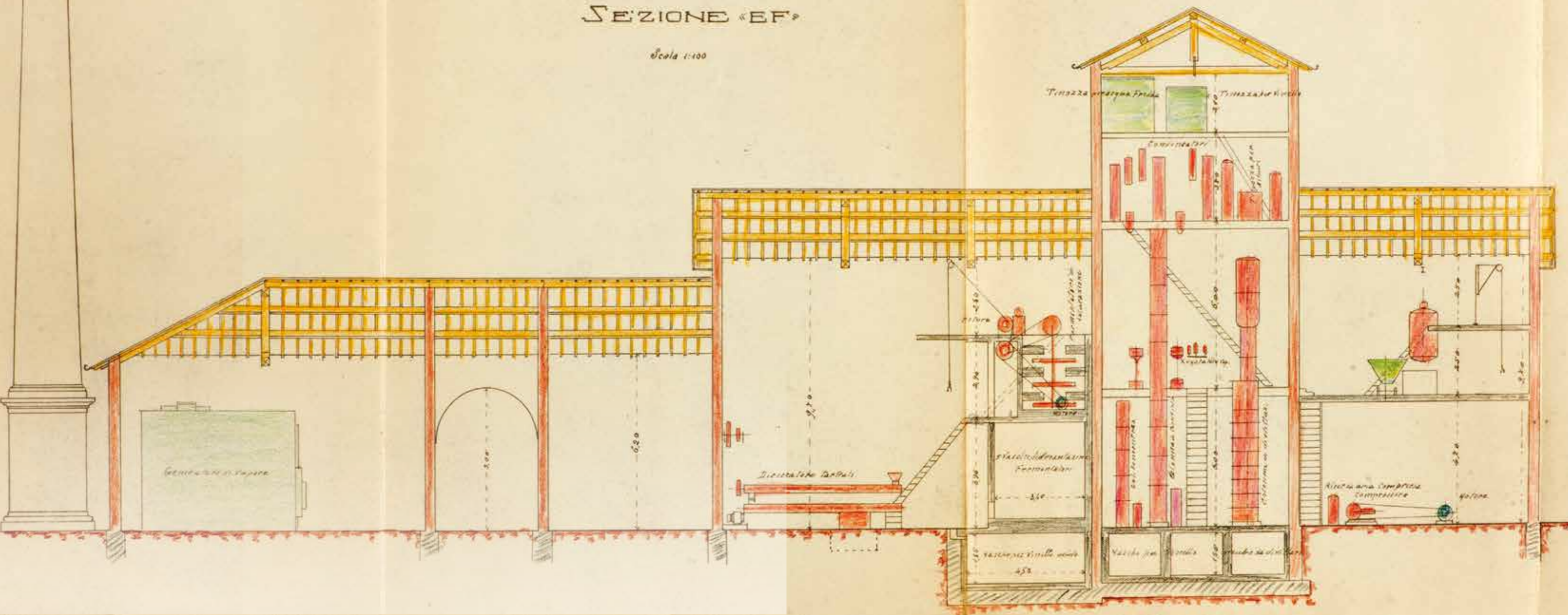


CITTÀ E ARCHITETTURE
INDUSTRIALI
NEI DISEGNI DELL'ARCHIVIO
STORICO COMUNALE
LA PRIMA METÀ DEL NOVECENTO A MODENA

SEZIONE «EF»

Scala 1:100



CITTÀ E ARCHITETTURE INDUSTRIALI NEI DISEGNI DELL'ARCHIVIO STORICO COMUNALE.
LA PRIMA METÀ DEL NOVECENTO A MODENA
Mostra

Selezione materiali e cura
Franca Baldelli, direttrice Archivio Storico del Comune di Modena
Vanni Bulgarelli, cocuratore volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*,
Catia Mazzeri, responsabile Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana, Comune di Modena

Allestimento a cura dell'Archivio Storico del Comune di Modena
Franca Baldelli
con la collaborazione di
Giuseppe Bertoni
Walter Bonacini
Silva Secchi

Testi
Vanni Bulgarelli
Matteo Sintini, docente di storia dell'architettura, Università degli Studi di Bologna

Elaborazione cartografica
Alessandro Ghinoi, esperto GIS

Video
Realizzazione
Gabriele Alessandrini

Stampa fotografie
LOGO PUBBLICITÀ SRL
Fausto Italo Ferri

Grafica e impaginazione
Cinzia Casasanta

Si ringraziano
Claudio Fornaciari, Ordine Architetti della Provincia di Modena, per la collaborazione alla selezione dei disegni in mostra e **Fausto Ferri**, Galleria Civica di Modena, per la collaborazione e i preziosi suggerimenti per l'allestimento

I testi sono stati rielaborati sulla base delle schede dell'*Atlante delle architetture del lavoro e della produzione*, a cura di Matteo Sintini, parte del volume *Città e architetture industriali il Novecento a Modena* (Comune di Modena e Fondazione Cassa di Risparmio di Modena), Franco Cosimo Panini, 2015, alle quali si rinvia per una più approfondita conoscenza dei luoghi e degli edifici proposti in mostra

A questa prima esposizione seguirà, nella primavera del 2017, una seconda parte dedicata al Secondo Dopoguerra e al periodo dello sviluppo produttivo e urbano

I disegni sono di proprietà dell'Archivio Storico del Comune di Modena
Le immagini esposte in mostra sono tratte dal volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena* a cura del Comune di Modena, Franco Cosimo Panini, Modena 2015
La riproduzione è stata concessa da: Biblioteca d'arte L. Poletti, Modena; Fondazione Fotografia Modena; Galleria Civica di Modena; Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna; Museo Civico d'arte Modena; Collezione privata Alessandro Simonini

Si ringrazia Giovanna Calvenzi, Studio Gabriele Basilico per la gentile concessione per la riproduzione della fotografia di Gabriele Basilico sulle ex Acciaierie Ferriere di Modena

CITTÀ E ARCHITETTURE INDUSTRIALI NEI DISEGNI DELL'ARCHIVIO STORICO COMUNALE LA PRIMA METÀ DEL NOVECENTO A MODENA

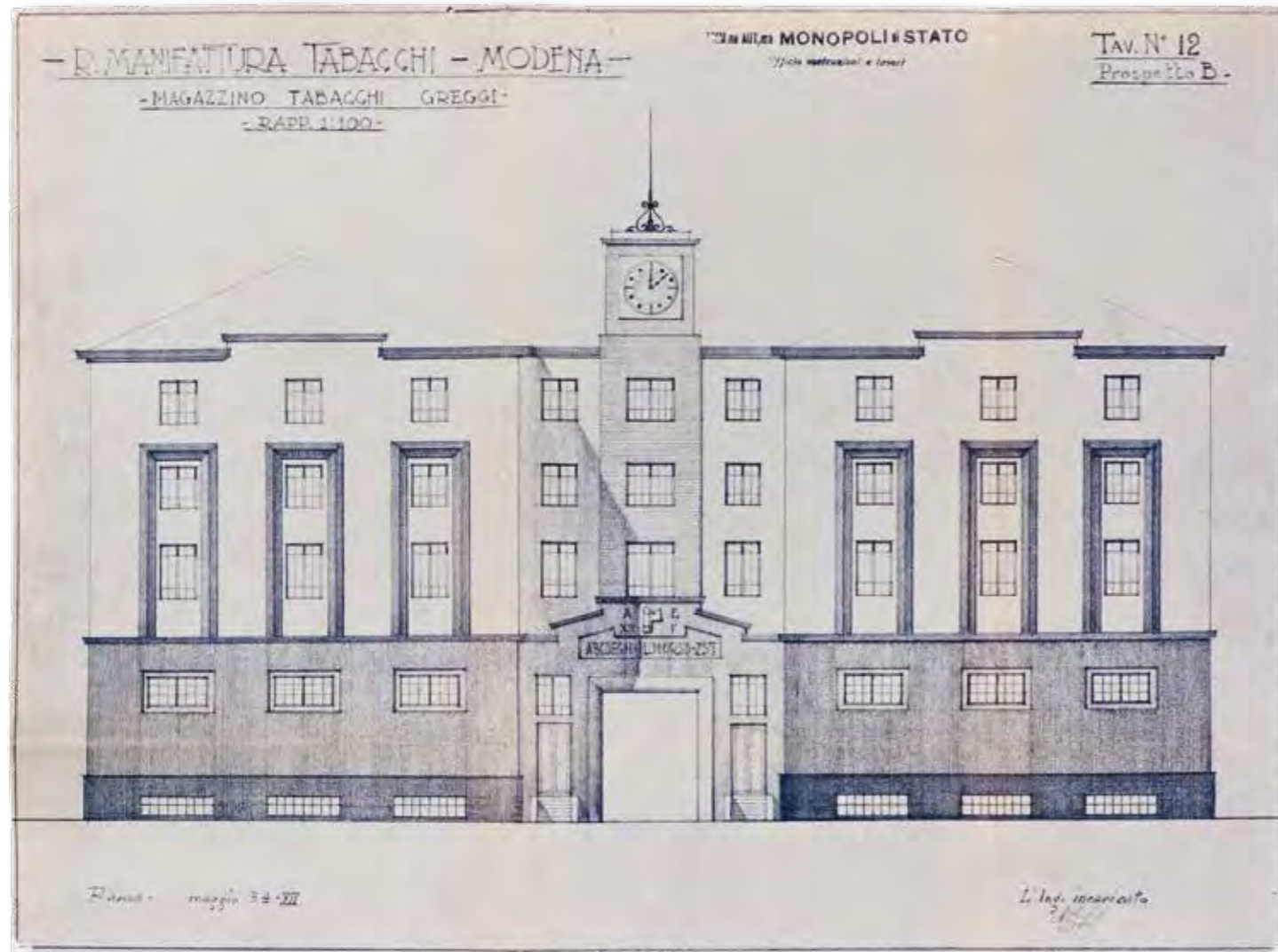


Comune
di Modena

Ufficio Ricerche
e Documentazione
sulla Storia urbana



PRESENTAZIONE



Manifattura Tabacchi
Modena, fronte Nuovi
Magazzini Tabacchi
Greggi, 1937
Archivio Storico
Comune di Modena

La mostra CITTÀ E ARCHITETTURE INDUSTRIALI NEI DISEGNI DELL'ARCHIVIO STORICO COMUNALE propone una selezione essenziale dell'ampio materiale presente nei documenti dell'Ornato Particolare e in altri fondi dell'Archivio Storico del Comune di Modena, relativo ai progetti di architetture industriali realizzate in città nei primi quattro decenni del secolo scorso. Sono in particolare esposti disegni originali di edifici che hanno contribuito allo sviluppo economico e sociale della comunità, e alla formazione della città contemporanea, ospitando nel corso del secolo una parte significativa della produzione e del lavoro. Le architetture industriali hanno svolto un ruolo determinante nella formazione del panorama della nostra città, ancora in costante evoluzione.

L'iniziativa si colloca nell'ambito delle attività di promozione delle ricerche, dei testi, delle fonti e delle immagini raccolte nel recente volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, curato dall'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia Urbana del Comune di Modena, edito da Franco Cosimo Panini.

La mostra è parte di un più ampio programma di incontri, seminari, visite guidate che si svilupperanno tra il 2016 e il 2017, ideato e promosso dall'Archivio Storico e dall'Ufficio Ricerche sulla Storia Urbana, aperto a sinergie e collaborazioni. In particolare il progetto si avvale del contributo dell'Istituto per i Beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna e della collaborazione dell'Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Modena.

La valorizzazione di materiale inedito, di particolare pregio storico-documentale e grafico, presente nell'Archivio Storico intende cogliere il duplice obiettivo di promuoverne la conoscenza e di stimolare l'attenzione dei cittadini alla città del Novecento. Il patrimonio industriale, che ha nei luoghi del lavoro e della produzione e nelle loro espressioni architettoniche una componente persistente e visibile, è una parte essenziale della storia della città contemporanea e della società che l'ha costruita.

La formazione della città industriale e le strette relazioni tra tessuto urbano e sviluppo manifatturiero, caratterizzato dalla piccola e media impresa, segnano oggi la città. Le aree e gli edifici produttivi, non più utilizzati, sono occasione di nuovi palinsesti urbani, nel processo di trasformazione continua della città. Il loro recupero presuppone una adeguata conoscenza dei diversi valori storici e formali, che identificano parti importanti della città storica, per una rigenerazione consapevole e condivisa, tra memoria e futuro. I documenti presenti nell'Archivio storico costituiscono una fonte unica per la lettura del processo di costruzione della città industriale del Novecento e dei suoi singoli edifici.

Oltre al valore storico documentale i disegni e i materiali che li accompagnano sono una efficace testimonianza del percorso progettuale, della cultura tecnica del tempo e dell'evoluzione del linguaggio architettonico, talvolta condizionato nelle sue concrete espressioni dalla Commissione o Deputazione d'Ornato, al cui parere parte dei progetti era sottoposta. La Commissione, istituita successivamente al decreto napoleonico del 1807, aveva il compito di vagliare preventivamente gli interventi edilizi di varia natura, valutando in particolare gli aspetti estetici e formali. I disegni sono tra loro assai diversi per dimensioni, tecnica grafica e di progettazione. In alcuni casi prevale la componente tecnologica del processo produttivo e l'architettura è poco più di un involucro, economico e funzionale, con più possibilità creative espresse nelle palazzine uffici o nelle abitazioni annesse. In altri casi emerge il tentativo di una ricerca formale più accurata, in sintonia o meno con i linguaggi dell'architettura del tempo e dell'ingegneria, propria degli opifici.

Il linguaggio dell'industria

Nulla ha influenzato maggiormente la trasformazione urbana e il radicale mutamento della sua immagine come lo sviluppo industriale.

Intorno al progetto dei luoghi della produzione, infatti, assistiamo ad un continuo rinnovamento ed esercizio della cultura architettonica più avanzata, che ha coniugato tecnologia e razionalità in una nuova figurazione.

Le manifatture ottocentesche, ancora all'interno delle città murate o all'esterno, hanno mutato l'assetto della città storica, da un lato, e del paesaggio agricolo, dall'altro, sovrapponendo nuove strutture a quelle consolidate della morfologia urbana e del territorio. Complessi edilizi in cui dominano la quantità e la ripetizione e trasmettono lo stretto legame con le ragioni della produzione e l'organizzazione interna anche sociale: alti volumi verticali o lunghe maniche orizzontali, comunque scandite da una sequenza rigorosa di finestre, cortili funzionali al passaggio di merci e al tempo stesso centro del controllo padronale, ciminiere che diventano nuovi *landmark*, elementi simbolici della nuova città al pari degli antichi campanili.

Ancora sullo standard e la serialità è impostata la fabbrica del Novecento. È così che "l'anonimo stile" dell'industria e dell'ingegneria diventa il tratto distintivo di intere parti di città, la caratterizzazione avviene e si rende visibile attraverso semplici elementi solo funzionali: il profilo dei lucernari inclinati, la scansione dei portali metallici o in cemento armato a coprire e sostenere i corpi di fabbrica che racchiudono le linee di produzione.

L'immagine della fabbrica ottocentesca permane, in realtà di provincia come quella modenese, anche nelle realizzazioni degli anni Venti e Trenta. Manca in questi anni, infatti, seppur ripreso in alcuni significativi esempi dell'immediato secondo Dopoguerra con differenti intenti, il grande slancio futurista e modernista indirizzato a fare della fabbrica il luogo della ricerca figurativa d'avanguardia che dietro le pareti di vetro e i nitidi volumi razionalisti declinano ulteriormente l'immaginario della nuova società che si vuole trasparente, efficiente, moderna. Emerge, tuttavia, visibile nei frammenti rimasti nel mezzo dell'incongruo sviluppo urbano o testimoniata dalle immagini d'epoca, la volontà di nobilitare l'edificio produttivo attraverso un ricorrente linguaggio storicista: collage stilistico come nella tradizione dell'epoca (fino alla Seconda Guerra Mondiale) o, in alcuni casi, esercizio d'accademia sovrapposto alle facciate di officine meccaniche e garage. Esperimenti che senza intenti di rifondazione culturale o artistica costruiscono comunque una chiara riconoscibilità.

La forza di quest'immagine, che sta anche nei vincoli che essa impone a ciò che sta intorno, è probabilmente uno dei fattori alla base delle suggestioni, e della riuscita, di molti progetti di recupero indirizzati a ricostruire un'identità nuova a partire da quella passata; immaginabile sottotraccia quando abbandonata o difficile da far riaffiorare quando completamente scomparsa.

Matteo Sintini

PERCORSO DI MOSTRA

La sequenza dei disegni dei progetti posti in mostra segue una possibile interpretazione dei tratti caratteristici dell'insediamento industriale modenese e delle sue forme architettoniche, nei primi quattro decenni del secolo scorso. La carta che apre il percorso, frutto di una ricerca sistematica non esaustiva, sui numerosi luoghi della produzione progressivamente costruiti e attivati, evidenzia tre principali caratteristiche del rapporto tra sviluppo urbano e manifatturiero.

Una prima componente, costituita da imprese di dimensioni fisiche medio-grandi, nella scala modenese, e da processi produttivi più impattanti sul piano ambientale, caratterizza la nuova città industriale e operaia a nord, a ridosso della linea ferroviaria Milano-Bologna. Senza specifici piani insediativi, tale dinamica ricalca i processi di crescita urbana di altre città manifatturiere, non solo italiane, tra Ottocento e Novecento. A nord vi sono le risorse idriche necessarie alla produzione, che una volta usate e degradate non devono attraversare la città. La vicina ferrovia e la viabilità esistente supportano le esigenze logistiche. I terreni presentano valori agricoli e problemi ambientali meno impegnativi rispetto all'area a sud, dove sono ancora presenti i "paduli" e i canali con le acque pulite che servono la città. Qui, la dimensione della manifattura e la lontananza dal centro storico porta a semplificare le componenti architettoniche degli stabilimenti.

Un secondo percorso viene tracciato dai piani urbanistici di espansione e riguarda quella parte di attività manifatturiere e di servizio, che trova collocazione nel nuovo tessuto urbano residenziale oltre le mura. Privi di un connotato propriamente industriale laboratori, officine e piccoli opifici sono alla base del modello produttivo della piccola e media impresa. In questo caso è la città che promuove la manifattura, ne favorisce la nascita e lo sviluppo. Questa localizzazione condiziona dimensioni e linguaggi architettonici degli edifici, più attenti e studiati, le relazioni di prossimità tra imprese e la stratificazione sociale. I progetti sono sottoposti al più stretto controllo della Commissione d'Ornato, vista anche la contiguità con il centro storico. Una caratteristica insediativa che, con una esplicita pianificazione urbanistica sostenuta da una specifica politica economica locale troverà piena espressione nei "villaggi artigiani" del Secondo Dopoguerra.

Un terzo aspetto è evidente nella collocazione prevalente delle attività, che solo in pochi casi sono insediate a sud. Il progressivo trasferimento delle attività produttive artigianali dal centro ai viali vicini e il permanere della Manifattura dei Tabacchi, determinano la persistenza del ruolo produttivo della città storica, anche nei nuovi assetti dell'economia locale. Nel corso della prima metà del Novecento, la frattura tra la città industriale e il centro storico è meno netta.

1 • Mappa degli insediamenti produttivi nei primi quattro decenni del Novecento

Ricerche di Vanni Bulgarelli e Rossella Ruggeri. Elaborazione cartografica di Alessandro Ghinoi, dal volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena* (2015)

2 • La piccola grande industria

I disegni esposti in questa prima sezione della mostra riguardano i progetti di alcune grandi fabbriche modenese. Se rapportate a quelle del "triangolo industriale" del Nord-Ovest, sono manifatture di dimensioni comunque più contenute, che solo in pochi casi assumeranno i connotati della "grande industria". La dimensione condiziona il progetto e la qualità dell'investimento che è rappresentata anche dall'attenzione della committenza per la soluzione architettonica scelta.

È il caso del Cottonificio Modenese (teca 1) progettato nel 1906 e attivo dal 1909, poi inglobato nel Proietificio di Modena della Società altiforni, fonderie acciaierie Piombino. Nei particolari colori della *cianotipia*, tecnica di stampa dai tratti bianchi su fondo blu, da cui anche il termine *blue print*, è proposto un linguaggio dei prospetti giocato sull'alternanza di fasce in cemento e specchiate in mattone a vista, largamente in uso nelle palazzine di inizio secolo. Nel 1918 viene rilevato dalle Officine Meccaniche Italiane (le "Reggiane") poi parte dello stabilimento OCI Fiat del 1928. Accanto, dal 1907, le Fonderie Corni.

Fonderie Riunite, prospetto del progetto originario della palazzina uffici, 1936
Archivio Storico Comune di Modena



Anche le Acciaierie Ferriere (teca 2), costruite a partire dal 1924 sulla precedente Officina A. Roatti & C., occuperanno alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale un'ampia area a seguito di ampliamenti edilizi e produttivi. Le Fonderie Riunite (teca 3) manterranno invece sostanzialmente la consistenza degli spazi indicati dai progetti originari. Il primo progetto del 1936 firmato da Giuseppe Scianti, rende visibile nel prospetto della palazzina uffici l'adesione al funzionalismo. Viene modificato, su parere della Commissione d'Ornato, da Lorenzo Giacomazzi nel 1938, sempre per conto della Società Anonima Fonderie Riunite Ghisa Malleabile fondata da Adolfo Orsi. È teatro dei tragici fatti del 9 gennaio 1950, quando 6 operai vengono uccisi dalla polizia nel corso di una grande manifestazione di lavoratori contro i licenziamenti.

Alceste Giacomazzi, cognato di Omer e Adolfo Orsi, firma i primi progetti delle Officine Alfieri Maserati (teca 4), dopo che nel 1939 l'attività della nota azienda bolognese viene acquistata dai due imprenditori modenesi e trasferita a Modena, nell'area già occupata da capannoni degli Orsi progettati da Giuseppe Scianti. Nel 2003 il progetto di ristrutturazione e ampliamento degli uffici e *show room* è firmato da Roberto Corradi.

Insieme alla Fiat Trattori-New Holland è l'unica grande fabbrica meccanica del primo polo industriale modenese ancora in attività.

3 • Il laboratorio in centro: casa e bottega

Tra gli insediamenti produttivi collocati in prossimità del centro storico, sui viali previsti dai piani di espansione urbana, oltre le mura abbattute, si distinguono la Tipografia dei fratelli Mucchi, lo stabilimento tipo-litografico Augusto Dal Re e Figli, la Casa Laboratorio Augusto Bertoni e più tardi la Premiata Fabbrica di Tomaie Mucchi Amleto. La presenza della casa e la collocazione nel contesto residenziale, replica di situazioni diffuse nella città storica, determina la scelta di un linguaggio dominato dalla componente abitativa, i cui motivi spesso semplificati sono ripresi nella parte, di dimensioni contenute, destinata alla produzione.

Per la tipografia (teca 5) il progetto del 1910 di Pietro Carani prevede ampie decorazioni floreali che vengono poi semplificate su indicazione della Commissione d'Ornato. Resta invece per la casa un disegno piuttosto elaborato con una suddivisione dei piani marcata all'esterno da forme e materiali diversi: bugnato in cemento al piano terra, fasce in mattoni a vista per il primo e ampie finestre balconate per il secondo piano.

Decisamente più semplice è il progetto di Cesare Bertoni (teca 6) per l'omonimo Laboratorio di pellami pregiati, che per la parte abitativa ricorre a paraste e finestre con archi a tutto sesto. Fino agli anni '30 la lavorazione del cuoio costituisce una delle rilevanti attività manifatturiere della città, alimentata dalla fiorente zootecnia e dall'industria di trasformazione delle carni.

Tale attività è svolta anche nel tomaificio Mucchi (teca 7) che Lorenzo Ubaldo Selmi progetta nel 1933, dove la componente abitativa domina l'ampia area interessata dall'insediamento, con una tipologia pienamente tradizionale del secondo Ottocento, dai mattoni a vista e finestre a bifora e trifora, largamente replicata anche a Modena.

4 • Dalla campagna alla città e ritorno

La trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici, con la produzione di attrezzi e macchine per l'agricoltura sono tra le attività principali alla base dello sviluppo industriale della città. Gli stabilimenti che le ospitano occupano le nuove aree produttive di inizio secolo.

Rilevante è il ruolo dei servizi anonari come i frigoriferi generali. Quelli di Cesare Adami (vetrina 1), collocati nella nuova area di via Paolo Ferrari, sono progettati nel 1902 da Giuseppe Mariani, in forme ancora oggi leggibili. Si distingue la torretta circolare come manifestazione della architettura eclettica, con merlatura e aperture a bifora.

Più complessa la distilleria con lavorazione delle vinacce (mobile delle deliberazioni del Consiglio dei Conservatori) realizzata su progetto di Domenico Barbanti dalla Società per la Lavorazione Sociale delle Vinacce, fondata nel 1929. Il disegno lungo quasi sei metri ricostruisce lo schema del processo produttivo, riprodotto in sezione e le strutture architettoniche, che lo "vestono", adattando altezze e volumi. Anche in questo caso la parte degli uffici si presenta invece nettamente distinta nel linguaggio adottato, che riprende forme storiciste con il bugnato in cemento per il piano inferiore e un paramento murario a vista con finestre ad arco a tutto sesto con ghiera. Semidistrutto dai bombardamenti del 1944 viene ripresa la produzione in locali essenzialmente funzionali, poi chiusa nel 1995. Nell'ampia area trova oggi posto il complesso di sale cinematografiche, esercizi commerciali e ristoranti.

5 • Il Comune imprenditore

Nei primi decenni del secolo l'impegno dell'Amministrazione Comunale a sostegno dell'industrializzazione della economia cittadina, finalizzata a creare lavoro, migliori condizioni di vita e a modernizzare la città, si esprime anche attraverso l'intervento diretto nella creazione di infrastrutture e servizi. L'Ufficio Tecnico del Comune chiamato a progettare numerosi edifici di servizio, scuole e impianti dimostra nel corso dei decenni una spiccata competenza e una ricerca architettonica che guarda anche alle altre città.

Tra i principali interventi il Frigorifero Comunale, il nuovo Mercato Bestiame, nei pressi della Cittadella, il Macello, il Mercato all'ingrosso dell'ortofrutta e le Aziende Elettriche Municipalizzate create per gestire dal 1912 il nuovo trasporto pubblico tramviario alimentato con l'elettricità, in luogo della propulsione a cavalli.

Il progetto dell'Ufficio Tecnico comunale del 1906 del frigorifero pubblico, collocato ai bordi dell'attuale Piazzale Natale Bruni è modificato su parere della Commissione d'Ornato, che ne semplifica le ricche decorazioni proprie della tradizione tardo Ottocentesca, giocata sull'alternanza di intonaco e laterizio a vista. Una soluzione che rende difficilmente riconoscibile la destinazione dell'edificio, che sarà abbattuto nel 1928.

La travagliata vicenda della ricollocazione del Mercato Bestiame pubblico (teca 8), molto importante per l'economia del territorio, è documentata dai numerosi piani e progetti che si susseguono tra il 1903 e il 1913. Scelta la collocazione, dopo diverse ipotesi, non distante dallo storico Foro Boario progettato da Francesco Vandelli, l'ampia area viene organizzata con tettoie e spazi all'aperto per gli animali. La palazzina uffici vide diverse versioni progettuali. In una il prospetto principale era dominato da un arco trionfale semplificato da lineari paraste. Sarà poi realizzata in muratura portante su due livelli con uffici e servizi disposti intorno alla vasta sala contrattazione. Distrutto dai bombardamenti del 1944 e realizzate nel 1951 le nuove strutture in SN Canaletto Sud, nel sedime si costruiscono nel 1957 gli istituti scolastici G. Guarini e J. Barozzi.

Più duraturo il complesso del Macello Comunale (teca 8) articolato a padiglioni con ingresso monumentale. Oggi in parte recuperato su progetto di Luigi Fantì è destinato a ospitare associazioni sportive e culturali per giovani e anziani. Realizzati nel 1931 dall'Ufficio Lavori Pubblici del Comune, i diversi edifici sono costruiti con elementi in calcestruzzo armato e propongono un linguaggio architettonico semplice con decorazioni a fasce orizzontali che alternano mattoni a vista con parti in intonaco.

6 • La Ferrari ... in garage

La meccanica motoristica modenese è il frutto di diversi apporti straordinariamente assemblati da numerosi protagonisti più o meno noti. L'industria meccanica, le piccole officine, le carrozzerie e la passione per le corse dei cavalli, delle biciclette, delle moto e infine delle auto sono state trasformate in un vincente insieme di lavoro, competenze, passione e concreto senso dell'intraprendenza. Tra fine dell'Ottocento e inizi Novecento arrivano anche a Modena le prime auto. I garage sono la risposta logica a diverse esigenze dei pionieri del motore, proprietari e no.

Nel 1906 Arturo Prati progetta su committenza di Emidio Gatti un garage (teca 9) con annessa abitazione all'inizio di via Emilia Est. Sono presenti spiccati elementi del linguaggio architettonico floreale che costituiscono a Modena un unicum stilistico. Dopo un breve periodo nel quale ospita l'attività di Enzo Ferrari, l'edificio viene completamente trasformato nel 1934 da Adolfo Orsi, divenuto nel frattempo nuovo proprietario, con un progetto di Domenico Barbanti dalle linee razionaliste.

Dal garage all'officina per mantenere, riparare e modificare i motori il passo è brevissimo. Anche la carrozzeria va riparata o modificata. Quindi le gomme, i carburanti. Motori e carrozzerie vengono adattati all'agonismo. Così in pochi decenni nel limitato perimetro racchiuso tra viale Trento Trieste, via G. Sabbatini e via Emilia Est sorgono officine e laboratori di meccanica motoristica.

Tra questi trova sede nel 1929 il Garage Alfa Romeo-Scuderia Ferrari al posto del Garage Italia costruito su progetto del 1920 da Tonino Caili (teca 10-11). Tre grandi aperture sul fronte di viale Trento Trieste, con decorazioni e vaghi motivi liberty, e un coronamento che inquadra la scritta "garage" ingentiliscono lo "stile ingegneria" dell'edificio, che per opera di Ferrari sarà ampliato e completato da una pensilina con colonne in ghisa. Nel tempo la Ferrari occuperà gran parte dell'isolato prima del trasferimento della produzione a Maranello. Il garage subirà numerose modifiche fino alla sua forma odierna.

Garage Gatti,
prospetto del fronte
di via Emilia Est nel
disegno di Arturo Prati,
1906
Archivio Storico
Comune di Modena



7 • Manifattura dei Tabacchi prima grande fabbrica

Attiva all'interno della cinta muraria dalla seconda metà del Settecento, la Manifattura dei Tabacchi (teche 12-13-14 e vetrina 2) è la più antica industria modenese e per due secoli ha dato lavoro a migliaia di persone, soprattutto donne. La configurazione attuale è frutto della radicale trasformazione progettata da Emanuele Aliprandi, ingegnere dei Monopoli di Stato, tra il 1898 e il 1902. Una teoria di arcate cieche in mattoni costituisce il piano terra dei corpi di fabbrica, che racchiude due ampie corti interne a sviluppo rettangolare, composte di due piani con solai sostenuti da colonne in ghisa.

Un ulteriore consistente ampliamento si realizza nel 1937 su progetto di Giorgio Morselli, che aderisce al linguaggio architettonico dei tardi anni '30. Il finto travertino conferisce al Magazzino dei Tabacchi greggi un ulteriore tono di imponenza monumentale, amplificata dalle ampie finestre incorniciate da elementi verticali. L'area molto ampia viene chiusa da muri e altri edifici inglobando un tratto di via Sgarzeria.

Dismissa la produzione nel 2002 e dichiarato di interesse culturale nel 2007, il complesso è stato oggetto di un impegnativo intervento di recupero ancora in corso, restituendo alla città spazi pubblici sconosciuti, come il ricongiungimento di via Sgarzeria con viale Monte Kosica.

8 • Le AEM: dai cavalli all'elettricità

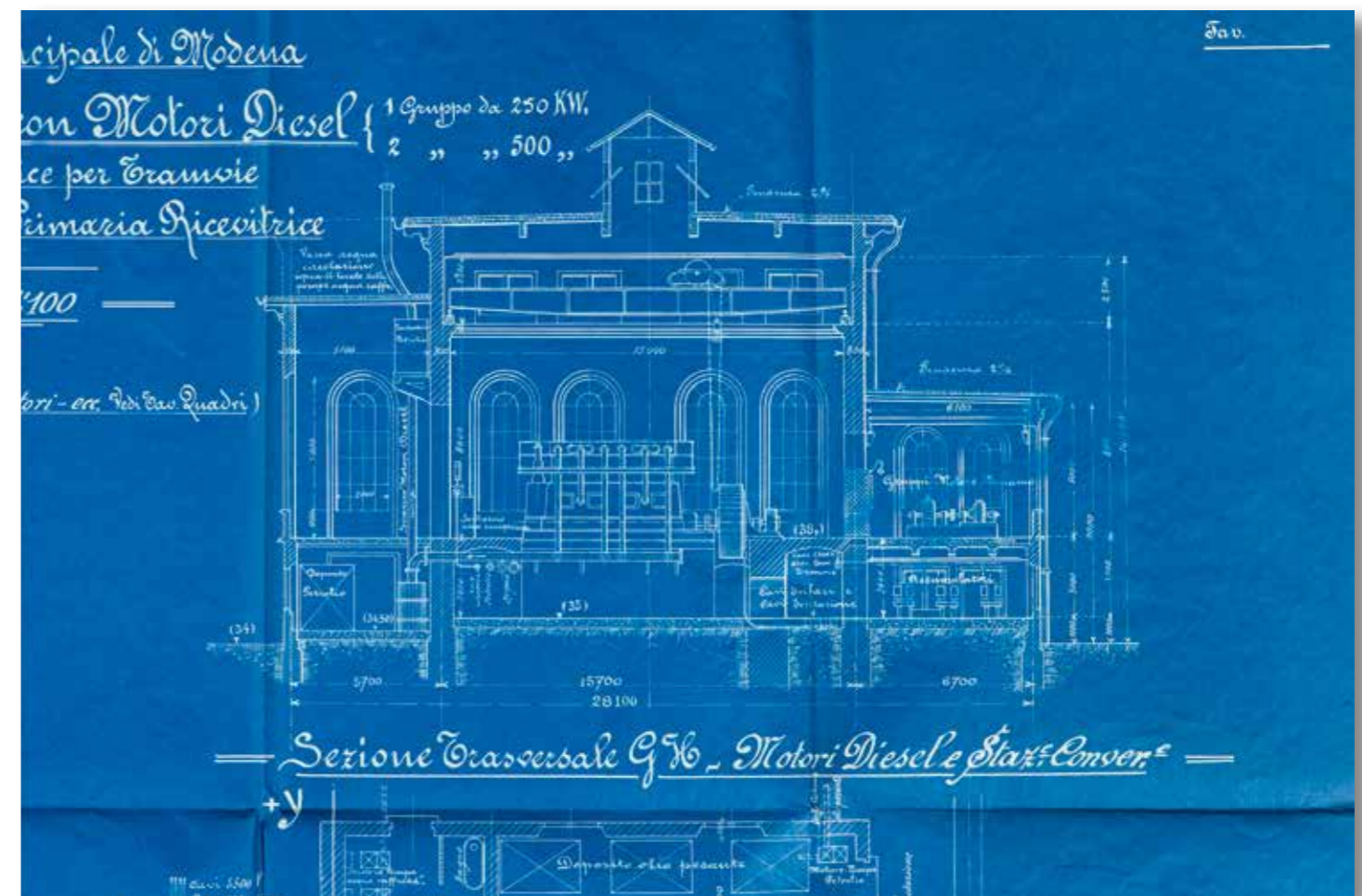
Nel 1912 si chiude anche simbolicamente il servizio di omnibus trainato a cavalli gestito dalla Società Anonima dei Trams. Il Comune lo rileva insieme con la produzione dell'energia elettrica affidata in un primo momento alla ditta Tavoni Axerio & C., e costituisce l'Azienda Elettrica Municipalizzata (Camera Segreta) per introdurre in città i tram elettrici.

La controversa localizzazione in via Carlo Sigonio coincide con la ridefinizione da parte di Leo Dallari, primo direttore delle AEM, del progetto iniziale di Alessandro Panzarasa, costituito dai tracciati dei binari, dagli impianti tecnologici e dagli edifici. Il complesso iniziale delle strutture è composto dalla centrale termoelettrica, dalla rimessa dei tram, dalla palazzina uffici, a cui seguiranno le officine e nel 1928 la "centrale elettrica" della Società Adige-Garda che porta a Modena l'energia idroelettrica del nord.

Anche in questo caso il disegno di progetto è realizzato in *cianotipia* e le componenti tecnologiche sono messe in evidenza e dettano le esigenze edilizie. Il primo nucleo adotta in modo estensivo le tecniche costruttive

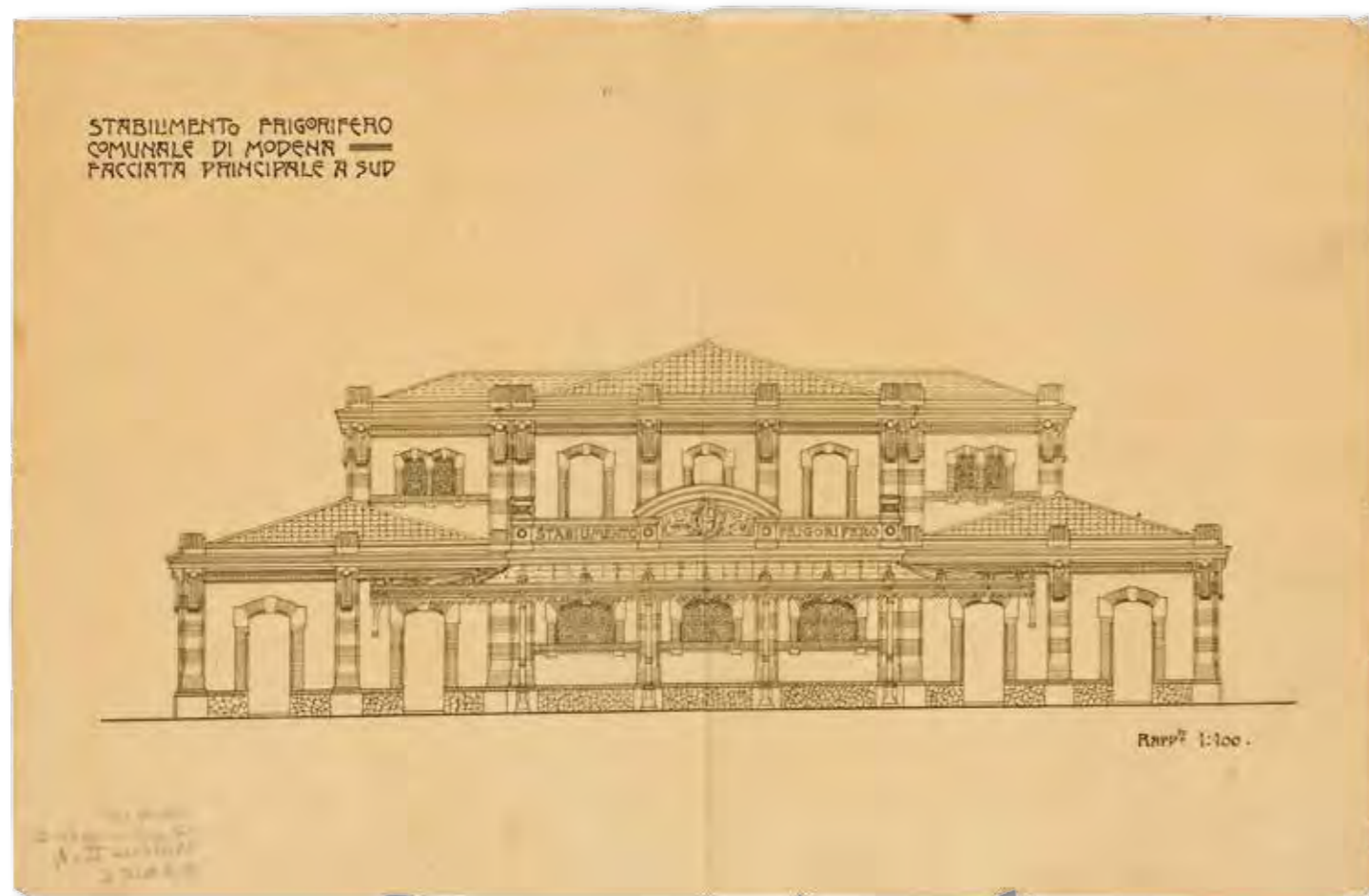
del calcestruzzo armato, in particolare per la rimessa sostenuta da colonne che alla sommità presentano capitelli molto stilizzati, mentre i paramenti esterni sono essenziali e coprono le strutture.

Oggi il sito, dismesso nel 1992 dall'azienda divenuta nel frattempo AMCM con l'incorporazione della gestione del gas di città, dell'acquedotto e dei rifiuti, è oggetto di un primo intervento di recupero, dopo una lunga serie di piani e progetti modificati e non attuati.



AEM,
sezione trasversale
della sala motori
Diesel, 1911
Archivio Storico
Comune di Modena

APPENDICE



Frigorifero Comunale,
prospetto principale del
progetto originale, 1906
Archivio Storico
Comune di Modena

LA CITTÀ E I PRIMI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

di Vanni Bulgarelli e Rossella Ruggeri

MAPPA realizzata da Alessandro Ghinoi

L'elenco e la mappa qui proposti sono stati costruiti per rappresentare in sintesi le relazioni fra lo spazio urbano e parte degli insediamenti manifatturieri presenti tra il 1900-1939, scelti tra i più significativi per attività e dimensione. Si tratta di un quadro ampio non esaustivo, che intende inoltre mettere in rilievo le attività metallurgiche, meccaniche e motoristiche, alla base della futura "città dei motori". I materiali sono infatti organizzati in due sezioni: una per la manifattura in generale, con l'indicazione di alcuni servizi alla produzione e attività connesse, e una specifica per i comparti meccanici. L'analisi è stata condotta attraverso ricerche d'archivio e con l'impegno di Rossella Ruggeri che, nel saggio dedicato, propone una lettura della formazione del "distretto motoristico" nel cuore della città contemporanea, nella quale diverse specializzazioni e competenze, favorite dalla contiguità, si integrano e collaborano in lavorazioni complesse.¹

Più intense in alcune aree della città, meno in altre, si susseguono nei decenni indagati attività e aziende che si intrecciano e si trasformano sul piano produttivo e spaziale. Ai complessi industriali si accostano piccoli edifici, laboratori e officine, spesso annessi alle abitazioni, secondo il modello "casa-officina", replicato in forme nuove nel Secondo Dopoguerra.

Le date riportate, salvo diversa specifica, si riferiscono all'anno di progettazione e costruzione dell'edificio o all'anno nel quale è documentata l'attività. La collocazione nella mappa è desunta dalle fonti documentali e sconta le loro imprecisioni. In assenza di riferimenti precisi, la localizzazione è stata ricostruita attraverso confronti con altri insediamenti vicini e mappe storiche.²

Le aziende con asterisco sono schedate nell'Atlante.

MANIFATTURE, LABORATORI E SERVIZI ALLA PRODUZIONE

Area nord ferrovia Adriatica

1. Molini Industriali SPA*

1520. Molitura cereali, ampliati nel Novecento, in attività.

2. Mulino del Diamante

1462. Molitura cereali, abbattuto nel 1522 e ricostruito nel 1527, ancora attivo nel 1927.

3. Mulino della Sacca

1800. Attivo nel 1992.

4. Magazzino deposito sali e tabacchi

1920. Distrutto dai bombardamenti del 1944.

5. Fabbrica del gaz

1849 - 1958. Gazometro, produzione di gas da carbone.

6. Fondazione Pietro Siligardi

1898. Salumi e carni suine, ex fabbrica del vetro di Gianbattista Golfieri. Nel 1948 prima sede CIAM.

7. Stabilimento vinicolo Cleto Chiarli & Figli

1925. Lavorazione uve della ditta fondata nel 1860. Impianto ricostruito nel 1944 dopo i bombardamenti del 1944.

8. Conceria Donati

Lavorazione cuoio e pellami, distrutta dai bombardamenti del 1944.

9. Fabbrica concimi e prodotti chimici

Produzione concimi gruppo Montecatini, distrutta dai bombardamenti del 1944.

10. Cottonificio Modenese*

1908-1916. Produzione di tessuti.

11. Società per la lavorazione delle vinacce*

1929-1995. Distilleria della Società Lavorazione Sociale Vinacce scarl.

12. Sottostazione elettrica della Società Emiliana

1927. Distribuzione energia elettrica ditta SEEE.

Area via Paolo Ferrari

13. Officina Levi

1884. Produzione di letti e mobili.

14. Fabbrica Tomaie Giunte Rodolfo Moschini

1896. Produzione di tomaie di cuoio.

15. Industria Tomaie F.lli Capri

1907. Produzione tomaie, calzature e commercio pellami. Inclusa nell'Oleificio Benassati.

16. Frigoriferi Generali SPA*

1899. Magazzini frigoriferi di Cesare Adami.

17. Antonio Ghisetti

1902. Lavorazione e commercio frutta (*la tirògna ad Modna*), poi anche pesce conservato. Negli anni Venti contava circa 500 addetti. Ghisetti era collaboratore di Francesco Cirio.

18. Frigoriferi Comunali*

1906. Nel 1923 ceduti a Celso Mescoli che li gestiva. Abbattuti nel 1929.

19. Frigoriferi Celso Mescoli

1924. Occuperanno buona parte dell'isolato.

20. Oleificio Aldo Benassati

1929. Produzione di olio di semi e graniti di mais fino agli anni Ottanta. Gli impianti molitori erano collocati dal lato opposto di via P. Ferrari.

21. Fabbrica tomaie A. Minchio

1919. Produzione tomaie di cuoio. Sorta al posto dell'asilo ricreativo di don L. Boni.

22. Conceria pellami A. Levi

1903. Lavorazione pelli e cuoio.

23. Caseificio Bianchi - Salvaterra & C.

1925. Produzione casearia.

24. Magazzini del formaggio

1928. Magazzini del Parmigiano-Reggiano della Banca Popolare.

25. Consorzio Agrario*

1903. Ampliato nel 1940, poi trasferito nel 1957.

Area viali Ciro Menotti e Trento Trieste

26. Vetreria Marisaldi Pietro & C.

1928. Lavorazione vetri. Oggi sede di Unicredit e Cassa di Risparmio di Cesena.

27. Fabbrica mattonelle O. Vignoni

1925. Produzione ceramica. Ora sede dell'Associazione Bocciofila Modenese.

28. Fabbrica Alemanni

1926. Carta da sigarette.

29. Corradini Alberto

1918. Officina per la lavorazione del legno.

Area centrale a ridosso della cinta muraria

30. Manifattura dei tabacchi*

1850. Lavorazione tabacchi e produzione di sigari e sigarette dismessa nel 2002.

31. Tipografia Fratelli Mucchi*

1913. Tipografia STEM ex Eredi Soliani.

32. Mercato bovini e suini*

1915. Gravemente colpito dai bombardamenti del 1944.

33. Società Anonima Cooperativa fra Lavoranti Falegnami

1920. Produce mobilio comune e di lusso, serrande e pavimenti.

34. Macello Comunale*

1931. La vecchia sede accanto alla Manifattura è distrutta dai bombardamenti del 1944.

35. Premiata Fabbrica di Tomaie Mucchi Amleto

1933. Lavorazione di cuoi.

36. Laboratorio cuoi A. Bertoni*

1926. Lavorazione di cuoi e pellami pregiati.

37. Scuderie Nello Branchini

1915. Allevamento e custodia cavalli, accanto all'ippodromo come le scuderie Ladis Hanubletonian.

38. Scuderia Ettore Barbetta

1913. Scuderia con allevamento cavalli da corsa.

39. Laboratorio per la fabbricazione di tomaie Dante Sola

1923. Lavorazione cuoio, ampliate nel 1928.

Area sud

40. Sede AMCM*

1912-1992. Rimessa dei tram, officina e centrale termoelettrica.

41. Fabbrica mattonelle in cemento

1908. Di Alfredo Luppi, con rivendita ceramiche.

42. Società Anonima Modenese Conserve Alimentari

1923. Società cooperativa con ampliamenti nel 1928 e 1933.

METALLURGIA, MECCANICA E MOTORISTICA

Area nord ferrovia Adriatica

43. Officine Meccaniche L. Rizzi³

1857. *Fabbrica della ghisa*, della Società Anonima per la Fonderia di Ghisa. Materiale ferroviario e meccanico. Demolite nel 1998.

44. Proietificio Modenese*⁴

1916. Ex Cottonificio Modenese, della Società Alti Forni di Piombino (Bondi poi Ilva), materiale bellico, assorbita dalle Officine Reggiane nel 1918.

45. FIAT-OCI*

1928. Ex proietificio, produzione di trattori agricoli e nel corso della Seconda Guerra Mondiale di materiale bellico. Ora in attività come CNH.

46. Officine Taddeo Giusti⁵

1906-1958. Macchine agricole vendute nell'emporio di Corso Canalgrande.

47. Officine Fonderie Corni⁶

1907-1991. Fabbrica Modenese Utensileria e Ferramenta Corni Bassani e C.

48. Fonderia Modenese di Giuseppe Baschieri

1912

49. Officina meccanica Vellani e Pollastri

1914

50. Carrozzeria Giovanni Orlandi

1921. Rilevata nel 1923 dagli eredi Fonderie Vismara e trasformata nel 1943 in Officine Padane.

51. Fonderie Valdevit Giovanni & C.⁷

1934-1988. Fonderia di seconda fusione.

Area via Paolo Ferrari

52. Officina meccanica e fonderia L'Emilia⁸

1892-1904. Caldaie e attrezzi agricoli.

53. Officina Dario Casarini

1904. Assorbita in seguito dalle Acciaierie Ferriere.

54. Officine Alfredo Ferrari

1895. Laboratorio meccanico, casa natale di Enzo.

55. Officina Meccanica e fonderia A. Roatti e C

1898. Ampliata nel 1903 e nel 1906. Nel 1917 l'azienda viene ceduta alla SIPE di Milano, che a sua volta la cederà al Consorzio Coop di Produzione e Lavoro della provincia di Modena.

56. Ettore Rossi

1927. Fabbrica carrozzelle e poltrone per invalidi, poi garage e officina meccanica per auto, biciclette.

57. Nicodemo Malagoli (fu Enrico)

1913-1931. Lattoniere e riparazione automobili, inizialmente in viale Ciro Menotti 6.

58. Officina Alfonso Ferrari

Alfonso Ferrari, pilota negli anni Venti, aveva rielaborato la Giulietta Alfa Romeo.

59. Acciaierie Ferriere*

1924-1986. Società Anonima Industrie Metallurgiche e Meccaniche Modenesi di Adolfo Orsi.

60. Officine Maserati*

1937. Produzione di accumulatori poi di auto sportive, ancora in attività.

61. Società Anonima Fonderie Riunite Ghisa Malleabile*

1938-1983. Ex Società Anonima Fonderie Ghisa Malleabile Cremonini, fondata nel 1929.

Area viale Trento e Trieste - via Emilia Est

62. Officina Meccanica “La Torinese”

1924. Di Calveri Paolo, officina elettromeccanica specializzata in magneti, spinterogeni, dinamo e motorini d’avviamento.

63. Auto Garage Gatti*

1906. Nel 1925 viene acquistato da Enzo Ferrari come sede della concessionaria Alfa Romeo, e nel 1929 Ferrari lo cede ad Adolfo e Marcello Orsi per la sede della concessionaria e officina FIAT.

64. Antonio Baccarani

1914. Carrozzeria per automobili.

65. Automobili Pietro Amici

1926. La ditta è forse erede di “Vetture a cavalli e autornmassà di Vittorio Amici”, in Barriera Garibaldi, 1912.

66. Angelo Chieregato Stazione di rifornimento

1925. Magazzino di benzina e petroli al civico 7, poi dal 1929 distributore con rivendita auto e officina. Demolito nel 1953 per costruire il Palace Hotel.

67. Garage San Donnino*

1927. Il garage è rivendita auto, di proprietà di Claudio San Donnino, è gestito dalla Società Emiliana vendita automobili di Gastone Mantovani; detiene la rappresentanza di auto D.M. e in seguito, dal 1934, della Lancia.

68. Officina FIAT Celso Stanguellini*¹⁰

1912. Fino al 1912 la ditta è registrata come Concessionaria Bianchi-Scat-Fiat e rivendita di benzina, lubrificanti e accessori in Circonvallazione S. Caterina 374, fuori Barriera Garibaldi. La ditta Stanguellini mantenne per lungo tempo un negozio di rappresentanza sotto il Portico del Collegio.

69. Officina Clemente Antonelli

1913-1916. Noto per la produzione di un’auto denominata “Vespa” (ca. 1914). Antonelli dismise l’attività e nella sede si avvicendarono Dondi e Cavalieri (1925-1931) con un’officina per riparazione automobili.

70. Officine Meccaniche Modenesi di Angelo Gatti (fu Luigi)

1908. Nel 1916 le officine rientrarono nel piano del Comitato centrale per la mobilitazione industriale e furono trasformate in proiettilificio.

71. Officina Giovanni Docchio e figli

1920. Officina elettromeccanica, in seguito (1929) “Officina Fratelli Docchio”.

72. Officina meccanica Augusto Guerra

1921. Laboratorio con annessa abitazione. Ne sono ancora presenti frammenti.

73. Garage “Modena” Officina riparazione automobili di Eclinio Annovi

1914. Ristrutturata nel 1920.

74. Garage Italia*

1921. Il progetto dell’edificio (1920) consisteva in un ampio garage con abitazione di proprietà di Tonino Gatti.

75. Ditta Fratelli Resta

1928. Articoli in gomma per auto, rimessa per camion, dietro al Garage Italia e nel 1931 anche vulcanizzazione gomma, in viale Moreali 2.

76. Giuseppe Mazzi Riparazioni automobili

1931

77. Garage Officina Enzo Ferrari¹¹

1930. La Società Anonima “Scuderia Ferrari” subentra nella sede dell’ex “Garage Italia”.

78. Gregorio Mattioli Officina elettromeccanica

1931

79. Garage F.lli Solmi¹⁴

1931. Autorimessa e vendita di auto (Rapid Torino) con officina e stazione di servizio di Armando Solmi modificata nel 1939 (Solmi & Pandolfini).

80. Stallo Garuti

1908. Stallo per cavalli, viene trasformato nel 1928 in garage officina.

81. Amedeo Simonazzi

1921. Produzione e riparazione carrozze.

82. Flaminio Sernesi

1923. Riparazione carrozze.

83. Benvenuti Umberto e Sighinolfi Marino

1927. Garage, automobili da rimessa e noleggio. Nel 1938 Marino Sighinolfi gestisce l’autornmassa “Impero” in via G. Sabotini 6.

84. Carlo Lodi Officina e carrozzeria

1922. La Carrozzeria Lodi viene pubblicizzata come “premiata all’Esposizione Nazionale”.

85. Carrozzeria Renato Torricelli e Gino Scaglietti*¹⁹

1935

86. Mario Camellini Officina Garage¹⁴

1938

87. Carrozzeria Bacchelli e Bertolini

1927. Vi lavorarono come apprendisti Erasmo e Onorio Campana, che nel 1947 si misero in proprio.

88. Luigi Zanasi

1928. Realizzava radiatori per auto sportive e da corsa. Si trasferirà negli ex magazzini F.lli Solmi.

89. Magazzino e garage Parmeggiani

1922

90. Vaccari e Cammi Officina riparazione automobili

1928

Area via Emilia Ovest

91. Carrozzeria Orlandi¹⁸

1881. Costruzione autobus, nel 1907 l’azienda si sposta nel nuovo stabilimento ancora in via Emilia Ovest.

92. Auto Garage Docchio

1913. Annesso all’abitazione.

93. Candele e Accumulatori Maserati*

1939. Fabbrica candele, ampliata nel 1942.

94. Garage Levoni

1916. Palazzo ad appartamenti con annesso ampio garage, in seguito ampliato e dotato di autolavaggio.

95. FIAT Grandi Motori

1942. Assorbe l’officina Guerzoni – Guarinoni che produceva le moto “Mignon”.

Area Sud

96. Officina Martinelli Primo e figli

1925. Produzione aratri e macchine agricole attiva a inizi Novecento in via Crocetta 14. Poi F.lli Martinelli.

97. Officine Julli

1920. Produzione macchine agricole. Fino al 1920 l’impresa di lavori in ferro è registrata come Julli Anselmin.

NOTE

- Si ringrazia, per la preziosa collaborazione, il prof. Alessandro Grimaldi, esperto di storia dell’automobilismo modenese.
- La carta di fondo è derivata da quella IGM del 1935 con alcune rielaborazioni successive. I rilevanti mutamenti di stradario e di numerazione civica sconsigliano, per maggiore chiarezza, di riportare qui gli indirizzi.
- Le Officine Rizzi sono una delle presenze più significative nella storia di Modena città industriale. M. Russo, R. Ruggeri (a cura di), *Memoria e identità: un binomio creativo, Progetto Officina Emilia*, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, 2001.
- Nel 1928 è parte della quota societaria delle OR nella costituzione della Fiat-OCI, che vi inizia la produzione di trattori.
- Ampliate nel 1908 su progetto dello studio degli ingegneri Giorgi, Rognoni e Roncati e ancora nel 1917 e negli anni Trenta, fallirono nel 1958. Lo stabilimento venne occupato dalla Ligmar elettrodomestici, società creata nel 1947.
- Impiantata per la produzione di serrature nel 1907, grazie a un contributo del Comune. Nel 1921 assunse il nome di Fabbrica Italiana Serrature Corni & C. Nel 1926 venne attivata una fonderia al servizio della produzione interna e dal 1928 anche per conto terzi. Nel 1934 raggiunse i 450 addetti. Nel Secondo Dopoguerra produsse per la Fiat Auto i cilindri dello scooter Vespa Piaggio, per Lamborghini, e Bianchi (biciclette). Nel 1991 chiuse l’attività delle fonderie e nel 2004 cessò la produzione.
- Trasferite nel 1938 accanto alle Officine Taddeo Giusti. Cessano l’attività nel 1988 e l’area è acquistata, con la contigua Ligmar elettrodomestici, dal Comune di Modena per realizzare la nuova sede dell’AMCM.
- Impresa reggiana poi modenese costruita da Agazzotti e Metz. Nel 1901 grazie a un contributo della Cassa di Risparmio locale, concorse a dare vita alle Officine Righi (ing. Romano Righi) di Reggio Emilia, che nel 1904 si trasformarono nelle Officine Meccaniche Reggiane.
- Officina O.M., prima sede in via G. Malmusi angolo via G. Sabbatini.
- In origine la ditta produceva strumenti musicali con negozio sotto il Portico del Collegio. Nel 1900 il figlio Francesco inizia prima la vendita e poi la produzione di biciclette.
- Nel 1940 la Auto-Avio Costruzioni, che ha incorporato diversi edifici dell’area, compresi quelli della Ditta Fratelli Resta, procede ad una risistemazione del complesso interno, prima di trasferire la produzione nel 1943 a Maranello.

12. Prende in parte il posto di un complesso realizzato dai fratelli Alfredo e Aristide Solmi nel 1912, con abitazione e ampio deposito legnami. Nel 1931 Armando Solmi risulta titolare di una officina di vulcanizzazione gomme in viale Ciro Menotti 18, nei locali di un magazzino in due corpi integrati nel 1926 e ancora esistenti. Gli omonimi fratelli Solmi, Luigi e Massimo, sono invece titolari della “Premiata Fabbrica Cicli e Motocicli New Washington”, che inizia nel 1900, all’angolo di via Sant’Agostino e via Marescotta, in locali poi adattati a garage-officina per auto, la produzione di biciclette esposte anche in centro città nel negozio di fonografi sotto il Portico del Collegio.

13. Renato Torricelli era nipote di Olindo Torricelli che aveva avviato una carrozzeria in viale J. Barozzi 5, già riferimento per Enzo Ferrari, presso la quale lavorarono i fratelli Scaglietti. Nel 1935 Renato Torricelli e Gino Scaglietti avviarono una carrozzeria in via Prampolini, con uscita anche in viale Trento e Trieste, di fronte alla Scuderia Ferrari. Nel 1937 li raggiunse anche Sergio. In seguito si trasferiranno in viale Ciro Menotti 150.

14. Negli anni Trenta Camellini vende le auto sportive e da competizione rielaborate da Stanguellini. Con il pilota Righetti, fu il primo dipendente della Avio Auto Costruzioni di Enzo Ferrari e suo primo concessionario mondiale quando lo stabilimento era ancora a Modena.

15. L’azienda, fondata a Crespellano nel 1859 dal falegname e fabbro Angelo Orlandi per costruire carri e carrozze, si trasferì a Modena nel 1881. I figli Augusto, Enrico e Giovanni orientarono la produzione verso le novità meccaniche e motoristiche e portarono alla costruzione, nel 1899, del primo autobus italiano. Nel 1921, a causa di discordia tra gli eredi, la “Carrozzeria Angelo Orlandi” venne suddivisa in “Carrozzeria Giovanni Orlandi” e “Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi”, quest’ultima intestata al figlio di Enrico. La “Carrozzeria Giovanni Orlandi” venne dopo un paio d’anni ceduta dagli eredi alla Fonderia Vismara, che la trasformò nelle “Officine Padane”, con la medesima produzione, e nel 1964 la trasferì nella sede definitiva in via C. Razzaboni 118/130. Le Officine Padane sono state messe in liquidazione nel 2014. La “Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi” proseguì con successo la costruzione di autobus, autocarri, furgoni e la produzione marginale di auto fuoriserie. Dal 1988 è controllata da FIAT IVECO. Vedi: M. Boni, *La Carrozzeria Orlandi di Modena: 140 anni di storia e prospettive future*, Tesi di laurea, Relatore Dott.ssa Margherita Russo, Dipartimento di Economia Marco Biagi, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, 1999)

FONTI:

ASCMO, *Ornato*. Particolare.

M. Russo e R. Ruggeri (a cura di), *Officina Emilia, Memoria e identità: un binomio creativo*, Modena, UNIMORE 2001.

S. Brusco, A. Costa, et alii, *Exfo. La fabbrica col cortile. Storia e architettura*, Modena, Artestampa, 2008.

Collezione privata Giorgio Pederzoli.

Collezione privata Roberto Dondi.

Indicatore della Provincia di Modena, varie edizioni.

Camera di Commercio, registro imprese.

Guida pratica della città di Modena, Anno I, 1927-28, Brescia, Edizioni Precisa.

Nunzia Manicardi, *Modena capitale dei motori*, Finale Emilia, Edizioni CDL, 2010.

