

Il Mandracchio di San Benedetto del Tronto Frammenti di storicità lungo la metropoli adriatica

Ludovico Romagni

Scuola di Architettura e Design "E. Vittoria", Univ. degli Studi di Camerino, sede di Ascoli Piceno
E-mail: ludovico.romagni@unicam.it

The Mandracchio of San Benedetto del Tronto. Fragments of historicity along the Adriatic metropolis

Keywords: tourism, history, typology, perception, landscape

Abstract

Tourism in the territories of the middle Adriatic still gravitates around the coastal strip; nonetheless, it begins to assume an exploratory essence. It is also directed towards authentic places different from the fictional space of the leisure industry. Territories and urban areas, previously abandoned or forgotten, inspire a new interest as guardians of an identity which challenges the building market homologation and speculative logic of the territory. Historic villages, convents, abandoned urban areas where a connection with outdated productive specificities is still present, are transformed into attractors of the tourist phenomenon where it is possible to experiment new architectural and urban strategies aimed at enhancing the specific qualities of local places.

The history of San Benedetto del Tronto and its transformations is common to many of the locations of the "Adriatic city"; a continuous metropolis that, with a few interruptions, climbs up from the Gargano Peninsula to the delta of the river Po, creating very strong relationships between the hinterland and the river valleys that penetrate the Apennines. First, the transformation of the production economy into a market economy changed its settlement characteristics. Then, the economic and employment crisis put its very existence at risk. Today, seventy years later, its attractivity based exclusively on the sandy coast has come to an end. The "modern" tourism industry must be able to abandon the logic of permanence and temporality to welcome an integrated plan of urban regeneration. In this way, traces of the first historic centers can play a conscious role, even if situated in no "breathtaking" locations or with no extraordinary architectural features. These are the places that are perpetually suspended between crisis and recovery, fear and hope. Nonetheless, they are rich in experience and have a large resource heritage that the eyes of the architect can grasp to tell their story, investigate their *raison d'être* and imagine their destiny by adopting a "secular attitude", with no celebratory excesses, and neither ideological nor environmental prejudices (Cao, 2014).

La storia di San Benedetto del Tronto e delle sue trasformazioni racconta di una vicenda comune a molte delle località della "città adriatica", una metropoli continua che, con poche interruzioni, dal Gargano sale su fino al delta del Po creando fortissime relazioni tra l'entroterra e le valli fluviali che si addentrano negli Appennini. Prima la trasformazione dell'economia di produzione in economia di mercato ne ha modificato i connotati insediativi, poi la crisi economica e occupazionale ne ha messo a rischio l'esistenza stessa. Oggi, dopo settanta anni, esaurita la carica attrattiva fondata esclusivamente sulla oramai ridotta lingua sabbiosa costiera, l'industria turistica "moderna" deve saper uscire definitivamente dalla logica della stanzialità e temporalità ed entrare nel vivo di un programma integrato di rigenerazione urbana dove anche le tracce dei nuclei storici fondativi, seppur privi di localizzazioni "mozzafiato" o qualità architettoniche straordinarie, possano giocare un ruolo consapevole. Luoghi perennemente sospesi tra crisi e rilancio, tra paura e speranza, eppure ricchi di un importante credito di esperienze e di un ampio patrimonio di risorse che gli occhi dell'architetto, raccontandone la storia, indagando le ragioni e immaginandone il destino con atteggiamento "laico", senza eccessi celebrativi, ma neppure pregiudizi ideologici o ambientali deve sapere cogliere (Cao, 2014).

Le recenti dinamiche del turismo di massa testimoniano come lo svago non vada esercitato necessariamente in un "altrove", in uno spazio di finzione prodotto dalla fabbrica della vacanza. Luigi Coccia afferma che "in una nuova concezione del turismo la meta finale perde di valore e ad essa si sostituiscono le tappe, punti di stazione che contribuiscono a mettere in luce le varietà dei luoghi lungo l'attraversamento del territorio. Lo spazio dell'attraversamento rinnova la sua straordinaria importanza nella incessante risignificazione della forma del territorio e i vari punti di stazionamento sono ancora i luoghi della contaminazione e della ibridazione impresse nelle forme del costruito, che continuano a restituire in un'immagine quel confronto-scontro tra stanzialismo e nomadismo" (Coccia, 2012).

Turismo significa evasione dalla quotidianità ma anche presa d'atto dello stato dei luoghi; è un indispensabile strumento di perlustrazione e quindi di appropriazione del territorio. L'itinerario del viaggio, le tappe successive, guidano l'osservatore verso una sequenza di immagini che si succedono lungo lo spostamento; nell'incedere, lo sguardo distratto della percezione dinamica costruisce un montaggio che non coglie il tutto ma attua una semplificazione degli elementi concentrando l'attenzione su alcuni e tralasciandone altri. Attraversando questa parte della metropoli adriatica difficilmente lo sguardo si sofferma sulle urbanizzazioni del turismo balneare realizzate negli anni '50-'70 del secolo scorso, eredità consistente del fervore edilizio sul quale si è fondata la crescita miracolosa dell'Italia; si presentano come un "cluster" continuo dove solo alcuni interventi, opere di architetti prestigiosi, si distinguono dai moltissimi altri scaturiti esclusivamente da logiche speculative di mercato. Una sequenza infinita di episodi incompleti di "città sparsa", dove la vitalità ciclica del turismo si sovrappone alle pratiche degli abitanti in transito. Nel tanto, nel troppo, nel tutto che si è costruito assistiamo alla necessità di elaborare nuove strategie di intervento architettonico e urbano derivate

dal confronto con ciò che esiste, col già stato, per ridare valore a quei suoli desolati, banali, caratterizzati da realizzazioni molto deludenti, da opere incompiute e rovine storiche. Uno scenario urbano che Marc Augè (Augè, 2004) descrive come un cantiere continuo in cui convivono, in maniera simultanea e conflittuale, sia la contemporaneità della costruzione che il tempo storico della distruzione, le rovine di ieri ma soprattutto le macerie di oggi. La città come il luogo dell'elogio della maceria dove il tempo deve necessariamente essere "materia irrinunciabile del progetto" (Di Domenico, 2014) su cui accumulare, sovrascrivere il testo mutevole della città, sfruttare l'errore, la mancanza, il frammento, l'inconveniente cogliendo le opportunità di valorizzazione dello spazio residuale, dello spazio "tra", del fluido pervasivo dello *junkspace* (Mastrigli, 2001) della postmodernità.

Il progetto riabilita spazi abbandonati, spesso ricchi di memoria, che si incontrano lungo il cammino e, agendo occasionalmente sullo spazio vuoto, introduce nuove polarità e relazioni "il progetto applicato ai territori del turismo assume dunque una valenza indiziaria, puntando a cogliere segni e tracce da reinterpretare criticamente nella conformazione di nuovi spazi; nel contempo esso mostra anche una qualità relazionale operando attraverso la costruzione di nessi, legami tra elementi spesso dislocati in contesti spaziali estesi" (Coccia, 2012).

Pur continuando a gravitare sulla fascia costiera, il turismo assume una essenza esplorativa e si indirizza verso quei luoghi autentici capaci di superare la dimensione atopica che contraddistingue le attuali forme degli insediamenti ad esso dedicati. Oltre a valorizzare i punti riconosciuti e celebrati, le strategie progettuali operano anche sullo spazio dell'attraversamento esplicitandosi come infrastruttura del turismo, ossia come costruzione architettonica del percorso che in molti casi si traduce nella risignificazione, e dunque nel riuso, di alcuni tracciati viari, di piste dismesse, di parti urbane abbandonate. Rileggere e ricollocare questi spazi tra le architetture ereditate dal turismo balneare di massa in un discorso più esteso, dove tutti gli elementi che compongono il panorama modificato dei litorali contemporanei possano giocare un ruolo consapevole, costituisce un'opportunità inedita per intercettare le tante potenzialità di rigenerazione offerte dai luoghi già costruiti. È un esercizio progettuale che deve fondarsi su una conoscenza profonda del territorio per leggere e interpretare le sedimentazioni storiche che concorrono a determinare la forma dei luoghi. In questa stratificazione di segni l'attenzione si rivolge a tracciati viari o parti urbane storicizzate che in passato hanno avuto un ruolo fondativo nella costruzione degli insediamenti e che oggi, per effetto di un declassamento, hanno indebolito il ruolo. Il progetto ha quindi l'obiettivo di selezionare le parti strategiche e, riconoscendone un valore, ricercare relazioni e dispositivi progettuali in grado di reinserirli in una nuova condizione di uso. Esplorando questi luoghi si scopre un paesaggio dimenticato, tagliato fuori dagli itinerari più consueti e dalla velocità della bidirezionalità infrastrutturale.

San Benedetto del Tronto e le sue trasformazioni

L'urbanizzazione della zona litoranea che affaccia sul mare Adriatico coincide con la fase storica in cui l'abitato di San Benedetto supera la mura castellane e la popolazione comincia a vivere l'area della Marina, quella stessa area che per secoli si era limitata ad osservare dal Castello e non aveva mai utilizzato per paura dei pirati che con i loro legni minacciavano l'incolumità dei pescatori e compivano scorribande depredando e saccheggiando tutto quello che trovavano sul mare e lungo le spiagge.

Dalla fondazione del paese, la popolazione sambenedettese aveva abitato esclusivamente all'interno delle mura castellane; solo a metà del 1600 con l'edificazione del sobborgo delle "Case Nuove", si avvia lo sviluppo insediativo al di fuori del Castello nell'area a Nord del paese fortificato e successivamente, sul finire del XVIII secolo, inizia a prendere forma il quartiere Marina, già borgo S. Antonio, nella parte bassa del territorio comunale.

Il piccolo borgo protetto dalle mura del Castello si apre verso la spiaggia tra-

The recent dynamics of mass tourism has testified that leisure should not necessarily be exercised "elsewhere" – in a fictional space produced by the holiday industry. Luigi Coccia reports that "in a new conception of tourism the destination loses its value, and is replaced by stages, stations that contribute to highlight the variety of places while visiting the territory. The traveled area renews its extraordinary importance in a continuous new-meaning given to the shape of the territory. The various stopping places are still subject to contamination and hybridization, imprinted in the forms of the built. These forms still provide a feeling of confrontation-clash between sedentism and nomadism" (Coccia, 2012).

Tourism means escaping from daily life but also acknowledging the state of places. It is an important tool of discovery and, hence, of appropriation of the territory. The journey itinerary and the following stages guide the observer towards a sequence of images that follow one another along the journey itself. While walking, the distracted passer-by gets a dynamic perception of the flowing of the images without capturing the whole integrity of the landscape, but grasps the surrounding elements by focusing on some details while overlooking others. When visiting this part of the Adriatic metropolis, it is hard to let gazes linger on the seaside tourism urbanization of the 1950s-70s. It is a consistent legacy of the building fervor on which the miraculous growth of Italy is based. It appears as a cluster, where only a few interventions of prestigious architects distinguished themselves from others who followed market speculative logics. There is an infinite sequence of incomplete episodes of "scattered cities", where the cyclical vitality of tourism overlaps the practices of the inhabitants. Too much was built and there is the need to elaborate new architectural and urban intervention strategies derived from the comparison with the existing buildings. It is necessary to give back value to desolate and banal territories, characterized by a very disappointing built fabric, unfinished works and historical ruins. That is an urban scenario that Marc Augè (Augè, 2004) describes as a continuous construction site, where both the contemporaneity of the construction and the historical time of destruction, the ruins of yesterday but, above all, the rubble of today, coexist in a simultaneous and conflicting way. The city is seen as the place of rubble praising, where time must necessarily be an "indispensable project matter" (Di Domenico, 2014). Over time, the changing stories of a city must be accumulated, overwritten and errors must be exploited together with lack, fragments, inconveniences, while seizing the opportunities to enhance the residual space. This is a space "in between", a pervasive fluid of the junk-space (Mastrigli, 2001) of post-modernity. The project rehabilitates abandoned spaces, often rich in memories, which are met along the way and, by occasionally finding yourself in an empty space, introduces new polarities and relationships. "The project applied to the territories of tourism, hence, assumes a circumstantial value, aiming to capture signs and traces which are to be critically reinterpreted in the formation of new spaces. At the same time, it also shows a relational quality by operating through the construction of connections, links between elements often located in extended spatial contexts" (Coccia, 2012).

Even if it still gravitates around the coast, tourism assumes an exploratory essence and leans towards authentic places by transcending the atopic dimension which distinguishes the current

Fig. 1 - Vista del castello di S. Benedetto (sec. XVII). Fonte: Elaborato del Piano attuativo di riqualificazione e salvaguardia del patrimonio edilizio.

View of the castle of S. Benedetto (17th century). Source: Elaboration of the implementation plan for the redevelopment and safeguard of the building heritage.



Fig. 2 - S. Benedetto in una acquaforte dell'800. Fonte: Elaborato del Piano attuativo di riqualificazione e salvaguardia del patrimonio edilizio.

S. Benedetto in an etching from the 19th century. Source: Elaboration of the implementation plan for the redevelopment and safeguard of the building heritage.



Fig. 3 (pagina a fianco) - S. Benedetto, catasto napoleonico (1812). Fonte: archivio di stato di Ascoli Piceno.

(next page) S. Benedict, Napoleonic cadastre (1812). Source: Ascoli Piceno state archive.

forms of settlements dedicated to tourism itself. In addition to enhancing well-known and celebrated places, the project strategies also operate on the traveled space, expressing themselves as a tourism infrastructure; i.e., as an architectural construction of the path which, in many cases, conveys new meanings. Therefore, they imply the reuse of some road routes, of abandoned tracks, or of abandoned urban parts. It is vital to re-consider and relocate these spaces among the architectures inherited from mass seaside tourism in a more extensive framework, where all elements that make up the modified panorama of contemporary coasts can play a conscious role. This represents an unprecedented opportunity to identify the many regeneration potentialities offered by the places already built. It is a design exercise which shall be based on a deep knowledge of the territory in order to read and interpret the historical sedimentations that contribute to establish the shape of the places. In this stratification of signs, the attention is turned to road layouts or historicized urban area which, in the past, had a founding role in the construction of settlements and which today, due to downgrading, have weakened their role. The project, therefore, aims to select strategic parts and, by acknowledging their value, to search for relationships and design tools capable of giving them a new use. When exploring these places, one discovers a forgotten landscape, cut off from the more usual itineraries and from the speed of

sformandosi progressivamente in “borgo di mare” non solo occupando i territori lungo la linea di costa ma anche cogliendo le nuove prospettive sociali e produttive offerte da questo cambiamento. A seguito di queste trasformazioni San Benedetto cesserà di essere un semplice presidio strategico conteso tra antichi domini e, da semplice aggregato abitativo, inizierà ad assumere una propria fisionomia che continuerà a svilupparsi nei secoli successivi fino a farla diventare una delle città più importanti del medio Adriatico.

Sul finire del XVII secolo, nelle vicinanze della piccola chiesa che si trovava direttamente sulla spiaggia, si realizzano i primi fabbricati, atterrati e magazzini che formeranno il primo nucleo del *Mandracchio* cui successivamente si aggiungeranno anche degli edifici ad uso abitativo. La denominazione *Mandracchio* deriva dal latino *mandraculum*, diminutivo di *mandra* termine che indicava un senso di *ricetto*, *ricettacolo*. Nel linguaggio marinaro veniva utilizzato per descrivere uno “specchio d’acqua limitato e ben riparato, simile ad una piccola darsena, ricavato in un porto e destinato al ricovero di imbarcazioni di piccole dimensioni”.

La marina sambenedettese che prende forma al di sotto del Castello (fig.1), nel XVIII secolo, si espande e nei due secoli successivi diventa il centro di San Benedetto sia dal punto di vista sociale che economico ed amministrativo.

La battaglia di Lepanto (1571) rappresenta una tappa fondamentale nello sviluppo di San Benedetto e di tutti i paesi costieri; dopo quell’evento drammatico i Castelli rivieraschi si aprono verso il litorale e verso le spiagge divenute più sicure. La cittadinanza inizia a costruire i primi atterrati e i primi magazzini al di sotto della strada Corsale o Aprutina, chiamata anche Lauretana, attuale SS16 (fig. 2).

Alla fine del XVII secolo, la maggiore sicurezza delle spiagge ed il lento ritirarsi



del mare rendono disponibili nuove terre da poter utilizzare per attività agricole e per nuove abitazioni. La vicinanza all'approdo, luogo di lavoro, offre una comodità a coloro che erano impegnati nei mestieri di mare con un progressivo spostamento della popolazione verso la marina nonostante la pesca fosse ancora una attività minore e tesa principalmente a soddisfare il fabbisogno familiare o locale.

Il quartiere *Mandracchio*, meglio noto come *pajarà* (Merlini, 2020), inizia a formarsi tra la fine del '600 e l'inizio del '700, con la costruzione dei primi magazzini nell'area dove da circa un secolo, in assoluto isolamento – e per questo affidata ad un eremita – sorgeva la chiesa dedicata alla Madonna della Vittoria e del mare. In questo periodo, il quartiere marina, ormai prosciugato dagli acquitrini, viene utilizzato per scopi agricoli definendo un tessuto poderale caratterizzato dalle colture di vigneti, agrumeti e uliveti.

Sul finire del XVIII secolo, nel 1790, l'architetto camerale Luigi Paglialunga, fermano, fu incaricato dalla "Congregazione del Buon Governo" di redigere un nuovo piano regolatore che andasse a programmare lo sviluppo urbano della Marina fino ad allora avvenuto in modo caotico e senza nessuna pianificazione. L'architetto Paglialunga, a parte la demolizione di qualche edificio, mantiene inalterato il quartiere *Mandracchio* caratterizzato dall'allineamento irregolare delle "pisce" (case di terra mista a pagliaccio) trasversale alla linea di costa e prevede uno sviluppo edilizio verso Nord; definisce una tessitura urbana regolare e orientata in senso ortogonale, e quindi opposto rispetto al primo insediamento (il *Mandracchio*), basata sul reticolo poderale definito dalle colture esistenti (fig. 3).

Fino al periodo napoleonico, ed anche negli anni immediatamente successivi, l'edificazione nella parte bassa della città fu molto ridotta; oltre alla presenza

infrastructural bi-directionality.

San Benedetto del Tronto and its transformations

The urbanization of the coastal area overlooking the Adriatic Sea coincides with the historical phase in which the inhabited area of San Benedetto went beyond the castle walls and the population began to live in the Marina area. That was the same area that for centuries was only gazed from the Castle without being used for fear of the pirates who threatened the safety of the fishermen. With their raids, pirates plundered everything they could find on the sea and along the beaches.

Since the foundation of the village, the population of San Benedetto had lived exclusively within the castle walls. Only in the mid-1600s, with the construction of the suburb of "Case Nuove", did the settlement development begin outside the Castle. The settlement developed in an area located in the north of the fortified village and afterwards, at the end of the 18th century, the Marina neighborhood, formerly St. Antonio village, started to be formed in the lower part of the municipal area.

The small village protected by the castle walls opened towards the beach and gradually transformed itself into a "seaside village" not only occupying the territories along the coast line, but also grasping the new social and productive perspectives offered by this change. Following these

transformations, San Benedetto ceased to be a simple strategic garrison contested between ancient dominions and, from a simple housing aggregate, it began to have its own physiognomy that it developed in the following centuries, until it became one of the most important cities in the middle Adriatic.

At the end of the seventeenth century, near the small church located directly on the beach, the first houses made of earth and straw, and the first warehouses were built to form the first settlement of Mandracchio. Later, buildings for residential use were also added to this complex. The name Mandracchio comes from the Latin mandraculum, diminutive of mandra, which meant reception, receptacle. In marine language it was used to describe a "limited and well-sheltered water area, similar to a small dock, built in a port and intended for sheltering small boats".

In the 18th century, the Marina of San Benedetto was formed below the Castle (fig. 1). It then expanded and in the following two centuries it became the center of San Benedetto from both a social, economic, and administrative point of view.

The battle of Lepanto (1571) was a fundamental stage in the development of San Benedetto and of all the coastal villages. After this dramatic event, the coastal castles opened up towards the coast and the beaches, which had become safer. The citizens began to build the first buildings of earth and straw, and the first warehouses below the Corsale or Aprutina (also called Lauretana) road, now SS16 (fig. 2).

At the end of the seventeenth century, the greater safety of the beaches and the slow retreat of the sea made new land available that could be used for agricultural activities and new homes. The proximity to the landing place, which was a place of work, was an advantage for the sea-workers. A progressive shift of the population towards the Marina took place, despite the fact that fishing was still a minor activity and mainly aimed at satisfying families or local needs.

The Mandracchio district, better known as pajara (Merlini, 2020), began to take shape between the end of the 17th century and the beginning of the 18th century, with the construction of the first warehouses. These were located in an area where a church dedicated to the Madonna della Vittoria e del mare (Virgin of the Victory and of the sea) had been erected for over a century. It was the only existing building, thus under the custody of a hermit. In this period, the marine district, now covered with marshes, was used for agricultural purposes and defined a farm fabric characterized by the cultivation of vineyards, citrus groves and olive groves.

At the end of the eighteenth century, in 1790, the architect Luigi Paglialunga from Fermo was commissioned by the "Congregazione del Buon Governo" ("Congregation of the Good Government") to draw a new town-planning scheme for the urban development of the Marina which, up to then, had been developed chaotically and without any planning. The architect Paglialunga, apart from the demolition of some buildings, kept the Mandracchio area unchanged. This area was characterized by an irregular alignment of the "pisce" (houses made of earth mixed with straw), which was transversal to the coastline and planned a building development towards the North. He defined a regular urban texture orthogonal to the first settlement (the Mandracchio), based on the farm network of the existing crops (fig. 3).



Fig. 4 - Nucleo storico di San Benedetto. Elaborazione grafica di Simone Porfiri.
Historical nucleus of San Benedetto. Graphic elaboration by Simone Porfiri.

di alcune locande situate lungo la strada Lauretana, nell'area risultano presenti ancora numerosi appezzamenti di terreno censiti al catasto come orti urbani. Negli ultimi decenni dell'800 si inizia a costruire anche su queste porzioni agricole lungo le direttrici principali definite dal piano. Queste nuove costruzioni si presentano con un discreto valore architettonico e vengono edificate seguendo le norme indicate nel regolamento di ornato pubblico che nel frattempo era entrato in vigore. Va osservato che intorno alla metà dell'800 la linea di costa si attestava, in maniera orientativa, col sedime dell'attuale statale adriatica. Il suo progressivo e imponente arretramento portò, negli anni immediatamente successivi, all'utilizzo delle terre lasciate libere dal ritirarsi delle acque del mare con la costruzione di numerosi edifici nella zona al di sotto del limite definito dal piano Paglialunga determinando una forte espansione e crescita del quartiere Marina. Un'area pianeggiante, nel tempo sempre più ampia, piena di vita, di attività commerciali, e più popolata dell'antico Castello che, nella seconda metà dell'800 determinò l'esigenza di prevedere un radicale intervento urbanistico. Con lungimiranza si iniziano ad affrontare i problemi della zona bassa del paese partendo dagli allagamenti che sistematicamente flagellavano l'area; si prevede quindi di rialzare e livellare tutto il quartiere eliminando l'annoso problema delle acque ristagnanti.

Nel 1863, dopo l'inaugurazione della ferrovia adriatica Ancona-Pescara, si crea la necessità di migliorare la rete viaria riqualificando i percorsi esistenti o creandone dei nuovi. Si realizzò, attraverso alcune demolizioni, una unica strada accorpando due preesistenti dando una nuova prospettiva alla via principale che dal Castello portava verso l'approdo.

Tra la fine dell'800 e i primi decenni del '900 si attuano una serie di interventi mirati a risanare e abbellire la zona ad Est della ferrovia dove si stava svi-

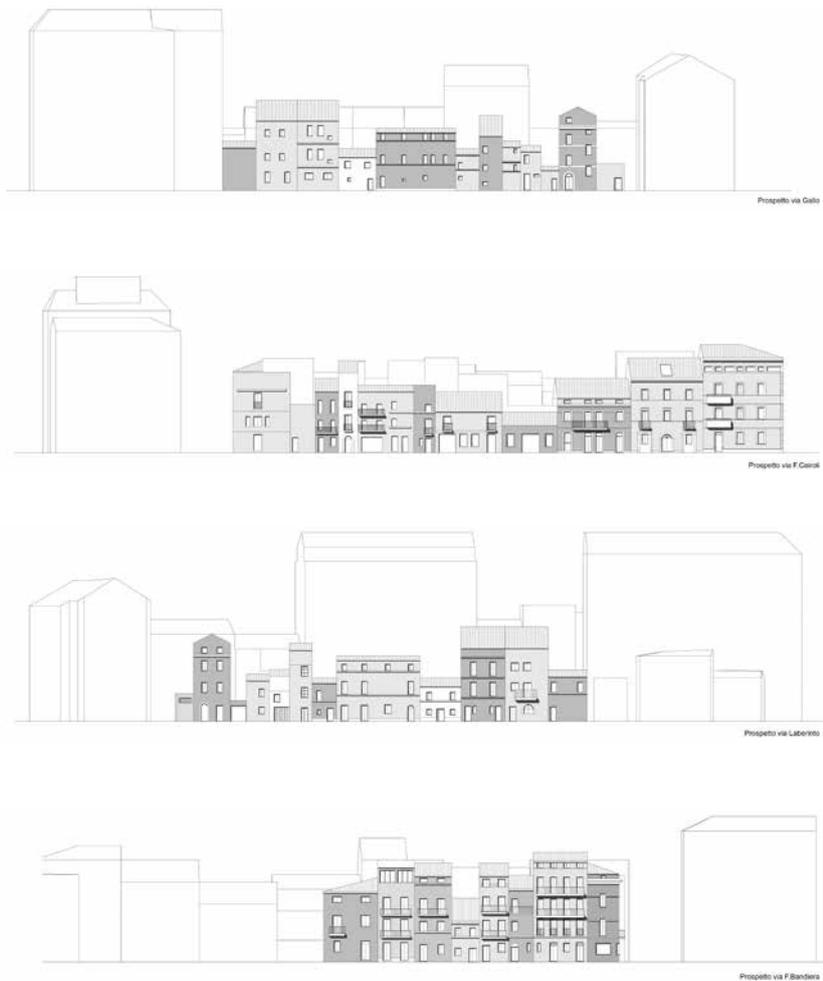


Fig. 6 - Ricostruzione dello stato attuale dei prospetti lungo Via del Laberinto e via Fratelli Bandiera di San Benedetto. Elaborazione grafica di Simone Porfiri.

Reconstruction of the current state of elevations along Via del Laberinto and via Fratelli Bandiera di San Benedetto. Graphic elaboration by Simone Porfiri.

luppando l'industria turistica. Vengono concesse le prime aree per edificare i villini liberty sul litorale, si realizzano i giardini pubblici, lo stabilimento bagni, e contemporaneamente si inizia a riprogrammare anche il centro cittadino; al posto della vecchia pescheria e del mattatoio comunale viene costruita, nel 1873, una grande caserma militare. Sempre nello stesso periodo si costruiscono le scuole elementari della Marina e si inizia a pensare ad una nuova viabilità con la programmazione di una circoscrizione cittadina. Nella piazzetta centrale antistante la caserma, all'inizio degli anni '30 del Novecento, viene realizzato il nuovo mercato al minuto del pesce che rimarrà in esercizio fino al 1987. Anche nella parte Nord del paese, nelle vicinanze della stazione ferroviaria, si procede alla bonifica di alcune aree dove si erano concentrati detriti e materiali di risulta e si realizzano una serie di edifici secondo quanto predisposto da un nuovo piano regolatore che, oltre a prevedere un consistente sviluppo edilizio, definiva nell'ampio spazio per la lavorazione delle funi (funai), la realizzazione di una piazza e la costruzione del primo campo sportivo di San Benedetto.

Questo nuovo sviluppo edilizio impone, nel corso degli anni, anche la realizzazione di nuovi collegamenti tra le due parti del paese separate dalla ferrovia mediante la realizzazione di una serie di sottopassi pedonali.

Intorno al 1920 si iniziano a realizzare le prime strutture esclusivamente ricettive, e successivamente si dà il via ai lavori di realizzazione del nuovo lungomare che ancora oggi conferisce a San Benedetto l'identità di città a vocazione turistica. Successivamente, con altri interventi, si completa l'urbanizzazione dell'attuale centro storico e San Benedetto assume la conformazione urbana attuale. (fig. 4)



Fig. 5 - Via Laberinto di San Benedetto. Fonte: piano regolatore generale, ing. Onorati 1935, Archivio di Stato di Ascoli Piceno.

Via Laberinto di San Benedetto. Source: general master plan, Mr Onorati, engineer, 1935, Ascoli Piceno state archive

Up to the Napoleonic period, and also during the following years, the buildings in the lower part of the city were very few. In addition to the presence of some lodging houses located along the Lauretana road, in the area there were still many plots of land registered as urban gardens in the cadastre. In the last decades of the 19th century, constructions were erected in these agricultural portions along the main lines defined by the plan. These new constructions had a discrete architectural value and were built in compliance with the rules indicated in the public decoration regulation which, in the meantime, had entered into force. It should be noted that around the middle of the 19th century, the coastline stood, indicatively, at the level of the current Adriatic state road. Its progressive and impressive retreat led, in the years immediately following, to the use of the lands left free by the retreat of the sea waters. These lands were used to erect numerous buildings in the area below the boundaries defined by the Paglialonga plan. This led to a strong expansion and growth of the Marina area. It was a flat area which became larger over time. It was full of life and of commercial activities, more populated than the ancient Castle. This, in the second half of the 19th century, caused to plan a radical urban intervention. With farsightedness, the problems of the lower part of the village were tackled by starting from the floods that systematically plagued the area. The whole area was leveled and raised in

order to eliminate the age-old problem of stagnant water.

In 1863, after the opening of the Ancona-Pescara Adriatic railway line, there was the need to improve the road network by redeveloping the existing routes or creating new ones. Through some demolitions, a single road was built, merging two pre-existing ones, and giving a new perspective to the main road that led from the Castle to the landing place.

Between the end of the 19th century and the first decades of the 20th century, a number of interventions were carried out with the aim to restore and beautifying the area located in the east side of the railway, where the tourism industry was developing. The first areas for the construction of the Art Nouveau villas on the coast were granted; public gardens and the first bathing establishment were built. At the same time, the city center was also re-planned. Instead of the old fish shop and the municipal slaughterhouse, large military barracks were built in 1873. In the same period, the elementary schools of the Marina were built, and the idea of a new road network arose with the planning of a city ring road. In the central square in front of the barracks, at the beginning of the 1930s, the new fish retail market was built. The market remained in operation until 1987. Also in the northern part of the country, near the railway station, some areas full of debris and waste materials had been cleaned up, and a series of buildings were built according to the provisions of a new town-planning scheme. This not only set out a consistent building development, but it also provided for the production of ropes (funai), the realization of a square and the construction of the first San Benedetto sports field.

Over the years, the new building development also required the creation of new connections between the two parts of the town separated by the railway. Therefore, a series of pedestrian underpasses were built.

Around 1920, the first receptive structures began to be built, and afterwards the new waterfront promenade, which still gives to San Benedetto the conformation of a city with a tourist vocation. Later, with other interventions, the urbanization of the current historic center was completed, and San Benedetto acquired the current urban conformation (fig. 4).

The Mandracchio

The oldest part of the historic center is the Mandracchio. It initially consisted essentially of shelters for boats and warehouses with materials used by fishermen, caulkers and all the workers of the port. Later, some of the people of San Benedetto obtained permission from the authorities of the city of Fermo to build small and modest houses. These constructions were set randomly on the territory of the Marina and did not follow any urban planning. They were concentrated in the area in front of the castle, transverse to the coast line. These buildings occupied an area of a few square meters and were generally made up of a single floor. They were called "low houses". Later, buildings were made of several levels and "two-story houses" began to be built. Their completely random diffusion formed terraced aggregations with a tangle of alleys; a sort of labyrinth which gave the name of the main street of Mandracchio: the Via del Laberinto (fig. 5).

Buildings were often built with poor materials. The last example, made of earth and straw, was demolished in 1934. They were constructions

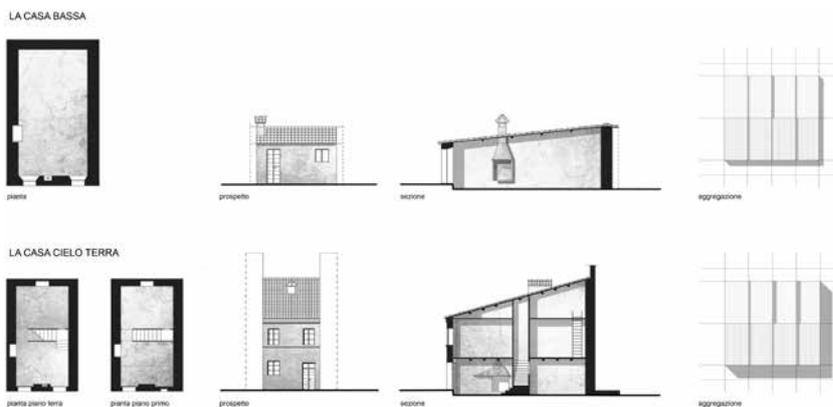


Fig. 7 - La casa bassa e la casa cielo-terra. Elaborazione grafica ing. Stefano Novelli, in Cavezzi, 2001.

The low house and the two-storey house. Graphic design Stefano Novelli, in Cavezzi, 2001.



Fig. 8 - Scenari urbani: confronto tra via Fratelli Bandiera all'inizio del XIX e oggi. Fonte: piano regolatore generale, ing. Onorati 1935, Archivio di Stato di Ascoli Piceno.

Urban scenarios: comparison between via Fratelli Bandiera at the beginning of the 19th century and today. Source: general plan, Onorati 1935, Ascoli Piceno state archive.

Il Mandracchio

La parte più antica del nucleo storico, il *Mandracchio*, inizialmente è formato essenzialmente da ripari per le imbarcazioni e da magazzini per i materiali utilizzati dai pescatori, dai calafati e da tutti i lavoratori della marina; successivamente alcuni sambenedettesi iniziano ad ottenere dalle autorità della città di Fermo il permesso per costruirvi delle piccole e modeste abitazioni. Queste costruzioni si insediano in maniera casuale sul territorio della marina senza nessuna pianificazione urbanistica, concentrandosi nell'area antistante il castello con un andamento trasversale rispetto alla linea di costa. Questi edifici hanno una superficie di pochi metri quadrati e sono generalmente costituiti dal solo piano e denominati "case basse"; successivamente iniziano ad essere realizzati edifici su più livelli "casa a schiera elementare ad atrio". La loro diffusione completamente casuale definisce delle aggregazioni a schiera che formano un groviglio di vicoli, una sorta di labirinto da cui il nome della principale via del *Mandracchio*: la via del Laberinto (fig. 5). Edifici costruiti spesso con materiali poveri il cui ultimo esempio realizzato in terra e paglia sarà demolito nel 1934; sono costruzioni prive di ogni requisito igienico e di una adeguata rete fognaria. Questa condizione di degrado determina, sia nelle amministrazioni che nella popolazione, il desiderio di migliorare le condizioni di vita e la qualità dell'intero sistema urbano. Nel 1939 iniziano i primi interventi di trasformazione il più importante dei quali portò alla demolizione di una trentina di edifici per permettere l'apertura di una nuova via più ampia che fungesse anche da luogo di incontro. Molti altri progetti di trasformazione e di risanamento furono previsti ma lo scoppio della seconda guerra mondiale ne bloccò la realizzazione; paradossalmente, l'evento bellico ha impedito l'attuazione degli interventi programmati preservando la ra-

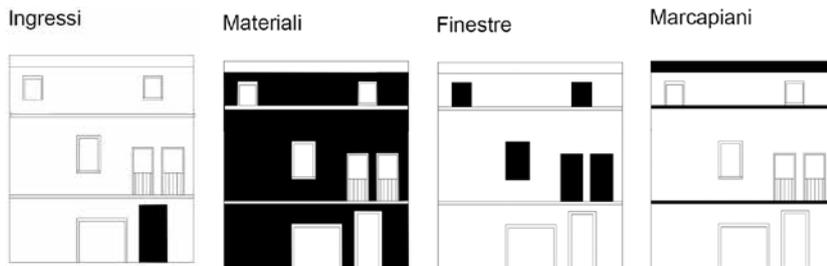


Fig. 9 - Abaco degli elementi tecno-morfologici ricorrenti. Elaborazione grafica Ludovico Romagni.
Abacus of recurring techno-morphological elements. Graphic elaboration by Ludovico Romagni.

dicale modifica dell'impianto urbano del *Mandracchio* e riconsegnandoci, oggi, una parte di città costruita secondo gli aspetti etnografici ancora rappresentativi della antica civiltà marinara sambenedettese (fig. 6).

La casa bassa

La casa bassa rappresenta la tipica abitazione marinara della costa marchigiana (Novelli, 2001). Questo particolare tipo di abitazione, definito e classificato in base alle sue caratteristiche morfologiche e dimensionali è più o meno equamente diffuso su tutto il litorale e rappresenta spesso la tipologia predominante nei borghi marinari che si sono sviluppati tra la fine del XVII e il XIX secolo. Si tratta di abitazioni generalmente di piccole dimensioni, aventi un modulo di circa 3,50 x 8,00 m con la presenza del solo piano terra e solitamente costituite da un solo monolocale; il bagno, dove presente, è caratterizzato da un foro posto sul muro e direttamente collegato con un canale di scorrimento (a cielo aperto) delle acque reflue che costeggia le abitazioni. Prive di acqua corrente, l'illuminazione si ottiene mediante l'unica finestra presente sulla facciata. Costruite con materiali poveri, spesso presentano un pavimento realizzato con semplice terra battuta. A seguito dell'operazione di innalzamento del piano stradale effettuato nella seconda metà dell'800 per risolvere il problema dell'acqua stagnante, molte di queste abitazioni presentano il pavimento interno ad una quota più bassa rispetto al livello della strada antistante. Successivamente, in una seconda fase edificatoria, queste abitazioni assumono una tipologia a due piani con una serie di varianti in base alla posizione della scala o al loro sviluppo planimetrico in rapporto al tessuto urbanistico in cui sono inserite.

which neither complied with hygienic requirements nor had an adequate sewer system. This degradation condition determined, both in the local administrations and in the population, the desire to improve their living conditions and the quality of the entire urban system. In 1939, the first transformation began, the most important of which was the demolition of about thirty buildings in order to allow the opening of a new wider street that also served as a meeting place. Many other transformations and rehabilitation projects were planned, but the outbreak of the Second World War blocked their realization. Paradoxically, the war prevented the implementation of the planned interventions and the radical modification of the urban layout of Mandracchio. In this way, a part of the city built has been given back to its population, according to the ethnographic aspects which are still representative of the ancient maritime civilization of San Benedetto (fig. 6).

The low house

The low house represents the typical maritime house of the Marche coast (Novelli, 2001). This particular type of house, defined and classified on the basis of its morphological and dimensional characteristics, is more or less equally widespread throughout the coast and is often the predominant type in the seaside villages that developed between the end of the 17th and the 19th centuries. These are generally small houses, with a space element of about 3.50 x 8.00 mt., with only the ground floor. They are usually a studio apartment; the bathroom, where present, is characterized by a hole placed on the wall which is directly connected with a drainage channel (open air) of wastewater, and runs alongside the houses. They are not provided with running water, and the lighting is obtained through an only window on the facade. They are built with poor materials, and often have a floor made of simple beaten earth.

Following the raising of the road surface carried out in the second half of the 19th century to solve the problem of stagnant water, many of these houses had the internal floor at a lower level than the level of the road across from them. Afterwards, in a second building phase, they became two-story houses with a series of variants based on the position of the staircase, or on their planimetric development in relation to the urban fabric in which they were inserted.

The two-story house

The houses with two or more floors arranged in a block or in a row, despite being high-rise, did not differ much from the low house as regards the socio-housing functions.

Given the precarious economic conditions, these houses were often inhabited by several families who shared the little space available. In the period between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, this condition determined a considerable high population density in the lower part of the city.

An almost inevitable feature of this type of housing was the dormer window (the cataract). It was built on the roof and it allowed the illumination and ventilation of the top floor and the relative attic, which could be accessed by a ladder. Afterwards, toilets were improved and the simple hole in the wall was replaced by an equally simple hole in the floor which was also directly connected to the external sewer. The hole was made in a small room built close to the perimeter wall, or on balconies.

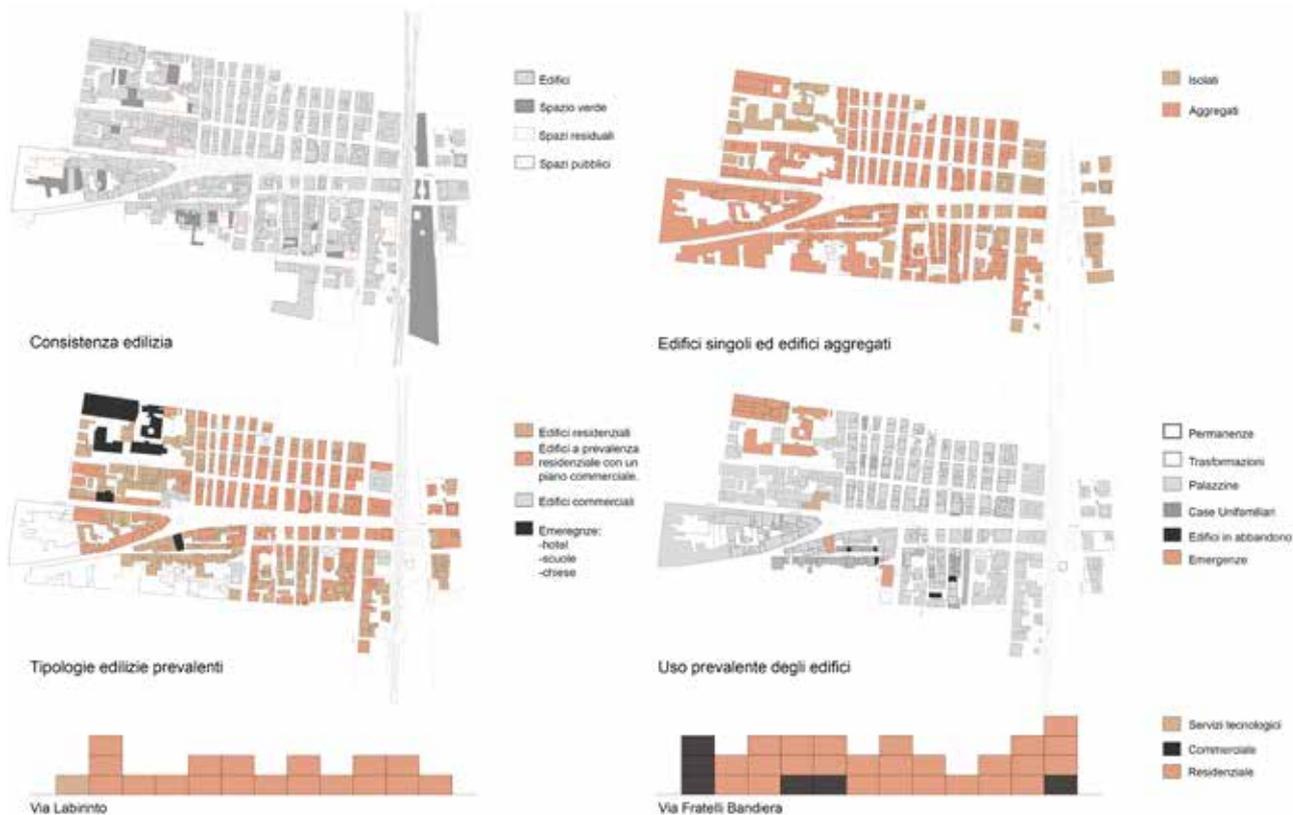


Fig. 10 - Analisi urbana delle aree del Mandracchio e del piano "Paglialonga" di San Benedetto. Elaborazione grafica di Ludovico Romagni.
 Urban analysis of the areas of Mandracchio and of the 'Paglialonga' plan of San Benedetto. Graphic elaboration by Ludovico Romagni.

These houses were initially built on two floors and were raised over the years. Some ended up reaching four floors (fig. 7).

Slow perceptions

Walking through the narrow streets of this part of the city, the eye captures the deep relations that exist between geography and architectural forms, tracing the building of the places to a specific exploration of the area (fig. 8). Within this logic, what at a quick sight appears casually displaced in space – a fragment of a historicized city surrounded by buildings and generic residential spaces – is actually part of a general design which shows the founding role of the ancient urban system. This was the primary element in the construction of the territory and of the city, as well as a privileged viewpoint. The difference in size of the built area and the cross-cutting texture of the small portion of the city that insinuates in an anomalous way into the geometric fabric of the subsequent urban expansion, gives back its distinguishable identity to the place. The exception of the perpendicular ground and the tapered shape of the urban structure define a path that goes from the high orography of the Castle to the state road until the railway, and then to the port. Along this tangle of paths, the slow motion allows the eyes to adjust and the mind to meditate on what it observes to finally grasp the details (fig. 9). Interstitial spaces and slight openings, unused or abandoned portions

La casa cielo-terra (casa a schiera elementare ad atrio)

Le case a due o più piani disposte a blocco o a schiera, pur avendo uno sviluppo in altezza, non si scostano di molto dalla casa bassa per funzioni socio-abitative. Viste le precarie condizioni economiche, queste abitazioni venivano spesso utilizzate da più nuclei familiari che dividevano il poco spazio a disposizione. Nel periodo tra la fine dell'800 e l'inizio del '900, tale condizione ha determinato nei quartieri della parte bassa della città una notevole densità abitativa. Caratteristica quasi immancabile in questo tipo di abitazioni è l'abbaino (la cataratta); realizzato sul tetto permetteva di illuminare ed areare l'ultimo piano e la relativa soffitta alla quale si accedeva mediante scale a pioli. Successivamente vengono migliorati i servizi igienici ed il semplice foro sulla parete viene sostituito con un altrettanto semplice buco sul pavimento anch'esso collegato direttamente alla fognatura esterna e ricavato all'interno di una piccola stanzetta realizzata a ridosso del muro perimetrale o ricavata sui balconi. Queste case inizialmente realizzate a due piani vengono nel corso degli anni sopraelevate fino a raggiungere anche i quattro piani (fig. 7).

Percezioni lente

Percorrendo le strade strette di questa parte di città lo sguardo cattura le profonde relazioni che intercorrono tra geografia e forma architettonica riconducendo la costruzione dei luoghi ad una specifica esplorazione del sito (fig. 8). All'interno di questa logica, ciò che ad una vista frettolosa appare casualmente dislocato nello spazio, un frammento di città storicizzata circondato da edifici

e da spazi residenziali generici, rientra in un disegno generale da cui si evince il ruolo fondativo dell'antico sistema urbano, elemento primario nella costruzione del territorio e della città nonché punto di vista privilegiato da cui indirizzare lo sguardo. Lo scarto di misura del costruito e la tessitura trasversale di questa piccola porzione di città che si insinua in maniera anomala nel tessuto geometrico delle espansioni urbane successive restituisce, per differenza, l'identità ancora riconoscibile del luogo. L'eccezione del sedime perpendicolare e la forma affusolata dell'impianto definiscono un percorso che dall'orografia alta del Castello attraversa la statale prolungandosi fino alla ferrovia e al porto. Lungo questo groviglio di tracciati la percezione lenta consente allo sguardo di adattarsi per meditare le cose osservate e coglierne i dettagli (fig. 9). Spazi interstiziali e lievi aperture, porzioni di costruito non utilizzate o abbandonate si offrono come occasioni per il progetto di un taglio trasversale che racconta la storia della antica civiltà marinara sambenedettese. L'attraversamento conferisce centralità al turista, una sorta di flaner che preferisce alle vie del turismo di massa le strade secondarie, un viaggiatore consapevole alla ricerca di una esperienza nuova verso itinerari dell'identità architettonica e produttiva dei luoghi. La rivalutazione dell'essere umano e la valorizzazione del territorio sono i presupposti imprescindibili per un ripensamento del fenomeno turistico che coinvolge inevitabilmente il senso contemporaneo dell'abitare. In questo ambito urbano le pratiche del tempo libero si intrecciano con quelle del vivere quotidiano e così gli spazi usati dai turisti sono spesso integrati con quelli usati dagli abitanti. Come giustamente sostiene Simonicca, "si tratta di analizzare il turismo quale coordinata non sovrastrutturale, ma incardinata nel vivere quotidiano" (Simonicca, 2004) e, aggiungerei, radicata alla specificità dei contesti locali. Riflettere sui territori del turismo significa dunque continuare a ragionare sulla territorializzazione dei fenomeni urbani e sui nuovi modi di interpretare le forme degli insediamenti nella dimensione geografica che le accoglie. Molte delle città costiere si confrontano con la necessità di riqualificare intere parti del loro tessuto edilizio a ridosso della spiaggia o del porto non solo perché subiscono la progressiva perdita di attrazione come bacini di accoglienza turistica, ma perché la loro impronta propone un repertorio di soluzioni spaziali che oggi reclama di essere modificato per includervi ri-usi differenti e differenziati mirati a rappresentare un motivo di diversificazione e di sperimentazione del progetto di riqualificazione dell'architettura e dello spazio urbano (fig. 10). Osservare e riflettere sulla dimensione insediativa attuale dei litorali considerando il turismo e le altre mobilità come componenti affatto secondarie nell'articolazione dello spazio abitato, richiede all'architettura e al progetto urbano di ricalibrare il loro carattere più sperimentale, di impegnare la loro capacità di immaginare i luoghi svelando un rapporto disinibito con il temporaneo, con il transitorio e dunque con le nuove modalità di un abitare non necessariamente stanziale. Rileggere e ricollocare nuovi elementi, come i frammenti di storicità, tra gli spazi e le architetture ereditate dal turismo balneare di massa all'interno di un discorso ampio che abbraccia tutto il panorama modificato dei litorali contemporanei è un'occasione inedita per intercettare le tante potenzialità di rigenerazione offerte dai luoghi già costruiti.

of buildings are offered as opportunities for a cross-cutting project which tells the story of the ancient maritime civilization of San Benedetto. The passing-by confers centrality to the tourist, a sort of wanderer who prefers secondary streets to mass tourism routes; a conscious traveler in search of a new experience towards architectural itineraries and itineraries which reveal the identity of places. The re-evaluation of the human being and the enhancement of the territory are essential prerequisites for a re-examination of the tourism phenomenon which inevitably involves a contemporary sense of dwelling. In this urban environment, the practices of free time are intertwined with those of everyday life. So the spaces visited by tourists are often integrated with those lived by the inhabitants. As Simonicca claims, "it is a matter of analyzing tourism as a non-superstructural coordinate, hinged, instead, on daily life" (Simonicca, 2004) and, I would add, rooted in the specificity of local contexts. Reflecting on the territories of tourism, hence, means continuing to think of the territorialization of urban phenomena and of new ways of interpreting the forms of settlements in the geographic dimension that hosts them. Many of the coastal cities are confronted with the need of requalifying entire parts of the building fabric close to the beach or the port. This is necessary not only because they suffer from a progressive loss of attraction as tourist reception basins, but also because their footprint offers a repertoire of spatial solutions which today needs to be modified. This is necessary in order to contemplate different and differentiated re-uses for the diversification and testing of a requalification project involving architecture and urban space (fig. 10). Observing and reflecting on the current settlement dimension of the coasts – without considering tourism and other mobility experiences as secondary in the articulation of the inhabited space – implies rediscovering the experimental nature of architecture and urban design. Places should be imagined by unveiling the uninhibited relationship between temporary and transitory living and, hence, by considering a new way of dwelling that is not necessarily permanent. It is necessary to re-interpret and relocate new elements as fragments of historicity between the spaces and architectures inherited from mass seaside tourism. It is also necessary to develop a broad approach which embraces the entire modified outlook of contemporary coasts. These would be unprecedented opportunities to identify the many regeneration potentials offered by the places already built.

Riferimenti bibliografici *References*

- Augè M. (2004) *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Biringhieri, Torino, pp. 135-139.
- Cao U. (2014) "Premessa", in Vespasiani S., *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, FrancoAngeli, Milano, p. 12.
- Cavezzi G. (a cura di) (2001) *Chi dove e come eravamo. Il censimento del 1861*, ed. Biesse Banca Sambenedettese, San Benedetto del Tronto.
- Coccia L. (2012) "Transiti e nuove trascrizioni del territorio", in L. Coccia (a cura di) *Architettura e Turismo*, FrancoAngeli, Milano, p. 17.
- Di Domenico C. (2014) (a cura di) *Sul futuro dell'origine. Novità ed Originalità in Architettura*, Il Melangolo, Genova, p. 167.
- Mastrigli G. (2001) (a cura di) *Rem Koolhaas. Junkspace*, Quodlibet, Macerata, pp. 61-102.
- Merlini G. (2020) (a cura di) "La Marène. Breve guida del Mandracchio e del "quartiere Marina-ro"", in *Quaderni dell'archivio storico comunale di San Benedetto del Tronto*, n.7.
- Novelli S. (2001) "La casa Bassa", in, Cavezzi G. (a cura di) *Chi dove e come eravamo. Il censimento del 1861*, ed. Biesse Banca Sambenedettese, San Benedetto del Tronto.
- Simonicca A. (2004) *Turismo e società complessa*, Meltemi, Roma.