

# A COMPAGNA odV

Per leggere le “newsletter” precedenti  
seguire il link

<http://www.acompagna.org/covid/index.htm>



## Progetto di Piano regolatore della Zona Orientale della Grande Genova (CONCORSO NAZIONALE 1930)

Articolo a firma “Da Quarto”, pubblicato sul bollettino n° 3 – marzo 1932

*Siamo lieti di presentare ai nostri lettori un progetto per la sistemazione della Zona Orientale della Grande Genova di cui sono autori alcuni compagni. Insieme alla riproduzione parziale dei loro disegni pubblichiamo la relazione del progetto ch'è stato presentato al concorso recentemente bandito dal Comune.*

La zona compresa tra il Torrente Sturla e il limite orientale della Grande Genova è una zona particolarmente dotata dalla natura e ricca di caratteristiche ambientali; per le vedute panoramiche e per la ricchezza di rigogliose e secolari zone verdi essa può benissimo reggere al confronto di altre zone più conosciute e magnificate delle due Riviere.

È quindi naturale che nostra prima preoccupazione sia stata quella di salvare quanto più è stato possibile le note caratteristiche della regione mettendone in evidenza gli aspetti paesistici, pittoreschi e monumentali. Ci siamo perciò accinti ad uno studio accurato che – sia per la ubicazione del terreno, sia per la irregolarità del suo rilievo – può solo risultare da una esatta conoscenza della regione acquistata attraverso numerosi sopralluoghi.

La strada che serpeggia in riva al mare è esigua per i mezzi di trasporto che oggi sono più in uso; appare quindi chiara la necessità della predisposizione di una strada a monte. La quale strada, per essere più facilmente attuabile, dev'essere sì un'arteria destinata particolarmente al grande traffico, ma deve nello stesso tempo venire a valorizzare i terreni ad essa affiancati.

Con la esecuzione di questa strada si verrà a sfollare la litoranea tra Sturla e Bogliasco, destinata a restare eminentemente strada turistica e panoramica. Nel concepire questa nuova arteria, abbiamo tenuto presente principalmente di:

- 1) Rispettare, per quanto più possibile, le zone del verde più caratteristiche e suggestive.
- 2) Mantenere alla strada un tracciato rettilineo e un andamento quasi piano.
- 3) Valorizzare i terreni a Nord e a Sud dell'arteria.
- 4) Valorizzare, mettendoli in rilievo, i più suggestivi aspetti paesistici e pittoreschi e gli edifici esistenti sottoposti alla sorveglianza della R. Sovrintendenza all'Arte Medioevale e Moderna in Genova.
- 5) Far sì che i raccordi con le principali arterie trasversali non venissero a rappresentare un nuovo problema di difficile soluzione.

Bisogna riconoscere che tutti questi obiettivi sono stati raggiunti quasi totalmente.

I più caratteristici parchi e le più belle ville della zona non vengono per nulla danneggiati dal tracciato della nuova strada (es: l'amplissima Villa Carrara, la Villa Ghiron, quella Granello, quelle Serra e Gropallo).

L'idea di rettilineità della strada non fu del tutto abbandonata neppure quando ci si trovò di fronte all'insormontabile curva di Nervi: d'altra parte non si può dire che la nostra arteria di traffico presenti curve che possano disturbare o in qualsiasi modo rallentare il traffico intensivo: essendo in questo di gran lunga meno tortuosa dell'attuale litoranea e del progetto dell'Amministrazione provinciale (1912) pur presentando un piano stradale quasi costantemente doppio di quello delle su accennate arterie. E con questo si è creduto di avere largamente provveduto alle necessità future dei pubblici servizi avendo tenute presenti la natura e la intensità dei mezzi di traffico.

Difficilmente si potrà trovare una strada che presenti tanti buoni requisiti e che insieme si adatti alla conformazione del terreno come questa, se si pensa che i raccordi con le vie di incrocio avvengono così naturalmente da farci sembrare lavoro inutile una tavola dei profili trasversali; tavola che avrebbe avuto valore puramente dimostrativo per i non tecnici.

Le quote di questa strada, che nei punti più ripidi non raggiunge la pendenza del 5 per cento, oscillano invariabilmente dai 30 ai quarantacinque metri sul livello del mare e non ci sembra che nessun'altra strada possa venire a valorizzare i terreni meglio di questa, poiché essa passa tra due striscie di terreno edificabili quasi eguali.

Non si è creduto opportuno di collegare la nuova strada con la Città esclusivamente dalla parte di San Martino, perché ci è parso che non avrebbe permesso ai veicoli, specie di grossa portata, diretti a La Spezia, Parma, Roma provenienti da Torino, Milano e Ventimiglia, di passare dalla Città senza intralciarne il traffico.

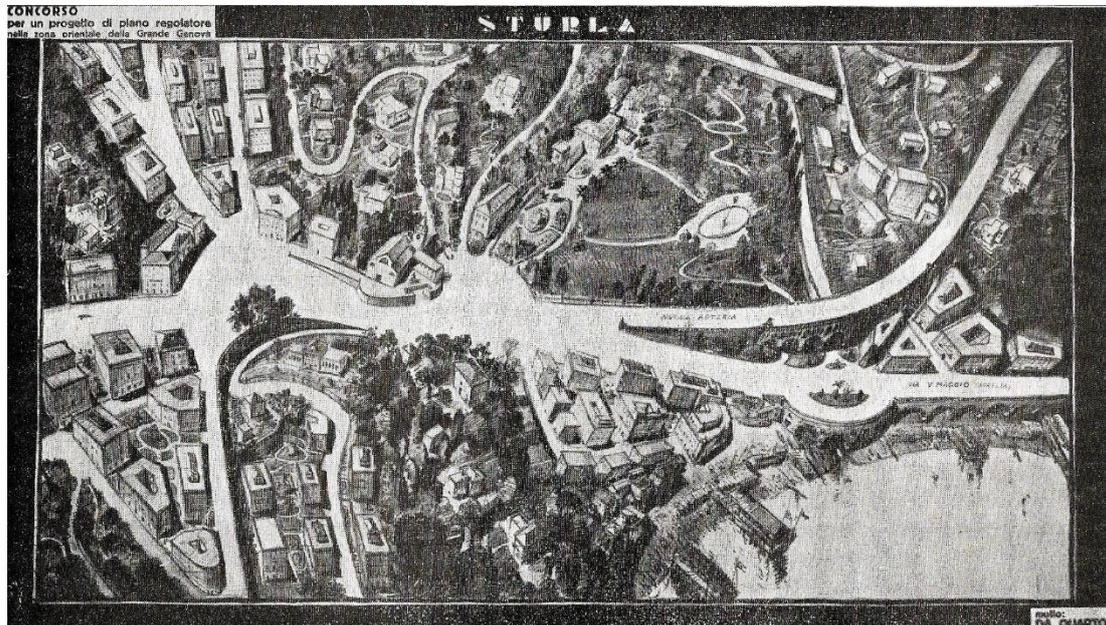
Invece con le strade predisposte dal piano regolatore di Albaro che porteranno alla comunicazione diretta litoranea S. Benigno, Boccadasse, Sturla, si potrà imboccare il viadotto che parte dall'ampliata piazza di Sturla.

Nella tavola N. 1 si trova una possibile variante all'imbocco dell'arteria con il viadotto. Essa è costituita da un raccordo che gira attorno al centro abitato di Sturla e segue il crinale della collina.

Una possibilità di passaggio, da Sturla, senza viadotto si sarebbe potuta ottenere con lo sfruttamento dell'area destinata all'erigendo ospedale Giannina

Gaslini; ma essendo in corso i lavori di costruzione di quell'ospedale, si è ritenuto inutile presentarla sia pure come semplice variante.

## NUOVA ARTERIA DI TRAFFICO



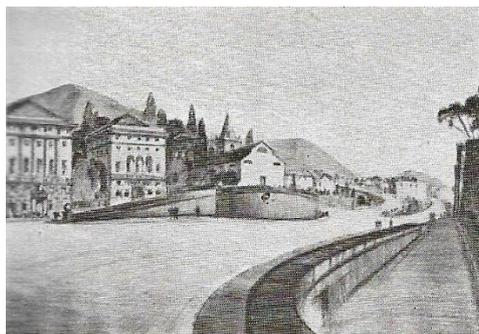
Veduta a volo d'uccello di Sturla con le nuove sistemazioni e l'imbocco della nuova arteria.

*Sturla* – La piazza centrale viene ampliata e la Chiesa sfrondata delle disordinate costruzioni esistenti.

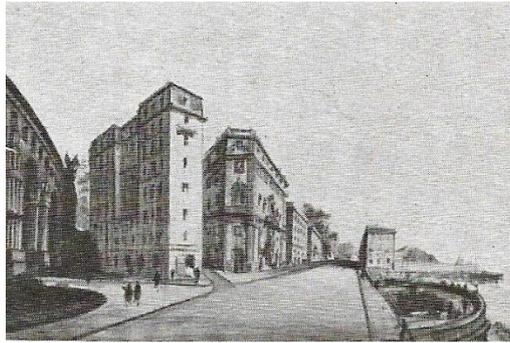
Il Monumento ai Caduti è elevato al livello del piazzale della Chiesa e portato indietro di alcuni metri per permettere un allargamento. È sul limite orientale di questa piazza (quota 15) che si ha l'imbocco della grande arteria di comunicazioni dirette a sinistra della litoranea turistica.

Nella prima zona, che va da Sturla a Quarto si hanno a Nord quartieri di edifici a 4 o 5 piani ad uso di abitazioni civili.

Al disotto della nuova arteria vengono conservate le ville esistenti e con il maggior riguardo possibile per esse e per le zone verdi loro annesse se ne sono progettate altre che acquistano nei loro aggruppamenti le caratteristiche di città giardino. Solo nella zona retrostante al piccolo golfo di Priaruggia si hanno edifici ad abitazione intensiva.



La piazza di Sturla con gli imbocchi delle nuove strade (a sinistra la nuova arteria di traffico, a destra la litoranea turistica).



La rotonda sulla foce dello Sturla  
con la veduta parziale del viadotto d'imbocco della nuova arteria.

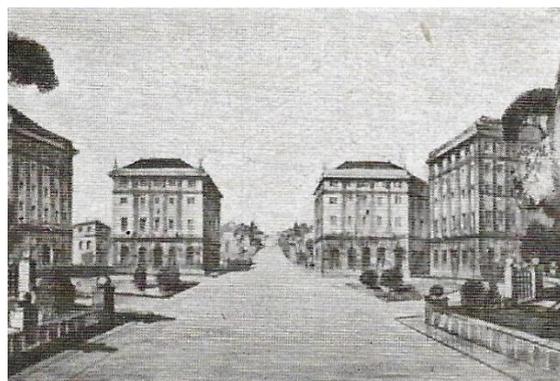
*Quarto* – La Chiesa parrocchiale di S. Giovanni Battista (monumento nazionale) è un edificio caratteristico e importante.

Il gruppo che esso forma con la torre della villa Bozzano è posto in una zona panoramica che merita di essere messa in evidenza; e lo viene ad essere, per mezzo di due viali di leggera pendenza, che congiungono: uno la nuova piazza della Chiesa con la grande arteria fiancheggiando il lato occidentale della villa Garibaldi (palazzo già Grimaldi ex Comunale di Quarto, Monumento Nazionale), l'altra la stessa piazza con la Via Vittorio Emanuele. Queste due strade, che sono utilissime al traffico in questa regione molto abitata, formano due canocchiali disposti a raggiera che partono dalla Chiesa.

Con la nuova arteria la villa Garibaldi si viene a trovare in posizione particolarmente favorita: leggermente sopraelevata dal piano stradale, resta contornata da zone verdi (vivai municipali e giardini): è quindi possibile renderla visibile a chi transiti dalla nuova istrada sistemandola con ampie decorative scalee create al limite del parco ampliato.

*Località Castagna – Piazza ellittica* – Grandi costruzioni disposte ad esedra si presentano a chi entra in Città per la nuova strada; a chi ne esce invece si apre un panorama meraviglioso: tra le ampie zone verdi appare un lembo di Riviera con il capo di Portofino; è l'annuncio promettente di quella parte meravigliosa di Liguria che fu detta la più pittoresca del mondo.

Questa piazza, in cui convergono alcune strade di una certa importanza, e prima tra esse la Via Priaruggia rettificata e ampliata, è il baricentro della prima zona del piano: la più intensivamente popolata che abbraccia tutto il territorio degli ex comuni di Sturla e Quarto.

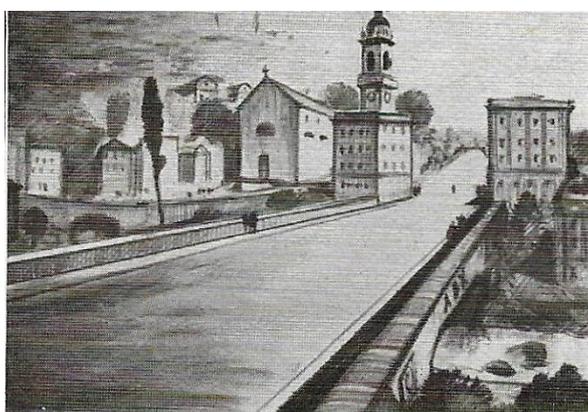


Come si presenta la piazza ellittica della Castagna  
a chi entra in città dalla nuova arteria.

*Chiesa della Castagna* – Viene liberata dalle brutte costruzioni, che oggi formano la piccola piazza esistente, e si viene a trovare su di una piazza più decorosa necessaria allo sviluppo della viabilità per le aree fabbricabili che si vengono a creare a nord in località Pianelletti e che restano in comunicazione diretta con la nuova arteria per mezzo della via Priaruggia.

La grande arteria prosegue scendendo leggermente dalla quota 40 della Piazza ellittica.

*Quinto* – Ritorna alla quota 39 e si raccorda con la Via Armando Diaz e la Via Vittorio Emanuele; con il Viale Umberto I si raccorda a quota 27,08 mentre passa sul lato sinistro della Chiesa di Quinto e dopo avere attraversato alla stessa quota il Viale Giuseppe Piaggio giunge alla curva sopra il deposito dei tranvai, di fronte all'Ospedale di Nervi.



La nuova arteria come passerà presso la chiesa di Quinto senza nessuna demolizione.

*Nervi* – Questa curva – che per altro è ampia e orizzontale – si sarebbe potuta evitare con un viadotto rettilineo: ma si è dovuta scartare questa primitiva idea perché ne sarebbe venuta sconvolta la zona industriale fiorita attorno al torrente Nervi.

Un'altra soluzione forse meno difficile ad attuarsi sarebbe stata quella di un collegamento della strada nuova con la vecchia litoranea all'altezza del deposito dei tranvai per poi tornare a monte: tutto vagliato anche questa variante non è parsa la più conveniente perché Nervi deve restare Stazione eminentemente climatica e molto in questo campo le sarebbe tolto da un traffico intensivo che l'attraversasse.

La nuova arteria, dopo la curva e il viadotto, viene a passare in prossimità del Municipio e della Chiesa di Nervi; si raccorda con il tronco già costruito sul progetto della Provincia mediante una strada e forma la circonvallazione di Nervi, passa a monte dell'Eden Hotel, attraversa zone che potranno essere sistemate a piccole città giardino e sbuca sulla via turistica, Aurelia, cinquanta metri circa oltre il cippo di confine della Grande Genova.

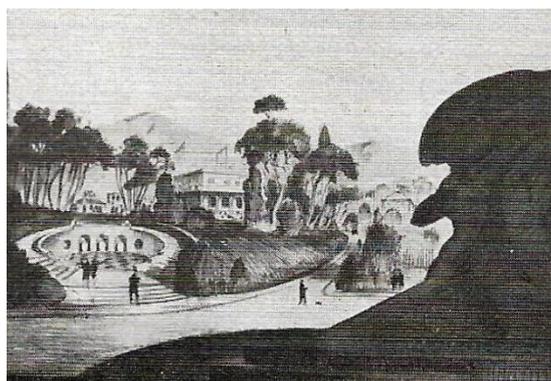
VIA LITORANEA ATTUALE



Veduta a volo d'uccello della zona Quarto-Quinto, con la nuova arteria, le importanti vie di raccordo e le nuove sistemazioni.

*Sturla Mare* – Si è prevista la costruzione di una rotonda sul Torrente Sturla sovrastante al Golfo che viene protetto dallo scirocco per mezzo di un pennello; entrambe le gettate agevoleranno lo sviluppo degli sports nautici già praticati nel Golfo, senza per altro danneggiare gli stabilimenti balneari che anzi verranno ad avere piani sabbiosi più ampi di quelli già esistenti.

*Quarto dei Mille* – Spostamento della stazione ferroviaria, oggi costretta in un breve triangolo di terreno, dietro il monumento dei Mille. Con questo spostamento si verrà a sistemare assai decorosamente la zona retrostante al Monumento e si daranno possibilità di maggiori sviluppi alle zone fiancheggianti la via Calcinara Inferiore che, ampliata e corretta, viene messa in comunicazione diretta con la litoranea a mezzo di un ponte che passa sulla linea ferroviaria e con un rettilineo viene congiunta con l'arteria di traffico. Soluzione utilissima, questa, e anche spontanea perché la piazza della stazione nuova e la via Calcinara si trovano a uguale quota (16) senza alcuno sterro o riempimento.



La nuova stazione di Quarto dei Mille  
dietro al monumento commemorativo della spedizione.

*Priaruggia* – Piazzale, copertura del Rio omonimo con rettificazione della strada turistica: possibile rotonda al mare.

*Località Fornace Proprietà Croce* – In questo piazzale che sovrasta il mare si è progettato un monumento al Marinaio Ligure: all'ardimento che i Liguri sempre hanno mostrato sul mare.

*Bagnara* – Rettificazione della via turistica per tutta la omonima località con deviazione, di importanza pari a quella oggi in corso per la località Loiolo.

*Quinto* – È forse, della striscia litoranea compresa tra Sturla e Nervi, la parte che necessita di una più degna sistemazione. A tutta prima non si può comprendere quale avvenire si possa aprire a Quinto con un assestamento razionale. I giardini stupendi debbono essere conservati e hanno nel nostro progetto, corrispondente sul lato verso la collina una breve zona sistemata pure a giardino attorno alla stazione ferroviaria. Un'altra zona verde è progettata in corrispondenza della piccola rotonda sul mare di rimpetto alla chiesa di Morcaiolo.

A completare l'effetto suggestivo di questa zona, che potrebbe essere signorile e acquistare importanza come luogo di soggiorno per stranieri, è stata progettata una palazzata che fiancheggia tutto il rettilineo con una fila di dodici edifici di cinque o sei piani interrotta in due punti da allargamenti.

La visuale di questo rettilineo verrà aperta mediante la demolizione di alcune piccole case esistenti e profilerà all'orizzonte del turista Camogli e Portofino molto bene inquadrati tra i palazzi ed i giardini.

Sarà possibile aggiungere a queste sistemazioni importanti, una funicolare che porti da Quinto a Monte Moro da cui si gode il panorama delle due Riviere e, nei giorni di sereno, si scorge in lontananza la Corsica.



La palazzata di Quinto  
con lo sventramento che permetterà la vista della riviera.

*Nervi* – In simmetria con la piazza del Municipio si è progettata una esedra di palazzi che, con le loro fronti laterali fiancheggiano l'imbocco di un viale che, sull'asse del Monumento ai Caduti e della facciata del Municipio conduce al mare, presso il castello sul limite orientale del piccolo porto di Nervi (Monumento Nazionale) dove già si trova uno spiazzo che verrebbe allargato verso terra. Non è poca l'importanza di questa strada perché non esiste ancora

una agevole via di comunicazione dell'entroterra con la famosa passeggiata a mare.

D'altra parte in qualsiasi altro punto è impossibile la predisposizione di un tale viale perché il suo corso si verrebbe a spezzare contro la linea ferroviaria e per giunta quella da noi tracciata è quella che richiede un così esiguo numero di espropri e insignificanti demolizioni da poter essere proclamata con tranquillità la unica possibile.

Con l'esecuzione di questa strada non potrà più darsi il caso di persone che conoscano Nervi senza conoscerne il mare come noi stessi abbiamo potuto riscontrare.

In tutta la sua lunghezza che va dalla piazza del Municipio al Viale delle Palme (cioè nel cuore di Nervi) la via turistica viene allargata e sul nuovo allineamento, nelle zone lasciate libere dalle case indecorose per una stazione climatica frequentata e nota come Nervi, vengono eretti palazzi da destinarsi ad uso di abitazione privata o ad alberghi.



L'esedra che si verrà a creare  
in corrispondenza della Piazza dell'ex Municipio di Nervi  
con il viale che conduce al mare.

In complesso sono moltissime le strade, sia congiungenti della litoranea, sia di incrocio con la strada a monte che sono state rettificare e ritoccate con ampliamenti e correzioni di tracciati, ma è inutile qui farne la enumerazione.

Come pure omettiamo per brevità, la enumerazione delle trasversali create per i nuovi centri abitati. Lacuna che può essere colmata con uno sguardo alla chiara planimetria generale.

Una considerazione che abbiamo fatta appena ci siamo accinti al lavoro e che possiamo ripetere dopo un anno di studi, giunti ormai alla conoscenza completa di quei sei chilometri di terreno palmo a palmo è che forse mai in Italia è stato bandito un concorso per la sistemazione di una zona così singolare e pittoresca come quella compresa tra lo Sturla e il confine orientale della Grande Genova con Bogliasco.

In generale i piani regolatori non sono trattati che come sviluppi di strade e di centri abitati in cui il tecnico si sbizzarrisce a compilare statistiche ed a calcolare piani stradali, decentramenti, sventramenti e allineamenti di nuove costruzioni.

In questo progetto, a nostro avviso, invece deve risaltare l'impronta dello artista che procede alla soluzione di problemi strettamente tecnici con cautele e con un buon gusto e un senso estetico che non sempre il tecnico puro possiede.

Terminiamo la nostra relazione fiduciosi di avere offerto con questo progetto, sviluppato in 29 grandi tavole (una di profili, dieci di planimetrie e diciotto di prospettive), all'Ufficio tecnico del Comune un non indifferente complesso di idee che sono frutto di un lungo ed amoroso studio di questa zona interessantissima della nostra Liguria.