sia dell’au-

<sup>15</sup> G. Benatti, M. Giglioli-Vaccari, *Osterie di Modena*, “Cose di casa nostra”, rivista del Lions Club di Modena, 2 febbraio 1970, p. XVI.

<sup>16</sup> L’osteria sarà l’ultimo edificio ad essere abbattuto nel progetto complessivo di sistemazione della piazza e ciò non avverrà prima del Secondo dopoguerra quando l’isolato sarà oggetto di pesanti trasformazioni che interessano anche il contiguo garage Ferrari di cui si dirà alla fine. Si veda C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, cit., pp. 220-221 e F. Ferrari, *Largo Giuseppe Garibaldi*, scheda in *Atlante delle Architetture del Novecento* in C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture. Il Novecento a Modena*, Modena, 2012, p. 227.

<sup>17</sup> “Si narra infatti che il luogo si nominasse Casotto dei Francesi, perché in detta terra, vicinissima al canale Pradella, ebbero pietoso seppellimento quei non pochi soldati francesi che videro la fine dei loro giorni in quelle zuffe sanguinose tra francesi ed austriaci, di cui fu spesso teatro la nostra città durante il periodo d’anni nel quale essa vide salire al potere i giacobini di Francia”, Il Resto del Carlino, 15 dicembre 1940, riportato in A. Pedrazzi, *Locande e Osterie dell’Ottocento Antichi usi della vecchia Modena*, Modena, 1958; si veda anche E. Milano, *I modenesi a caffè*, in G. Roversi (a cura di), *I caffè storici in Emilia Romagna e Montefeltro*, Bologna, 1994, p. 230.

<sup>18</sup> A. Rabetti, *Modena d’una volta*, Modena, 1936, p. 57.

<sup>19</sup> Si trovano tuttavia altre importanti preesistenze, che definiscono già la caratteristica varietà funzionale della zona, come il cimitero israelitico, utilizzato con successivi ampliamenti a partire dal 1808 fino al 1903 (ma eliminato solo nel 1947) situato dall’altra parte della via Emilia, verso Nord, il cui disegno del viale di accesso posto a prosecuzione della via Sabbatini testimonia la centralità dell’area nella definizione dell’assetto urbano della zona. Ascmo, *Cartografia, Cartella VIII bis, 9 Cimitero Israelitico*). Per quanto riguarda la destinazione produttiva, si cita la tipografia Mucchi.

<sup>20</sup> A conferma di questa continuità si cita anche lo stallo per cavalli Garuti, realizzato nel 1908 in un lotto posto a Sud dell’area in oggetto in prossimità della nuova strada per Vignola, trasformato in autofficina nel 1928. Ascmo, *Ornato, 1928/355*.



Fig. 7 - Interno del garage Gatti, opera di Arturo Prati, 1912. Fonte: *Collezione G. Panini – Fondazione Modena Arti Visive*.

tomobile sia dell'architettura, e, come spesso avviene in contesti di provincia<sup>21</sup>, caratterizza i quartieri-giardino concentrati nelle nuove espansioni urbane, proprio come nel caso di Villa Sant'Agnese, diversamente dall'edilizia urbana della grande città. Nelle vicinanze del garage sorgono, tra le altre, nel 1911 la villa Fornero in via Valdrighi realizzata da Pietro Carani (Modena 1890-1956) e nello stesso anno, le abitazioni a schiera in via Emilia Est progettate e costruite da Gustavo Zagni (Modena 1868 – Venezia 1958) per conto dell'Impresa Giardino<sup>22</sup>. Alcuni dei principali architetti affermati non solo a livello locale partecipano quindi all'edificazione del volto di questa nuova parte di città e Arturo Prati (Modena 1871-1944), a cui si deve il progetto del garage, è senza dubbio una delle personalità di maggior interesse<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> A. Storelli, *Sviluppo della cultura Liberty in Emilia Romagna*, Estratto da Archivi del Liberty, Roma, 1974, pp. 4-5.

<sup>22</sup> Si veda la scheda di V. Vandelli in M.P. Marzocchi, G. Pesci, V. Vandelli (a cura di), *Il Liberty in Emilia*, (catalogo della mostra), Modena, 1988, p. 174.

<sup>23</sup> Studente prima e docente poi, dell'Istituto di Belle Arti di Modena, Prati è perfettamente

L'ampiezza delle cornici curvilinee che inquadrano le finestre dei piani superiori adibiti ad abitazione e il corpo laterale, unitamente ai festoni sotto il cornicione, dichiarano l'adesione dell'architetto a un filone secessionista che trova a Modena altri esempi dello stesso<sup>24</sup>. Il garage si offre ai potenziali clienti con tutta evidenza sulla strada principale di accesso alla città dal lato più importante, quello verso Bologna e dichiara la sua funzione, oltre che con le grandi scritte a caratteri *Liberty* su due lati dell'edificio, anche con la rampa che facilita l'accesso dei motoveicoli all'ampio e luminoso spazio interno che ospita comodamente più di venti automobili. Nonostante l'architettura del garage risulti nel 1904 ancora estranea al contesto – e ciò è rimarcato dalla Commissione d'Ornato nel valutare il primo progetto<sup>25</sup> – presto con le sue linee 'moderne' diventa il preferito luogo di incontro di precoci appassionati delle quattro ruote, in concorrenza con il garage Solmi posto in piazza Sant'Agostino in pieno centro storico, tanto che viene più arditamente scelto come ritrovo di una combriccola di appassionati meccanici e sperimentatori capitanati dall'ingegner Guido Corni che proprio qui nel 1909 cerca di concretizzare il sogno di costruire "una macchina volante tutta modenese che, tuttavia, non riuscirà mai a decollare"<sup>26</sup>.

In quello stesso anno il Garage Gatti svolge un ruolo di primo piano in occasione della gara automobilistica del Record del Miglio lanciato<sup>27</sup> (fig. 8) offrendo ricovero alle auto dei partecipanti giunti da varie parti d'Italia. Durante la gara il brulichio di piloti, meccanici e curiosi si fa incessante sotto le architetture *Liberty* di Arturo Prati e anche l'anno successivo, quando si ripete l'impresa, "al garage Gatti si fa la fila per ammirare le Rolland-Pillain, le Darracq, le Brixia Zust"<sup>28</sup>.

inserito nel dualismo tra tradizione accademica e insegnamento tecnico-ingegneristico del momento. Un resoconto dell'attività dell'autore attraverso la lettura di una raccolta di fotografie di disegni conservata presso i Musei Civici di Modena, si trova in F. Muto, *Dall'album al museo: per una ricostruzione dell'opera di Arturo Prati*, "Taccuini d'arte. Rivista di Arte e Storia del territorio di Modena e Reggio Emilia", V, 2011, pp. 75-87. Si veda A. Barbieri, *A regola d'arte: pittori, scultori, architetti, fotografi, scenografi, ceramisti, galleristi, critici, storici dell'arte*, Modena, 2008, p. 33. Si veda poi, oltre a *Il Liberty in Emilia*, cit.; R. Franzoni, A. De Carolis, L. Bistolfi, *Il liberty a Bologna e nell'Emilia Romagna: architettura, arti applicate e grafica, pittura e scultura, prima indagine sull'art déco*, (catalogo della mostra), Bologna, 1977, p. 46.

<sup>24</sup> Si veda, casa Donati (1905) e casa Levi (1907) in Piazza Mazzini e alcune vetrine per i negozi della stessa piazza. V. Vandelli (a cura di), *Il Liberty in Emilia*, cit., pp. 134-143.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 150; Ascmo, *Ornato 1906/70; 1907/44 città; 1927/83; 1928/54*.

<sup>26</sup> A. Simonini, M. Smargiassi, *Un sogno lungo un miglio*, Modena, 1992, p. 8. Altri frequentatori riportati dalle cronache sono il professor Borelli e i sigg. Serrazanetti e Bassoli.

<sup>27</sup> La gara si svolse in due edizioni, 1909 e 1910, la prima delle quali ebbe esiti clamorosi: due record mondiali vennero battuti rispettivamente da Leonino Da Zara (record mondiale di velocità sul miglio) e Ernesto Ceirano (record mondiale della sua categoria).

<sup>28</sup> A. Simonini, M. Smargiassi, *Un sogno lungo un miglio*, cit., p. 42.



Fig. 8 - Record del miglio. Automobili partecipanti alla gara, davanti all'officina Corni, 1910.  
Fonte: *Collezione G. Panini* – Fondazione Modena Arti Visive.

Tra i piloti che prendono parte ad entrambe le competizioni, c'è un esponente di rilievo della passione automobilistica locale: Francesco Stanguellini<sup>29</sup>, il cui padre Celso è un piccolo imprenditore ma già avviato al successo internazionale grazie alla produzione di strumenti musicali con particolari caratteristiche meccaniche. Il successivo passaggio alla produzione di biciclette, all'elaborazione di motociclette e in seguito di automobili, è quindi segnato dal destino. Quando nel 1912 Stanguellini deve optare per una nuova sede dove sviluppare la sua attività in un'officina moderna e di adeguate dimensioni, è proprio in quella parte della città che orienta le sue preferenze, a breve distanza dal garage Gatti (fig. 9).

Il progetto<sup>30</sup> comprende la costruzione di una villa e di un'officina meccanica sul retro, composta da due parti distinte benché contigue: una a due piani per il deposito e l'appartamento del custode, e una più bassa, nella parte retrostante per l'attività. La prima proposta viene rifiutata due volte dalla Commissione d'Or-

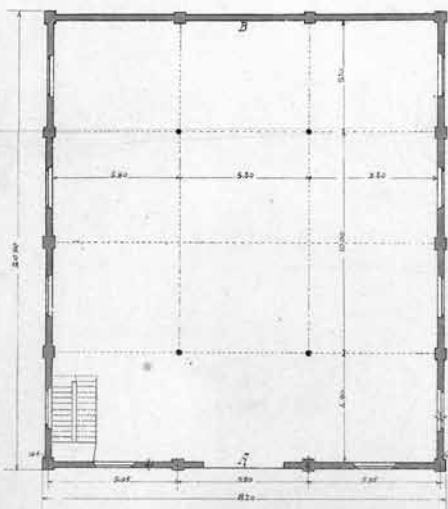
<sup>29</sup> Come anche nel caso di Enzo Ferrari, è proprio dalla partecipazione alle corse in qualità di piloti che prende avvio l'attività di progettazione e costruzione di auto da corsa che proietterà i due marchi sulla scena internazionale.

<sup>30</sup> Inizialmente l'azienda è registrata come concessionaria Bianchi-Scat-Fiat e rivendita di lubrificanti e carburanti e accessori.

Primo Piano

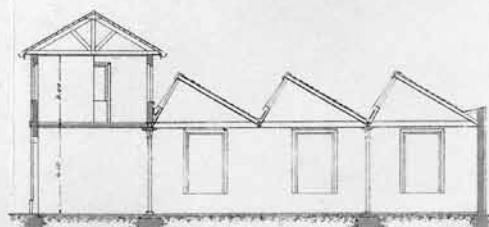


Piano Terreno



Progetto per officina meccanica

Sezione f.B



Modulo 21 gennaio 1912  
Giovanni Stanguellini

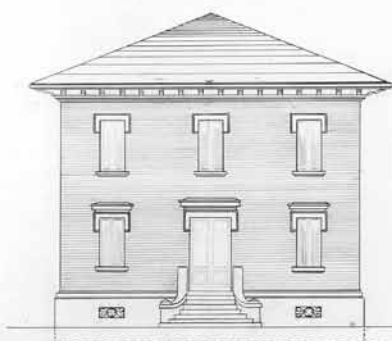


Scala: 1:100

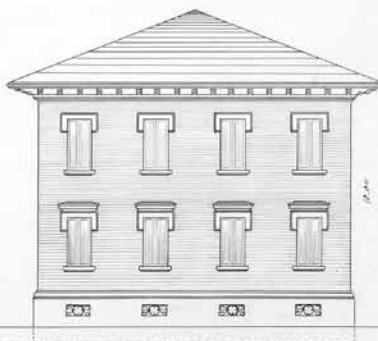
# PROGETTO PER CASE ANNESSE AD OFFICINA MECCANICA

Scala 1:100

PROSPETTO 3 PONENTE



PROSPETTO 3 SETTETRIONALE



Piano: 2° e 3° piano  
Piano: 1° e 2° piano

Fig. 9 - Progetto della prima officina Stanguellini nel retro dell'abitazione su viale Moreali.  
Fonte: Ascmo Ornato 1912/12.

nato che non la giudica idonea, in particolare per quanto riguarda la residenza privata che deve assumere “l’aspetto del villino”<sup>31</sup>, divenuto il modello insediativo di riferimento nella zona. Nel progetto revisionato, la cancellata in ferro battuto che richiama, nelle ampie volute del disegno, quei motivi *Liberty* già presenti nel garage Gatti, rappresenta nel giudizio della Commissione il motivo principale per il rilascio dell’autorizzazione. Con l’insediamento pionieristico del garage Gatti e dell’officina Stanguellini, nasce quindi a partire dai primi anni del secolo una vocazione che troverà modo di accrescersi e consolidarsi soprattutto alla fine degli anni Venti, a mano a mano che l’area verrà edificata e a mano a mano che cresceranno la passione e le competenze per la meccanica.

Dopo la cesura imposta dalla guerra si assiste a una vera e propria esplosione di attività e servizi rivolti all’automobile. Un elenco delle specializzazioni include carrozzerie, officine elettromeccaniche, articoli in gomma per auto, officine di riparazione, autorimesse, garage con assistenza e noleggio, produzione di radiatori, rivendite di petroli, rivendite di ricambi. In questa fase non si ha notizia di una vera e propria costruzione di automobili, mentre già dal 1921 l’abile meccanico Vittorio Guerzoni che era stato capo-officina di Stanguellini dal 1911 al 1913<sup>32</sup>, produce con successo la motocicletta Mignon che nel 1925 corre e vince per la giovane Scuderia Stanguellini.

Bisognerà dunque attendere il 1929 – l’anno della svolta – quando sia Vittorio Stanguellini sia Enzo Ferrari iniziano la loro attività in campo automobilistico. Il primo come elaboratore e, in seguito, anche come costruttore di vetture sportive, il secondo come titolare della Scuderia Ferrari, con lo scopo di fornire assistenza tecnica alla clientela che correva privatamente con vetture Alfa Romeo. Attorno a queste aziende si diffonderà sempre più un intreccio<sup>33</sup> di attività che offrono prodotti e servizi a costruttori e automobilisti. A volte si situano in locali ricavati da cantine o frutto di superfetazioni, inseriti in spazi interstiziali tra edifici di tutt’altra tipologia e natura, in cui si svolge un’attività dal carattere talora transitorio, talora con avvicendamenti di specializzazioni. Oltre a ciò, il quartiere continua a sperimentare la compresenza di funzioni particolarmente diverse all’interno di uno stesso isolato che prefigurano la zonizzazione non funzionalista alla base dello sviluppo urbano delineato dalla pianificazione nel secondo do-

<sup>31</sup> Effettivamente il progetto viene giudicato “povero e non rispondente alle esigenze della località” [...] “il prospetto del fabbricato civile acquisti l’aspetto di villino con la studiata aggiunta di fregio e di fasce opportunamente distribuite; e così pure il prospetto del garage-officina abbia un basamento di collegamento e la porta sia ridotta ad archivolto” (Ascmo, *Ornato 1912/12*).

<sup>32</sup> N. Manicardi, *Vittorio Guerzoni e le moto Mignon. La storia dimenticata del costruttore modenese che diede vita anche alle Taurus*, Modena, 2006.

<sup>33</sup> Si veda legenda mappa 1.

poguerra. La coesistenza di più funzioni propria della città storica si coniugherà allora con una certa libertà insediativa che risponde in modo pragmatico alle esigenze del momento, sul confine ancora labile tra ruralità residua e nuova città. Questa prima 'spontanea' crescita della manifattura non costituisce l'unico fattore di sviluppo della zona. Ad esso si affianca infatti una differenziazione delle categorie dei residenti che vi s'insediano, regolata dal piano di ampliamento del 1904 e dalla successiva variante urbanistica del 1909, che contribuisce in maniera fondamentale al rafforzamento dell'area di espansione ai lati del tracciato viario Sud-Nord<sup>34</sup>. In primo luogo, infatti, la variante favorisce l'iniziativa privata nell'edificazione omogenea di residenze secondo il modello della villa di prestigio al centro del lotto con abitazioni uni o bifamiliari. Come già visto a proposito di Stanguellini, anche in altri casi<sup>35</sup> la villa si affianca all'officina, diversamente quindi dal modello di casa-bottega più integrato che sarà invece sperimentato nel Secondo dopoguerra nel primo villaggio artigiano<sup>36</sup>. In secondo luogo, ancora per una precisa scelta di pianificazione, l'area è interessata nello stesso periodo dalle prime realizzazioni dell'Istituto Autonomo Case Popolari modenese, costituitosi nel 1907, che localizza nel forese le residenze popolari. In particolare, in via Malmusi, e poco più a Sud in via Festasio, si realizzano due case d'affitto per impiegati a canone maggiore rispetto a quelli più economici realizzati in altre parti della città<sup>37</sup>. La scelta di destinare le abitazioni a impiegati e non a lavoratori operai, è da leggersi come la volontà di favorire il positivo effetto di *mixité* prodotto dalla differenziazione sociale dei residenti, rendendo compatibili i nuovi abitanti con la classe più abbiente che già popola la zona. Il tipico aspetto di edificio pubblico assunto da queste residenze, caratterizzato da un rigore compo-

<sup>34</sup> M. Smargiassi, *Genesi del piccone demolitore. Un secolo e mezzo di trasformazioni urbane a Modena (1760-1915)*, "Storia Urbana", XIII, 1989, 47, 2, p. 170.

<sup>35</sup> È il caso ad esempio dell'impresa Solmi. Si vedano le mappe 1 e 2. L'originale nucleo dell'attività era costituito da una villa signorile e da un magazzino legnami collocati tra via Malmusi e viale Trento Trieste. Dal recupero del deposito, nel 1931, si realizza un'ampia autorimessa e vendita di auto, la Rapid Torino, poi ampliato nel 1939 e ancora visibile. Si veda: Ascmo, *Ornato 1912/204; 1925/437; 1929/92; 1931/6 e 141; 1939/151*. Aristide Solmi costruisce inoltre una abitazione per sé su via G. Malmusi nel 1910 mentre su viale Trento e Trieste nel 1925 di fronte al Garage Italia realizza dalla fusione di due edifici esistenti un unico magazzino ancora presente. Ascmo *Ornato 1910/5; 1925/437*.

<sup>36</sup> Sui villaggi artigiani di Modena: C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, cit., pp. 277-289.

<sup>37</sup> Si veda G. Leoni, S. Maffei (a cura di), *La casa popolare, storia istituzionale e storia quotidiana dello IACP, 1907-1977*, Milano, 1998, p. 22. Si veda anche Archivio ACER Modena, IACP, *Relazione generale – Consuntivo 1910*, Modena, 1911, pp. 66-67.

sitivo comune anche ai coevi edifici scolastici di epoca umbertina<sup>38</sup> di cui si trova un esempio sull'altro lato di viale Trento Trieste (scuole Sant'Agnese), si avvale di un lieve accento storicista, assai depurato, che caratterizza anche le residenze più ricche<sup>39</sup>, contribuendo alla realizzazione della generale uniformità espressa dalle architetture della zona.

In quegli stessi anni si viene consolidando quella vocazione allo svago e all'intrattenimento caratteristica della zona fin dall'Ottocento.

Se già dalla fine del secolo precedente, la trasformazione in "esotica birreria"<sup>40</sup> del "Casotto dei Francesi" aveva iniziato ad attirare artisti<sup>41</sup>, questi ora si mescolano ai meccanici, ai carrozzieri e agli "accademici" che assistono agli spettacoli, come in occasione della festa degli alberi celebrata dalla Compagnia dei Fiaschi, "geniale accolta di persone che avevano fatto fiasco nel corteggiare l'arte"<sup>42</sup> (fig. 10). Nei due edifici di cui si compone il Casotto<sup>43</sup>, uno mantiene la destinazione di stallaggio<sup>44</sup>, mentre nell'altro e nel cortile del complesso, oltre alle goliardiche attività di intrattenimento si svolge, ad esempio, anche il gioco delle bocce<sup>45</sup> (fig. 11).

Nello stesso anno, accanto al ritrovo-osteria su un terreno comunale acquisito sul lato di via Malmusi, all'epoca in costruzione, viene presentato il primo progetto per un edificio denominato Eden Teatro<sup>46</sup> (fig. 12). Il progetto non trova tuttavia il favore della Commissione d'Ornato per l'inadeguatezza del palcoscenico e quindi

<sup>38</sup> In relazione al caso modenese C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture. Il Novecento a Modena*, cit., p. 246.

<sup>39</sup> G. Bertuzzi, *Modena Nuova*, cit., pp. 90-121.

<sup>40</sup> G. Roversi (a cura di), *I caffè storici in Emilia Romagna e Montefeltro*, cit.

<sup>41</sup> "Nel '99 un gran baraccone di legno, che ebbe il nome di Arena Carlo Goldoni, attirava gli amatori degli spettacoli all'aperto. Fu il periodo aureo del Casotto". A. Rabetti, *Modena d'una volta*, cit., p. 57.

<sup>42</sup> *Ibidem*, pp. 57-59.

<sup>43</sup> Si veda la cartografia degli anni 1900-1910. Ascmo, *Mappario cart. XIII n. 21* e ASCMO, *Filza 734*. Vedi inoltre: *Modena e dintorni*, Modena 1913.

<sup>44</sup> Nel 1910 i fratelli Baracchi, proprietari del fabbricato, ne completano la ristrutturazione per destinarlo ad attività di allevamento di equini e bovini. Nei disegni di progetto è denominato Stallo Baracchi. Ascmo, *Ornato 1910/81*.

<sup>45</sup> A. Rabetti, cit., p. 57. Nel 1914 vi si trasferisce la Bocciofila Modenese, sorta quattro anni prima in via Pelusia, nelle vicinanze del cimitero israelitico, con la finalità di "emancipazione delle genti". Si veda anche M. Barbieri, *Statuto della bocciofila modenese*, 1913, <http://www.bocciofila-modenese.com> (ultimo accesso 12/12/2017).

<sup>46</sup> Il 31 marzo 1914 viene presentato al Comune di Modena dai signori Egidio, Gemma e Roberto Mantovani e da Domenico Baracchi. Nella seconda versione del progetto risulta un legame tra la nuova sala da ballo e l'antica osteria. A conclusione del progetto nel 1914, infatti, la richiesta di visita sanitaria viene fatta per il fabbricato indicato come Eden Teatro, anche denominato Casotto dei Francesi. Ascmo *Ornato 1915/102*.



Fig. 10 - Casotto dei Francesi, festa degli alberi dell'Accademia del Fiasco, datazione incerta tra 1900 e 1915, pubblicata in A. Rabetti, *Modena d'una volta*, Formigini, Modena, 1936, p. 59. Oltre all'editore del volume, il noto Angelo Fortunato Formigini, è indicato con il numero 15, l'architetto Arturo Prati. Fonte: *Collezione G. Panini* – Fondazione Modena Arti Visive.



Fig. 11 - Campo da bocce fuori porta Bologna. Fonte: *Collezione G. Panini* – Fondazione Modena Arti Visive.



co<sup>49</sup>. Si trovano in continuità all'interno di un tessuto edilizio con cui facilmente si mescolano e si adattano<sup>50</sup>, a differenza dei grandi teatri dall'Ottocento all'inizio del Novecento<sup>51</sup>, come in parte avviene anche nel vicino Largo Garibaldi dove, oltre al Teatro Storchi dedicato a spettacoli popolari e d'evasione, trovano spazio anche i primi locali che ospitano "spettacoli cinematografici"<sup>52</sup>.

Dopo l'inaugurazione avvenuta il 27 maggio, il Tersicore è attivo per un breve periodo perché, con lo scoppio della Grande guerra, il Salone viene destinato all'ampliamento della contigua "Officina Meccanica Gatti"<sup>53</sup> per la produzione di granate per cannoni di medio calibro<sup>54</sup>.

Si forma così un blocco continuo che integra il proiettfificio con il Salone<sup>55</sup>, e l'intero fronte retro del teatro viene attraversato da una tettoia chiusa a uso magazzino, tuttora esistente, a materiale testimonianza di questa *mixité* e intreccio di funzioni.

Al termine della guerra<sup>56</sup>, nel 1919, si riaprono i battenti del Tersicore che riscuote molto successo come locale alla moda dove sono frequentatissime le serate danzanti e i veglioni mascherati durante la stagione carnevalesca. La rinascita

<sup>49</sup> Si veda la mappa pubblicata in *Piccola guida tascabile di Modena: itinerari storico artistici*, Modena, 1989. L'Eden è qui denominato Tersicore.

<sup>50</sup> Si tratta di piccoli edifici, sul tipo del *café chantant*, dall'impianto planimetrico semplice che consente di svolgere all'interno differenti tipi di rappresentazioni e spettacoli, dal cinema al varietà, dal ballo ai concerti.

<sup>51</sup> Sull'argomento si veda P.L. Ciapparelli, *La riflessione teorica sul teatro nell'Italia dell'Unità*, in L. Mozzoni, S. Santini, *Architettura dell'eclettismo. Il teatro dell'ottocento e del primo Novecento. Architettura, tecniche teatrali e pubblico*, Napoli, 2010, pp. 139-192.

<sup>52</sup> G. Roganti (a cura di), *Appunti per una storia del Cinematografo*, cit., p. 73, 81. L'autrice cita il Padiglione Roatto, una struttura provvisoria sul modello delle arene costruite sui baluardi della città prima dell'abbattimento delle mura, inaugurato il 14 gennaio 1906, rimpiazzato per motivi di "decoro" nel 1908 dal Cinema Savoia che offre agli spettatori "un bellissimo salone, capace e ben arredato".

<sup>53</sup> Ora denominata Officina proiettili. Si veda Ascmo *Ornato 1915/102*.

<sup>54</sup> Si veda C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, cit., p. 154, nota 5.

<sup>55</sup> Il proprietario Giacomo Namias richiede la costruzione di una tettoia sul retro del teatro. Nel 1916 lo stesso, proprietario degli stabili 'già Tersicore', ora denominati Proiettfificio Gatti, richiede la costruzione di un muro perimetrale dell'angolo di via Malmusi con via Sabbatini, che prelude alla nuova richiesta di ampliamento del complesso dell'Officina Meccanica Gatti. Dai progetti si può rilevare che il muro di cinta, poi realizzato, ha le stesse forme perimetrali dell'attuale edificio (successivamente parzialmente rialzato a uso abitativo) con ingresso in angolo, con taglio dello stesso a 45°. Ascmo *Ornato 1916/105; 1916/59*.

<sup>56</sup> Il complesso passa sotto la proprietà di Umberto Camellini che nel 1919 presenta un progetto di modifica dell'ingresso del fabbricato Tersicore e avvia lavori che proseguono poi per i tre anni successivi. Si veda Ascmo *Ornato 1916/105; 1916/59; 1919/83 e 1922/69*.

del salone come sala da ballo e da 'scattinaggio' è sottolineata dall'accentuazione dei motivi *Liberty* che interessano la modifica dell'ala Ovest e del palcoscenico<sup>57</sup>. Come si legge infatti nella Gazzetta dell'Emilia, "ammiratissima fu la nuova decorazione del salone e la nuova disposizione dei locali che si presentano veramente imponenti e signorili, disposti con gusto e vero senso d'arte e igiene"<sup>58</sup>.

Dal 1924 si respira un'aria nuova: arriva dall'America la musica jazz, suonata dal vivo dalle prime band che hanno introdotto nell'orchestra la batteria. Nel novembre del 1925, alla riapertura autunnale, anche il salone Tersicore, primo a Modena, promette danze con 'Jazz-Band originale'. Il vecchio aggregato di Villa Sant'Agnesè è ormai diventato il quartiere di punta della città, dove i modenesi ritrovano l'eleganza della città giardino, il divertimento scatenato dei balli e della nuova musica, il mito della macchina come simbolo delle aspirazioni alla modernità. Lo stile di vita degli 'anni ruggenti' vi si innesta attraverso due potenti simboli del nuovo, non casualmente associati: l'automobile e la musica jazz. Scrive a questo proposito Emile Vuillermoz, sulla rivista *Rassegna Musicale* del 1928:

Lo stile del jazz è quello del nostro tempo, perché sacrifica alla voluttà essenziale degli uomini d'oggi: quella che li abbandona all'ebbrezza del motore. Siamo nel secolo della motricità sfrenata. È la grande gioia moderna. [...] nostro malgrado, il rumore degli ingranaggi d'acciaio che ci straziano è divenuto la musica allucinante della danza macabra che ci trascina. [...] Sebbene non abbia nulla di meccanico, il jazz contenta in noi questo appetito oscuro<sup>59</sup>.

Novità e modernità sono anche le parole d'ordine della retorica fascista – che già si sforza di permeare ogni sfera della vita privata – e che trovano forte presa su una gioventù aspirante al modello di vita borghese, soprattutto attratta e dedita a ogni forma di svago e divertimento<sup>60</sup>.

Il 1927 segna una data illustre per gli appassionati di automobilismo. Ben due importanti corse prendono avvio su circuiti cittadini: il Circuito Modena – fortemente sponsorizzato da quell'imprenditore Guido Corni, ora divenuto Se-

<sup>57</sup> La destinazione come luogo d'intrattenimento prosegue anche per tutto il Secondo dopoguerra, quando nel 1954 la società Olimpia incarica l'architetto Vinicio Vecchi del progetto di un nuovo cinema sullo stesso lotto del teatro Eden-Tersicore. Si veda Biblioteca civica dell'arte Poletti di Modena, *Archivio Vinicio Vecchi, Cinema, Olimpia, tubo 2*.

<sup>58</sup> "La Gazzetta dell'Emilia", 29 settembre 1920.

<sup>59</sup> Citato in R. Franchini, *Cento anni di jazz a Modena. Storia di una musica e dei suoi musicisti*, Modena, 2016, p. 35.

<sup>60</sup> Lo *Zeitgeist* tipico della borghesia in quegli anni tra le due guerre mondiali, si caratterizzava per l'attrazione verso la 'modernità', declinata nelle parole chiave progresso, industria, velocità, divertimento/stili di vita. Il cinematografo diffondeva modelli improvvisamente in contrasto con la tradizione, la radio e il grammofofono diffondevano un'incontenibile passione per la musica e la danza. Ma era l'automobile che rappresentava forse il più potente simbolo di questo fermento.

gretario federale di Modena, che era stato uno dei pionieri della gara del Record del Miglio – e la Mille Miglia. La partecipazione di piloti modenesi (Enzo Ferrari risulterà vincitore del Circuito Modena) e la presenza di altri famosi piloti, primo fra tutti Tazio Nuvolari che stabilirà con Ferrari un duraturo sodalizio, accende gli entusiasmi e rende partecipe l'intera città. Oltre a Ferrari anche i modenesi Giulio Aggazzotti e Angelo Chiericato – che due anni prima aveva aperto un garage con distributore di benzina in Via Emilia Est – si piazzano in ottime posizioni nel Circuito Modena.

Questo clima dà impulso alla frenetica attività delle officine motoristiche grazie in particolare alle iniziative di Adolfo Orsi e nuovamente Francesco Stanguellini ed Enzo Ferrari, che gettano in questo periodo le basi dei futuri successi. Benché non ancora rivolta alla produzione delle automobili per la quale diventeranno in seguito noti in tutto il mondo, la loro attività prosegue nella logica di sviluppo interstiziale degli insediamenti<sup>61</sup> produttivi che, pur ampliandosi, conservano la loro dimensione artigianale.

Il primo sviluppa la poliedrica attività imprenditoriale anche verso il campo automobilistico finché, prima del trasferimento a Modena della Maserati<sup>62</sup>, subentrerà a Enzo Ferrari nella proprietà, del garage Gatti<sup>63</sup> sul quale procede ad un ampliamento delle vetrine e all'applicazione di una pensilina adibendo l'edificio ad officina e rivendita FIAT (fig. 13). Le linee *Liberty* spariscono definitivamente, lasciando il posto ad un edificio rigoroso ma senza particolari accenti oltre a quelli strettamente funzionali.

Le Officine Stanguellini nel 1926<sup>64</sup> annettono al primo nucleo del 1912 un corpo di fabbrica che consente di raddoppiarne la superficie, di maggiore altezza rispetto al precedente e suddiviso in quattro moduli identici, ognuno dotato

<sup>61</sup> La zona infatti non è interessata dalle trasformazioni urbane previste dal Piano Regolatore del 1923-26 che verrà attuato solo in parte, prevedendo per l'espansione orientale il rafforzamento della funzione commerciale. Si veda F. Oliva, *I piani urbanistici del Novecento: il caso di Modena*, in C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture. Il Novecento a Modena*, cit., p. 70. Si veda anche la legenda della mappa 1.

<sup>62</sup> Si veda nota n. 10.

<sup>63</sup> Il progetto è dell'ingegnere Barbanti. Si veda Ascmo, *Ornato 1934/122*, riportato C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture. Il Novecento a Modena*, cit., pp. 214-215. Seppur non direttamente collegato alla manifattura automobilistica vale la pena di ricordare, tra le iniziative di Orsi nell'area, il tentativo di costruire un edificio residenziale caratterizzato da un lungo fronte su via Sabbatini e magazzini e depositi sul retro. Nonostante le varie revisioni del progetto volte ad armonizzarlo alle caratteristiche dell'edificato già visto, il progetto non viene realizzato. Si veda Ascmo, *Ornato 1927/93*.

<sup>64</sup> Si veda Ascmo *Ornato 1926/374*.



Fig. 13 - Carri FIAT della ditta Stanguellini Celso in viale Moreali per il trasporto di materiali per gli ingegneri Cuoghi e Righi impresa di lavori stradali, data incerta tra 1924-1940. Fonte: *Collezione G. Panini* - Fondazione Modena Arti Visive.

di due finestre sovrapposte e coronato da un tetto a capanna<sup>65</sup>. L'ampliamento corrisponde a una fase di successo per l'ancora giovane scuderia Stanguellini che aveva acquistato notorietà nel 1925 facendo gareggiare e trionfare le motociclette "Mignon" di Vittorio Guerzoni.

Per quanto riguarda Enzo Ferrari, meno note, rispetto ai successivi sviluppi fino al trasferimento a Maranello nel 1943, sono le vicende che hanno portato alla creazione del Garage Ferrari, caso emblematico di ciò che si è andato qui descrivendo, in quanto frutto di aggiunte, ampliamenti, annessioni di attività correlate.

<sup>65</sup> Nel Secondo dopoguerra l'officina Stanguellini subisce un ulteriore sviluppo in chiave moderna. L'ultimo ampliamento vede la realizzazione di una concessionaria FIAT in un corpo di fabbrica in stile razionalista destinato a uffici e *show room*. Il complesso, in tal modo, dall'abitazione del 1912, fino a questo corpo edilizio realizzato nel 1949, attraversa interamente gli isolati tra viale Moreali e l'affaccio sulla retrostante via Schedoni. Si veda Ascmo, *Ornato 1949/184* e L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, Modena, 2004, pp. 197-199, 293-301.

Inizialmente acquista il Garage Gatti e apre una concessionaria Alfa-Romeo di cui, grazie ai suoi esordi milanesi, si era assicurato la rappresentanza come agente generale per l'Emilia-Romagna, ma è nel 1929 che inaugura la sua Scuderia allo scopo di mettere a disposizione vetture della casa automobilistica lombarda per una cerchia di facoltosi clienti con il pallino delle gare automobilistiche, oltre a far correre piloti affermati. Grazie anche al finanziamento di facoltosi commercianti appassionati di corse, acquista il Garage Italia<sup>66</sup>, ora denominato Garage Alfa Romeo - Scuderia Ferrari, nel cuore dell'isolato della motoristica, tra l'ex garage Gatti e l'officina Stanguellini, e contiguo all'importante garage Solmi.

Accanto al Garage, la Ditta Fratelli Resta tratta articoli in gomma per auto – in seguito si occuperanno anche di vulcanizzazione – e gestisce una rimessa per camion. In precedenza, nel 1925, i fratelli Resta avevano presentato un progetto<sup>67</sup> per un'abitazione, autorimessa e laboratorio, ma con l'arrivo della Scuderia Ferrari il progetto viene ricollocato altrove e, dagli inizi degli anni Trenta e per il decennio seguente, intervengono varie modifiche al primo edificio e un ulteriore ampliamento che comprende anche parte delle proprietà Resta<sup>68</sup>. Il complesso assume ora un profilo definito, volto ad ospitare il lavoro della Auto Avio Costruzioni Enzo Ferrari da cui prenderà avvio l'attività indipendente che lo renderà famoso in tutto il mondo (fig. 14).

Ma l'anno di svolta è il 1929, quando sia Vittorio Stanguellini (figlio di Francesco che in quell'anno muore prematuramente) sia Enzo Ferrari iniziano la loro attività in campo automobilistico. Il primo come elaboratore e, in seguito, come costruttore di vetture sportive, il secondo come titolare della Scuderia Ferrari, con lo scopo di fornire assistenza tecnica alla clientela che correva privatamente con vetture Alfa Romeo.

È su questo abbrivio del 1929 che si arresta la nostra ricerca perché, pur proseguendo negli anni successivi le trasformazioni degli edifici e i trasferimenti di attività, la fisionomia del quartiere che abbiamo cercato di raccontare è ormai definita e tale resterà fino allo scoppio della guerra.

<sup>66</sup> Nel 1920 il signor Tonino Caiti edifica un garage con abitazione in viale C. Menotti (ora viale Trento Trieste) che l'anno successivo assume la denominazione di Garage Italia. Ascmo, *Ornato*, 1920/67.

<sup>67</sup> A firma del geometra Umberto Boni, ne segue un secondo redatto dall'ingegnere Umberto Traldi.

<sup>68</sup> Enzo Ferrari era nato a Nord dello *one square mile*, nella casa attigua alle Officine Alfredo Ferrari costruite dal padre nel 1895 in via Paolo Ferrari, tuttora esistente e attualmente sede, insieme al nuovo Museo, della Casa Museo Enzo Ferrari. Per i progetti del Garage Ferrari si veda Ascmo *Ornato* 1932/133; 1935/325; 1941/3 e 103. Parte dei disegni sono pubblicati in C. Mazzeri, V. Bulgarelli (a cura di), *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, cit., pp. 220-221, a cui si rimanda anche per un riepilogo della letteratura sul tema.



Fig. 14 - Viale Trento e Trieste verso via Vignolese. Il ponte della Pradella durante i lavori di copertura, la terza casa a sinistra è l'officina Ferrari, 1938. Fonte: *Fondo Stufler* – Fondazione Modena Arti Visive.

Tutto ciò che avverrà nei seguenti dieci anni e anche alla ripresa, dopo il conflitto, si potrebbe dire che è in qualche modo prevedibile<sup>69</sup>. Benché in quell'anno, infatti, non sia stata ancora costruita una sola automobile, sono già impostate le premesse ricche di relazioni e competenze che renderanno possibili i futuri sviluppi a Modena e a Maranello dove, nel 1943 si trasferirà Enzo Ferrari.

L'area che è stata oggetto della iniziale fase di indagine e denominata *square mile* – un'ampia porzione dell'ampliamento della città dopo il primo conflitto mondiale – vide il concomitante sviluppo di due diversi tipi di integrazione. Il primo fu quello fra le industrie metalmeccaniche (in particolare le fabbriche di ghisa) e le officine artigiane, rispettivamente a Nord e a Sud della via Emilia. La sinergia di questi due settori consentì e favorì specializzazioni, relazioni e scambi capaci, non di rado, di implementare miglioramenti decisivi del prodotto. Dall'altro lato, la contiguità nel contesto del microcosmo che abbiamo cercato di descrivere di luoghi destinati al lavoro, alla residenza e a diverse attività sociali diede vita a un sistema di relazioni poroso<sup>70</sup> che ha prodotto effetti eclatanti e peculiari.

Al caratteristico binomio costituito da spazio e agenti-artefatti che delinea la struttura economica su base locale<sup>71</sup>, ci pare infatti che si debba in questo caso aggiungere un'ulteriore componente, e cioè un contesto sociale caratterizzato da una potente propensione verso la 'modernità', di cui sono indizio l'acceso e diffuso interesse per le corse automobilistiche che pervade la città e in particolare le classi affluenti; la presenza di piloti di professione e amatori – tra i quali gli stessi Stanguellini e Ferrari – e di appassionati di automobili; la frequentazione di quest'area di espansione della città da parte di un'emergente borghesia fortemente attratta verso i nuovi stili di vita degli 'anni ruggenti'.

Potremmo quindi parlare di un contesto che valorizza una serie ampia di fattori ambientali e un clima di relazioni che hanno favorito l'emergere di questa specializzazione modenese facendone un caso di scuola. Non solo infatti le

<sup>69</sup> Guido Piovene (*Viaggio in Italia*, 1957) nel descrivere i successi di Vittorio Stanguellini accenna a una sorta di "predestinazione", non già indotta dal fato, ma nata dalla passione e dall'ambizione: "Egli trasforma in automobili da corsa o da grande turismo comuni automobili Fiat, tappa intermedia verso la Ferrari e la Maserati. L'idea gli venne nel parco gareggiando con gli amici quand'era giovane; trasformava la propria macchina per vincere qualche gara. Non saprei immaginare industria più italiana, nata da un più preciso intuito degli italiani, tutti maniaci di primati"

<sup>70</sup> Per la genesi di questo termine applicato all'architettura e alle relazioni sociali, vedi: A. Benjamin, *Porosity at the Edge: Working through Walter Benjamin's Naples*, in G. Hartoonian (ed.), *Walter Benjamin and Architecture*, Abigdon-London, 2010.

<sup>71</sup> D.A. Lane, *Distretti industriali come sistemi complessi*, <http://www.milomb.camcom.it/documents/10157/34313049/impresa-stato-63-64-2003-distretti-industriali-come-sistemi-complessi.pdf/8e483d39-c62d-43ca-9353-99a70d43d393>, s.d., (ultimo accesso 04/12/2017).

frequenti collaborazioni professionali<sup>72</sup>, ma anche il sostegno dato dal diffuso interesse sociale che circondava quelle attività e la disponibilità dei più abbienti a finanziare l'avvio di certe imprese ci fanno comprendere come il contesto residenziale e la più estesa frequentazione per motivi di svago abbiano contribuito ad accrescere l'attrattività del luogo e incentivato talenti di primo e secondo piano capaci di fare nascere e implementare una produzione manifatturiera a 'chilometro zero' così sofisticata.

La *mixité* urbana e sociale dell'area sviluppa relazioni complesse, rese possibili dalla prossimità, dalla ridotta dimensione dell'impresa, dai luoghi di incontro e dalla residenza. Questo consente la cooperazione competitiva tra portatori di competenze riconosciute, ad un tempo concorrenti e complementari. Caratteri che saranno riorganizzati con un esplicito disegno urbanistico, in un diverso contesto socio-economico dichiaratamente popolare, con l'«invenzione dei villaggi artigiani», che a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta caratterizzeranno parte rilevante dell'insediamento produttivo modenese, in particolare nel settore meccanico, incidendo sensibilmente sulla forma della città.<sup>73</sup>

Non siamo ancora in presenza della rete organizzativa che in seguito definirà l'esperienza dei distretti produttivi modenesi – ad esempio l'articolazione in relazioni orizzontali e verticali tra produzione finale e subfornitura – e tuttavia è già possibile rintracciarne l'essenza cognitiva: conoscenza del processo produttivo, capacità di intuire e sviluppare innovazione tecnologica su specifici componenti del prodotto finale e di stimolare l'intera filiera attraverso la competizione professionale e d'impresa. Lo sviluppo del 'modello distrettuale' inoltre, supera decisamente la scala urbana e dilata le relazioni spaziali e la collaborazione competitiva verso una dimensione territorialmente vasta<sup>74</sup>.

<sup>72</sup> Si dice, ad esempio, che la conversione di Ferrari da pilota e direttore di scuderia sportiva in industriale dell'automobile fu stimolata dall'amicizia-competizione con Adolfo Orsi, proprietario della Maserati, e soprattutto con Vittorio Stanguellini (figlio di Francesco) che alla fine degli anni Quaranta dominava i circuiti del mondo con le auto FIAT abilmente modificate. Testimonianze modenese attestano che Ferrari si sarebbe avvalso dell'esperienza delle officine di Stanguellini usufruendo anche di tecnici dell'amico avversario. (A. Saltini, M.T. Salomoni, S. Rossi, *Via Emilia. Percorsi inusuali fra i comuni dell'antica strada consolare*, Bologna, 2003, p. 158).

<sup>73</sup> Oltre al lavoro di G. Muzzioli, *Modena*, Bari, 1993 sulla specifica esperienza dei villaggi artigiani modenese vedi: S. Brusco, E. Righi, *Local government, industrial policy and social consensus: the case of Modena (Italy)*, "Economy and Society", 1989, 18, 4 e E. Righi, M. Smargiassi (a cura di), *La città imprenditoriale*, Comune di Modena, 1997.

<sup>74</sup> Dell'ampia letteratura sui distretti produttivi si segnalano per lo specifico caso modenese: A. Rinaldi, *Distretti ma non solo. L'industrializzazione della provincia di Modena (1945-1995)*, Milano, 2000 e A. Rinaldi, *L'industrializzazione del territorio modenese*, in V. Bulgarelli, C. Mazzeri (a cura di), *Città e architetture industriali*, cit. Inoltre, sul fondamentale contributo di S. Brusco

Crediamo di poter affermare che il complesso di elementi che abbiamo evocato in questo contesto, alimentato anche da una serie di fattori più ampia legata allo sviluppo della meccanica nell'area modenese<sup>75</sup>, sia stato il vero fattore di sviluppo di un'attività che da estremamente localizzata, come abbiamo cercato di dimostrare, ha saputo progressivamente ampliarsi negli anni Trenta e nel secondo dopoguerra e conseguire, a partire da allora, gli sviluppi industriali che sono oggi a tutti noti.

nello studio dei distretti produttivi vedi: A. Natali, M. Russo, G. Solinas (a cura di), *Sebastiano Brusco I distretti industriali: lezioni per lo sviluppo*, Bologna, 2008.

<sup>75</sup> Si rimanda, su questo tema, al lavoro di A. Rinaldi, *Distretti ma non solo. L'industrializzazione della provincia di Modena (1945-1995)*, Milano, 2000.