



Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura

Dottorato di Ricerca in Forme e Strutture dell'Architettura

(ICAR 08 - ICAR 09 – ICAR 10 - ICAR 14 - ICAR 17 - ICAR 18 - ICAR 19 – ICAR 20 - MAT 02)

XXVIII CICLO

Lorenzo Bonfietti

**L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.**

ICAR 14

*The architecture of public space and the condition of the river landscape.
Ten intervention strategies for the project of a part of the river city.*



Tutor: prof. Aldo De Poli

Coordinatore del Dottorato: prof. Aldo De Poli



Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura

Dottorato di Ricerca in Forme e Strutture dell'Architettura
(ICAR 08 - ICAR 09 – ICAR 10 - ICAR 14 - ICAR 17 - ICAR 18 - ICAR 19 – ICAR 20 - MAT 02)

XXVIII CICLO

Lorenzo Bonfietti

**L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.**

ICAR 14

*The architecture of public space and the condition of the river landscape.
Ten intervention strategies for the project of a part of the river city.*



Tutor: prof. Aldo De Poli

Coordinatore del Dottorato: prof. Aldo De Poli



Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura

Dottorato di Ricerca in Forme e Strutture dell'Architettura

(ICAR 08 - ICAR 09 – ICAR 10 - ICAR 14 - ICAR 17 - ICAR 18 - ICAR 19 – ICAR 20 - MAT 02)

Coordinatore:

prof. Aldo De Poli

Collegio docenti:

prof. Bruno Adorni
prof. Carlo Blasi
prof. Eva Coisson
prof. Agnese Ghini
prof. Paolo Giandebiaggi
prof. Ivo Iori
prof. Marco Maretto
prof. Maria Evelina Melley
prof. Federica Ottoni
prof. Enrico Prandi
prof. Carlo Quintelli
prof. Paolo Ventura
prof. Chiara Vernizzi
prof. Michele Zazzi
prof. Andrea Zerbi

Titolo della Tesi:

L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.

ICAR 14

Dottorando:

Lorenzo Bonfietti

Tutor:

prof. Aldo De Poli

**L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.**

SOMMARIO.

1. PREMESSA.

- cap.1.1. Finalità e organizzazione della ricerca.
- cap.1.2. Obiettivi e limiti di un'esperienza.

2. PARTE PRIMA. IL LUOGO.

**IL CONTESTO E LA CONDIZIONE FLUVIALE
COME STRATEGIA DI INTERVENTO PER LA CITTÀ ESISTENTE.**

- cap.2.1. La condizione paesaggistica fluviale.
- cap.2.2. Identità fluviale padana.
- cap.2.3. Riscontri, criticità e verifiche nella città d'oggi.
- cap.2.4. Conclusioni della Parte Prima.

3. PARTE SECONDA. IL TEMA.

**L'INSEDIAMENTO URBANO E LO SPAZIO PUBBLICO FLUVIALE:
LA TRADIZIONE PROGETTUALE EUROPEA.**

- cap.3.1. Spazio pubblico e piazza della città fluviale europea: 1400 - 1920.
- cap.3.2. Spazio pubblico e quartiere razionalista della città fluviale moderna: 1920 - 1980.
- cap.3.3. Spazio pubblico e la dilatata città fluviale contemporanea: 1980 - 2014.
- cap.3.4. Conclusioni della Parte Seconda.

4. PARTE TERZA. IL PROGETTO.

**DIECI STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL RIDISEGNO DI
UNA PARTE DI CITTÀ SU FIUME.**

- cap.4.1. Finalità.
- cap.4.2. Le Linee Guida.
- cap.4.3. Conclusioni della Parte Terza.

5. CONCLUSIONE.

- cap.5.1. Conclusioni.
- cap.5.2. Questioni aperte.

6. GLOSSARIO.

7. BIBLIOGRAFIA RAGIONATA.

- cap.7.1. Guida delle fonti bibliografiche ed iconografiche.

L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.

SOMMARIO.

1. PREMESSA.

cap.1.1. Finalità e organizzazione della ricerca.

cap.1.2. Obiettivi e limiti di un'esperienza.

2. PARTE PRIMA. IL LUOGO.

IL CONTESTO E LA CONDIZIONE FLUVIALE

COME STRATEGIA DI INTERVENTO PER LA CITTÀ ESISTENTE.

cap.2.1. La condizione paesaggistica fluviale.

2.1.1. La condizione acqua terra.

2.1.2. La condizione fiume città.

2.1.3. La riva fluviale.

cap.2.2. Identità fluviale padana.

2.2.1. Il territorio padano. Un quadro di riferimento.

2.2.2. Il paesaggio.

2.2.3. La morfologia.

2.2.4. La tipologia e lo spazio pubblico.

cap.2.3. Riscontri, criticità e verifiche nella città d'oggi.

2.3.1. La crisi dello spazio pubblico.

2.3.2. Il dilagare dello sprawl e la crisi della campagna.

2.3.3. La crisi della tipologia edilizia e della morfologia urbana.

2.3.4. Il landmark iconico come elemento identitario contemporaneo.

2.3.5. Il plateale gesto estetico, l'effimero.

2.3.6. La fiction nella realtà contemporanea.

2.3.7. Il luogo come riscatto.

cap.2.4 Conclusioni della Parte Prima.

3. PARTE SECONDA. IL TEMA.

L'INSEDIAMENTO URBANO E LO SPAZIO PUBBLICO FLUVIALE:

LA TRADIZIONE PROGETTUALE EUROPEA.

cap.3.1. Spazio pubblico e piazza della città fluviale europea: 1400 - 1920.

3.1.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.

3.1.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.

3.1.3. Modelli interpretativi della città storica.

3.1.4. Conclusioni.

cap.3.2. Spazio pubblico e quartiere razionalista della città fluviale moderna: 1920 - 1980.

3.2.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.

3.2.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.

3.2.3. Modelli interpretativi della città razionalista.

3.2.4. Conclusioni.

cap.3.3. Spazio pubblico e la dilatata città fluviale contemporanea: 1980 - 2014.

- 3.3.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.
- 3.3.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.
- 3.3.3. Modelli interpretativi della città contemporanea.
- 3.3.4. Conclusioni.

cap.3.4. Conclusioni della Parte Seconda.

4. PARTE TERZA. IL PROGETTO.

DIECI STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL RIDISEGNO DI UNA PARTE DI CITTÀ SU FIUME.

cap.4.1. Finalità.

cap.4.2. Le linee guida.

- 1. Avviare una progettazione integrata per una operatività condivisa.
- 2. Salvaguardare le preesistenze geografiche e l'identità morfologica del luogo.
- 3. Orientare il disegno urbano mediante l'inclusione di elementi di paesaggio.
- 4. Considerare gli spazi inediti come occasione per una nuova centralità.
- 5. Interpretare il carattere del luogo mediante la proposizione di nuove unità d'intervento.
- 6. Assicurare la qualità architettonica mediante l'alternanza di raggruppamenti tipologici.
- 7. Ridefinire il principio insediativo come gerarchia tra spazi pubblici e spazi privati.
- 8. Accentuare la relazione tra organizzazione planimetrica e fronte edificato.
- 9. Applicare la mixité urbana in relazione alla policentricità del contesto fluviale.
- 10. Estendere negli spazi interni una nozione tridimensionale di spazio pubblico.

cap.4.3. Conclusioni della Parte Terza.

5. CONCLUSIONE

cap.5.1. Conclusioni.

cap.5.2. Questioni aperte.

6. GLOSSARIO.

cap.6.1. Vocabolario tecnico.

7. BIBLIOGRAFIA RAGIONATA.

cap.7.1. Guida delle fonti bibliografiche ed iconografiche.

- 7.1.1. L'identità fluviale padana.
- 7.1.2. La tradizione progettuale della piazza europea.
- 7.1.3. Le strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.
- 7.1.4. Glossario.

L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.

SOMMARIO

1. PREMESSA.

cap.1.1. Finalità e organizzazione della ricerca.

cap.1.2. Obiettivi e limiti di un'esperienza.

2. PARTE PRIMA. IL LUOGO.

IL CONTESTO E LA CONDIZIONE FLUVIALE

COME STRATEGIA DI INTERVENTO PER LA CITTÀ ESISTENTE.

cap.2.1. La condizione paesaggistica fluviale.

2.1.1. La condizione acqua terra.

2.1.2. La condizione fiume città.

La condizione fluviale: la storia e l'uomo.

Città - fiume: perimetro o diametro?

Città - fiume: golena o embankment?

Città - fiume: la frontalità fluviale? Fronte continuo,
fronte discontinuo ed elemento rappresentativo.

2.1.3. La riva fluviale.

cap.2.2. Identità fluviale padana.

2.2.1. Il territorio padano. Un quadro di riferimento.

Inquadramento geografico.

Inquadramento antropico.

2.2.2. Il paesaggio.

2.2.3. La morfologia.

2.2.4. La tipologia e lo spazio pubblico.

cap.2.3. Riscontri, criticità e verifiche nella città d'oggi.

2.3.1. La crisi dello spazio pubblico.

2.3.2. Il dilagare dello sprawl e la crisi della campagna.

2.3.3. La crisi della tipologia edilizia e della morfologia urbana.

2.3.4. Il landmark iconico come elemento identitario contemporaneo.

2.3.5. Il plateale gesto estetico, l'accondiscendenza per l'effimero.

2.3.6. La fiction nella realtà contemporanea.

2.3.7. Il luogo come strategia di intervento.

cap.2.4. Conclusioni Parte Prima.

3. PARTE SECONDA. IL TEMA.

L'INSEDIAMENTO URBANO E LO SPAZIO PUBBLICO FLUVIALE: LA TRADIZIONE PROGETTUALE EUROPEA.

cap.3.1. Spazio pubblico e piazza della città fluviale europea: 1400 - 1920.

- 3.1.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.
 - Antefatto: insediamento urbano e spazio pubblico nell'antichità.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nel Medioevo.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nel Rinascimento.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nel Barocco.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nell'Illuminismo.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nel Neoclassicismo.
 - Insediamento urbano e spazio pubblico nella seconda metà del XIX secolo.
- 3.1.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.
- 3.1.3. Modelli interpretativi della città storica.
 - Il Progetto in pianta. Il caso della Villa Reale di Chiaia a Napoli.
 - Il Progetto in alzato. Il caso di Place Royale a Bordeaux.
 - Il Progetto in sezione. Il caso di Adelphi Terrace a Londra.
- 3.1.4. Conclusioni.

cap.3.2. Spazio pubblico e quartiere razionalista della città fluviale moderna: 1920 - 1980.

- 3.2.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.
- 3.2.1. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.
- 3.2.2. Modelli interpretativi della città razionalista.
 - Il Progetto in pianta. Il caso di Royan.
 - Il Progetto in alzato. Il caso del Vieux-Port a Marsiglia.
 - Il Progetto in sezione. Il caso di Le Havre.
- 3.2.3. Conclusioni.

cap.3.3. Spazio pubblico e la dilatata città fluviale contemporanea: 1980 - 2014.

- 3.3.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.
 - Prima questione. Lo spazio pubblico come tema di verifica progettuale.
 - Seconda questione. La densità urbana come strategia di progetto.
 - Terza questione. La compresenza dell'elemento paesaggistico in chiave urbana.
- 3.3.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.
- 3.3.3. Modelli interpretativi della città contemporanea.
 - Il Progetto in pianta. Il caso del Parc André Citroën a Parigi.
 - Il Progetto in alzato. Il caso di Le Albere a Trento.
 - Il Progetto in sezione. Il caso di Sphinx Céramique a Maastricht.
- 3.3.4. Conclusioni.

cap.3.4. Conclusioni Parte Seconda.

4. PARTE TERZA. IL PROGETTO.

DIECI STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL RIDISEGNO DI UNA PARTE DI CITTÀ SU FIUME.

cap.4.1. Finalità.

cap.4.2. Le linee guida.

1. Avviare una progettazione integrata per una operatività condivisa.
2. Salvaguardare le preesistenze geografiche e l'identità morfologica del luogo.
3. Orientare il disegno urbano mediante l'inclusione di elementi di paesaggio.
4. Considerare gli spazi inediti come occasione per una nuova centralità.
5. Interpretare il carattere del luogo mediante la proposizione di nuove unità d'intervento.
6. Assicurare la qualità architettonica mediante l'alternanza di raggruppamenti tipologici.
7. Ridefinire il principio insediativo come gerarchia tra spazi pubblici e spazi privati.
8. Accentuare la relazione tra organizzazione planimetrica e fronte edificato.
9. Applicare la mixité urbana in relazione alla policentricità del contesto fluviale.
10. Estendere negli spazi interni una nozione tridimensionale di spazio pubblico.

cap.4.3. Conclusioni della Parte Terza.

5. CONCLUSIONE.

cap.5.1. Conclusioni.

cap.5.2. Questioni aperte.

Prima Questione. Il Luogo.

Seconda Questione. Il Tema.

Terza Questione. Il Progetto.

6. GLOSSARIO.

cap.6.1. Vocabolario tecnico.

7. BIBLIOGRAFIA RAGIONATA.

cap.7.1. Guida delle fonti bibliografiche ed iconografiche.

7.1.1. l'Identità fluviale padana.

Il fiume Po.

Il territorio della Lombardia.

Il territorio dell'Emilia.

La permanenza del luogo nel progetto di architettura.

7.1.2. La tradizione progettuale della piazza europea.

Autorevoli testi di storia sulla formazione della città.

Spazio pubblico e architettura della piazza nella città italiana.

Spazio pubblico e architettura della piazza nella città europea.

Il progetto di piazze e spazi pubblici nella città contemporanea.

7.1.3. Strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.

Contributi teorici.

Progetto e paesaggio nella città contemporanea.

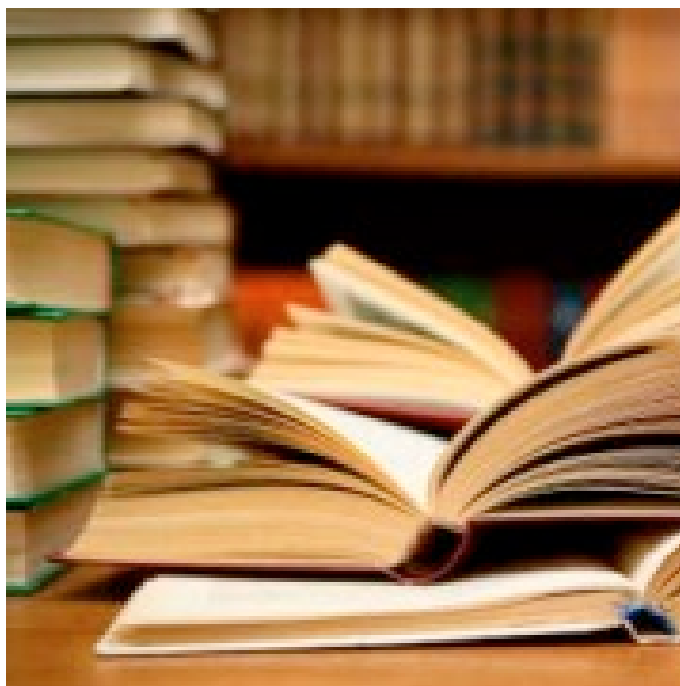
Il progetto di architettura nella condizione fluviale.

7.1.4. Glossario.

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*

1. PREMESSA.



cap.1.1. Finalità e organizzazione della ricerca.

La presente ricerca si vuole confrontare con le criticità della città contemporanea: in particolare con l'attuale carenza di spazi pubblici, che comporta una sempre più riduttiva qualità della vita, e con la riduzione di qualità architettonica e urbana nell'ambiente costruito, che comporta un sempre più diffuso pessimismo sulle potenzialità della riflessione teorica e del migliore impegno professionale.

Serve un consapevole atteggiamento culturale per saper avanzare proposte anche di fronte ad un presente controllato dal dilagare dello sprawl e dalla mancanza di un disegno urbano complessivo che sappia ordinare e regolare la forma della città e del territorio.

Lo studio indaga come sia possibile promuovere delle centralità alternative, che diventino nuclei di riorganizzazione delle aree abitate.

Attraverso il progetto di architettura di una parte di città si auspica un disegno contemporaneo che sappia interpretare le condizioni del luogo e del contesto di appartenenza, oltre che continuare a sviluppare una tradizione progettuale consolidata, attraverso un controllo prima sociale, poi architettonico dello spazio pubblico.

Tale studio vuole occuparsi di un particolare caso morfologico-tipologico e di una particolare condizione paesaggistica: vuole approfondire la rilevanza di una condizione urbana basata su una stretta relazione "acqua-terra".

Vuole sperimentare l'evoluzione di uno spazio urbano chiuso delimitato su tre lati da un'edificazione continua, verificando come il quarto lato di un vuoto urbano, il lato infinito, possa entrare a far parte della progettazione.

Il tema dello studio è definire come uno spazio pubblico o una tale parte di città possa accogliere spazialmente e culturalmente una parte singolare di paesaggio: il paesaggio fluviale.

La volontà della ricerca è concludere lo studio con una fase propositiva che porti alla indicazione di specifiche Linee Guida capaci di indirizzare il progetto architettonico contemporaneo dello spazio pubblico sia inteso come risultato di una stretta relazione tra superfici d'acqua e fronti costruiti, sia nella progettazione di una parte di città fluviale, sia più in generale di una progettazione ottimale dell'ambiente che valorizzi in ogni occasione, una raffinata relazione tra architettura e paesaggio.

Il metodo utilizzato nella ricerca propone una serie di passaggi conoscitivi derivanti dal metodo scientifico, attraversando quindi la fase della descrizione, la fase della comparazione e della classificazione per giungere infine alla fase dell'interpretazione.

In quanto organizzazione del lavoro, lo studio prevede una prima fase di approfondita conoscenza della realtà storica e geografica del sito per verificare poi in una fase successiva, quali sono le teorie, i mezzi e le competenze per arrivare ad operazioni di trasformazione. Entrando maggiormente nello specifico, si prefigurano tre ulteriori divisioni di seguito commentate. Lo studio si articola in tre parti: la prima parte è denominata "Il Luogo", la seconda parte è denominata "Il Tema", la terza parte è denominata "Il Progetto".

La prima parte dello studio, denominata "Il Luogo", si propone come fase *analitico-de-*

scrittiva: questa sezione si contraddistingue per una precisa conoscenza dell'argomento oggetto di ricerca approfondendo questioni molto attuali nella città di Parma e nel territorio padano. Segue una fase descrittiva relativa alle criticità della città contemporanea per far emergere il contributo offerto dalla condizione fluviale come possibilità di recupero nel progetto di una parte di città. In questa fase vengono raccolte alcune importanti definizioni teoriche e si pongono a confronto autorevoli contributi dei maestri del presente e del passato.

La seconda parte "Il Tema" vuole classificare ed interpretare la cultura progettuale relativa ai caratteri specifici dell'oggetto di studio. Tale sezione si propone quindi di allegare una ricca documentazione di casi di alta qualità realizzati ed esistenti in cui l'insediamento, lo spazio pubblico e il fiume formano una relazione stabile.

Questo studio condotto con precise limitazioni temporali (dal periodo Medievale ad i giorni nostri) e geografiche (i casi studio selezionati considerano unicamente la realtà urbana della città europea), vuole quindi portare ad una individuazione e ad una definizione (*descrizione*) per soglie storiche di una serie di progettualità rilevanti. Per ciascuno di questi casi-studio, sono corrisposti un testo teorico di riferimento, la delimitazione di un periodo storico relativo e sono messe in evidenza alcune caratteristiche tipologiche-morfologiche costanti diverse per ogni periodizzazione.

La seguente *comparazione* tra le casistiche in oggetto, si propone di pervenire a termini costanti e confrontabili permettendo così una successiva fase di *classificazione*. Questa fase permette di individuare alcuni modelli, alcuni concetti trasversali, alcuni valori che attraversano periodi storici e diventano strumento di conoscenza della città del passato e di ripensamento della configurazione della città del futuro. In questa fase si vogliono fissare in numero limitato, alcuni valori o principi interpretativi, epocali e antropologici, che da sempre sono stati l'idea matrice oggettiva, che ha portato prima a sviluppare e poi a sperimentare teorizzazioni, ideologie e tecniche.

Avendo a disposizione una selezione dei modelli operazionali senza tempo della committenza pubblica si vuole arrivare, infine, ad una fase di *interpretazione*.

Dopo aver riunito dati e certezze derivabili dalla conoscenza del Luogo e dopo aver delineato i caratteri originali del Tema, documentando le potenzialità operative, secondo il contributo offerto dalle teorie sulla progettazione architettonica e urbana contemporanea, attraverso la terza parte "Il Progetto", la ricerca si propone di avanzare un numero limitato di Linee Guida capaci di indirizzare il controllo architettonico dello spazio pubblico fluviale nella progettazione di una parte di città.

Procedendo per selezioni e per confronti, estraendo dalla realtà delle cose e dai materiali di architettura, si delinea il percorso di ricerca finalizzato ad ottenere un valido strumento operativo per il progetto di architettura contemporaneo.

A questo proposito vanno ricordate alcune indicazioni metodologiche proposte da Aldo Rossi, in *La costruzione del territorio. Uno studio sul Canton Ticino*, edito nel 1986: «L'architettura si mostra nello spessore della sua esperienza storica, nei suoi caratteri collettivi e permanenti, fuori dalle mode e dalle facili ricerche di novità. Il libro che si costruisce su un supporto analitico, fondato sul lavoro collettivo, sulla fatica dell'archivio, sulle opera-

zioni di rilievo (...) Sulle immagini prevalgono la rappresentazione topografica e geometrica, le tavole di architettura, i disegni di classificazione e confronto (...) Ma altro non si fa che riprendere una tradizione antica come l'architettura: quella appunto dell'osservazione, della descrizione e del catalogo; quella dello studio diretto dei fatti e delle cose, quella di un pensiero che vuol trarre la propria forza dall'esplorazione del reale.

Osservazione e teoria, analisi e tesi si confondevano spesso negli antichi trattati come aspetti di una stessa ricerca. Oggi tutto questo appare perduto, l'architettura moderna ha sostituito con astrazioni ideologiche il riferimento a un mondo di cose concrete e cariche di storia. A questa concretezza dobbiamo tornare.

Lo studio analitico deve continuare ad essere il modo specifico con cui il progetto media il proprio rapporto con il reale. Processo di analisi e classificazione delle forme: acquistano autonomia fino a porsi come elementi potenziali di progetto. L'analisi definisce i materiali da cui non è possibile prescindere: in questo senso essa concorre ad una scelta, forma il progetto entro una serie di elementi conosciuti.»¹

Lontano da pericolosi personalismi ed eccessi formalisti, si ripropone quindi il progetto di architettura come risposta alle attuali inadeguatezze dell'habitat contemporaneo.

Un progetto di architettura considerato nel suo senso autentico del termine: una proposta che nasce dallo studio e dalla interpretazione della storia, della geografia e della realtà di un luogo, inteso come l'unica via per restituire parti di città altamente caratterizzanti alla collettività contemporanea.

cap.1.2. Obiettivi e limiti di un'esperienza.

La ricerca mira alla prefigurazione di un intervento ideale da sperimentare in una parte di città fluviale contemporanea. Tale obiettivo è perseguito unicamente per una determinata realtà urbana rappresentata dalla città europea fluviale.

Alle definizioni seguono indagini sui contesti urbani di intervento in cui sia rilevabile una determinata evoluzione della città, dove sia possibile un dialogo con il luogo e dove sia ancora possibile un controllo della forma urbana attraverso la progettazione di sempre più incisivi spazi pubblici.

Con tali intendimenti, anche le analisi e gli studi debbono avere precise limitazioni dettate da una decisa intenzionalità di scelte: a livello temporale si pongono precise limitazioni, si vogliono analizzare casi in cui sia presente un'intenzionale organizzazione di spazialità urbane. A questo fine le analisi sulle realtà urbane europee partono dal periodo tardo Medievale fino ad arrivare alla contemporaneità.

A livello geografico, si approfondiscono unicamente casi europei, ammettendo con tale scelta intenzionale una possibile comunitaria identità storica urbana, sociale ed edilizia.

1 ALDO ROSSI - ERALDO CONSOLASCIO - MAX BOSSHARD, *La costruzione del territorio. Uno studio sul Canton Ticino*, Milano, Clup, 1986, pp. XIII-XV.

Per la scelta dei casi studio, si analizzano unicamente le realizzazioni con parametri di ricerca rilevanti; quindi si approfondiscono casi in cui l'insediamento e lo spazio pubblico fluviale generano una relazione notevole, in grado per la loro qualità dell'insediamento, di offrire un contributo alla progettazione contemporanea.

Con questi obiettivi e con questi limiti intenzionali si prefigura il percorso di ricerca.

La finalità ultima è che a conclusione della stessa, venga messa a disposizione della comunità degli studiosi, degli amministratori, dei progettisti un solido principio di interpretazione della realtà. Perché, già si sa, il compito della ricerca universitaria, è accettare e sviluppare il confronto culturale internazionale ed il saper affrontare e risolvere le difficili questioni contemporanee.

2. PARTE PRIMA. IL LUOGO.

IL CONTESTO E LA CONDIZIONE FLUVIALE COME STRATEGIA DI INTERVENTO PER LA CITTA' ESISTENTE.





cap.2.1. La condizione paesaggistica fluviale.

Il presente studio si concentra su una particolare condizione applicata all'architettura: la condizione paesaggistica fluviale.

Una tale scelta disciplinare deriva da precise esigenze condivise della realtà contemporanea: il paesaggio, inteso come cultura del luogo (fatto culturale), e la conoscenza dell'identità del contesto, diventata un valore condiviso nella società del XXI secolo.

Lo studio coglie una decisa domanda sociale proveniente da una comunità sempre più sensibile alla valorizzazione di ogni bene immateriale e collettivo, ad ogni patrimonio comune culturale e naturale, come di fatto è il paesaggio e nella fattispecie è il paesaggio fluviale.

Una domanda sociale che deve tramutarsi in volontà di trasformazione del futuro delle città. Il progetto di architettura urbana ed i condizionamenti offerti dal luogo e dal contesto possono e devono essere gli elementi di recupero della città esistente.

Geografia, paesaggio e fiume diventano elementi di forza nella progettualità contemporanea e del futuro: la riscoperta di valori paesaggistici, l'aumento di qualità ambientali, lo sguardo fluviale diventano possibilità per una città migliore del futuro.

La condizione paesaggistica fluviale viene intesa come potenziale e come possibilità di verifica di nuove problematiche contemporanee, quali la sostenibilità e la qualità della vita.

In tali termini viene affrontata una focalizzazione della ricerca: in particolare il presente lavoro si concentra e si confronta sulla nozione di paesaggio fluviale come premessa e come componente fondamentale del progetto di architettura.

L'analisi propone lo studio dell'elemento fiume seguendo diverse condizioni e relazioni: la prima parte declina la condizione "acqua-terra" indagando il rapporto fisico morfologico dell'elemento fiume e riproponendo alcuni termini di geomorfologia fluviale, la seconda parte analizza il rapporto "fiume-città" e la sua evoluzione nel tempo, la terza parte si concentra sullo studio della riva fluviale, dei suoi limiti spaziali, dei suoi usi e delle sue dimensioni figurative e infine e della sua complessità spaziale tridimensionale, quando viene esaminata in sezione.

2.1.1. La condizione acqua terra.

Il presente studio si concentra sulla condizione paesaggistica fluviale come elemento di riscatto per la città esistente. La riconsiderazione dell'elemento fiume diventa quindi strumento concreto per una migliore progettualità del presente; in questi termini diventa necessario approfondire in primis l'etimologia ed il significato della parola Fiume: il termine deriva dal latino *flumen*, da *fluere*, *scorrere*.

Riprendendo definizioni di enciclopedia risulta che: *«è definito come un corso d'acqua permanente, con regime relativamente costante che scorre in un alveo con pendenza*

regolare e non troppo forte.

I fiumi si distinguono dai torrenti, che hanno un regime discontinuo, notevolmente variabile, e un alveo con pendenza forte e irregolare; possono presentare però, almeno nel tratto iniziale del loro corso, le caratteristiche dei torrenti. Le acque che alimentano inizialmente un fiume provengono da sorgenti di vario tipo, da risorgive, da laghi, dalla fusione di nevi e di ghiacciai. Successivamente nel fiume giungono gli apporti dei corsi d'acqua affluenti che raccolgono le acque del bacino idrografico di cui il fiume costituisce il solco d'impiuvio principale. Un fiume può confluire in un altro fiume o sboccare in un lago o direttamente in mare con una foce a delta o a estuario; nelle regioni molto aride può esaurirsi per infiltrazione o per evaporazione eccessiva.»

Così precede definizioni generali: «Un fiume è caratterizzato soprattutto dalla sua portata (quantità d'acqua che passa attraverso una sua sezione nell'unità di tempo) che dipende dall'afflusso meteorico, dalla velocità della corrente e quindi dalla pendenza del letto; dal suo regime (complesso delle variazioni della portata) che dipende dalle condizioni climatiche, dalla posizione geografica, dal rilievo, dalla struttura geologica e che determina il verificarsi delle piene e delle magre; dalla portata solida (quantità di materiale trasportato). Lungo il corso dei fiumi vengono costruite numerose opere artificiali sia per regolarne il corso con argini e canali, sia per sfruttarne le acque per l'irrigazione e per la navigazione, sia per utilizzarne l'energia meccanica, e per la produzione di energia idroelettrica.»

Volendo ricercare una definizione di paesaggio fluviale si ripropongono di seguito alcuni concetti base di Geomorfologia Fluviale utili per definire le principali caratteri di un sistema paesaggistico fluviale.

Riprendendo lo schema del geografo Stanley Alfred Schumm del 1977, un sistema fluviale che fa parte di un bacino idrografico si può idealmente dividere in tre zone:

- *la sorgente*, la porzione alta del bacino, nella quale prevalgono i processi di erosione e frane che determinano la produzione di sedimenti;
- *il corso del fiume*, la zona caratterizzata prevalentemente dal trasferimento di sedimenti verso valle da parte dei corsi d'acqua principali del sistema;
- *la foce*, la porzione più valliva del bacino idrografico e rappresenta l'area di prevalente accumulo di sedimenti.

I corsi d'acqua sono visti come processi dinamici nei quali avviene il trasporto di sedimenti dalle zone sorgenti nelle porzioni alte del bacino, attraverso la zona di trasferimento, fino alle pianure alluvionali che rappresentano le zone di accumulo. Come riporta il Manuale tecnico-operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua «Tale suddivisione riflette in ognuna delle tre zone diverse principali categorie di processi: erosione (produzione di sedimenti), trasporto solido (trasferimento di sedimenti verso valle), sedimentazione (immagazzinamento di sedimenti). Secondo tale schema idealizzato, il corso d'acqua è paragonabile ad un nastro trasportatore: una sua funzione essenziale è quella di trasferire sedimenti dalle zone di origine (versanti) verso le zone di recapito finale del sistema.

Tuttavia le tre categorie di processi agiscono, in misura diversa, in ogni tratto del sistema fluviale, in particolar modo nei tratti in cui il corso d'acqua è di tipo alluvionale a fondo mobile, dove si realizzano continui scambi di sedimenti tra le sponde ed il fondo»¹.

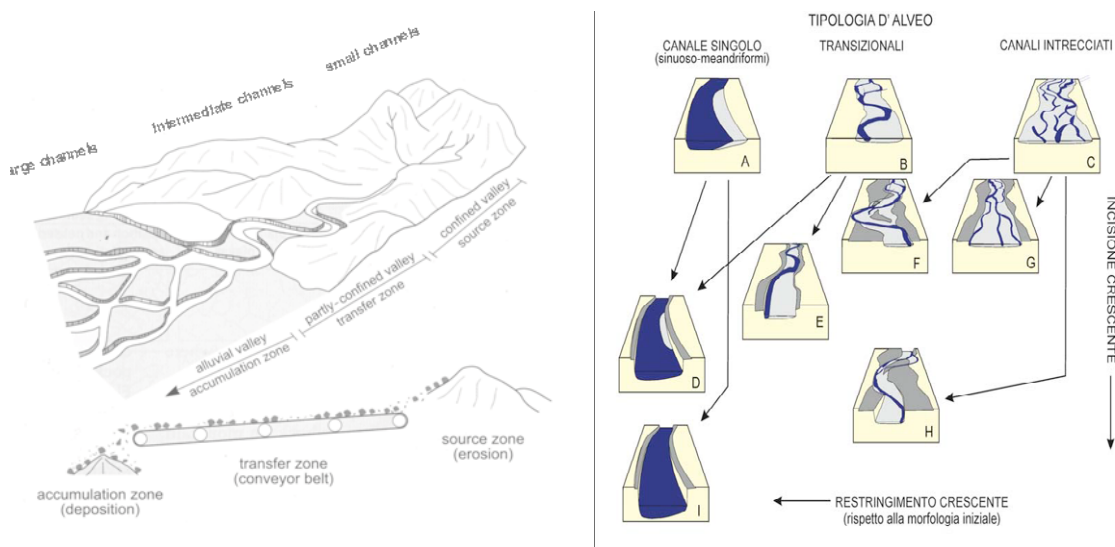
La suddivisione del sistema in zone ed in processi dominanti riflette anche altre caratteristiche fisiche dei corsi d'acqua, quali il *confinamento* e le *dimensioni*.

Si possono infatti distinguere tre situazioni relative al grado di confinamento dei corsi d'acqua:

- nella zona collinare/montana prevalgono i corsi d'acqua confinati tra versanti;
- nella zona pedemontana i corsi d'acqua sono prevalentemente semiconfinati;
- una volta raggiunta la zona di deposizione prevalgono le pianure alluvionali con corsi d'acqua non confinati.

Sono tuttavia possibili alternanze di tratti non confinati e confinati laddove il corso d'acqua attraversa bacini compresi all'interno di catene montuose o rilievi collinari.

Per quanto riguarda le dimensioni dei corsi d'acqua, esse aumentano sistematicamente attraverso il sistema fluviale al crescere dell'area di drenaggio e quindi delle portate liquide.



A sinistra: Grado di confinamento e dimensioni dei corsi d'acqua nelle diverse zone del bacino.

A destra: Schema di classificazione delle variazioni morfologiche di fiumi italiani.

Analizzando le principali caratteristiche degli *alvei delle zone collinari e montane* si rilevano le seguenti caratteristiche: «*Gli alvei della zona medio-alta del bacino idrografico sono di dimensioni da piccole ad intermedie, generalmente presentano pendenze relativamente elevate ed alto grado di confinamento, seppure localmente possono esistere condizioni di confinamento parziale o anche nullo. Tali corsi d'acqua sono comunemente*

¹ MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.8.

definiti torrenti montani o talora alvei confinati.

La morfologia di tali corsi d'acqua è condizionata dalla forte interconnessione tra processi fluviali e di versante. Questi ultimi in genere ne limitano la mobilità trasversale, di conseguenza le forme fluviali sono meno sviluppate planimetricamente rispetto ai fiumi di pianura.

Ai lati dell'alveo attivo può essere presente in alcuni casi una piana inondabile di limitata larghezza o, in altri casi, superfici discontinue di larghezza ancora più esigua di transizione tra barre attive e pianura»².

Gli insediamenti urbani e quindi la condizione paesaggistica di rilievo del presente studio è concentrata invece lungo gli *alvei alluvionali di pianura* di seguito descritti: «*Nella parte medio-bassa del bacino, i corsi d'acqua sono prevalentemente di tipo non confinato o semiconfinato (eccetto eventuali tratti di attraversamento di soglie rocciose intermedie), di dimensioni da intermedie a grandi, e sviluppano un alveo alluvionale (a fondo mobile), cioè modellato all'interno di sedimenti alluvionali (in precedenza da esso stesso trasportati e depositati). Una caratteristica fondamentale di un alveo alluvionale mobile è quella di essere libero di auto-modellarsi, cioè di "scegliere la propria forma" sia in senso altimetrico che planimetrico, a differenza degli alvei confinati (talvolta definiti semi-alluvionali). La configurazione plano-altimetrica dell'alveo è il risultato dell'interazione tra processi responsabili della sua formazione (variabili guida del sistema, ovvero portate liquide e solide) e condizioni al contorno (forma del fondovalle, sedimenti che lo compongono, presenza o meno di vegetazione)»³.*

La forma planimetrica del fiume è così data da un sistema di elementi caratterizzanti e forme accostate ed assemblate in senso laterale che longitudinale: «*Il corso d'acqua può essere caratterizzato dalla presenza di un canale unico (alveo a canale singolo o monocursale) o di più canali (alveo a canali multipli o pluricursale).*

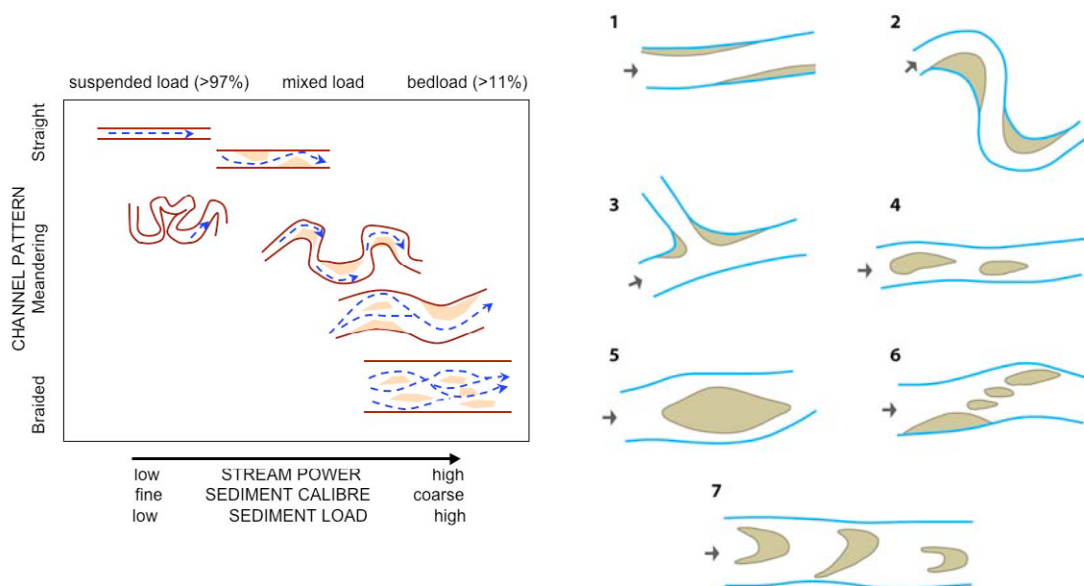
Possono essere inoltre presenti canali secondari ai margini dell'alveo, all'interno della piana inondabile o sul lato interno di una barra (canali di taglio). Le superfici deposizionali tipiche di alvei a fondo mobile che ne caratterizzano fortemente la morfologia sono le barre costituite da sedimenti analoghi a quelli presenti sul fondo, ma emersi per gran parte dell'anno. Si tratta di forme estremamente dinamiche in occasione degli eventi di piena tali da determinare un trasporto solido al fondo. Le isole sono invece superfici più stabili, emergenti anche in condizioni di portate formative (portate a piene rive o di bankfull) che presentano vegetazione pluriennale arborea ed arbustiva. Si tratta cioè di superfici con caratteristiche morfologiche tessiturali e vegetazionali identiche a quelle della piana inondabile solo che, a differenza di quest'ultima, sono delimitate su entrambi i lati

2 MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.13..

3 MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.15.

da porzioni di alveo (un canale principale o secondario).

Dalle precedenti classificazioni si prosegue con ulteriori spiegazioni di caratteri fluviali: «In prossimità dell'alveo (ovvero l'insieme dei canali e delle barre) è normalmente presente una piana inondabile (floodplain), definibile come una superficie pianeggiante adiacente al corso d'acqua e costruita da sedimenti trasportati nelle attuali condizioni di regime. Tale superficie è geneticamente legata principalmente alle variazioni laterali del corso d'acqua, in particolare all'accrescimento delle barre di meandro (almeno in fiumi a canale singolo sinuoso - meandriiformi). In un corso d'acqua naturale ed in condizioni di equilibrio dinamico, la piana inondabile è normalmente soggetta ad essere inondata per portate con tempi di ritorno dell'ordine di 1-3 anni. Il terrazzo rappresenta invece una piana inondabile formata in condizioni diverse dalle attuali, abbandonata per processi di abbassamento del fondo, che si trova quindi in posizione più elevata rispetto alla piana inondabile attuale e può essere raggiungibile da piene per portate con tempi di ritorno superiori ai 3 anni».



A sinistra. Classificazione delle morfologie fluviali secondo Schumm (1977). A destra. Classificazione dei principali tipi di barre (da Kellerhals et al., 1976). 1. Barre laterali; 2. Barre di meandro; 3. Barre di confluenza; 4. Barre longitudinali; 5. Barre a losanga; 6. Barre diagonali; 7. Barre linguoidi o dune.

Si conclude con considerazioni planimetriche: «Muovendosi in senso longitudinale (verso valle), il corso d'acqua può inoltre dare luogo ad altre forme plano-altimetriche che esibiscono una loro caratteristica periodicità e che si diversificano a seconda della morfologia complessiva dell'alveo: (a) in alvei a canale singolo sinuosi, si può osservare una tipica alternanza di riffles e pools e talora di barre alternate; (b) la presenza di meandri, cioè di curve che si susseguono più o meno regolarmente, determina il passaggio a fiumi meandriiformi; (c) l'alternanza di nodi (punti di restringimento) e biforcazioni o isole è invece

una caratteristica periodicità degli alvei a canali intrecciati»⁴.

In alvei alluvionali a fondo mobile la **morfologia fluviale** si fonda così principalmente sulla variabilità in cui i diversi elementi e le diverse forme fluviali si assemblano tra di loro determinando un unico pattern complessivo.

Numerosi sono stati i tentativi di classificazione in merito; non volendo approfondire elementi necessari ma marginali rispetto allo studio del presente lavoro, si cita unicamente il sistema di Dave Rosgen, utilizzato dai massimi esperti della materia come studio di alto livello scientifico: *«Il sistema di Rosgen (1994) rappresenta probabilmente la classificazione morfologica più completa di corsi d'acqua naturali, che si discosta in parte dai precedenti criteri basati quasi esclusivamente sulla forma planimetrica. Tale classificazione si basa infatti su una serie di parametri chiave quali pendenza, confinamento, rapporto larghezza/profondità della sezione, sinuosità e dimensioni granulometriche, ed include anche gli alvei confinati (torrenti montani) che normalmente vengono classificati con criteri differenti.»⁵*

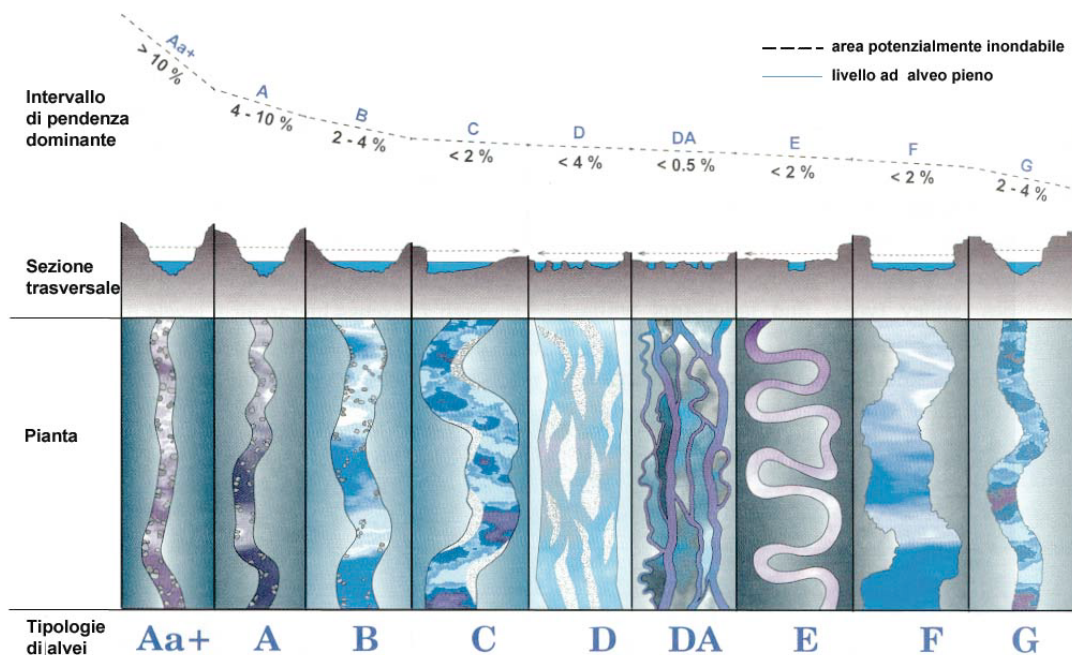
Per concludere l'analisi relativa alla morfologia fluviale, è utile riportare una riflessione sulla contemporaneità, il presente infatti, evidenzia un sistema naturale troppe volte sfigurato dall'imprudenza dell'uomo: *«Nel corso degli ultimi secoli, ed in particolar modo negli ultimi 50-60 anni, la morfologia e la dinamica della maggior parte dei fiumi italiani hanno subito delle profonde trasformazioni, soprattutto a causa di vari interventi antropici (ad esempio costruzione di dighe, prelievo di sedimenti dagli alvei, interventi di canalizzazione, variazioni di uso del suolo). Tali interventi hanno infatti modificato il regime delle portate liquide e di quelle solide, oltre ad aver condizionato altri aspetti, quali la mobilità laterale, fondamentali nella dinamica di un alveo fluviale. L'entità delle variazioni subite dagli alvei è stata considerevole, in quanto in molti casi ha comportato una vera e propria trasformazione morfologica, ossia una modificazione della configurazione planimetrica (ad esempio da un alveo a canali intrecciati ad un alveo di tipo wandering o, addirittura, a canale singolo). I processi più diffusi sono stati il restringimento e l'incisione dell'alveo. La larghezza dell'alveo ha subito generalmente una riduzione superiore al 50 %, fino a valori dell' 85-90 %, mentre l'abbassamento del fondo è stato dell'ordine di alcuni metri ma, localmente, anche di 10-12 m.»*

A livello temporale, le stesse considerazioni sottolineano come tali danneggiamenti siano imputabili a periodi storici assolutamente recenti: *«Tali processi si sono manifestati in alcuni corsi d'acqua a partire dal XIX secolo, ma sono stati molto intensi per un periodo relativamente breve, ossia tra gli anni Cinquanta e gli anni Ottanta-Novanta del secolo scorso. Le cause di variazioni così intense nella morfologia degli alvei sono state indivi-*

4 MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.17.

5 MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.18.

duate nel prelievo di sedimenti dagli alvei, generalmente il fattore più rilevante, nella costruzione di dighe, in vari interventi di canalizzazione, in variazioni di uso del suolo a scala di bacino (in particolare l'aumento della copertura boschiva) e nelle sistemazioni idraulico-forestali»⁶.



Classificazione delle morfologie fluviali secondo Dave Rosgen (1994).

Il fiume quindi è considerato come processo dinamico, in continua modifica e strettamente dipendente da fattori climatici, idraulici, idrologici, geomorfologici, ecologici e soprattutto antropici.

L'uomo e le città si sono da sempre relazionati, più o meno inconsciamente, alla morfologia fluviale, sfruttandone talvolta i vantaggi e subendone a volte le conseguenze: un rapporto di diretto contatto di per sé dinamico e mutevole e antico quanto la storia dell'umanità.

⁶ MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010, p.33.

2.1.2. La condizione fiume città.

La condizione fluviale: la storia e l'uomo.

Analizzato il fenomeno naturale fiume, ora lo studio si concentra sul rapporto da sempre instaurato con l'uomo e con le città.

L'acqua e il fiume sono da sempre stati considerati fonte di ricchezza e prosperità: la scelta strategica del posizionamento dei primi insediamenti stabili trova sempre nell'elemento fiume una particolare condizione favorevole.

Volendo concentrare l'analisi a partire dalla fase storica in cui avviene una riorganizzazione dei nuclei urbani a livello europeo, si considera di cruciale importanza il periodo medievale. Relativamente alla genesi di tali insediamenti si citano a titolo esemplificativo le considerazioni di Henri Pirenne: *«La formazione della città del Medioevo è un fenomeno determinato dall'ambiente geografico e dal contesto sociale quasi come il corso dei fiumi lo è dal rilievo delle montagne e dalla direzione delle valli»*.

In questa riflessione interessi commerciali e di scambi hanno necessariamente un ruolo essenziale, sempre secondo lo studioso belga le città si moltiplicano in relazione alle vie del commercio quasi come nascessero "sotto i suoi passi"; prosegue lo stesso *«in quest'ottica sono riassumibili due insediamenti tipologici: dapprima si ritrovano lungo le coste e i corsi d'acqua; poi quando la penetrazione commerciale si allarga, sorgono sulle vie che uniscono tra loro questi primi centri di attività. In questi casi si parla sia di città di nuova fondazione che di città esistenti»*⁷.

La stessa considerazione è fatta da un altro grande studioso come Enrico Guidoni *«Nella seconda metà del XII secolo possiamo ritenere ormai definito un tipo di città (o meglio uno schema di organizzazione urbana) largamente diffuso in tutta Europa. Si tratta della città costruita sulla riva di un fiume (...) è sicuramente questo lo schema urbano che, nel complesso meglio rappresenta l'Europa nel periodo di massima fioritura della città»*⁸.

L'elemento fiume è quindi chiaramente legato allo sviluppo degli insediamenti medievali e quindi alla maggior parte delle città europee.

Il rapporto città-fiume può quindi essere considerato una matrice comune per la città europea: tale carattere genetico si diversifica a seconda del centro analizzato per differenti rapporti stabiliti tra fiume e costruito; tali caratteri formano oggi l'unicità della città e del contesto fluviale di riferimento.

Volendo tentare una classificazione di queste possibili variabili nella relazione fiume-città; si possono individuare tre questioni fondamentali alle quali ogni particolare contesto propone una singolare risposta:

7 HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione). Tratto dal capitolo "La formazione della città e la borghesia", p. 95.

8 ENRICO GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Bari-Roma, Laterza, 1981; tratto dal capitolo "La rinascita delle città europee", pp.3-8

- Città-fiume: perimetro o diametro?
- Città-fiume: golena o embankment?
- Città-fiume: la frontalità fluviale?

Città - fiume: perimetro o diametro?

Nella prima questione di configurazione urbana e paesaggistica, sono riassunte le principali situazioni morfologiche urbane-fluviali che caratterizzano la genesi della città (principalmente medievale) rispetto al fiume.

La fondazione delle città si relaziona rispetto all'elemento fiume con due possibili alternative: il fiume "perimetro" ed il fiume "diametro".

Per fiume "perimetro" si intende un tipo di insediamento che si accosta al fiume, che viene circondato da questo lungo un suo tratto perimetrale (come il caso di Isola Dovarese). La città "diametro" indica un tipo di insediamento che viene "tagliato" dal fiume, che ingloba il fiume quindi con un attraversamento interno al centro urbano.

Queste due possibilità opposte ammettono una terza variabile intermedia che presenta contemporaneamente la condizione di "perimetro" e la condizione di "diametro": è il caso in cui due insediamenti si presentano frontalmente sulla riva destra e sulla riva sinistra del fiume; in questo caso i due singoli centri urbani presentano una condizione fluviale perimetrale, ma, se considerati idealmente come un unico insediamento, il fiume viene inglobato nel più ampio disegno della città.

Talvolta tali costanti morfologiche urbane e fluviali hanno subito modifiche, in seguito a successivi ampliamenti della città, spesso trasformando una situazione primigenia a "perimetro", in una situazione successiva a "diametro".



Isola Dovarese (CR). Esempio di condizione "fiume-perimetro".

Con l'arrivo dell'epoca industriale tali processi modificativi hanno subito un'ulteriore accelerazione: con l'esplosione della città industriale queste condizioni "genetiche" sono completamente mutate, il fiume spesso è stato annesso a espansioni urbane, cambiando indelebilmente la fisionomia e la morfologia urbana fluviale. Tali caratteri fondativi della città, ad oggi sostanzialmente dimenticati e nascosti, possono e devono essere recuperati come strumenti progettuali ai fini di un ripensamento del progetto di parti di città fluviali.

Città - fiume: golena o embankment?

Dopo aver analizzato le principali condizioni genetiche morfologiche urbano-fluviali, diminuendo la scala d'analisi, si indaga concretamente su come si manifesta il "contatto" tra fiume e città, tra acqua e costruito.

Tale condizione, appare sostanzialmente come risultato della tecnica adottata rispetto al problema della limitazione dell'alveo fluviale: lo studio e la realizzazione del contenimento dell'espansione laterale è infatti da sempre stato il principale elemento di difesa rispetto alle inondazioni fluviali.

Definire, limitare e programmare il limite di inondazione (il *flood limits*) comporta diversi approcci alla questione; anche in questo caso la soluzione è espressa per condizioni opposte: "golena" indica una condizione di maggior distanza del centro abitato rispetto all'espansione fluviale, tale condizione risulta spesso accompagnata dalla formazione di argini/dighe laterali; "embankment" indica una condizione fluviale pienamente urbana, espressa attraverso la costruzione di muraglioni laterali a delimitare il letto del fiume.

La prima tipologia di delimitazione del fiume si identifica quindi con la costruzione di un argine e con la formazione di relative aree di inondazione.

Tali manufatti di protezione dalle inondazioni, solitamente consistono in rilevati di terra artificiali a tenuta sui lati del fiume costituiti da materiale di riporto (terra, pietre, laterizi e ghiaie). Le tecnologie e le forme di queste strutture tecniche sono state perfezionate nel corso dei secoli al fine di mantenere una maggiore sicurezza dell'abitato. Spesso sono il risultato di successivi rinforzi e miglioramenti che hanno portato in generale ad un più ampio ingombro planimetrico ed altimetrico delle stesse.

Oggi costituiscono caratteristiche dominanti del paesaggio con forte potenziale di trasformazione e di progettualità.

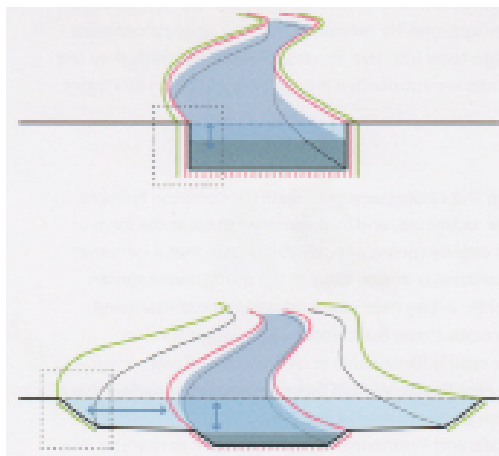
Anche in questo caso, di stretto rapporto tra natura ed artificio, la formazione di arginature laterali al fiume ha spesso precluso la reciproca vista tanto dell'elemento naturale, quanto del principio di configurazione dell'insediamento consolidato nella storia.

Mentre nel primo caso considerato sono identificati i bordi, le rive ed i bagnasciuga tendenzialmente naturali, la seconda tipologia di delimitazione prevede la formazione di terrapieni e muri di contenimento verticali formati spesso in aree urbane. Le pareti laterali del terrapieno sono utilizzate sia come protezione dalle inondazioni, sia come argine di rinforzo per le porzioni abitate e costruite. La maggior parte degli "embankment" sono stati costruiti da molti secoli e si possono rilevare alternativamente in centro storico o in

ex aree industriali e portuali.

Tendenzialmente la localizzazione dell'embankment segnala la genesi dello sviluppo della città, la posizione del più antico insediamento in cui la funzione di scambio commerciale garantiva lo sviluppo della città.

L'effetto urbano/paesaggistico di queste alte banchine verticali tra le quali l'acqua è vincolata e scorre molto al di sotto il livello di calpestio "urbano", si riduce spesso ad una scomparsa visiva dell'elemento fluviale: in molti casi infatti il livello di scorrimento dell'acqua è talmente inferiore da diventare appena percettibile dalla città.



A sinistra: In alto situazione di embankment, in basso situazione di golena. A destra: Leipzig, Germany. Embankment, Elster and Pleibe Millraces, New Riverbanks. 1996.

Questa condizione di realtà celata diventa condizione fondamentale nel ripensamento di questi bordi urbani.

Per concludere, la tipologia dell'embankment non presenta nessuna area alluvionale di pianura, le variazioni di portata si rilevano solo nella fluttuazione verticale del corso; è impedita qualsiasi espansione orizzontale. Il limite di inondazione coincide con il limite di sviluppo del fiume.

Città - fiume: la frontalità fluviale? Fronte continuo, fronte discontinuo ed elemento rappresentativo.

Variando ancora l'analisi della relazione città-fiume, l'approfondimento si concentra ora a livello morfo-tipologico sul costruito affacciato su fiume, ovvero viene indagata la vista della città dall'acqua nella sua condizione di frontalità e di prossimità.

Una frontalità fluviale si può esprimere anche in questo caso alternativamente, in maniera continua o discontinua.

A questa dialettica tematica è possibile aggiungere una terza opzione rappresentata dall'eccezionalità o dall'elemento identificatore/catalizzatore di una realtà costruita.

Come prima possibilità, si fa riferimento ad un fronte continuo lineare lungo fiume, in

questo caso la tipologia edilizia viene ripetuta formando una serialità prospettica: all'interno di tale casistica sono menzionabili anche i casi in cui le variabili altimetriche, planimetriche e formali dei singoli manufatti, non incidono sulla lettura complessiva del fronte fiume.

In questa casistica sono richiamabili la maggioranza dei centri storici fluviali europei, in cui un'edificazione spontanea a schiera ha prodotto nel corso dei secoli un valore tipologico caratterizzante.



Rotterdam (Paesi Bassi), De Compagnie housing complex, Architetto: Hans Kollhoff, 2005.

Alternativamente alla precedente condizione, si possono rilevare fronti discontinui; in questi casi il fronte interrotto genera particolari valori urbani rilevabili in progettate simmetrie, assialità urbane o spazi pubblici catalizzatori.

Una terza casistica relativa alla caratteristica condizione della frontalità fluviale, è rappresentata dalla presenza di elementi singolari: questi manufatti nelle città storiche sono rappresentati principalmente da torri e da campanili, mentre in epoche recenti lo sviluppo di ciminiere o di altri manufatti produttivi ha sostituito tipologicamente e visivamente il ruolo di tali elementi catalizzatori. Questi edifici hanno nel loro sviluppo altimetrico la loro principale riconoscibilità: da sempre si sono presentati come landmark territoriali, riferimento e simbolo di determinate aree, sia per la navigazione fluviale, sia per condizioni terrestri.

La ricerca e la sperimentazione della frontalità fluviale diventa elemento identitario del progetto contemporaneo. Si ricordano a titolo esemplificativo, le considerazioni di Aldo Rossi a commento del progetto per il Deutsches Historisches Museum del 1988 a Berlino; il ricordo e la memoria dei complessi industriali, delle attrezzature commerciali lungo fiume e soprattutto dei fronti continui di piccole case berlinesi, sono reinterpretati nella nuova progettualità: *«Come se dalla continuità della storia si potessero mettere in risalto dei momenti di maggiore accelerazione qualitativa»*.

Questi padiglioni costituiscono così l'edificio principale che è poi spezzato in parti minori. Architettonicamente esso si presenta come una cattedrale, un enorme hangar tagliato dalle absidi o da costruzioni aggiunte. Così nella sua unità, esso presenta una facciata continua lungo la Sprea, come un grande dock, mentre la facciata verso al città è costituita da una serie di costruzioni affiancate, come nella città medievale, che rilevano quegli spazi diversi, analitici ma anche analogici, della storia della città tedesca.»⁹



Francoforte sul Meno (Germania). Fronte fluviale.

Conclude l'autore: «(...) L'edificio è certamente rappresentato dalla torre, posta verso il fiume. In questa torre si trovano alternati piani di esposizione e spazi per il tempo libero.»¹⁰

2.1.3. La riva fluviale.

Dopo aver analizzato il rapporto fluviale acqua-terra, e dopo aver approfondito i rapporti morfo-tipologici tra fiume e città, si rende necessaria un ulteriore approfondimento indagando l'elemento che per eccellenza rappresenta ed identifica una determinata parte di città fluviale: la riva.

La riva, che può essere denominata riva "destra" o riva "sinistra", a seconda della direzione di scorrimento del fiume, è da sempre stata il luogo per eccellenza, dove si esprime

9 ALBERTO FERLENGA, Aldo Rossi. *Deutsches Historisches Museum*, Berlino, Electa. Milano, 1990. Estratto da Aldo Rossi "Il progetto di concorso" pp.39-41.

10 ALBERTO FERLENGA, Aldo Rossi. *Deutsches Historisches Museum*, Berlino, Electa. Milano, 1990. Estratto da Aldo Rossi "Il progetto di concorso" pp.71-73.

una particolare condizione, che fissa un particolare rapporto tra uomo e natura, tra terra e acqua, tra specchio d'acqua ed orizzonti costruiti.

Anche in queste definizioni vanno operate diverse classificazioni: la riva fluviale presenta diverse caratteristiche dettate dalla propria funzione principale, dalla realtà della localizzazione oppure dalla complessità in sezione.

A livello funzionale va distinto un utilizzo della riva per scopi prettamente commerciali/produttivi con la banchina considerata come approdo o attracco per carico/scarico merci (non oggetto della presente trattazione), rispetto ad un utilizzo principalmente collettivo o urbano della stessa.



Amburgo (Germania), SpreeHafen, Progettisti: Topotek1, 2009.

Quest'ultima funzione, associata alla condizione del tempo libero, alla prevalenza degli spazi e dei percorsi pubblici, diventa valore aggiunto per intere porzioni urbane e territoriali. A tal proposito è utile proporre una distinzione relativamente alle rive cosiddette urbane da rive suburbane o "isolate"; questa differenza localizzativa si riflette principalmente nella complessità delle proprie sezioni.

La complessità in sezione, la differenziazione di percorsi, la diversificazione dei livelli e dei pendii è sicuramente l'elemento di maggiore interesse per il progetto della riva di una parte di città fluviale.

Lo stato dell'arte della contemporanea progettazione delle rive fluviali propone un ampio panorama di possibili interventi: l'idea classica della riva fluviale statica e utilizzata unicamente come contenimento è stata infatti superata in favore di un sistema mutevole, dinamico e sostanzialmente pubblico.

La progettualità contemporanea modifica i confini esterni tradizionali di questi elementi, trasformando un semplice bordo urbano/fluviale in un sistema di interfaccia complesso collettivo e mutevole: nuovi spazi pubblici si relazionano alla dinamicità del fiume ed alle sue fluttuazioni di livello.

A livello urbano, e quindi considerando principalmente gli embankment, innumerevoli sono le possibilità di intervento nelle sezione delle rive fluviali: la riva si può infatti trasformare attraverso una propria espansione lineare formando a seconda delle intenzioni una serie di livelli intermedi, un sistema fisso di piani orizzontali e verticali ovvero una sequenza di terrazze o una serie di gradonate degradanti verso l'acqua.

La sezione della riva può inoltre arricchirsi di complessità con la formazione di espansioni selezionate verso l'acqua; in questo caso si possono formare punti di diretto contatto paralleli o perpendicolari alla riva. Questi accessi e queste visuali possono talvolta essere chiusi, mantenendo la visuale inalterata con porzioni trasparenti.



*In alto. Maastricht, quartiere Céramique. In basso a sinistra Speicherstadt Potsdam, Rob krier, 1994.
In basso a destra Berlino, progetto per il Deutsches Historisches Museum, Aldo Rossi 1988.*

La sezione della riva può inoltre differenziarsi per la formazione di determinati manufatti a sbalzo fluviale; la riva si trasforma in questi casi in possibili balconate, in percorsi aggettanti oppure in percorsi sospesi.

Oltre a tali casistiche, è possibile intervenire con elementi a filo d'acqua inondabili e sommergibili come percorsi, punti di sosta scelti, spiagge, sentieri, passerelle ed elementi naturali.

Infine si può intervenire con elementi adattabili a seconda del livello di piena come pontili o isole galleggianti oppure con vere e proprie imbarcazioni stabili o piattaforme ormeggiate.

Con gli stessi principi anche la sezione trasversale di un argine/diga laterale (generalmente trapezoidale a sezione standardizzata), può essere modificata formando nuove spazialità all'interno del paesaggio e del territorio fluviale: in questo caso la sezione dell'argine si confronta a scala allargata rispetto alla sezione urbana, coinvolgendo le aree golenali ai lati dell'elemento di contenimento.

Gli interventi sulla sezione della diga possono sia migliorare la stabilità delle stesse (come gli interventi di rinforzo strutturale interno), sia migliorare il loro valore paesaggistico e l'uso potenziale.

Modificando il profilo resistente all'eventuale inondazione dell'argine/diga, si possono formare parchi/prati ad uso pubblico: talvolta la pendenza dell'arginatura addolcendosi con il paesaggio diventa appena percettibile come barriera tra lo spazio del fiume e l'entroterra. Alternativamente l'argine si può trasformare in sequenza boschiva alberata; tale intervento utile all'irrigidimento dello stesso può essere portatore di nuove rilevanti visuali.

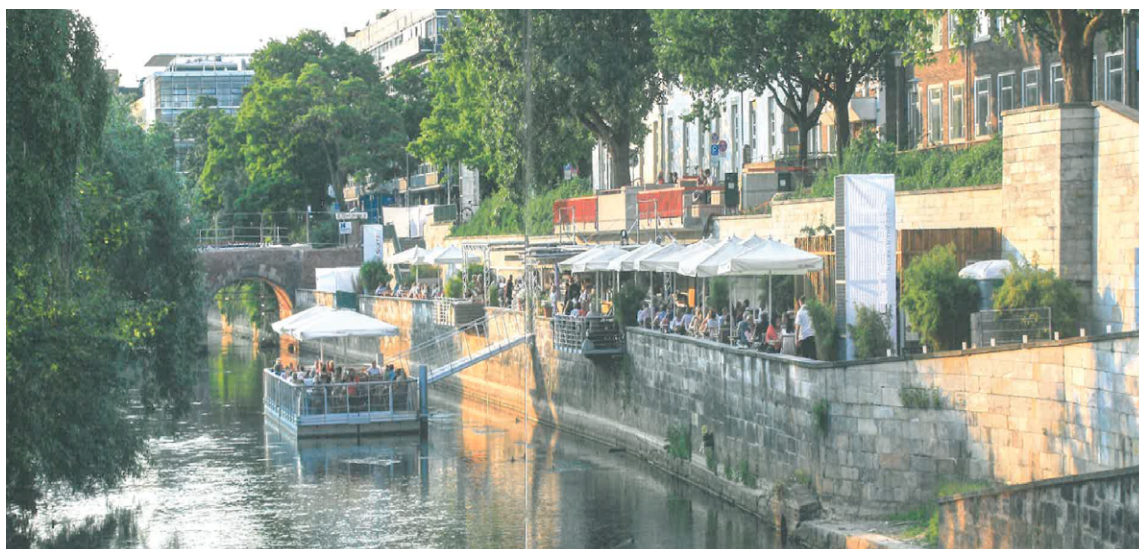
L'argine può inoltre trasformarsi (come accade nella maggioranza dei casi) in un percorso stradale carrabile o ciclopedonale ad alto valore paesaggistico: in questi casi la tipologia ad argini stretti con pareti a forte pendenza imprime una sensazione di "galleggiamento" e di "sospensione" sul paesaggio. Alternativamente una sezione con terrapieni sfalsati, al contrario, può drammatizzare la presenza dell'elemento di protezione contro le piene. Anche le aree golenali e le aree inondabili possono presentare una varietà di sezione e di utilizzo considerevole: posizionate ai piedi della diga ad assicurare la possibilità di espansione dell'alveo, possono formare parchi golenali, canali alluvionabili, impianti sportivi, campi da gioco, vaste aree naturali protette, aree destinate all'agricoltura, aree campeggio, aree per eventi stagionali, porti turistici. Al loro interno si possono presentare costruzioni su palafitte, percorsi interni variabili, manufatti con adattamento in base al livello dell'acqua oppure manufatti galleggianti e case anfibie.

Per tali progettualità, segnali di avvertimento e barriere collegate a sistemi di allarme elettronico, garantiscono oggi una sicura fruizione delle stesse.

Si precisa inoltre che, rispetto ai classici sistemi ad argine/diga e ad embankment, sono possibili ulteriori inserimenti di elementi di contenimento rappresentati da sistemi ad ulteriore resistenza verticale: è possibile infatti integrare i sistemi esistenti con la sormontazione di ulteriori murature di contenimento (eventualmente nascoste nel loro sviluppo altimetrico da livelli orizzontali degradanti). Alternativamente è possibile la formazione

di sistemi di contenimento integrati e nascosti nella sezione dell'argine o del muraglione, oppure la formazione di sistemi dotati di pareti di vetro resistenti alle inondazioni. Oltre a queste possibilità possono inoltre essere adottate facciate urbane a tenuta stagna; oppure è possibile introdurre resistenze temporanee consistenti in elementi di protezione rimovibili, elementi di protezione componibili (con sistemi a predisposizioni fisse) oppure elementi di protezioni attivati a comando da processi meccanici.

Infine, a livello di percettibilità fluviale, è utile ricordare come l'inserimento di oggetti artistici all'interno dell'alveo, delle aree golenali o delle aree urbane rialzate, può trasformarsi in stimolo personale soggettivo di confronto con la mutevole dinamicità del fiume.



Leine Hanover (Germania), Embankment, 2009.

*«La natura è una sorta di libro vivente incompreso,
eppure non incomprensibile.»*

Johann Wolfgang Goethe (1749-1832).



cap.2.2. Identità fluviale padana.

Il presente lavoro di ricerca ha un'origine geografica nel Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e Architettura dell'Università di Parma, per cui risulta particolarmente appropriato analizzare la specifica condizione fluviale "padana".

In questi termini il lavoro di ricerca si focalizza in particolare nel tratto fluviale compreso tra Zibello (Pr) e Sermide (Mn).

Una lettura propriamente "padana" deve necessariamente considerare gli scritti di Lucio Gambi (1920-2006), figura intellettuale di livello internazionale, considerato uno dei più importanti geografi italiani del Novecento e massimo esperto del mondo padano.

Seguendo uno studio a cannocchiale, dal generale al particolare, dopo un breve quadro di riferimento circa la formazione geografica e l'evoluzione politica del territorio in esame, viene dapprima analizzata l'organizzazione territoriale/paesaggistica, per passare poi ad una lettura urbana ed insediativa dei tessuti abitati, fino ad arrivare a riconoscere la particolarità di determinate emergenze architettoniche. Durante queste analisi, che vogliono isolare la presenza e la permanenza di determinati caratteri padani, si viene a formare un corpus di casi concreti esemplificati lungo il corso del fiume Po, relativi sia alla sponda lombarda sia alla sponda emiliana di una cosiddetta antica «*terra d'incontro*»¹¹.

2.2.1. Il territorio padano. Un quadro di riferimento.

Inquadramento geografico.

L'inquadramento geografico della penisola Italiana, può essere definito mediante quattro "inquadramenti" paesistici fondamentali come indicati da Lucio Gambi nel saggio *I valori storici dei quadri ambientali*: trattasi di quattro unità fisiche che presentano in una medesima area, condizioni, caratteri e fenomeni dovuti a fattori diversi come il clima, la vegetazione, la morfologia e l'idrografia. Tali quattro unità fisiche possono essere considerate la regione alpina, la pianura padana, l'ambiente montano peninsulare e l'ambiente peninsulare e insulare subtropicale.

Lo studio si concentra su quell'area/ambiente che è comunemente definita Pianura Padana. Soffermando in particolare l'attenzione sui caratteri di conformazione e sull'evoluzione idrografica dell'area, a livello di genesi morfologica, si possono riprendere le considerazioni dello stesso studioso che definiscono l'area in esame come un insieme di modificazioni: *«Le modificazioni più considerevoli sono sicuramente quelle che subì la zona litorale della pianura padana: i fiumi venuti giù dai monti che limitano a mezzogiorno, a nord e a ovest la nostra maggiore pianura, confluendo lungo l'asse latitudinale di essa si univano già in buona parte cinquemila anni fa nel corso del Po. Ma l'inalveazione*

11 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, pp. IX-X.

di questo fiume negli ultimi 200 km era in quei secoli molto diversa da ora, era cioè formata da diversi rami che potevano distanziarsi fino a 4-6 chilometri fra loro: rami di notevole efficienza e più o meno autonomi per tratti di diversa lunghezza che riconfluivano e ridivergevano con ingarbugliato disegno, costituendo una fascia di correnti continuate, di paludi incerte, di isole asciutte. L'intreccio idrografico del Po si ampliava infine in prossimità del mare con un ventaglio di diramazioni (almeno 5) che a sudolgevano fino a Ravenna a e nord di questa sfociavano su di un arco fra i 50 e 70 chilometri»¹².

Vari fattori come l'effetto di varie fasi climatiche, le lente deformazioni tettoniche e gli interventi antropici (di diversa natura) che si sono determinati negli ultimi millenni, definiscono la presente situazione idrografica padana. Oggi, il grande Fiume dopo aver bagnato la collina torinese, il Monferrato e l'Appennino dell'Oltrepo pavese, a valle dell'immissione del Ticino si espande nella zona propriamente pianeggiante nella quale assume una posizione assiale fino alla foce. Dalla confluenza col Ticino fino a Viadana, forma grandi meandri (molti dei quali rettificati a opera umana nei secoli XVIII-XX). A valle di Viadana invece i meandri si trasformano in grandi anse entro le quali si sviluppano meandri a raggio di curvatura minore, in quest'area, l'idrografia attuale con il Po e i suoi affluenti, assume forma consolidata solo dal XV-XVI secolo.

Sempre a valle di quest'area si rilevano le grandi deviazioni dell'alveo del Po, il cui corso era posizionato 16 km a sud rispetto l'attuale alveo. Si ricorda inoltre la rotta di Ficarolo del XII secolo, in occasione della quale avviene la formazione di un nuovo alveo del Po "di Venezia" distinto dal precedente "di Ferrara" posto più a sud.

A livello geologico, diversa da zona a zona è la costituzione della pianura. La fascia pedemontana è costituita da materiali grossolani permeabili (ghiaie e arene), mentre quella bassa da marne e argille impermeabili: la prima zona è povera di acqua al contrario della seconda; la vegetazione esprime in modo chiaro questa disparità concretizzandosi rispettivamente in pianura asciutta e pianura umida (nella seconda si sviluppano pioppaie, ontaneti e saliceti).



Andamento tortuoso del Fiume Po. Meandro fluviale.

12 AA. VV., *Storia d'Italia, I caratteri originali*, vol.I, Torino, Einaudi, 1972. Tratto da LUCIO GAMBI, *I valori storici dei quadri ambientali*, p. 6.

Inquadramento antropico.

Antefatto.

Fino alla piena Età del Bronzo, a causa dei fenomeni di sedimentazione alluvionale, non si conoscono presenze archeologiche diffuse in bassa pianura e quindi presso il corso del Po. A partire da quest'età si assiste a un fenomeno completamente nuovo: la pianura padana centrale da semi-deserta diviene fittamente abitata; trattasi della cultura terramaricola (da terramara) come ricordano le parole dello studioso Gianluca Bottazzi: «*nel secolo scorso alcuni studiosi (in particolare Gaetano Chierici) hanno elaborato una rigida teoria secondo la quale terramare sarebbero villaggi di forma regolare circondati da strutture perimetrali (fossati e terrapieni) che recingerebbero un bacino interno alluvionato (...) una palafitta si sarebbe innalzata sul bacino per sostenere un impalcato aereo su cui sorgevano le capanne*»¹³.

Ripartendo da epoche lontane, attorno al 1650-1550 a.C., con l'avanzata della produzione agricola (ed un conseguente disboscamento), si assiste ad una densa occupazione antropica del territorio "padano-emiliano". A livello idrografico, la pianura tra Ostiglia e Mirandola è di grande interesse poiché è posta in prossimità dell'area in cui il Po si divideva in più rami: il corso settentrionale (il Po di Adria) e il corso meridionale (il Po di Spina). Gli abitanti terramaricoli sono i primi ad avere uno stretto rapporto con il grande asse fluviale padano: tale cultura si è manifestata mediante un intenso popolamento con villaggi tipicamente posti alla distanza media di 4-5 km l'uno dall'altro che equivale alla distanza di un'ora di cammino; questi nuclei formano una rete insediativa unitaria e di notevole interesse.

Il tipo insediativo del terrapieno rende i villaggi centropadani dell'età del bronzo assimilabili ai castra altomedievali: non sono rari i casi in cui tali abitati divennero in seguito sedi di castra medievali. Intorno al XII secolo a.C. si rileva la scomparsa del popolamento terramaricolo nella pianura padana centrale.

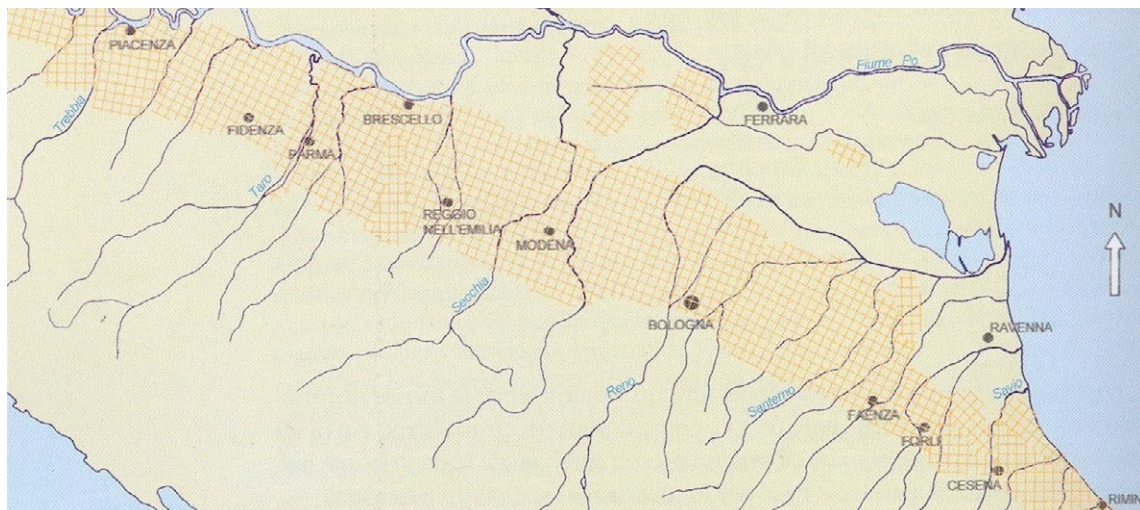
Il corso inferiore del Po prosegue la sua evoluzione durante l'Età del Ferro; intorno all'VIII secolo a.C., in seguito a una rotta presso Sermide nel mantovano, inizia la decadenza del Po di Adria e si forma un nuovo sistema di alvei tra cui il Po di Spina nell'attuale pianura ferrarese. Un altro ramo era l'Olana, da cui trae origine il Po di Volano.

Ad ovest di Ferrara il corso del Po si avvicinava alla attuale situazione con esclusione dell'area tra lo sbocco del Mincio e la bassa reggiana dove si è rilevato un alveo più meridionale.

A partire dal IX secolo a.C. si assiste al primo contatto tra Etruschi e l'asse fluviale; i principali centri nei pressi del Po sono Spina, Adria, il Polesine, Bagnolo San Vito e il Mantovano.

13 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000. Tratto da GIANLUCA BOTTAZZI, *La pianura padana dai primi insediamenti alla cultura terramaricola dell'età del Bronzo*, p.355.

Infine nel periodo che va dal IV secolo a.C. alla romanizzazione, si registra l'insediamento in area padano-fluviale dei celti d'Oltralpe: gli Anari, i Boi, i Lingoni, gli Insubri, i Cenomani. In questo periodo gli etruschi regolano ancora i commerci lungo il corso medio e inferiore del fiume.



Centuriazione Romana e Idrografia Attuale in prossimità del Fiume Po.

Età romana.

A partire dal 222 a.C., in seguito alla vittoria sui Galli a Casteggio, i Romani affermano la loro supremazia nella pianura padana. Obiettivo dei Romani è sia controllare l'attraversamento del Po, sia sfruttare la via fluviale padana per comunicazioni dirette con l'Adriatico ed in particolare con Rimini. Tale supremazia è rimarcata dalla fondazione delle colonie latine di Piacenza e di Cremona.

A livello idrografico, il corso attuale del Po sino a Brescello collima con quello di età romana: i centri di Piacenza, Cremona, Brescello presentano tuttora una localizzazione rivierasca, mentre sono subentrate notevoli variazioni nel corso inferiore del fiume dal territorio mantovano al mare.

In particolare, il corso del fiume tra Brescello e Ostiglia, scorreva in un corso più meridionale, con ampie sinuosità ancora leggibili in un attento studio del territorio nei pressi di Suzzara, Gonzaga e Pegognaga.

L'insediamento di Ostiglia è un altro importante punto di riferimento dell'epoca: il centro compare "bagnato dal fiume" negli scritti del I secolo d.C. di Plinio e di Tacito. Proseguendo il corso del fiume esso dopo Bondeno e Vigarano, entrava nel delta.

In quest'epoca, il lento e faticoso lavoro umano interviene in modo massiccio a definire un nuovo paesaggio padano. Come ricordano le osservazioni compiute dallo studioso Mauro Calzolari: *«La conquista dell'Italia settentrionale consente al governo romano di portare a compimento una vasta pianificazione territoriale attraverso un formidabile disimpiego di energie; con la realizzazione delle centuriazioni si viene a creare un paesaggio artificiale, di bonifica che giunge fino alle terre prossime al Po. Strumento fondamentale di questi interventi territoriali è la regolamentazione delle acque con opere idrauliche*

e con difese spondali. Gli sforzi maggiori si compiono certo nella bassa pianura»¹⁴. Tale disegno agrario territoriale, nell'Emilia Occidentale e nella Lombardia si spinge sino a ridosso dell'asta fluviale, mentre (forse a causa di una maggiore instabilità del corso) più a oriente si arresta a una certa distanza dallo stesso.

Tra il V e il VII secolo, conseguentemente al declino del controllo romano, aree precedentemente sottoposte a notevoli bonifiche, sono nuovamente invase dagli elementi naturali.

A livello insediativo, in epoca romana si rilevano due principali tipi di insediamenti condizionati alla relativa stabilità/instabilità del sistema idrografico. Sorgono nuclei urbani strettamente relazionati al fiume a occidente fino a Brescello: partendo da ovest si rilevano Augusta Taurinorum, Industria, Placentia, Cremona e Brixellum a confine dell'area della bassa pianura. Proseguendo il corso del fiume, la condizione di pericolo per le inondazioni e per le febbri malariche, è probabilmente il motivo che ha impedito in epoca romana, lo sviluppo di insediamenti urbani nel settore inferiore del Po, dove sono noti solo alcuni vici (piccoli villaggi che sorgono nei pressi dell'immissione di un affluente o nei temporanei punti di attraversamento del fiume). Dopo Brescello si ricordano Hostilia, Vicus Varianus e Vicus Habentia.

A livello politico le terre lungo il Po a valle di Brixellum, dipendevano da centri urbani posti lontani dal grande fiume e localizzati in prossimità di altri rilevanti elementi territoriali (nuclei relazionati alla Via Emilia, agli affluenti del Po o ai piedi delle Alpi).

Oltre ai nuclei urbani sopracitati, le aree medie e inferiori padane sono caratterizzate da una fitta rete di insediamenti rustici; a tal proposito si riportano le considerazioni espresse nel saggio di Mauro Calzolari, edito nel 2000, *«espressione di una proprietà piuttosto frammentata; questi insediamenti risultano per lo più attratti dai dossi di origine fluviale, tale insediamento si giustifica grazie a fattori altimetrici (riparo da temporanei allagamenti), fattore pedagogici (presenza di terreni più sciolti e migliore qualità agronomica), e fattori economici (utilizzo dell'acqua per svariate attività e la relativa facilità a scavare pozzi per le esigenze dei singoli siti) (...) Soltanto la realizzazione delle bonifiche ottocentesche e della prima metà di questo secolo ha alterato e sconvolto tale consolidato sistema insediativo, le cui linee fondamentali sono tuttora leggibili nell'odierno assetto topografico.»*¹⁵. Tale tipologia di insediamento, legata principalmente a condizioni geomorfologiche, si differenzia notevolmente rispetto agli agri centuriati.

A livello di comunicazioni, trasporti e scambi, l'epoca romana propone un avanzato sistema fluviale-stradale: il grande fiume diventa il principale asse all'interno del sistema di connessioni fluviali dell'Italia settentrionale, lungo il suo alveo erano attivi vari scali portuali (Pavia, Piacenza, Cremona, Brescello, Ostiglia), e numerosi erano i punti di attracco tra cui si ricorda Pegognaga. Tale sistema navigabile era inoltre strettamente connesso anche con il sistema stradale sviluppato in arterie parallele o trasversali rispetto all'assia-

14 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da MAURO CALZOLARI, *Età romana: le terre lungo il Po*, p.385.

15 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da MAURO CALZOLARI, *Età romana: le terre lungo il Po*, p.388.

lità del corso del fiume.

Si considerano infine brevemente i casi di Cremona e Piacenza. Il primo nucleo viene sviluppato in prossimità di un alveo secondario del fiume e a breve distanza da quello principale. Il castrum quadrato romano inoltre veniva lambito da due corsi d'acqua, a nord la cremonella e a sud un ramo di Po. Il centro si qualifica in seguito come scalo bizantino; il porto altomedievale risulta infatti al centro di una fitta rete di traffici. L'insediamento di Piacenza, fondata nel 218 a.C., come colonia romana gemellata a quella di Cremona, si sviluppa tra i terreni alluvionati del Po e la confluenza col Trebbia. Costruita sulla Via Emilia e nelle immediate vicinanze del Po ha racchiuso tutti i caratteri di importante nodo infrastrutturale. L'insediamento romano viene modificato nel Medioevo attraverso un sistema di espansioni a formare la caratteristica forma allungata (placentula): l'asse di sviluppo viene svincolato dal decumano inclinandosi con orientamento quasi parallelo alla direzione di scorrimento delle acque fluviali.



Antichi corsi del Fiume Po. Carta del XVII secolo che riporta le acque del territorio reggiano gravitanti verso il Po, tramite una fitta rete di fiumi, canali e navigli.

L'epoca medievale.

In epoca medievale si conferma l'antico e duplice rapporto tra uomo e fiume: si riscontra infatti da un lato lo stato di insicurezza provocato dalle periodiche inondazioni, dall'altro si rileva la volontà e la consapevolezza di poter convivere, dominare e sfruttare le enormi potenzialità dell'asta fluviale.

Il sistema idrografico del Po, viene intensamente sfruttato e percorso: l'arteria fluviale rappresenta una delle più importanti vie di transito della pianura padana, visto anche il progressivo degrado che interessa la rete viaria di età romana. Tale ruolo dominante assunto dal corso del Po e dai suoi affluenti all'interno di una civiltà principalmente idraulica, si trasforma in ambizione politica e militare di controllo nella formazione di domini stabili in area padana. Gli stessi re Longobardi e le diverse dinastie che controllano l'area in tale epoca storica, puntano infatti al mantenimento dei diritti regi su tale sistema flu-

viale. Viene tuttavia concessa la possibilità di utilizzo e sfruttamento ai signori locali, ai vescovi ed agli abati. A confermare tale ruolo primario assunto dal fiume Po si ricordano le considerazioni di Enrico Guidoni; «*La prima metà del decimo secolo è decisiva per il consolidamento delle strutture territoriali e urbane dell'Italia padana. Il Po diviene sempre più l'asse portante dell'economia e del sistema urbano*»¹⁶.

Il ruolo assunto dal bacino fluviale, si conferma anche mediante un processo graduale di riorganizzazione territoriale e fondiaria. I Monasteri Benedettini, sorti in varie zone della valle padana nel corso dell'Alto Medioevo, tra cui si ricordano i casi di San Colombano di Bobbio, di San Silvestro di Nonantola, di San Salvatore di Brescia, di Santa Maria di Pomposa e di San Benedetto di Polirone (fondato nel XI secolo dalla famiglia Canossa su un'isola fluviale della Bassa Mantovano), sono i principali attori di questa sistematizzazione fondiaria.

Inoltre l'area padana è fra le zone maggiormente interessate dal modello economico curtense, tali grandi aziende della bassa pianura si compongono a livello fondiario e gerarchico per una parte centrale dominante autogestita dal signore (il dominico), e una parte lottizzata concessa in locazione a dipendenti (il massaricio).

Oltre alla presenza di monasteri e alle vaste proprietà appartenenti alle grandi aziende fondiarie, sopravvivono tuttavia le comunità rurali intese come nuclei insediativi autonomi. Come ricordano le riflessioni di Bruno Andreolli: «*possiamo affermare che l'orizzonte socio-politico che fece da sfondo a tutto quello che avviene attorno al Po e altrove, per larga parte del Medioevo, è appunto quello della diarchia politica: il modello più rappresentativo sembrava essere quello che vede giustapposti un signore locale (laico o ecclesiastico) e le comunità di villaggio*»¹⁷; la compresenza dei due poteri spesso si è risolta in una convivenza pacifica.

In un tale scenario, nel XII e nel XIII secolo si assiste allo sviluppo di molti centri: la rinascita demografica (la popolazione in Italia è raddoppiata dal Mille al Trecento) e rurale, porta infatti alla formazione di numerosi nuovi insediamenti. Nonostante l'instabilità dei terreni più vicini all'alveo (sempre e comunque inondabili), la localizzazione di tali nuclei si protende verso di esso. Questo magnetismo verso l'acqua, determina la fortuna e la sfortuna degli insediamenti lungo il fiume. Si ricordano città di certa origine medievale tra cui Ferrara, Gualtieri, Rivarolo Mantovano e San Zenone al Po.

A livello paesaggistico, come anticipato, a partire dall'XI-XII secolo si intraprendono le prime sistematiche colonizzazioni (come quelle condotte dal Monastero di San Benedetto Polirone). L'abbandono del sistema economico basato sul bosco e la palude nella formazione di un nuovo paesaggio padano, è legato oltre che dall'aumento della popolazione, a fattori culturali e politici: dal Mille in poi la città e la volontà di controllo del territorio iniziano a prevalere sulla campagna.

16 ENRICO GUIDONI, *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano, Electa, 1978, pp. 104-108.

17 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da BRUNO ANDREOLLI, *Il Po tra alto e basso Medioevo: una civiltà idraulica*, p.427.

Il Rinascimento, il Quattrocento, il Cinquecento.

Per comprendere e analizzare la situazione rinascimentale si considerano testi del tempo intesi come viva testimonianza di un tempo lontano. Si riportano a tal proposito, le certezze espresse da una delle opere simbolo del tempo per il mondo padano, attraverso le considerazioni di Francesco Ceccarelli, «*Nel Discorso sopra il Po', una scrittura d'acque redatta da un anonimo architetto-idraulico negli anni di Papa Clemente VIII, tra il XVI e il XVII secolo, l'intera valle padana si dispiega, nella narrazione corografica, come un territorio amplissimo, creato dalla natura e trasformato diffusamente dall'azione antropica; ben regolato ma, per certi versi, altrettanto minacciato da un'instabilità latente*»¹⁸.

La grandiosa campagna di prosciugamenti e di bonifiche, avviata puntualmente in epoca tardo Medievale, si accentua soprattutto nel secondo Cinquecento. Il lento lavoro umano di scavo e di riporto dei terreni permette la conquista di nuovi terreni e ricchezze. Oltre allo sviluppo di nuclei di più antico insediamento, si assiste alla proliferazione di città di nuova fondazione: in particolare si conferma il ruolo fondamentale delle città d'acqua nella vita economica e politica degli stati di appartenenza.

Per poter comprendere gli insediamenti padani rinascimentali si necessita un ulteriore approfondimento circa la situazione geopolitica dell'epoca: sono infatti le potenti Signorie a lasciare indelebili interventi sul territorio padano; in particolare nei territori compresi nelle giurisdizioni delle famiglie degli Este, dei Gonzaga e dei Farnese.

La famiglia Estense.

Grazie alla posizione strategica di controllo dei territori deltizi, lo stato estense assume una posizione determinata nella configurazione insediativa padana. Il Ducato di Ferrara promuove diffusi lavori di carattere idraulico, al fine di formare un territorio in grado di generare nuova ricchezza grazie all'aumento di terre fertili e colonizzabili.

Si ricorda il caso di Ferrara: l'insediamento nasce sulle rive del Po omonimo, nel punto in cui esso si divide nei due rami deltizi del Volano e del Primaro; il suo dominio fluviale si modifica con la "rotta di Ficarolo" (XII secolo). Tale evento modifica radicalmente l'assetto terminale del delta; da allora il Po di Tramontana (il ramo più settentrionale) prevale decisamente sugli altri. Tali modifiche idrografiche si riflettono anche sulla morfologia urbana di Ferrara; lo sviluppo lineare medievale lungo le rive del fiume, viene alterato a partire dal XV secolo. La famiglia Estense, opera notevoli modifiche urbane condensate nelle figure di Borso d'Este, Ercole I d'Este (con la proposta di espansione urbana settentrionale a partire dal 1492), e Alfonso II d'Este (con la proposta di accrescimento urbano rivolto a meridione verso il Po di Ferrara): tali interventi ed addizioni vengono sempre condizionati dal sistema idraulico inteso sia come possibilità commerciale, sia come pericolo di invasione. A tal proposito si ricorda in particolare la fortezza progettata da Mario Farnese, intesa come riproposizione del modello di Anversa sulla Schelda. Il manufatto,

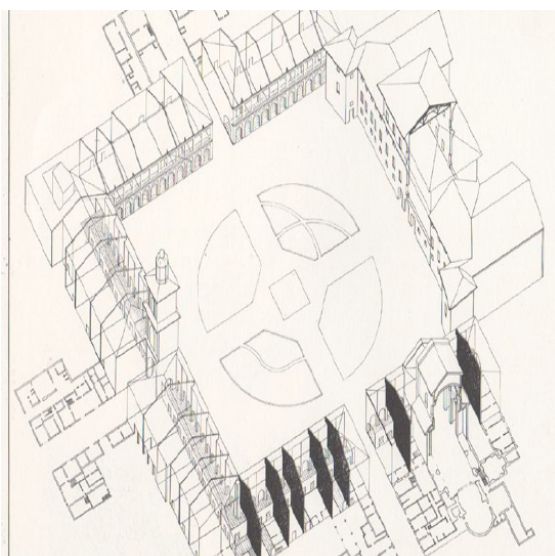
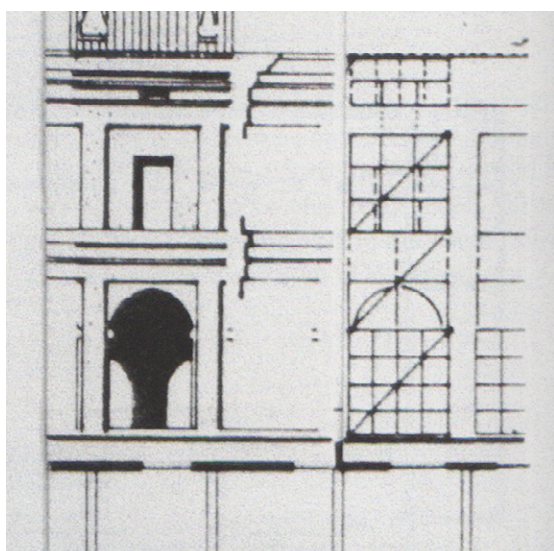
18 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da FRANCESCO CECCARELLI, *Gli insediamenti urbani lungo il Po*, p.446.

edificato in prossimità delle acque del fiume, oltre ad un ruolo difensivo doveva condizionare l'immagine della città vista dall'idrovia fluviale. Sono state proposte varie alternative tra cui anche la possibilità di una collocazione su entrambe le sponde del corso d'acqua. A livello di sistemazioni urbane si ricordano inoltre alcuni disegni urbani come nei casi di Mesola, di Goro e limitatamente di Comacchio.

Volendo citare centri di una certa importanza insediativa e tipologica, si può considerare esemplare il caso di Codigoro. Esso è un tipico insediamento d'argine lineare; l'abitato si estende prevalentemente sull'argine sinistro del Po di Volano con un piccolo nucleo attestato anche sulla riva opposta del fiume. Nelle vicinanze del ponte del 1646 si apre una piazza con l'affaccio degli edifici più rappresentativi e delle attrezzature fluviali; accanto a questi si sviluppa l'insediamento lineare con la cosiddetta "strada di giù e strada di su". Tuttavia, come ricorda Francesco Ceccarelli *«Se si eccettua l'ambizioso disegno estense tardocinquecentesco cui abbiamo fatto riferimento, gli insediamenti nella parte terminale del fiume furono e ancora oggi risultano di modesta entità»*¹⁹.

Proseguendo la risalita del fiume estense ritroviamo il caso di Pontelagoscuro, fortificata nel conflitto veneto-ferrarese del 1482; con la crisi del Po di Ferrara, il nucleo diventa l'unico vero porto estense. Della cittadina si ricorda la grande strada-mercato coperta: la loggia era adibita al ricovero di mercanzie prevalentemente "fluviali"; la testata del complesso, ad arco trionfale, si sviluppava come porta fluviale.

Ulteriori fortificazioni si rilevano anche a Bondeno di Ferrara ad opera di Alfonso I d'Este, a Stellata con la formazione della Rocca Possente (con conformazione stellare nell'ampio spazio golenale) e Ficarolo con la formazione della piazza-strada che collega visivamente l'argine e il fiume.



Giovan Battista Aleotti, portici di Piazza Bentivoglio, Gualtieri. Pianta, prospetto, modulo costruttivo e assonometria.

19 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da FRANCESCO CECCARELLI, *Gli insediamenti urbani lungo il Po*, p.458.

Risalendo il fiume si rilevano altri due casi estensi di notevole interesse. Gualtieri, che dal 1479 appartiene definitivamente al ducato, è sede di importanti trasformazioni. Alfonso I nel 1567 decide di concedere il feudo di Gualtieri a Cornelio Bentivoglio con il titolo di Marchese. Dal 1583 lo stesso Bentivoglio trasforma Gualtieri, in uno dei centri più importanti a livello urbanistico e architettonico lungo le rive del Po. Il preesistente castrum Walterii è all'origine dell'insediamento, tuttavia è da considerare come un centro tardo-cinquecentesco di nuova fondazione. La rinascita della città si lega agli interventi bonificatori tra Enza e Secchia sottoposti prevalentemente alla giurisdizione estense (attuati da Alfonso II d'Este e da Cornelio Bentivoglio) ed in prosecuzione ai lavori di Ferrante Gonzaga. L'interesse per tale abitato, localizzato in posizione periferica rispetto alle giurisdizioni estensi, era strategicamente rilevante per poter affiancare la piazzaforte estense di Brescello. Giambattista Aleotti e Antonio Vacchi a partire dai primi anni Novanta del Cinquecento, trasformano il nucleo mediante la realizzazione della piazza quadrata e lati porticati con l'immissione delle strade nella mezzeria dei fronti architettonici. All'ingresso occidentale della piazza viene eretta la torre (collegata al borgo medievale lineare), sul lato meridionale viene eretta la Chiesa e sul lato orientale il Palazzo avente sviluppo planimetrico pari all'invaso spaziale: un'opera di elevato livello architettonico in contrasto con il meandro fluviale abbandonato e con l'adiacente corso del Po.

Si ricorda inoltre il caso Brescello (di fondazione romana); nella città a partire dal 1553, grazie al progetto dell'architetto ducale Terzo Terzi su commissione di Ercole II d'Este, si assiste ad un'integrale rifondazione. L'insediamento dal ruolo strategico, vista l'adiacenza alla confluenza tra Enza e Po e la prossimità del confine dello stato farnesiano, diventa una delle più importanti piazzeforti sul Po: il nucleo si trasforma in fortezza a pianta pentagonale (paragonabile alla realizzazione di Guastalla ad opera di Domenico Giunti). Si ricorda infine il caso isolato di Finale Emilia con il collegamento fluviale del Panaro; gli Este (signori del Comune dal 1336) puntano a difendere la posizione dell'insediamento. Nel 1402 Nicolò d'Este affida a Bartolino da Novara il rinnovamento delle fortificazioni a controllo del fiume con la formazione del castello quadrilatero con torri perimetrali e alto torrione centrale. La conformazione planimetrica in griglia ortogonale vede l'asse principale coincidere con l'alveo del fiume.



Gazzuolo (MN). Struttura lineare con affaccio sul fiume Oglio.

La famiglia Gonzaga (I Signori delle acque).

I Gonzaga intervengono con importanti trasformazioni urbane nei territori del Po, anche nei centri più vicini al corso; di particolare interesse è la loro capacità di irradiare una cultura architettonica e urbana di altissima qualità anche nei centri considerati "minori". A livello territoriale, si ricorda la grande opera di regimazione idraulica condotta dall'amministrazione ducale dei Gonzaga (con estensione dei precedenti lavori benedettini) nel tratto più settentrionale dell'Oltrepo mantovano. Esemplari sono i casi di Revere, di Quingentole, di San Benedetto Po, di Portiolo e Motteggiana.

I Signori delle acque intervengono inoltre attraverso centri di nuova fondazione soprattutto a monte dell'immissione dell'Oglio nel Po: in quest'area lo stato gonzaghese prevede una serie di potentati autonomi a controllo delle vie fluviali. All'origine del frazionamento del potere centrale vi è la morte di Gianfrancesco Gonzaga nel 1444 e la successiva divisione dei territori periferici dello stato tra i cadetti della famiglia.

Il dominio signorile si identifica in prossimità dell'alveo fluviale, con particolari contesti applicativi e con notevoli soluzioni architettoniche.

Come anticipato, sulla rive dell'Oglio proliferano nuovi centri strategici dei principati gonzaghese. Si ricorda l'esemplare caso di Sabbioneta: il borgo preesistente viene rifondato da Vespasiano Gonzaga, egli qui vuole affrontare un programma di rinnovamento urbano ispirato alla classicità. Numerosi lavori iniziano negli anni Cinquanta del Cinquecento, dai primi anni Settanta sono formate le nuove cortine e i sei baluardi. Nel 1577 la trasformazione da feudo a Ducato, stimola ulteriormente il rinnovamento urbano: si forma la Piazza Grande dinanzi al Palazzo Ducale, la Piazza d'Armi viene attualizzata mediante la formazione del Corridore Grande e del Casino del Giacinto, infine si assiste alla costruzione del Teatro Olimpico ad opera di Vincenzo Scamozzi (1588), posizionato tra i precedenti spazi pubblici.

Anche Gazzuolo ha un ruolo di controllo e coordinamento di un territorio governato da un ramo collaterale dei Gonzaga, si ricordano in particolare le fortificazioni e gli abbellimenti consistenti principalmente nel porticato in colonne marmoree che oggi connota il centro.

Di massima qualità urbana e architettonica è inoltre il caso di Pomponesco. A partire dal 1579, Giulio Cesare Gonzaga inizia un preciso progetto di rinnovamento urbano mediante l'organizzazione della città in settori gravitanti rispetto allo spazio urbano centrale occupato dall'area di controllo gonzaghese (16 000 metri quadrati), cinta da mura con torrione centrale a pianta esagonale e torrioni angolari. Le espansioni residenziali della popolazione si articolano in tre quartieri organizzati gerarchizzati da assi paralleli e da case a schiera a due livelli con prospetti continui. Nel settore meridionale il nucleo si rapporta al fiume mediante la sequenza di spazi pubblici prospetticamente coordinati verso il fiume: in quest'area formata dalla Piazza Grande e dalla Piazzetta, sono localizzate attrezzature pubbliche, civili, ecclesiastiche e le residenze nobili.

Le attenzioni di Giulio Cesare Gonzaga, dopo Pomponesco si concentrano a Bozzolo; in questa cittadina prosegue le intenzioni di Vespasiano Gonzaga. La nuova capitale di stato presentava un impianto stradale ortogonale, protetto dalla rocca e valorizzato da un'e-

dilizia omogenea. Il centro, era inoltre collegato mediante un rettilo cinquecentesco a Rivarolo Mantovano. Quest'ultimo insediamento viene ristrutturato da Vespasiano Gonzaga: egli trasforma un nucleo medievale preesistente mediante una griglia ortogonale e una regolare piazza porticata al centro.

Proseguendo questo ideale itinerario gonzaghese, si ricorda il caso di San Martino dell'Argine con interventi della casata e tardorinascimentali; il suo abitato si sviluppa linearmente lungo un rialzo arginale formando una notevole piazza porticata.

Guastalla, vista la posizione strategica, si presenta come uno dei centri fortificati più importanti prossimi al Po e nelle vicinanze della foce del Crostolo. Il primo nucleo insediativo identificato come Castelvechio viene esteso con la formazione del Castelnuovo. Negli anni Tenta del Quattrocento avviene la formazione dell'argine contro le esondazioni del Po e del Crostolo. Con l'acquisto del centro da parte di Ferrante Gonzaga inizia una stagione d'interventi (la famiglia esercita fino al 1678 il potere). La ristrutturazione urbana vuole principalmente assolvere necessità di carattere militare soprattutto in difesa verso le avanzate dei Farnese e degli Este; su progetto di Gianbattista Calvi e poi di Domenico Giunti si edifica una cinta muraria pentagonale esterna mentre all'interno dell'abitato si prefigurano assi ortogonali solo nelle due strade principali. Il Principe s'impegna anche nelle sistemazioni idrauliche con una vasta opera di prosciugamenti in tutta la metà del Cinquecento. Si ricorda la formazione di un casino principesco con torri angolari su un'isola fluviale nei pressi dell'immissione del Crostolo nel Po.

Infine si ricorda il caso di Viadana, essa presentava un originario insediamento consistente nella rocca, nelle fortificazioni e in due borghi lineari opposti rispetto al nucleo centrale e paralleli al fiume.



Veduta della piazza di Pomponesco (MN).

La famiglia Farnese.

Anche la dinastia della famiglia Farnese assume un ruolo fondamentale nei domini e nel controllo fluviale nella bassa pianura padana.

Si considera come caso emblematico il caso di Colorno, l'insediamento si sviluppa in una particolare condizione idrografica: è localizzato in adiacenza all'immissione del Lorno nel fiume Parma, in prossimità della sua confluenza nel Fiume Po e nei pressi del canale Naviglio. La città risulta il centro coordinatore di un vasto territorio legato ai destini di Parma (che i Sanseverino, marchesi dal 1577, contribuiscono a governare). L'annessione del marchesato all'interno dello stato farnesiano promuove notevoli interventi urbani promossi direttamente dai duchi di Parma.

Rainuccio II Farnese opera importanti interventi alla Rocca nella seconda metà XVII secolo. In seguito la residenza ducale viene profondamente riformata su iniziativa di Francesco I Farnese con l'apporto progettuale di Ferdinando Galli Bibiena, il quale sviluppa idee architettoniche e paesaggistiche applicate in contesti francesi. Il palazzo e il giardino si trasformano come uno dei migliori casi di corte italiani verso la fine del Seicento (viene sviluppata la lezione degli architetti del Re Sole) con artifici idraulici e prospettici inediti in contesto italiano. La sequenza dei parterres asseconda una condizione totale di inclusione paesaggistica: mediante tre percorsi aperti a ventaglio verso sud-est si definisce il dominio visivo e militare del duca.

Si considerano nel ruolo di dominio di tali territori, anche le presenze signorili delle antiche corti feudali preesistenti alla casata farnesiana, come l'area della famiglia Rossi, e lo stato Pallavicino.

In particolare Pier Maria Rossi (1413-1482), attua una serie di interventi diffusi da San Secondo a Roccabianca con la formazione di rocche e castelli a metà del Quattrocento. Si ricorda il caso di Roccabianca, localizzata tra il Taro e il Po, viene edificata la Rocca nel 1450; in seguito tra il XVII e XVIII secolo con l'annessione a feudo della famiglia Rangoni, si sviluppa l'insediamento dell'abitato composto e razionale attorno a uno spazio pubblico porticato chiuso ad arco trionfale.

La dinastia dei Pallavicino, soprattutto in seguito alla morte di Rolando I, sviluppa tra la seconda metà del Quattrocento e primi del Cinquecento, piccoli potentati alternativi alla capitale Busseto come Pieve Ottoville, Zibello, Polesine Parmense, Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina (in analogia alla realtà gonzaghesca).

Si ricorda il caso di Cortemaggiore, essa viene fondata da Gian Ludovico Pallavicino nel 1479 in prossimità dell'Arda. Si identifica come un nucleo di nuova fondazione tardo-quattrocentesco secondo i modelli insediativi romani: la città si sviluppa su un cardo e un decumano, all'intersezione vi è una grande piazza su cui prospetta la Basilica Collegiata (Santa Maria delle Grazie). I lati della piazza sono delimitati da case con portici al piano terreno, essi sono confermati anche sulle due vie principali. Il disegno a terra della piazza è scandito da una serie di rettangoli, la città è circondata da terrapieni elevati rispetto alla quota strada e da mura con fossato, nel mezzo di ogni lato della cortina vi è una porta urbana. La Rocca si sviluppa su un quadrilatero con torri quadrate sporgenti, ad essa è attigua la sede dei marchesi Pallavicino. Oltre il fossato, un giardino si estende fino all'Arda

sulla cui riva sinistra sorge un torrione isolato.

Busseto e Nuova Zibello, a partire dal 1457, sono riorganizzati da Gian Francesco Farnese sulle riva del Po e mostrano soluzioni insediative simili.

Ulteriori influenze farnesi si rilevano nella città di Piacenza. Il nucleo, di fondazione romana, viene deformato in epoca medievale mediante l'espansione a caratteristici recinti concentrici. La città assume forma stabile in età farnesiana a metà del Cinquecento con l'edificazione della cittadella pentagonale. Il primato nei commerci fluviali dell'insediamento è stabilito dalla facilità di collegamenti e attraversamenti: il porto fluviale si collegava alla riva opposta grazie ad un traghetto, mentre la città e il Po erano direttamente rapportati mediante il canale Fodesta. Da questi vantaggi deriva la scelta farnesiana di fissare in questa città la capitale del Ducato. A livello architettonico si ricorda il Vignolesco Palazzo Farnese con progetto di Francesco Paciotto nel 1558 nell'area della cittadella: il prospetto loggiato sarebbe stato rivolto verso il fiume come simbolo di dominio e come ideale centro dei commerci fluviali.



Roccabianca (PR). Isolati residenziali adiacenti alla piazza porticata e chiusa da un arco trionfale (XVII e XVIII secolo).

La famiglia Visconti.

Il potere della famiglia Visconti interessa marginalmente le aree padane. Si rileva l'unico caso nella città di Cremona: il nucleo, di origine romana e dopo esser stato notevole scalo bizantino, conosce uno sviluppo notevole in seguito l'autonomia comunale del 1098. Tale espansione viene confermata con l'annessione viscontea e dunque milanese, si conferma infatti il ruolo di grande città fluviale all'interno del panorama padano presentando manufatti tardo quattrocenteschi di alto livello architettonico come i Palazzi Raimondi, Fodri e Affaitati.

Il Seicento.

La Camera Apostolica.

In seguito alla Convenzione Faentina del 1598, si assiste all'annessione di Ferrara alla Santa Sede con conseguente passaggio di numerosi territori fluviali sotto la giurisdizione papale. A partire dal primo Seicento in particolare è sulla città di Comacchio che si concentrano le attenzioni della Camera Apostolica nella volontà di controllare i traffici nei pressi della foce del fiume. L'architetto Luca Danese dal 1630, opera importanti rinnovamenti urbani principalmente legati alle strutture ed alle infrastrutture fluviali.

Si segnala in particolare lo scavo del nuovo Canale Pallotta che dal mare arriva alla rete di canali interni, la realizzazione del ponte Pentarco, la Loggia del Grano e il Portale dei Cappuccini (architettura di interesse territoriale).

Si rileva inoltre il caso di Pontelagoscuro; nel 1601 Papa Clemente VIII collega la stessa con Ferrara attraverso un canale navigabile, il "cavo del barco". In seguito la città viene dotata di nuove strutture portuali capaci di esprimere un alto livello di rappresentanza, tra queste di particolare interesse la via coperta edificata dallo stesso Luca Danese, parallela al canale del barco.

La dominazione straniera.

In molti territori padani a partire dal Seicento le signorie locali iniziano a decadere portando ad alterne fasi di dominazione straniera. In questo periodo si cerca di intervenire soprattutto nella costruzione o demolizione di manufatti militari. Si cita ad esempio il caso di Guastalla: dopo la morte di Ferrante III (1678) diventa roccaforte filofrancese tanto da essere maggiormente fortificata con interventi del 1685 ad opera dell'Ingegnere francese Du Plessis. Già dal 1689 sbarcano a Guastalla le truppe spagnole che demoliscono immediatamente le mura appena costruite. In seguito Guastalla ritorna a Vincenzo Gonzaga (1706-1714).

Il Settecento.

La dominazione straniera provoca la distruzione e la perdita totale di numerose opere difensive; gli interessi asburgici ricadono unicamente su quei centri capaci di garantire un esteso controllo militare.

Nel 1704 Guastalla viene conquistata e paga la resa con la parziale demolizione del circuito murario; nello stesso anno l'assedio dei franco-spagnoli rade al suolo il recinto di Brescello.

La Dominazione austriaca e l'età Napoleonica.

Ostiglia viene valorizzata dagli austriaci nel XVIII secolo: fortificata e posta come avamposto veneziano.

Nel 1731 il governo austriaco di Mantova ordina la demolizione dei restanti torrioni di Pomponesco e delle mura della Rocca; la quale viene definitivamente demolita nel 1818. Maria Luigia d'Asburgo elimina lo schema francese della Residenza di Colorno, con l'intervento del 1820 il colto e unitario sistema territoriale e paesaggistico del Settecento viene riformulato in elementi distinti: il nucleo urbano viene edificato in prossimità al

palazzo, quest'ultimo viene connesso al nuovo giardino, mentre il serraglio viene destinato all'agricoltura. In Età Napoleonica, Comacchio risulta essere al centro degli interessi francesi; viene progettato un centro di nuova fondazione nei pressi di Porto Garibaldi, inoltre è realizzata la grande Salina che doveva rifornire di sale l'intero stato e soprattutto l'esercito napoleonico.

L'Ottocento.

Nel XIX secolo, in linea con tendenze urbane nazionali ed europee, si rilevano numerosi interventi di carattere viabilistico e igienico-sanitario. Si ricorda a tal proposito, il caso di Cremona, tra fine XVIII e inizio XIX si assiste alla tombatura della Cremonella.

Sempre nella cittadina nel 1856, si realizza un nuovo asse urbano che parte da Porta Po, arriva al fiume e poi prosegue con un ponte di barche sostituito nel 1892 da un ponte in ferro.

A Casalmaggiore come in altri centri fluviali, l'area centrale è oggetto di importanti rifacimenti ottocenteschi visibili tuttora nel linguaggio neogotico della piazza centrale.

La città di Piacenza, il cui centro antico si estende sulla sponda destra del fiume, ha visto nello stesso secolo, la realizzazione nel 1965 del ponte ferroviario, tuttavia la costituzione dell'asse ferroviario e in seguito autostradale, ha gravemente compromesso il sistema di relazioni fluviali originario.



Felice Giuseppe Vertua, Veduta di Cremona dal Po, olio su tela, (seconda metà del XIX secolo).

Il Novecento.

Il XX secolo si caratterizza per il completamento di una secolare opera di bonifica sul territorio e per l'incontrollata espansione urbana dal dopoguerra.

Le vaste opere di bonifica che raggiungono l'apice tra la metà del XIX secolo e del XX secolo contribuiscono a trasformare i caratteri economici e morfologici-insediativi dei centri precedentemente attestati sul fiume. Rari sono i casi di nuove fondazioni, come la fondazione di Jolanda di Savoia nel 1911. I bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale coinvolgono anche la città di Ostiglia vista la sua posizione strategica.

Nel dopoguerra spesso si operano demolizioni incontrollate, si ricorda il caso delle mura di Bozzolo (cinquecentesche) completamente demolite negli anni Sessanta.

Il caso Piacenza identifica un mancato rapporto tra città e contesto fluviale: dopo non essere stata rilanciata come nodo infrastrutturale in seguito all'unità d'Italia, la città s'ingrandisce a inizio Novecento con stabilimenti colossali compromettendo i delicati equilibri paesaggistici del profilo fluviale, definitivamente messi in crisi dall'alluvione edilizia e infrastrutturale del dopoguerra.

Nella seconda parte del secolo iniziano a comparire permanenti attrezzature fluviali, si ricorda il caso di Boretto dotata di un attivo scalo fluviale.

Sul versante piacentino e dell'Oltrepo pavese il fiume appare più "disciplinato", e la fascia dei terreni alluvionali si restringe, questa è l'area in cui l'Appennino più si avvicina al Po. Tra i centri di Piacenza e Stradella, si sviluppa in prossimità del Po, una seconda arteria parallela e artificiale che delimita il corridoio viario dove si è insediata la rete infrastrutturale contemporanea consistente in ferrovie e autostrade. Situazione che si ripete sulla riva opposta: il Fiume Po si presenta affiancato da assi stradali e nuclei urbani a loro volta collegati al grande fiume mediante assi secondari trasversali.

Risalendo il Fiume Po, si ricorda inoltre il più importante attraversamento all'altezza dell'immissione del Ticino: il novecentesco Ponte della Becca, con struttura reticolare e caratteri ornamentali, segnala un ideale limite di navigazione del corso principale. Successivamente il Porto di Pavia è il punto di approdo più avanzato nella risalita del fiume e all'interno di una tale rete fluviale.

L'analisi del contesto padano presenta un notevole condensato di esperienze morfo-tipologiche: lungo il fiume Po, sono condensati rilevanti casi di insediamenti e di patrimoni architettonici altamente rappresentativi che si identificano come compiuta espressione dei caratteri essenziali del proprio tempo storico.

A partire dall'epoca romana fino ad arrivare ai giorni nostri, si rilevano interventi, che raggiungono un alto livello qualitativo e quantitativo, soprattutto nelle capitali di quel particolarismo signorile quattro-cinquecentesco. Dopo una prima fase conoscitiva e di inquadramento del luogo "padano", si vuole passare ad una fase selettiva in cui vengono presentati i caratteri permanenti dell'identità padana fluviale: con queste intenzioni si divide tale fase di sintesi identitaria, in tre principali sezioni: il "paesaggio", la "morfologia" e la "tipologia".

2.2.2. Il paesaggio.

L'attuale paesaggio padano visto come continua e piatta distesa di campi arati, prati e spazi alberati è fondamentalmente il risultato finale dell'azione umana, di generazioni e generazioni, di contadini braccianti e agricoltori padani che hanno gradualmente trasformato ghiaie, paludi, sabbie, torbe, argille, lanche e motte in fertile suolo agrario.



Carta Generale del fiume Po, 1821-1872.

Come ci ricordano le parole di Franco Cazzola: «*Questa patria artificiale che è la pianura padana fatta di campi e di case, di alberi e di strade, di argini e di fossi, ben poco ci ricorda oggi delle sue primitive condizioni ambientali (...) per definire quest'opera secolare e sempre incompiuta di modellamento del paesaggio padano noi utilizzeremo un nome semplice ma di amplissimo significato: quello di bonifica*»²⁰.

Bonificare (*bonum facere*), significa rendere il suolo adatto alla coltivazione, spesso tale operazione s'identifica controllando il deflusso e il ristagno dell'acqua. Con la costruzione di una rete di rogge (canali artificiali di portata moderata), sono così sfruttate le acque di fiumi e laghi per l'irrigazione di campi e risaie.

Come anticipato nei capitoli precedenti, questa rete di aree inondate avvicendate ad aste fluviali, ha una prima riduzione e regimazione per mezzo della colonizzazione agricola romana a partire dal II secolo d.C., con successivo e imponente sviluppo in periodo Medioevale. Come ricorda lo studioso Lucio Gambi «*In questo periodo in alcune aree adiacenti o interne a quell'intreccio di alvei fluviali, una serie di abbazie benedettine, utilizzando le colmate fluviali o disciplinando i corsi degli alvei fluviali, intrapresero la bonificazione di*

20 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da FRANCO CAZZOLA, *Lo sviluppo storico delle bonifiche idrauliche*, p.488.

diverse superfici di loro possesso e la prima coagulazione di insediamenti agricoli»²¹.

L'uomo del Medioevo infatti, oltre ad essere profondamente legato al territorio geografico, mostra una profonda conoscenza degli assetti e delle risorse ambientali. La stretta relazione dell'uomo dell'epoca al mondo naturale, viene confermata dalla stessa scelta dei nomi dei nuclei abitati: accanto a fitotoponimi (essenze arboree), e zootoponimi (animali), si rileva la massiccia presenza di idrotoponimi (nomi legati alla presenza dell'acqua). In quest'epoca terre coltivate e terre incolte si fronteggiano in pari misura; avviene una progressiva domesticazione del bosco, un tentativo di controllo della natura che spesso si identifica con la sistemazione agraria detta la "piantata".

A tal proposito si considerano le osservazioni di Bruno Andreolli; «*Analogamente alle città che tendevano a creare spazi sempre più ordinati, anche in campagna, nei poderi si delineava un paesaggio nuovo, ben squadrato e armonioso che col passare del tempo tese a imporsi come modello totalizzante*»²².

Il paesaggio della pianura padana è contraddistinto dalla piantata dal Trecento all'Ottocento.

Anche il controllo dei fiumi è il primo ed imprescindibile lavoro di bonifica. A partire dal Medioevo, nel corso medio-inferiore del Po, si operano lavori di arginatura e di controllo delle acque: quasi tutte le città rivierasche che si interfacciano con il fiume Po e con i suoi principali affluenti si dotano a partire da questo periodo di appositi organi di controllo del regime idraulico del territorio, si ricorda in particolare la figura del Giudice delle Acque.



Esempio di piantata. Anonimo fiammingo, Azienda Agricola nella pianura bolognese, XVIII secolo.

Arginare il fiume, significa allora come oggi, limitare l'espansione laterale delle piene periodiche, provocando di conseguenza l'aumento della velocità di scorrimento dell'acqua

21 THOMAS MALDONADO (a cura di), *Paesaggio: Immagine e realtà*, catalogo della mostra, Galleria d'Arte Moderna di Bologna, Milano, Electa, 1981, tratto da LUCIO GAMBI, *Paesaggio rurale lungo il Po*, p.172.

22 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da BRUNO ANDREOLLI, *Il Po tra alto e basso Medioevo: una civiltà idraulica*, p.435.

e quindi anche la pericolosità della stessa. Tali opere sono proseguite dopo il XII secolo ad opera dei Comuni urbani.

Un più forte e deciso impulso alle opere di bonifica, si rileva con l'avvento degli stati signorili soprattutto a partire dal XVI secolo: già dopo la metà del XV secolo la crescita della popolazione spinge infatti alla realizzazione di opere di disboscamento e alla formazione di nuove terre coltivabili.

Si ricordano a titolo esemplificativo, le notevoli campagne di sistemazioni idrauliche e bonifiche effettuate dall'architetto e idraulico ferrarese Giovan Battista Aleotti detto l'Argenta e dal marchese Cornelio Bentivoglio.

Tali interventi proseguono da tale epoca storica fino ad arrivare alla Restaurazione: importanti opere di regimazione idraulica e di conquista di nuovi terreni coltivabili vengono perseguiti sotto il controllo di precisi organi statali.

A livello tecnico, fino a metà dell'Ottocento per garantire il deflusso delle acque e per la loro regimazione, si utilizza solo la forza di gravità, la pendenza dei terreni oltre alle particolari capacità di tecnici e ingegneri.

Con l'invenzione di macchine a vapore, si conquistano nuove terre coltivabili, soprattutto nelle aree della bassa pianura e di depressione, nelle quali storicamente la pendenza non aveva permesso di prosciugare le terre emerse. Tale invenzione si dimostra fondamentale per il secondo Ottocento e per i futuri sviluppi garantendo il prosciugamento di vastissime aree umide che fiancheggiano il corso del Po e permettendo l'irrigazione delle terre distanziate dai corsi d'acqua. L'applicazione della forza meccanica ottenuta dal vapore, ad una pompa per il sollevamento dell'acqua, consente di scaricare le acque basse di bonifica in un corso d'acqua comunicante con il ramo di regola situato a un livello superiore (il fiume pensile).

L'utilizzo di pompe idrovore ad energia meccanica (a vapore o a elettricità), in grado di sollevare l'acqua dai territori più depressi per scaricarla nei fiumi situati a quota maggiore, trasforma così il paesaggio padano in un ambiente notevolmente meccanizzato. Questo carattere rende tuttavia la bonifica sempre più instabile e fragile oltre che costosa.

In seguito alla prima guerra mondiale, la bonifica diviene una delle risposte dello Stato dinanzi alla disoccupazione e all'ondata di rivendicazioni proveniente dal mondo rurale. Negli anni del primo dopoguerra, si affronta il problema delle bonifiche in modo maggiormente sistematico, come ricorda l'autore Franco Cazzola *«andava maturando un'altra concezione della bonifica, la bonifica integrale che si proponeva di rivedere la concezione e i modi di procedere delle bonifiche fino a quel momento eseguite (...) si chiedeva cioè di superare la frammentazione e di intendere la bonifica come opera che doveva non solo assicurare la sistemazione idraulica e il risanamento igienico, ma anche operare la trasformazione agraria e sociale del territorio interessato dalle opere»*²³.

Il regime fascista insiste su tale concetto di bonifica integrale e vara una serie di misure rivolte a promuovere tali opere d'irrigazione e di drenaggio.

23 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da FRANCO CAZZOLA, *Lo sviluppo storico delle bonifiche idrauliche*, p.510.

Tale impulso prosegue anche in seguito alla seconda guerra mondiale fino ad arrivare alla riforma agraria del 1950.

In questo periodo si rileva, oltre al danneggiamento di molte strutture idrauliche in seguito alla guerra, la carenza di manutenzione di molti argini del Fiume Po e degli altri fiumi principali. Tali regimazioni indebolite sono state spesso causa di rotte e alluvioni con conseguenti perdite di beni e persone avvenute dagli anni Cinquanta a oggi.



A sinistra: Canali di Bonifica. A destra: Impianto idrovoro di Moglia di Sermide (MN).

Attualmente il Fiume Po è prevalentemente inalveato in un unico corso: solo a circa 40 km dalla foce esso si dirama in rami minori.

Il sistema fluviale emiliano a est di Parma, vede la prevalente formazione di letti artificiali affiancati da importanti argini. Tra questi corsi principali, una rete di canali assicura gli scoli delle acque di bassa pianura.

Questa zona dominata in passato da paludi, acquitrini, bacini lagunari e boschi, si presenta oggi come una delle aree più ricche dell'agricoltura padana.

Fino agli anni Ottanta si rilevano quasi esclusive coltivazioni erbacee con relativa scarsità di alberi; questo sistema ha caratterizzato il paesaggio della pianura posta ai lati del Po, come spazio quasi totalmente aperto. Tale carattere viene definito dal XVII secolo, con il nome di "larga". Tuttavia tale condizione si sta lentamente modificando negli estremi meridionali e settentrionali della bassa pianura vista l'attuale penetrazione su ampi fronti anche di colture legnose.

Concludendo, i caratteri del paesaggio padano sono risultato della dialettica tra il paesaggio agrario e meccanico contro le superstiti testimonianze della natura: da una parte si rilevano infatti la larga, i canali di drenaggio, gli impianti idrovori, le arginature, i villaggi arginali, la rete viaria e le corti rurali; dall'altra, si rilevano invece porzioni di paesaggio più indeterminato, maggiormente condizionato dall'elemento fiume, che imprime sul territorio il suo lento fluire ed il suo continuo movimento.

2.2.3. La morfologia.

A livello morfologico numerose sono le tipologie di insediamento riscontrate lungo il corso del Fiume Po; tali condizioni genetiche vengono di seguito indagate attraverso la seguente classificazione: le città portuali, gli insediamenti spontanei lineari, gli insediamenti spontanei condizionati, gli insediamenti speculari e gli insediamenti progettati.

Le città portuali.

Una condizione comune di molte città fluviali, consiste nella formazione dell'abitato in relazione al proprio porto. La localizzazione di queste città portuali identifica un diffuso sistema portuale fluviale, con nuclei di maggiore importanza e maggiormente strutturati all'interno dei "principati idraulici".

Tale particolare interesse portuale accomuna e identifica il particolare "sistema di stati padani"; a tal proposito si ricordano le considerazioni di Francesco Ceccarelli; *«l'avere un porto, era condizione necessaria per quasi tutte le città padane, era l'istallazione primaria per partecipare alla distribuzione dei benefici derivanti dalla navigazione interna. L'importanza del porto, il suo raggio d'influenza, la sua specializzazione ebbero riflessi determinanti sul centro ad esso collegato (...) non sempre il suo profilo architettonico era ben definito (...) più di frequente la sponda accoglie un semplice attracco, banchine su palificate a ridosso dei ripari o magari piccole darsene; mentre nelle vicinanze prendono corpo magazzini, depositi, osterie, oltre a insediamenti residenziali»*²⁴.

A livello di localizzazione la sede di scambio si trova prevalentemente nei punti dove dipartono le ramificazioni secondarie della navigazione; anche per facilitare il collegamento alle limitrofe vie terrestri. Questi nodi infrastrutturali e di scambio, sollecitavano l'insediamento e la concentrazione di funzioni diversificate lungo la sponda che gradualmente si espandevano verso il costruito richiedendo strutture civili sempre più complesse e organizzate: avere un porto era condizione necessaria per quasi tutte le città padane fluviali. Si ricordano i casi di Pavia, Piacenza, Cremona, Brescello, Pegognaga e Ostiglia.

Insediamenti spontanei lineari. I paesi-argine.

L'insediamento spontaneo lineare, a livello morfologico è il principale tipo di abitato presente lungo il corso medio-inferiore del Po. Esso si sviluppa prevalentemente da precedenti insediamenti rustici e la sua morfologia risponde a determinate condizioni geografiche padane.

Come ricordano le parole di Mauro Calzolari: *«espressione di una proprietà piuttosto frammentata: questi centri risultano per lo più attratti dai dossi di origine fluviale, tale tipo di insediamento si giustifica grazie a un fattore altimetrico (riparo da temporanei allagamenti), a un fattore pedagogico (presenza di terreni più sciolti e migliore qualità*

24 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, tratto da FRANCESCO CECCARELLI, *Gli insediamenti urbani lungo il Po*, 2000, p.449.



Casi morfologici di insediamenti spontanei lineari tra Zibello (PR) e Sermide (MN). Elaborazione dell'autore.

agronomica) e a un fattore economico (utilizzo dell'acqua per svariate attività e la relativa facilità a scavare pozzi per le esigenze dei singoli siti)»²⁵.

Questa presenza di dossi fluviali o di rialzi arginali nel territorio, viene confermata a livello morfologico dal passaggio di una strada che generalmente si sviluppa lungo la direzione dell'alveo, oppure lungo l'asse dell'argine maestro o secondario: in questi casi la città si espande secondo una "Strada di giù" in direzione foce e una "Strada di su" opposta alla precedente.

Questi tipi di aggregazioni possono essere definiti *vicus* (un insieme di case; in città indica un quartiere o una via, mentre in campagna significa villaggio), generalmente l'intera consistenza è data dalle case che si attestano su due lati di una via extraurbana e solo in successive fasi di sviluppo generano aggregati leggermente più complessi. Ulteriore caratteristica da rilevare per questo tipo di insediamenti è generalmente il loro carattere aperto, non fortificato.

Alcuni casi di studio relativi a tale caso morfologico sono quindi paesi o città come Ferrara medievale, affacciate sul Po di Volano come Codigoro, Massa Miscaglia, Migliaro, Migliarino, oppure San Martino dell'Argine collocato presso il Po d'Ariano. Sul fiume Po i centri da considerare sono Revere e Sustinente.

Questo caratteristico sviluppo lineare, riflesso dell'andamento del corso d'acqua, si rileva anche nei maggiori insediamenti urbani sorti a breve distanza dal Po: anch'essi infatti presentano una caratteristica forma allungata a "placentula" (latino: focaccia allungata); in questi casi lo sviluppo lineare che asseconda il corso è morfologicamente adattato alla maggiore estensione dell'abitato. Casi di studio esemplificativi di questa realtà urbana sono Ferrara, Cremona e Piacenza.

Insediamenti spontanei condizionati.

Con insediamenti spontanei condizionati si intendono gli abitati che risentono profondamente, sia a livello sociale, sia a livello morfologico, della presenza di un elemento monumentale caratteristico al loro interno; espressione urbana in particolare del potere laico (il Castello o la Rocca) o del potere ecclesiastico (Monastero, Abbazia).

A confermare questa classificazione insediativo-politica ricordiamo le considerazioni di Bruno Andreolli *«anzi possiamo affermare che l'orizzonte socio-politico che fece da sfondo a tutto quello che avviene attorno al Po e altrove per larga parte del Medioevo è appunto quello della diarchia politica: il modello più rappresentativo sembrava essere quello che vede giustapposti un signore locale (laico o ecclesiastico) e le comunità di villaggio»*²⁶.

In area padana, si ricorda in particolare il ruolo di organizzazione territoriale e fondiaria operata dai Monasteri Benedettini sorti in varie zone della valle padana nel corso dell'Al-

25 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da MAURO CALZOLARI, *Età romana: le terre lungo il Po*, pp 382-396.

26 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, tratto da BRUNO ANDREOLLI, *Il Po tra alto e basso Medioevo: una civiltà idraulica*, pp.416-440..

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



Casi morfologici di insediamenti spontanei condizionati tra Zibello (PR) e Sermide (MN). Elaborazione dell'autore.

to Medioevo (di particolare rilievo il caso di San Benedetto di Polirone, fondato nel XI secolo dai Canossa su un'isola fluviale del Basso Mantovano).

A livello morfologico, l'insediamento si "condiziona" rispetto all'elemento monumentale: nella maggior parte dei casi si assiste ad uno sviluppo lineare lungo le arterie stradali convergenti su esso. La vicina presenza del fiume e la morfologia del territorio condizionano ulteriormente l'accrescimento urbano che si sviluppa alternativamente o in stretta relazione rispetto al monumento, o come polo alternativo rispetto ad esso.

Generalmente la parte dell'abitato esterna al polo monumentale non presenta fortificazioni; in caso di attacco la rocca diventa il baluardo difensivo dell'intera città. Alcuni casi di studio relativi a tale caso morfologico sono: Roccabianca, Casalmaggiore, Viadana, Luzzara, Borgoforte e San Benedetto Po.

Gli insediamenti speculari.

La specularità dei centri è un altro caso morfologico di rilievo rappresentato dal rapporto instaurato tra le due sponde del fiume. Si rilevano infatti casi in cui un insediamento si rispecchia nel caso opposto o speculare rispetto all'asse fluviale.

Tale corrispondenza e duplicità urbana si identifica come volontà di controllo di entrambe le sponde, come sfruttamento intensivo delle testate oppure come volontà di immaginare un'unica città. I casi di studio esemplari di tale tipo morfologico sono Ostiglia e Revere oppure Castelmasa e Sermide.

Gli insediamenti progettati.

Diverso è il caso di insediamenti contraddistinti da un disegno e da un progetto unitario; in questi casi spesso si è operata un'astrazione dal contesto determinando una applicazione dei principi urbanistico-architettonici dell'epoca. Tale caso morfologico è rappresentato dalle classiche piazzeforti sul Po tra cui si ricorda Guastalla, Brescello, Sabbioneta, Bozzolo e Rivarolo Mantovano.

Si rilevano inoltre casi di insediamenti progettati nei quali l'applicazione dei modelli del tempo viene interpretata attraverso il contesto di appartenenza. Il modello e il luogo generano un nuovo rapporto capace di formare soluzioni memorabili, come espresso nei casi di Pomponesco, Gualtieri e Commessaggio.

Una condizione perduta.

Altri sono i casi in cui un'antica condizione fluviale è stata dimenticata per mutate condizioni geografiche, a causa di modifiche di tracciati, di meandri e bonifiche. In questi centri un'attenta analisi morfologica, identifica come sia stato il fiume realmente a condizionare geneticamente l'assetto fisico e paesaggistico nonché a definire l'intera organizzazione politico-territoriale di riferimento.

A titolo esemplificativo si ricorda il caso di Suzzara, insediata in epoca medievale su un'isola fluviale (dell'assetto originale oggi conserva solo una torre del fortilizio originario), oppure il caso di Gonzaga, prima assorbita nello Stato dei Gonzaga del ramo di Mantova e poi dopo il 1630 nello Stato dei Gonzaga del ramo di Guastalla. Anche in questo caso,

Lorenzo Bonfiotti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



Casi morfologici di insediamenti spontanei progettati tra Zibello (PR) e Sermide (MN). Elaborazione dell'autore.

nonostante la scomparsa dal centro cittadino del ramo fluviale, è ancora identificabile l'andamento originario. Un altro caso è Luzzara, orientata da un originale nucleo inizialmente insulare ad oggi presenta una relazione molto diversa con il fiume rispetto all'originario insediamento.

2.2.4. La tipologia e lo spazio pubblico.

In questa fase dell'analisi, lo studio si concentra sui casi tipologici di rilevanza: anche in questo caso l'esperienza padana presenta un notevole condensato di esperienze altamente qualitative che trovano, nel rapporto tra vuoto e costruito, la loro relazione stabile.

Diversi sono gli elementi tipologici caratteristici per gli insediamenti padano-fluviali; si analizzano in seguito casi particolari di strade e piazze dall'alto valore architettonico.

Generalmente lo spazio pubblico principale rilevato negli insediamenti lungo il fiume Po si identifica nella piazza cittadina. Queste piazze ritrovano la loro genesi generalmente nel tardo medioevo e soprattutto nel Rinascimento.

Le piazze più ricche e ordinate, sono quelle realizzate dalle dinastie minori dei Gonzaga. Con tali opere i Signori vogliono dimostrare la grandezza civile raggiunta dei borghi da loro creati e governati. La piazza si identifica in questa fase come applicazione dei principi dei Trattati d'architettura di epoca rinascimentale, come avviene nei casi di Quingentole, Guastalla, Gualtieri, Roccabianca, Pomponesco.

In quest'epoca si possono differenziare due fondamentali categorie di piazza: la piazza trasformata o la piazza di fondazione. La prima integra la preesistente situazione urbana con una nuova cornice architettonica, la seconda è invece un'opera pensata, disegnata e conclusa da architetti.

A livello tipologico un'altra grande differenziazione può essere fatta tra piazze monumentali, piazze chiuse e piazze aperte.

La piazza monumentale si dispone in modo da mettere in risalto un elemento principale o il rapporto tra spazio e volumi (la piazza può presentare un fondale architettonico rappresentato da un monumento primario per l'insediamento urbano come nel caso di Massa). La piazza chiusa, prevede un'edificazione a cortine edilizie continue e chiuse per l'intero invaso spaziale. In questa tipologia l'elemento sintattico verticale mette in tensione il carattere compositivo unitario dell'intera sistemazione. Sono organismi unitari, principalmente realizzate in base a un dispositivo prospettico di tipo centrale basato sulla convergenza delle visuali su un unico punto. La piazza aperta, acquista nel Rinascimento un valore particolare di panoramicità come elemento compositivo. In queste soluzioni anche l'infinito, l'orizzonte ed il fiume diventano strumento progettuale. Le piazze aperte hanno in sé un dispositivo dinamico: cioè la percezione dell'edificio o della piazza è garantita attraverso il movimento dello spettatore. Si ricorda il caso di Pomponesco.

Un'altra considerazione spaziale può essere fatta relativamente alla formazione della piazza, spesso infatti si risolve come una calibrata accentuazione spaziale della strada pubblica, come esemplificano il caso di Ficarolo e il caso di Gazzuolo. Tale genesi tipolo-

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



Casi tipologici di palazzi pubblici tra Zibello (PR) e Sermide (MN). Elaborazione dell'autore.

gica si può alternativamente modificare in una piazza con spazialità volutamente degradanti come riportano il caso di San Martino dell'Argine o il caso di Pomponesco.

Oltre alle piazze, si rilevano ulteriori elementi architettonici caratterizzanti la condizione padana: la strada coperta, è una tipologia qualitativamente elevata che propone nel rapporto con il fiume, nella serialità dell'architettura e nella funzione collettiva il proprio interesse. Si ricordano per tale tipologia, il caso di Comacchio con il Portico dei Cappuccini, oppure il caso di Pontelagoscuro con la Via Coperta.

I centri fluviali inoltre, sono dotati di soluzioni tipologiche prettamente rivieraschi come la piarda o l'alzaia. Il primo termine indica uno spazio delimitato dalle golene pianeggianti lungo le rive del Po. Esso è luogo adibito allo stoccaggio provvisorio dei prodotti dell'agricoltura, in attesa del carico sugli appositi veicoli predisposti al trasporto di grossi quantitativi di merci. L'alzaia invece è la strada di servizio lungo la riva di un fiume o un canale; tale tipologia è presente già nel XVII secolo.

Un ulteriore carattere propriamente padano è rilevabile nella qualità architettonica raggiunta dai principali edifici pubblici del periodo delle Signorie. Tali opere si identificano nella storia della città come manufatti di altissimo livello qualitativo e sono tuttora collettivamente riconosciuti come elementi primari dell'abitato.

Anche la presenza di precisi elementi di riconoscimento territoriale, identifica la figurazione di un paesaggio propriamente padano: il Campanile e la Torre civica oltre alle classiche funzioni urbane, hanno da sempre rappresentato un fondamentale riferimento visivo per le vie di comunicazione via terra e soprattutto per la navigazione fluviale.

Infine si ricorda la serialità tipologica dell'architettura delle corti padane. In questi casi l'organizzazione del costruito e dei vuoti riflette, in contesti isolati, rapporti tipicamente urbani tra parti distinte.

Concludendo, si rileva il caso padano fluviale come eccellenza qualitativa a livello paesaggistico, morfologico e tipologico.

Questo magnetismo verso l'acqua, che ha determinato la fortuna e la sfortuna degli insediamenti lungo il fiume, esprime oggi un'eredità dai caratteri altamente riconoscibili. Da tali analisi e da queste relazioni si dovrebbe ripartire per il ridisegno di una parte di città fluviale, ne va dell'identità contemporanea di vasti territori densamente abitati. Tale approccio progettuale si impone come una necessità della contemporaneità, vista anche l'omogeneizzazione urbana ed edilizia che ha contraddistinto gli sviluppi dal secondo dopoguerra ad oggi.

*« Udir mi parve un mormorar di fiume
che scende chiaro giù di pietra in pietra. »*

Dante Alighieri (1265-1321)

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



Casi tipologici di spazi pubblici tra Zibello (PR) e Sermide (MN). Elaborazione dell'autore.

cap.2.3. Riscontri, criticità e verifiche nella città d'oggi.

L'oggettività della crisi della città contemporanea si pone come un layout fondamentale rispetto al lavoro approfondito nel presente testo.

Molteplici sono i fattori che caratterizzano questo declino: di seguito saranno proposti alcuni scorci di realtà, utili ad individuare modalità insediative, approcci progettuali e limiti culturali, che hanno in gran parte annientato il comune e civile vivere urbano ereditato dalle fasi storiche precedenti.

2.3.1. La crisi dello spazio pubblico.

La crisi della città contemporanea è innanzitutto oggi certificata e accentuata dalla crisi dei propri spazi pubblici.

Lontano da ottimistiche analisi, la città appare oggi in tutta la sua inadeguatezza proprio nel suo elemento nevralgico: città e spazio pubblico infatti sono da sempre legati in modo inscindibile, la diversa relazione tra vuoto e pieno ha da sempre formato e caratterizzato il tessuto urbano ed il tessuto sociale di ogni singola città.

I cambiamenti che hanno contraddistinto la scena urbana odierna, hanno portato ad una città governata dallo sprawl urbano, ad un quadro frammentario, disperso e disordinato. A questa odierna illeggibilità compositiva, corrisponde in parallelo una conseguente discontinuità degli spazi collettivi. Intesi come riflesso della città, gli spazi di aggregazione collettiva hanno oggi perso il proprio carattere di sistema continuo e relazionato all'architettura per diventare episodi sporadici, privatizzati, delocalizzati e dimenticati. Lo spazio pubblico ha oggi perso il suo carattere di vuoto in relazione con il pieno.

Come afferma Marc Augé: *«Viene preannunciata la fine della nozione stessa di spazio pubblico ed il passaggio dal "luogo antropologico", inteso come "spazio in cui possono essere lette le iscrizioni del legame sociale (...) e della storia collettiva", al nonluogo, inteso come ambito "non identitario", "non relazionale", "non storico", regno dello spazio, del movimento, "spazi dell'anonimato (...) frequentati da individui simili ma soli". I terreni del passaggio, dell'incontro fortuito, della rapida perdita di significato, dello spazio "ad uso pubblico", come le autostrade, le stazioni, gli aeroporti, ma anche i super mercati, le grandi catene alberghiere, i campi profughi ne sono le rappresentazioni fisiche più evidenti»*²⁷.

2.3.2. Il dilagare dello sprawl e la crisi della campagna.

Il modello insediativo noto come "sprawl" si basa su concetti di iper-dispersione, bassa densità, altissima rete infrastrutturale e stile di vita individualistico.

Lo sprawl considerato come modello alternativo alla città ha prodotto, soprattutto a partire dal secondo dopoguerra, numerose problematiche: dal punto di vista ecologico e

27 MARC AUGÉ, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 2009 (1993), p.8, ed. originale *Non-lieux*, Paris, Editions du Seuil, 1992.

ambientale questo tipo di urbanizzazione diffusa a bassissime densità provoca un eccessivo spreco di risorse energetiche e territoriali.

A livello governativo, vista l'eccessiva dispersione nel territorio, causa altrettante problematiche di gestione, come la difficoltà all'accessibilità e alla fruibilità delle attività pubbliche. A livello sociale, si predilige l'individuo isolato rispetto alla comunità. A livello economico numerose sono le criticità, come la necessità di altissimi investimenti pubblici.

A livello urbano/architettonico, spesso questo tipo insediamento corrisponde ad una rapida e disordinata crescita della città.

Le precedenti considerazioni causano una continua urbanizzazione di terreno con un tasso superiore rispetto all'effettivo incremento della popolazione.

Questo comporta una riduzione di terreni agricoli (e dei vantaggi da essi prodotti), in favore di una continua "cementificazione" urbana. Oltre ad un utilizzo eccessivo di suolo verde, scompaiono progressivamente i limiti tra città e campagna.

Questo sviluppo porta la città ad inglobare indistintamente tutto ciò che la circonda, senza alcun interesse verso le identità urbane e paesaggistiche, cioè verso le condizioni che potrebbero rigenerare una città di qualità in rispetto del proprio contesto umano e ambientale.

2.3.3. La crisi della tipologia edilizia e della morfologia urbana.

L'ibridazione delle funzioni inoltre, ha messo in crisi i modelli tipologici della città moderna; sono rari i casi in cui una variazione tipologica studiata identifica una rilettura di qualità rispetto alla tradizione.

A causa della crescita rapida e incontrollata della città spesso si assiste più frequentemente a fenomeni di bassa qualità edilizia. Accade spesso che vi siano prototipi di bassa qualità e di veloce realizzazione copiati e incollati in vari lotti. La mancanza di un adeguato studio e di una rilettura consapevole della tipologia e delle esigenze contemporanee causa soluzioni banali e spesso totalmente estranee ad un'interpretazione contemporanea dell'evoluzione storica del tipo edilizio.

Lo studio della morfologia urbana, nonostante i numerosi studi fatti in questa direzione, non sempre produce effetti tangibili nell'evoluzione della città. Spesso interessi economici privati superano l'innegabile esigenza di "progettare" lo sviluppo della città. Tropo spesso la speculazione edilizia infatti si pone con totale indifferenza verso lo studio della città esistente: la storia, la stratificazione architettonica, gli spazi pubblici vengono totalmente ignorati. Il passato viene considerato come elemento statico, chiuso, finito. L'identità locale viene persa in favore di una omogenea ed indifferenziata espansione.

2.3.4. Il landmark iconico come elemento identitario contemporaneo.

La città contemporanea, spesso alternativamente ad una approfondita rielaborazione della tipologia edilizia e della morfologia urbana, punta al rilancio del proprio ruolo urbano e territoriale, affidandosi ad alcuni isolati landmark iconici.

Essendo elementi da sempre esistiti, si consideri il ruolo dei ponti, delle torri, dei campanili della città storica, trovano una giustificazione nella rielaborazione contemporanea.

Spesso però tendono a sostituirsi a studiate rigenerazioni di parti di città: si tende a sfruttare l'innegabile primato dell'immagine del XXI secolo, a sfavore di un ripensamento più incisivo e sicuramente più problematico di alcune parti di città.



In alto a sinistra: Esempio di disordine urbano. In basso a sinistra: Quartiere Scampia, Napoli. Spazi residuali. In alto a destra: Coop Himmelblau. Musée des Confluences. In basso a destra: Outlet Città della moda, Bagnolo San Vito (MN).

2.3.5. Il plateale gesto estetico, l'accondiscendenza per l'effimero.

Alla pari del punto precedente, l'indiscusso primato dell'immagine viene confermato da un modo di fare architettura che privilegia il gesto plateale ed effimero a sfavore di una rete di relazioni e spazi urbani che possano formare un valore aggiunto alla città. Progetti di architettura unicamente considerati come evento estetico e mediatico sono

sempre più frequenti nelle nostre città: ammettendo l'impossibilità di negare il valore della comunicazione (anche architettonica) del XXI secolo, si rileva spesso una totale indifferenza verso il luogo. Il progetto firmato e riproposto in varie parti del mondo appare come un'ulteriore sconfitta nei confronti della città contemporanea.

Il trionfo dell'archistar è da considerarsi un'espressione di tale fenomeno: attraverso un'attenta strategia mediatica che ne crea il personaggio universale/marchio commerciale, punta unicamente al massimo riconoscimento delle proprie opere progredendo talvolta alla diminuzione qualitativa delle stesse a favore di una sempre maggiore fama internazionale.

2.3.6. La fiction nella realtà contemporanea.

La città contemporanea si ritrova inoltre portatrice di una buona dose di "finzione".

Oltre agli interventi che a partire dal XIX secolo hanno modificato i centri storici, non ammettendo una naturale stratificazione ed evoluzione architettonica con la quale confrontarsi, ma imponendo copie di epoche storiche precedenti (che tuttora molte committenze pubbliche e private esigono), si assiste ad un parallelo atteggiamento riguardante le attività urbane legate al tempo libero.

La storia ed il passato della città perdono in questi casi la loro carica propositiva per trasformarsi in totale finzione. Naturalmente, avendo unicamente caratteristiche d'impatto visivo simili ai centri storici, e mancando totalmente di quelle relazioni urbane e sociali che hanno per secoli accompagnato l'evoluzione storica della città, il loro fallimento appare scontato.

2.3.7. Il luogo come strategia di intervento.

La messa in valore del luogo e del contesto come momento fondamentale teorico e pratico del progetto di architettura contemporaneo, ha una puntualizzazione molto attuale in due figure di spicco della storia e della teoria dell'architettura: Ernesto Nathan Rogers e Aldo Rossi.

La prima figura emerge nel clima culturale post-bellico, all'interno del dibattito relativo alla strada da seguire per l'architettura contemporanea italiana: il decennio successivo alla guerra si rivelò per l'Italia infatti un periodo altamente propositivo soprattutto a livello teorico.

In questo clima, la cristallizzazione del suo pensiero teorico si manifesta attorno agli anni Cinquanta attraverso una serie di articoli apparsi su Casabella-Continuità e attraverso alcune interventi pubblici (tra i quali si ricorda il suo intervento al congresso CIAM di Bergamo del 1949).

La sua posizione può essere definita "critica" in quando i suoi assunti partono da una respinta rispetto alle posizioni della prima generazione di architetti moderni, l'architetto triestino accusa i fondatori dell' "International Style" di una ricercata indipendenza dalla storia, di affrontare ogni schema come un unico problema astratto, della totale indifferenza per i luoghi e il desiderio di voler trasformare ogni opera in prodigio.

Al contrario Ernesto Nathan Rogers propone un nuovo modo di fare architettura tra pre-

esistenza e libertà, tra contesto e invenzione (compresenza di elementi personali e pre-esistenze fornite dall'uomo).

Per l'architetto intellettuale, un vero progetto ha come discriminante la dignità della scelta individuale: il libero arbitrio. Un libero arbitrio che non corrisponde però alla totale libertà dell'architetto: « *il problema non è proibire ma saper agire, essere padroni di una continuità senza la quale s'interrompe e si annulla la ragione stessa del nostro operare* »²⁸. In questa affermazione appare anche l'altro fondamentale concetto espresso da Ernesto Nathan Rogers, cioè il progettare in continuità, assecondando quelle che lui definisce le "preesistenze ambientali".

Con questo termine l'architetto si riferisce al luogo considerando il suo ambiente, il territorio e le costruzioni antecedenti.

Solo grazie ad un'attenta analisi del luogo oggettivo, il progettista può assorbire ed interpretare quei caratteri identitari fondamentali da manifestare nella nuova progettazione. Nello stesso lavoro dell'architetto le preesistenze ambientali sono quindi delle predeterminazioni utili al fine di formare continuità con l'ambiente costruito; questa teoria viene concretamente applicata in campo architettonico dallo stesso studio BBPR e quelle opere che sono per eccellenza il riflesso concreto della sua teoria sono il restauro del Castello Sforzesco di Milano e la Torre Velasca del 1959. La torre milanese, pur sviluppandosi in altezza, rifiuta di seguire i modelli internazionali del momento, per opporre e proporre un più radicato dialogo con il Duomo di Milano e con l'intera città; Ernesto Nathan Rogers la definì "un omaggio a Milano": ricordi medievali permeano l'edificio.

Questa risposta costruita al modernismo dogmatico anticipò di qualche decennio i nuovi orientamenti della cultura architettonica nazionale e internazionale.

Un decennio dopo i primi scritti di Ernesto Nathan Rogers, un altro architetto esprimerà il proprio contributo teorico sulla questione: Aldo Rossi (1931-1997). Il grande teorico e progettista italiano, collabora con "Casabella-continuità", si dedica all'attività accademica dal 1965 al 1975 al Politecnico di Milano, all'ETH di Zurigo e allo IUAV di Venezia.

Con la pubblicazione "*L'architettura della città*" del 1966, propone una teoria della progettazione architettonica basata sullo studio della città e sulla dialettica tra elementi primari e aree residenziali. In un tale nuovo approccio teorico lo studio della morfologia urbana e della tipologia edilizia può definire una nuova relazione tra progetto e contesto. In questo caso l'analisi del luogo, della città e della tipologia si pongono come momento basilare del fare architettura; "*spesso il luogo è esso stesso monumento*".

Alcuni dei progetti e delle opere che si possono ricordare sono il Municipio di Scandicci a Firenze, il "Gallaratese" a Milano e il Concorso per Porta e Fiera Catena di Mantova.

In particolare quest'ultimo progetto del 1982 esprime chiaramente come la lettura della città sia momento necessario per poter proporre un'architettura relazionata al suo contesto evidenziandone così i caratteri decisivi.

Nel progetto infatti l'architetto, attraverso le cinque costruzioni posizionate in un ordine elementare (il prato, la corte centrale, la ceramica, il reticolo e il bosco), sottolinea

ed evoca poeticamente quei caratteri tipicamente mantovani di commistione tra città e campagna, tra terra e acqua, di aggiunta di livelli, di corti/piazze/strade; *“semplicemente i segni necessari per un progetto di città padana”*.

*« L'immagine che abbiamo della città è sempre un po' anacronistica.
Il caffè è degenerato in bar; l'atrio che ci lasciava intravedere i cortili
e la pergola è ora un indistinto corridoio con in fondo un ascensore. »*

Borges, Jorge Luis (1899-1986)

cap.2.4. Conclusioni della Parte Prima.

La “Parte Prima” del presente lavoro di ricerca si è concentrata sulla nozione di Luogo. In particolare attraverso tale fase analitico-descrittiva, si è indagata la particolare condizione rappresentata dal contesto fluviale.

Tale prima fase cognitiva si è divisa in tre principali suddivisioni.

Nella prima sezione si è messa in luce la particolare condizione paesaggistica fluviale. Si è voluto in questa fase definire il paesaggio fluviale variando l'analisi attraverso le molteplici relazioni che lo contraddistinguono. Sono state inizialmente considerate nozioni di morfologia fluviale, al fine di circoscrivere con maggiore completezza possibile l'elemento naturale-fiume dal punto di vista geografico e fisico. In seguito si è approfondito il mutevole rapporto avuto tra fiume e condizionamenti antropici nella formazione della città, nelle opere difensive e nei fronti costruiti.

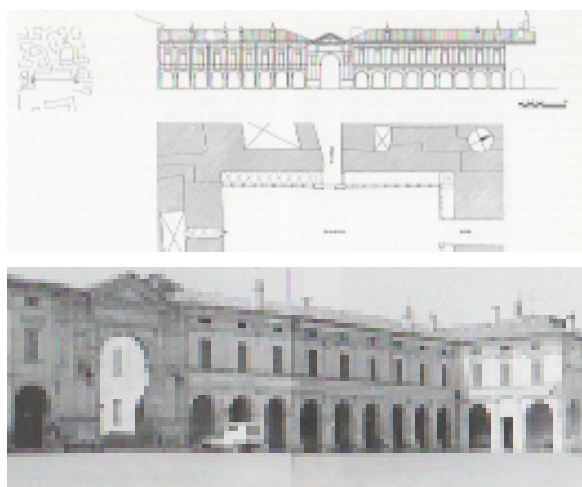
A tal proposito, come conferma lo storico della città Enrico Guidoni: «*Nella seconda metà del XII secolo possiamo ritenere ormai definito un tipo di città (o meglio uno schema di organizzazione urbana) largamente diffuso in tutta Europa. Si tratta della città costruita sulla riva di un fiume (...) è sicuramente questo lo schema urbano che, nel complesso meglio rappresenta l'Europa nel periodo di massima fioritura della città*»²⁹. Infine, questa prima sezione si è concentrata sull'analisi dell'elemento che per eccellenza rappresenta ed identifica una determinata parte di città fluviale: la riva. Quest'ultimo elemento urbano, associato in particolare alla condizione del tempo libero, alla prevalenza degli spazi pubblici e dei percorsi pubblici, presenta nei miglior casi di embankment o di argine, una complessità in sezione, una differenziazione di percorsi ed una diversificazione di livelli. Il progetto architettonico della riva si identifica come condizione qualitativa rilevante per il riprogetto di una parte di città fluviale.

Dopo questo inquadramento generale del paesaggio fluviale, considerato quindi nelle sue diverse condizioni e relazioni, segue uno studio specifico applicato ad una particolare realtà. Nella seconda sezione si vogliono declinare le precedenti definizioni ad un luogo identitario specifico considerato propriamente “padano”. Anche in questo caso il paesaggio fluviale padano viene analizzato e declinato come valore geografico e storico, naturale e culturale: ad una fase conoscitiva preliminare, segue una successiva sintesi capace di isolare ed individuare i principali caratteri permanenti ed identitari a livello paesaggistico, morfologico e tipologico.

Relativamente alla definizione di paesaggio padano, si riportano le considerazioni di Francesco Ceccarelli: «*Questa patria artificiale che è la pianura padana fatta di campi e di case, di alberi e di strade, di argini e di fossi, ben poco ci ricorda oggi delle sue primitive condizioni ambientali (...) per definire quest'opera secolare e sempre incompiuta di modellamento del paesaggio padano noi utilizzeremo un nome semplice ma di amplissimo*

significato: quello di bonifica»³⁰.

Conclusa questa fase conoscitiva relativamente al contesto fluviale padano, nella terza sezione sono espresse ed elencate le criticità della città contemporanea che hanno interrotto o comunque reso altamente labili le relazioni terra - acqua, fiume - città, uniformando gran parte delle nostre città: fattori come la crisi dello spazio pubblico, il dilagare dello sprawl, la crisi della campagna, la crisi della tipologia edilizia e della morfologia urbana, il landmark iconico come elemento identitario contemporaneo, il plateale gesto estetico, l'effimero e la fiction nella realtà contemporanea, hanno distrutto un rapporto con il luogo da sempre esistito.



A sinistra: Piazza di Quingentole (MN). A destra: Isola Dovarese (CR). Pianta e prospetti della piazza centrale.

Come riportano le parole di Marc Augé: «Viene preannunciata la fine della nozione stessa di spazio pubblico ed il passaggio dal “luogo antropologico”, inteso come “spazio in cui possono essere lette le iscrizioni del legame sociale (...) e della storia collettiva”, al nonluogo, inteso come ambito “non identitario”, “non relazionale”, “non storico”, regno dello spazio, del movimento, “spazi dell’anonimato (...) frequentati da individui simili ma soli”. I terreni del passaggio, dell’incontro fortuito, della rapida perdita di significato, dello spazio “ad uso pubblico”, come le autostrade, le stazioni, gli aeroporti, ma anche i supermercati, le grandi catene alberghiere, i campi profughi ne sono le rappresentazioni fisiche più evidenti.»³¹

La suddetta fase descrittiva relativa alle criticità della città contemporanea vuole far emergere per opposto come il contributo della relazione con il paesaggio (intesa come

30 CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, tratto da FRANCESCO CECCARELLI, *Gli insediamenti urbani lungo il Po*, 2000, Reggio Emilia, Diabasis, 2000, p.448.

31 MARC AUGÉ, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 2009 (1993), p.8, ed. originale *Non-lieux*, Paris, Editions du Seuil, 1992.

cultura del luogo e conoscenza del contesto), possa diventare il valore per un avveduto ridisegno delle nostre città. La nozione di luogo, considerata quindi come valore urbano e declinata nelle sue condizioni fisiche, geografiche, antropiche e storiche viene intesa come materiale per il progetto di architettura contemporaneo.

Volendo arrivare alla proposizione di una serie di trascrizioni capaci di generare il progetto di reinvenzione di una parte di città su fiume, questa prima analisi si conclude mediante alcune riflessioni sintetiche:

- Un progetto contemporaneo deve necessariamente accompagnarsi da un'approfondita **conoscenza del contesto** di appartenenza. Solo un'attenta analisi del luogo e della cultura permette infatti al progetto di una parte di città di includere dimensioni sociali, geografiche, culturali, storiche altrimenti dimenticate. Tali colte analisi vanno estese a livello paesaggistico, morfologico e tipologico.
- Un progetto contemporaneo deve necessariamente **assecondare l'inclusione di fatti paesaggistici e geografici** (nei loro valori visuali e nei loro valori storici/identitari) come elemento fondamentale del progetto di architettura contemporaneo: nuove tecniche emerse permettono oggi di raggiungere dimensioni progettuali precedentemente inaspettate. Architettura urbana e dimensione paesaggistica si devono influenzare reciprocamente generando un nuovo approccio alla città contemporanea.
- Un progetto contemporaneo si qualifica mediante la **declinazione dello spazio pubblico** inteso come relazione tipologica-morfologica. Esso diviene l'elemento trasversale ed essenziale nella progettazione di una parte di città. Esso si conferma come il principale strumento progettuale di controllo, di inclusione e di estensione dei caratteri identitari di un determinato luogo.

Tali affermazioni conclusive della "Parte Prima. Il Luogo", accompagnate da una sintesi trasversale delle proposte teoriche suggerite per il miglioramento della città, contenute nella "Parte Seconda. Il Tema", costituiscono così le premesse teoriche valide per la stesura delle trascrizioni operative concretizzate nel decalogo delle Linee Guida che viene proposto nella "Parte Terza. Il Progetto". Solo grazie ad un alto livello di approfondimento, tali prescrizioni potranno trasformarsi in uno strumento capace di indirizzare il progetto contemporaneo di una parte di città sul fiume.



Pontelagoscuro (FE), la Via coperta. Progetto di Luca Danese su commissione del Cardinal Donghi. Lungo la loggia di sobria e ornata architettura trovavano ricovero le mercanzie. La testata ad arco trionfale partiva dal fiume.

PARTE SECONDA. IL TEMA.

L'INSEDIAMENTO URBANO E LO SPAZIO PUBBLICO FLUVIALE: LA TRADIZIONE PROGETTUALE EUROPEA.



La formazione della città e la previsione spaziale della presenza dello spazio pubblico cittadino, sono i due momenti basilari che contraddistinguono la storia dell'architettura occidentale.

Volendo fondare la ricerca su un condiviso percorso storico-scientifico, lo studio in questa fase si concentra su una precisa organizzazione della materia nella sua evoluzione storica.

La ricerca ripercorre la storia dell'architettura studiando l'evoluzione del rapporto tra la città, il fiume ed i loro spazi pubblici. Vengono considerati unicamente gli insediamenti e gli spazi pubblici presenti nella tradizione morfologica del "vecchio continente", in quanto ritenuti capaci di esemplificare e sintetizzare le caratteristiche proprie di un determinato periodo storico.

In questa lettura storico-analitica, sono indagati i mutevoli rapporti tra società e architettura. Oltre allo studio di casi notevoli progettati o realizzati, si attua una comparazione con passi scritti tratti dai testi teorici del tempo, partendo da Leon Battista Alberti fino ad arrivare a Le Corbusier. Per favorire una maggiore comprensione del periodo storico considerato, si riprendono inoltre, i pensieri di importanti studiosi del nostro tempo, come Henri Pirenne, Giulio Carlo Argan, Hanno-Walter Kruft, Enrico Guidoni e Giorgio Simoncini.

Con questi intendimenti, a livello temporale, l'analisi vera e propria inizia con il periodo medievale (in quella fase in cui nei paesi d'Europa si comincia a riorganizzare la vita civile), fino ad arrivare all'epoca contemporanea.

Tale seconda parte, prevede tre suddivisioni a seconda del diverso carattere assunto dall'insediamento urbano e dallo spazio pubblico fluviale all'interno della cultura e della tradizione progettuale europea, con diversi periodi temporali d'analisi definiti della "città storica (1400-1920)", della "città moderna (1920-1980)", e della "città contemporanea (1980-2014)".

Questa ridotta selezione di casi in cui insediamenti e architetture si originano e si caratterizzano grazie alla relazione al contesto fluviale, permette una successiva e trasversale modellizzazione interpretativa, determinando dei caratteri di progettualità costanti in ogni epoca storica.

Una tale selezione di casi permette di avere uno sguardo internazionale circa la materia trattata e rende possibile un confronto con studi paralleli condotti a livello europeo.

Solo dopo aver chiarito i pregressi storici europei e solo dopo aver messo in luce i migliori risultati emersi dagli attuali approcci alla materia, è possibile produrre un dettagliato quadro descrittivo-analitico di sfondo della ricerca.

Partendo da tali basi conoscitive, si formano le premesse teoriche ed operative per la successiva fase prescrittiva contenuta nella Parte Terza. Il Progetto.

cap.3.1. Spazio pubblico e piazza della città fluviale europea: 1400 - 1920.

3.1.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.

Antefatto: insediamento urbano e spazio pubblico nell'antichità.

L'epoca ellenistica.

Le città ellenistiche si sviluppano in zone aperte in stretto contatto con la natura; si contraddistinguono per basse densità edilizie e per vaste parti non edificate.

L'agorà e l'acropoli sono i due poli della città e ne costituiscono gli spazi collettivi rispettivamente per le attività civili e commerciali e per la celebrazione dei riti sacri.

A livello compositivo e spaziale in particolare, l'agorà della Grecia classica inizia a presentare una rilevabile unità architettonica dello spazio pubblico: in questa fase infatti, oltre ad una graduale pedonalizzazione della stessa (costruita a lato delle strade più importanti), si insegue una configurazione architettonicamente unificata attraverso la formazione prevalente di un porticato continuo quadrangolare a determinare un vaso spaziale concluso.

A livello planimetrico, si tende generalmente alla formazione di uno spazio rettangolare con rapporti costanti (da 2:1 a 5:4) tra i singoli lati, sono presenti tuttavia alcuni casi di pianta irregolare in risposta alla configurazione del terreno. Un altro carattere ripetuto si identifica con la lastricatura dell'area centrale, posizionata a quota inferiore rispetto al piano dei portici laterali, ed in seguito ornata di statue e di piccoli templi.

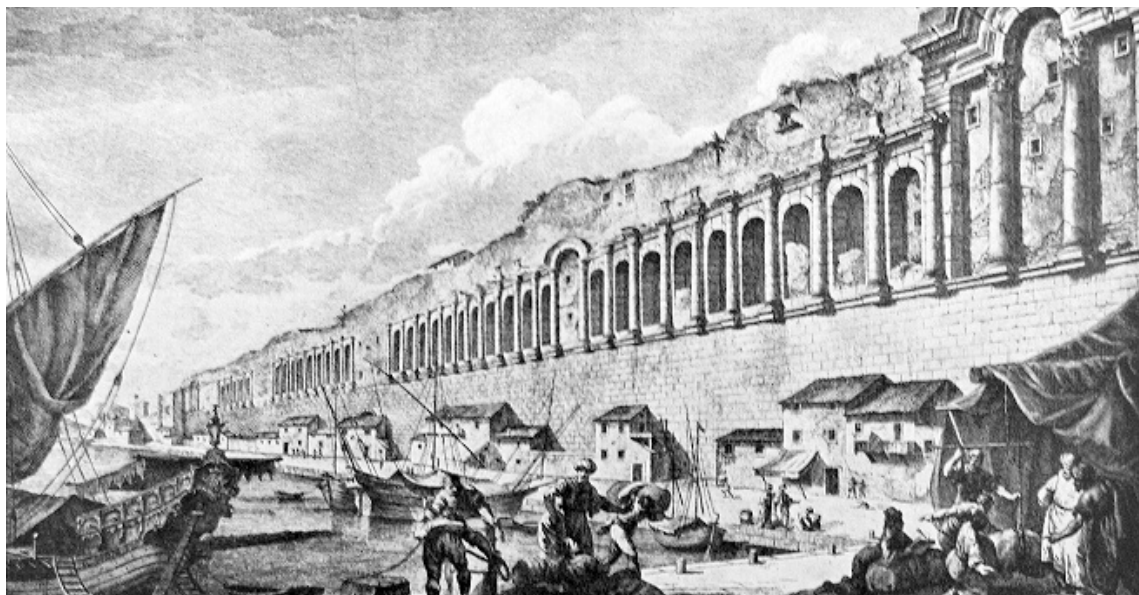
L'epoca romana.

In epoca romana, riprendendo la tradizione dell'agorà dell'epoca ellenistica, il foro si identifica come il principale spazio pubblico della città; unico per le sue caratteristiche costituisce spazio commerciale, politico e religioso. Occupando generalmente una posizione baricentrica nella città (generalmente coincidente con l'intersezione tra cardo e decumano) si presenta come vaso spaziale circondato da edifici monumentali e portici su due, tre o quattro lati; anche in questo caso si rileva la formazione di un fronte seriale ed omogeneo verso lo spazio aperto. I caratteri fondamentali di questi spazi si riscontrano nella massima espressione di assialità, simmetria e ordine; la grandiosità espressa nelle composizioni architettoniche interne viene confermata negli ambienti esterni limitati entro temi conclusi.

Il Foro romano è il modello architettonico cui Vitruvio si riferisce nell'indicazione delle regole per l'edificazione di nuovi spazi aperti, contenuta nel *De Architectura*.

Dalla caduta dell'Impero Romano al Medioevo

Nella seconda metà del IV secolo d.C. la situazione della città in occidente precipita improvvisamente. A causa del crollo delle infrastrutture, della crisi della grande economia agricola e del declino dei centri commerciali; ogni insediamento tende a rompere i legami con gli altri centri urbani puntando su una maggiore autonomia interna. La situazione si aggrava ulteriormente con le invasioni barbariche dell'inizio del V secolo.



*Veduta del criptoportico del palazzo di Diocleziano a Spalato, incisione di Robert Adam, 1764.
Costruzione del 293-305 d.C.*

Per descrivere tale scenario urbano, si riprendono le considerazioni di Enrico Guidoni: *«Le proposte per l'ulteriore sviluppo europeo sono per molti secoli antiurbane: le nuove tipologie architettoniche, i nuovi insediamenti monastici improntati alla regola benedettina, il capillare controllo sul territorio per mezzo delle pievi non sono fenomeni che hanno precise relazioni con l'organizzazione o la concezione della città»*¹.

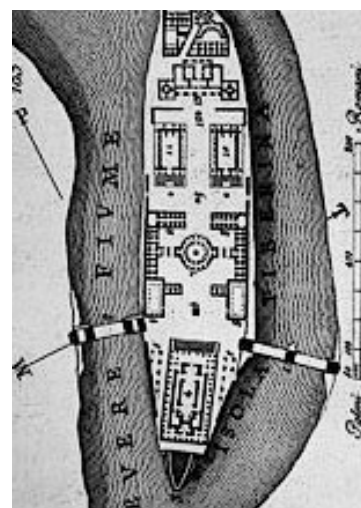
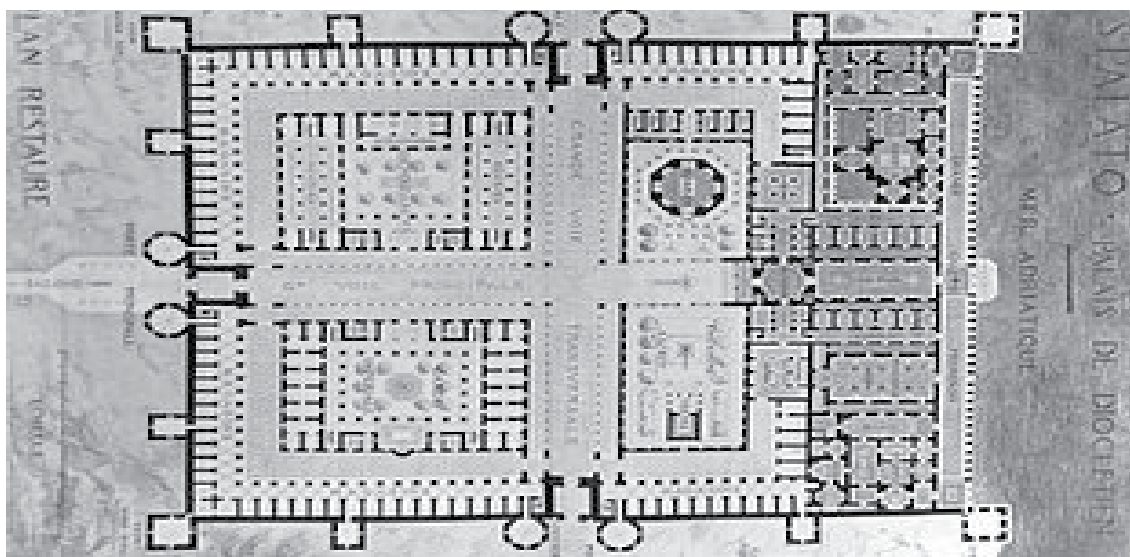
Dal fine del V secolo all'inizio del VII secolo, la crisi di vaste porzioni della città italiana provoca inoltre il restringimento dell'area urbana; prosegue lo stesso storico *«in effetti uno dei dati caratterizzanti di questo periodo è il trasferimento nella difesa, o comunque nella delimitazione mediante una nuova cinta muraria della città, di quelle energie, materiali costruttivi e degli edifici cittadini che non hanno più ragione di essere impiegati in funzione di pubblici spettacoli»*².

Seguono anni in cui la diffusione abbaziale, il dominio ecclesiastico in antitesi con la urbanità, rappresenta quanto di più antitetico alla città abbia espresso la civiltà europea.

1 ENRICO GUIDONI, *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano, Electa, 1978, p. 28.

2 ENRICO GUIDONI, *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano, Electa, 1978, pp.42-44.

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



In alto: Pianta ricostruita del palazzo di Diocleziano a Spalato. In basso: Roma. Isola Tiberina.

Insediamiento urbano e spazio pubblico nel Medioevo.

Un quadro di riferimento.

Il IX secolo si può considerare come il punto più basso dell'evoluzione economica ed urbana europea, è il momento di massimo disordine sociale e di anarchia politica.

Lo scenario di questi anni presenta diversi tipi di insediamenti: in primis emerge la formazione in tutti i territori di *fortezze laiche* come riporta la classificazione del Pirenne

«*castellum, castrum, oppidum, urbs, municipium*»³. Tali denominazioni di insediamento possono essere riassunti mediante il termine di *burgus*. Questi borghi, sono vere e proprie istituzioni militari ai quali si affianca gradualmente un centro amministrativo. Il commercio non viene considerato in tali tipologie, privilegiando l'autoconsumo e la coltivazione delle terre limitrofe.

Accanto ai borghi costruiti dai Principi, sono presenti le *fortezze ecclesiastiche*; anche in questo caso spesso i monasteri vennero fortificati a difesa di attacchi interni e soprattutto in protezione delle invasioni barbariche, trasformandosi a loro volta in borghi o castelli. Oltre ai precedenti insediamenti fortificati, si rilevano ancora le antiche città romane sulle quali la Chiesa stabilisce le sue circoscrizioni; in questi casi la città diviene sinonimo di vescovato o città episcopale: *le civitas episcopali*.

Il X secolo è un'epoca di stabilità e di pace relativa; in questo secolo vi è una ripresa della crescita demografica tuttavia è solo con l'XI secolo che la situazione inizia ad evolversi come ricordano le considerazioni di Henri Pirenne: «*A partire circa dall'anno mille comincia un periodo di dissodamento che continuerà sviluppandosi fino fin verso la fine del XII secolo. L'Europa si colonizzò da sé grazie all'aumento dei suoi abitanti. I Principi e i grandi proprietari si dettero a fondare nuove città dove affluirono i cadetti in cerca di terre da coltivare*»⁴.

Con la rinascita del commercio e dell'economia si assiste alla ricomparsa delle città; l'origine delle città medievali deriva così prevalentemente alla rinascita commerciale; prosegue lo stesso storico «*Per le città medievali sono state il commercio e l'industria a farle diventare ciò che furono, ed esse crebbero sotto l'influenza di questi fattori*»⁵.

Tipologie di insediamenti urbani nel Basso Medioevo.

Come anticipato, i caratteri principali degli insediamenti urbani medievali si riassumono in una stretta relazione con fattori geografici e commerciali, come confermano le considerazioni di Henri Pirenne: «*La formazione della città del Medioevo è un fenomeno determinato dall'ambiente geografico e dal contesto sociale quasi come il corso dei fiumi lo è dal rilievo delle montagne e dalla direzione delle valli*»⁶.

In questa riflessione la ragione commerciale e di scambi ha necessariamente la sua ragione essenziale, sempre secondo lo studioso belga le città si moltiplicano in relazione alle vie del commercio quasi come nascessero «sotto i suoi passi». In questa lettura sono riassumibili due principali insediamenti tipologici: il primo si sviluppa lungo le coste e i corsi d'acqua, il secondo (a penetrazione commerciale interna avvenuta), sorge sulle vie

3 HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione). Tratto dal capitolo «La città e i borghi», p.50.

4 HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione). Tratto dal capitolo «La città e i borghi», p.57.

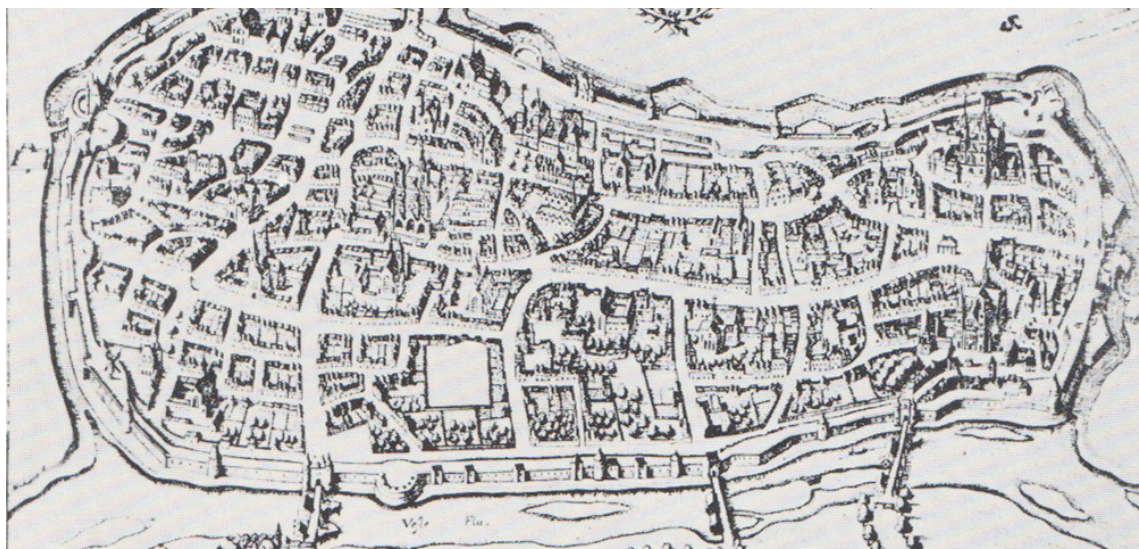
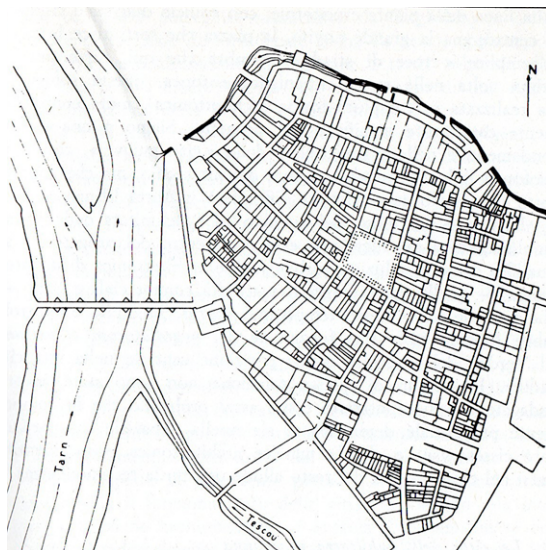
5 HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione). Tratto dal capitolo «La città e i borghi», p.90.

6 HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione). Tratto dal capitolo «La città e i borghi», p.95.

che uniscono tra loro questi primi centri di attività.

In questi casi si parla sia di città di nuova fondazione che di città esistenti.

Alcune città e borghi, che si distinguono per ricchezza e influenza nel periodo agricolo e terriero del Medioevo, ma che presentano una posizione lontana dalle grandi vie di comunicazione, non sono raggiunti dalla rinascita economica e rimangono semplici borgate semirurali.



In alto a sinistra: Bristol (Inghilterra). Veduta del 1581. Schema centrale. In alto a destra: Montauban (Francia), promossa nel 1144 dal Conte di Tolosa a controllo del Ponte sul Tarn. In basso: Reims (Francia). stampa del XVI secolo.

Cercando sempre di riproporre una classificazione tipologica degli insediamenti medievali si ricorda anche lo studio di Mario Morini (avvicinabile a quello dello studioso francese), il quale concentrandosi sui casi in cui avviene una formazione spontanea di nuove

città, distingue tre categorie di nuovi insediamenti: città sorte su strade, città sorte a scopo difensivo, e città sorte lungo coste marine, laghi e fiumi.

A livello morfologico, le città italiane del Medioevo e ancora le città europee del Quattrocento sono in genere organizzate in base ad uno schema di tipo centrale, dominato dalla Cattedrale; verso questo fuoco insediativo convergono le strade principali. Spesso il manufatto religioso si erge al centro della piazza circondata da un vuoto che ne accentua la grandiosità e il distacco dall'ambiente circostante.

La posizione centrale assunta dalla Cattedrale all'interno del tessuto urbano, trova il suo equivalente riflesso nella posizione centrale assunta dalla teologia all'interno della società. Tale impianto morfologico-tipologico, pur con diverse intenzioni, verrà ripreso in molti insediamenti europei in epoca successiva al periodo medievale.

A tal proposito è utile riportare il pensiero di Giorgio Simoncini: «*Successivamente in anticipo all'analoga tendenza che si sarebbe manifestata in ambiente italiano nel Cinquecento, la struttura centrale urbana sarebbe stata realizzata in Europa in base ad esigenze diverse, non più religiose ma di rappresentanza politica e di controllo militare dell'insediamento. Tali esigenze sono compiutamente espresse nel piano di città elaborato dal Durer*»⁷.

Lo spazio pubblico medievale.

Agli inizi del Medioevo, i centri urbani sono ancora caratterizzati dalla presenza di un foro comunale che rappresenta la forza politica e religiosa della comunità e allo stesso tempo risponde al bisogno di scambio commerciale. A partire dal XIII secolo, la situazione inizia a cambiare; i Comuni iniziano ad imporre e manifestare il loro governo attraverso la presenza fisica nei centri cittadini, accanto ai palazzi comunali si costruiscono le piazze civiche. Da questo momento in poi lo spazio pubblico ed in particolare la piazza si qualifica; avviene una scissione tra la *piazza sacra* (coincidente con il Sagrato della Chiesa), la *piazza civica* (luogo connesso alle pratiche politico-amministrative e sede del Palazzo Comunale) e la *piazza del mercato* (spesso situata ai margini del tessuto urbano).

Da un punto di vista funzionale, la piazza medievale asseconda le richieste del momento storico.

A livello tipologico le Chiese generalmente sono addossate ad altri edifici lungo uno o due lati, alternativamente (come riportano casi in Francia e Germania), se non sono addossate ad edifici ne sono però separate da spazi strettissimi.

A livello di invaso spaziale, la piazza medievale è volontariamente chiusa e intima, si limita l'immissione delle strade (strette e limitate di numero): queste sono ulteriormente filtrate da elementi tipologici come archi e sottopassaggi garantendo la continuità laterale. L'aspetto chiuso della piazza medievale si accentua mediante la non uniformità dei fronti interni; masse e volumi sono volontariamente alternati e sottolineati dalla irregolarità della pianta: inizialmente sono presenti piazze triangolari o rettangolari, in seguito trapezoidali, ed infine quadrate, rettangolari o estese su due lati della cattedrale.

7 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 6.

A livello compositivo si rilevano generalmente spazi pubblici fortemente irregolari, espressione di una lenta formazione ed in grado di formare notevoli effetti architettonici. Questa è la grande differenza tra la piazza classica romana e la piazza medievale: entrambi sono ambienti chiusi, ma mentre la prima riflette un "ordine concluso statico" la seconda riflette una intrinseca varietà di fondo. Come riporta Mario Morini, la configurazione dell'abitato del borgo medievale presenta una «*varietà di tipi, un gioco sempre variato di prospettive e volumi, il contrasto trae le funzioni delle diverse architetture ed il frequente dislivello del terreno*»⁸.

Sempre nelle piazze medievali si riscontra il gusto per la bella pavimentazione e per l'inserimento di elementi artistici; la fontana, per esempio, rappresenta il dominio della città sul territorio, in quanto non può essere realizzata senza avere predisposto un acquedotto che porta l'acqua in città. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Enrico Guidoni: «*La funzione estetica, scenografica, rappresentativa col passare del tempo acquista un'importanza sempre maggiore rispetto alla funzione economica, politica, commerciale; sempre maggiormente fino al XIV con la codificazione della prospettiva*»⁹.

In queste composizioni è altamente studiato il rapporto edificio monumentale/città: la piazza è il luogo in cui l'edificio principale deve essere percepito nel migliore dei modi.

Già nel Medioevo esistono infatti precisi e costanti modelli progettuali: si rileva il tipo di spazio pubblico che privilegia la veduta di spigolo dell'edificio principale (osservato diagonalmente) e che ne esalta la volumetria (visione diagonale non simmetrica non codificata dalla prospettiva rinascimentale). Si rileva alternativamente la piazza con fondale (piazze rettangolari allungate chiuse dal fronte dell'edificio principale), questa soluzione anticipa le più regolari soluzioni cinquecentesche. Infine si rilevano piazze con elementi che inducono all'illusione prospettica, come lo spazio trapezoidale costruito davanti all'edificio da valorizzare per formare un avvicinamento fittizio della facciata rispetto allo spettatore (tecniche frequente riutilizzate nel periodo rinascimentale e nel periodo barocco).

Insediamiento urbano e spazio pubblico nel Rinascimento.

L'affermazione di una cultura del progetto.

Nel clima dell'Umanesimo la produzione architettonica e urbana italiana si differenzia nettamente da quella medievale e da quella coeva ancora prevalente nel resto d'Europa. Dopo la generalizzata crisi economica, che fino al Trecento limita la formazione di nuovi insediamenti e di nuovi spazi pubblici a livello europeo, in Italia vengono riprese iniziative urbane sia a livello di contributi teorici (il *De re aedificatoria* dell'Alberti del 1450 anticipa il Trattato di Albrecht Durer di circa tre quarti di secolo) sia a livello di interventi (ristrutturazioni e nuove fondazioni).

8 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, pp. 121-122.

9 ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile-novembre 1990, p.3.

Come riportano le considerazioni di Giorgio Simoncini nel suo studio del 1974, nuove dinamiche urbane interessano diversi centri italiani: «*Le città italiane, in particolare quelle della toscana e dell'Umbria, dove si affermò dapprima lo spirito dell'Umanesimo, si vennero organizzando già durante il Trecento con schemi urbani di tipo policentrico, caratterizzati dal decentramento di edifici e spazi rappresentativi delle più importanti funzioni in luoghi diversi della città.*»¹⁰

Tale riorganizzazione urbana rinascimentale prosegue e si cristallizza nel XVI secolo; in questo periodo tuttavia, la mutata organizzazione politica, con l'ascesa al potere dei Principi e delle Signorie, comporta una modifica agli ideali di libertà repubblicana del primo Umanesimo, riflettendo così conseguenti modifiche a livello urbano e architettonico: come conferma lo stesso Giorgio Simoncini «*Per i teorici del quattrocento il discorso sulla città si accompagnava sempre ad esplicite motivazioni di ordine politico (esprese nell'attenzione per gli aspetti sociali delle scelte urbanistiche) e il disegno della città era valutato in funzione di queste. Ma tale atteggiamento si attenuò e poi scomparve nel Cinquecento e l'interesse per la città si esaurì in motivazioni prevalenti di ordine formale e tecnico.*»¹¹ Quest'ultimo atteggiamento, ben si riflette nelle opere teoriche di Sebastiano Serlio, di Giorgio Vasari il Giovane e nei Trattatisti militari (con Andrea Palladio considerato come l'unica eccezione).

La distinzione tra teoria e pratica dei primi anni del Cinquecento è un altro elemento che evidenzia la fine della concezione umanistica in campo urbanistico e architettonico, questa distinzione produce due figure diverse come l'artista-architetto e l'artista-ingegnere tanto che si arriva a produrre città specializzate in un senso o nell'altro: città ideali e città fortificate.

Tipologie di insediamenti rinascimentali

Nel XV secolo, in termini di interventi, si rilevano principalmente realizzazioni e progetti volti a riorganizzare e impreziosire puntualmente gli insediamenti esistenti. Le strade rettilinee e le piazze regolari realizzate nel Quattrocento, derivano regolarmente dalla ristrutturazione di precedenti impianti medievali. All'interno di un'ipotesi unitaria disegnata, si configurano infatti le strade come interventi di rettifica e le piazze come interventi di regolarizzazione senza quasi mai porre l'ambiente circostante in contrasto figurativo. Come riportano le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*Urbanistica e architettura sono rivolte al passato: ma il passato della prima è quello prossimo medievale, tuttora presente nell'organizzazione della città, il passato della seconda è quello rivolto all'antichità classica.*»¹²

Come anticipato in precedenza la città dell'Umanesimo si presenta con un'organizzazione fisicamente decentrata e policentrica; a livello di tessuto urbano si rileva la trama viaria ortogonale come il principio più frequente.

10 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 16.

11 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 122.

12 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 4.

Il principale carattere urbano emerso dalla città dell'Umanesimo, in linea con la ripresa della tradizione classica, si identifica con la concezione modulare quattrocentesca come momento di unità della molteplicità: gli edifici e gli spazi urbani di intervento sono concepiti in una configurazione modulare capace di unificare la confusa città medievale.

Dalla fine del Quattrocento, è più compiutamente nel XVI secolo, anche l'urbanistica assume gli esempi dell'antichità classica come modelli operativi.

A tal proposito si riprendono i concetti espressi da Mario Gallarati *«Rispetto agli esempi esaminati, strettamente legati ad una scala edilizia (si trattava infatti di conferire un aspetto architettonicamente unitario ad organismi di edilizia abitativa seriale affacciati su uno spazio comune) e per lo più localizzati in centri minori, gli interventi cinquecenteschi di architettura a scala urbana acquistano una dimensione 'monumentale'»*¹³.

A questa maggiore scala di applicazione si accompagnano inedite attenzioni relative al tema della forma della città; nuovi studi e proposte di intervento rispondono alternativamente alle tematiche della città fortificata o della città ideale.

La città fortificata si sviluppa notevolmente nella prima metà del Cinquecento: rispondendo ad una mutata organizzazione politica, si assiste ad un incremento quantitativo e qualitativo delle fortificazioni nel contesto italiano.

La fortezza assume una dimensione urbana, il bastione diviene la soluzione per difendersi dalle armi di lunga gittata colpendo il nemico dal fianco; anche la posizione stessa della città era considerata strategica come ricordano le parole di Giorgio Simoncini: *«Le nuove città fortificate furono ubicate di preferenza in pianura (e in ogni caso in luoghi dotati di ampie visuali) in modo che i difensori potessero controllare il territorio circostante per ampio tratto»*¹⁴.

A livello morfologico, l'adozione della forma urbana circolare e di quella poligonale, era suggerita dalla possibilità di racchiudere il massimo di superficie interna con il minimo sviluppo della cinta muraria oltre a fornire vantaggi in caso di attacco bellico. Tale soluzione formale offre infatti lati sfuggenti all'impatto del proiettile smorzando la forza dell'urto.

La forma della città fortificata nel Cinquecento, è così prevalentemente determinata non in base a ragioni metafisiche o cabalistiche, come hanno sostenuto alcuni autori, ma in base a precise ragioni tecniche derivate dalla necessità di difesa e secondariamente da esigenze simboliche e formali derivate dalle esigenze di prestigio del Principe.

Le opere urbane difensive stabiliscono un rapporto diverso con l'ambiente, non più adattando la fortificazione alle preesistenze urbane o naturali ma basato sul processo opposto di adattamento dell'ambiente alle esigenze di fortificazione.

Si delinea in molti casi una maggior attenzione attribuita alla configurazione della cinta fortificata piuttosto che al tessuto urbano; la città viene disegnata dall'esterno, (dappri- ma il perimetro coincidente con il limite fisico rappresentato dalla linea delle fortificazio-

13 MARIO GALLARATI, *Architettura a scala urbana*, Firenze, Alinea, 1994, p.113.

14 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 150.

ni, e successivamente la parte interna).

Sempre a causa di esigenze difensive si giustifica l'adozione di schemi urbani interni ortogonali e radiali. Si rileva una duplice impostazione: mentre lo schema radiale interessa le città di maggiori dimensioni, lo schema ortogonale identifica le piccole città fortificate. Tra questi due principi progettuali di insediamento, lo schema urbanistico misto, con città a trama ortogonale e perimetro poligonale a 4 o 5, lati trova una maggiore applicazione (come riportano le proposte contenute nelle pagine del Trattato di Pietro Cattaneo).

La vicenda della città fortificata del Cinquecento si chiude poco dopo la metà del secolo: le fortificazioni sono infatti considerate espressioni di cattivo governo.

Un altro rilevante elemento di prefigurazione urbana del Cinquecento, si identifica nella produzione di idee finalizzate alla formazione della città ideale. I caratteri di tali insediamenti sono indicati mediante le considerazioni di Giorgio Simoncini "(...) *di una città con un perimetro di forma geometrica pura realizzata secondo impianti viari radiali o a scacchiera, centralizzata su una grande piazza al fianco della quale, si trova un castello o una cattedrale*»¹⁵. Tali prescrizioni non sono solo un'ipotesi figurativa, ma è l'ideale, il modello cui tende il reale.

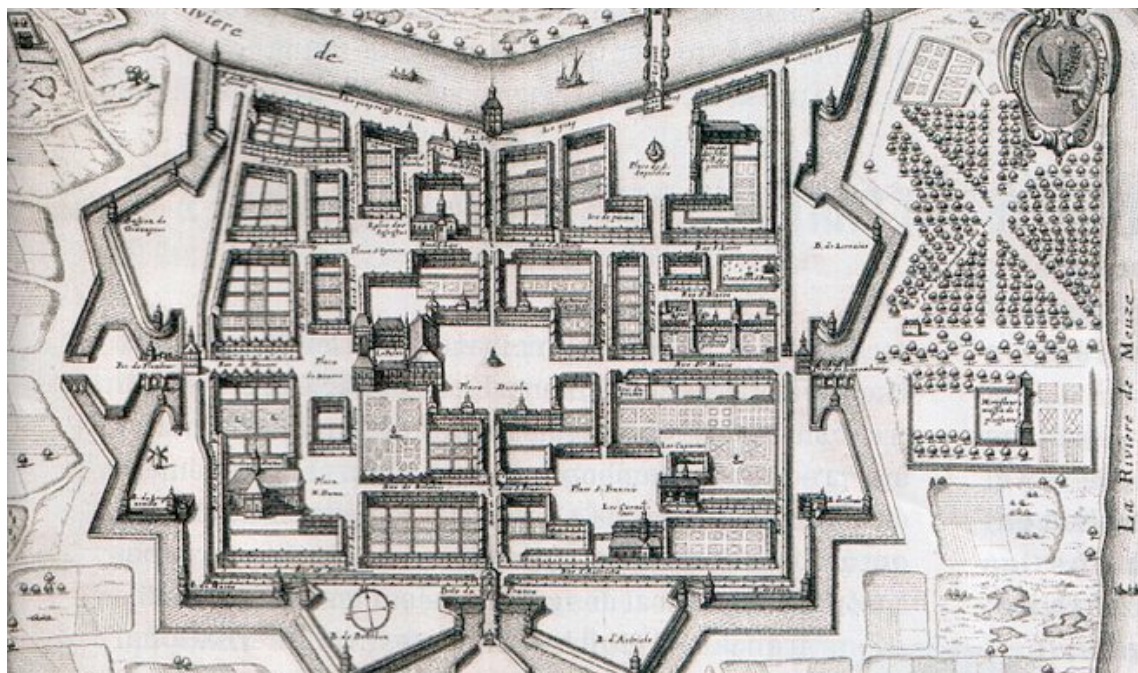
In alcune progettualità l'adesione al modello è piuttosto evidente, soprattutto in alcuni casi di nuova fondazione come Palmanova, La Valletta, Sabbioneta, Livorno, Terra del Sole, oppure in casi di ricostruzione globale di piccole città come Guastalla o Rivarolo Mantovano. L'organizzazione urbana chiusa e centralizzata rispondeva alle richieste del periodo. La forma quadrata costituisce di frequente la matrice figurativa di ambienti urbani e complessi edilizi, alternativamente si rilevano figure circolari e poligonali.

Nella concezione urbana dell'epoca è quindi sempre rilevabile una forma geometrica pura che rappresenta la genesi formale progettuale; al suo interno gli schemi del tessuto prevalente si identificano con l'applicazione di soluzioni specifiche (lo schema radiale e lo schema ortogonale). A tal proposito si riportano le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*Durante il Cinquecento prevale la tendenza ad organizzare la città in base a soluzioni valide per più casi. La tendenza a specializzare la città in rapporto a soluzioni specifiche (militari, di rappresentanza, di mercato, ecc.) condusse a specializzare la città anche in senso strutturale e figurativo vale a dire a risolvere il suo impianto in base a tipologie*»¹⁶. Come anticipato dalle parole del suddetto studioso, la scelta del disegno morfologico urbano si orienta prevalentemente in base a soluzioni tecniche e specifiche. L'esigenza militare prescrive l'organizzazione ad impianto radiale al fine di permettere il controllo da un unico punto di vista centrale dell'intero sistema viario e di permettere collegamenti rapidi fra punti diversi della città. La scelta di organizzazione ortogonale presenta motivazioni di ordine tecnico, politico, e figurativo ma di matrice diversa: tale applicazione risponde prevalentemente a esigenze di viabilità, deflusso delle acque, difesa dai venti, isolamento e difesa.

15 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 169.

16 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 199.

Nella scelta dello schema di organizzazione della città, si rilevano oltre ai suddetti principi ispiratori tecnici, innegabili motivazioni culturali. La radice culturale radiale esprime la tendenza della città gotica convergente sulla Cattedrale oppure sul Broletto o il Palazzo Comunale (le aree del nord Italia si rilevano maggiormente soggette allo scambio con cultura gotica europea), alternativamente la radice culturale ortogonale si rapporta maggiormente alla concezione classica della città di tipo ippodameo e cardodecumanico e in prosecuzione con le città pianificate del Medioevo.



Charleville-Mézières (Francia), al centro la Piazza Ducale.

Lo spazio pubblico rinascimentale.

Come anticipato in precedenza, la città del Quattrocento realizza la propria trasformazione per punti, attraverso principalmente interventi su strade e piazze.

La realizzazione di nuove Strade si pone in contrasto funzionale e figurativo con le strade del tessuto urbano preesistente, esse diventano oggetto di rappresentazione dei pittori ed espressione di esattezza geometrica con prevalenti configurazioni assiali.

L'altro grande tema d'intervento in epoca umanistica riguarda le Piazze; già Leon Battista Alberti nel 1450 teorizza i quartieri centralizzati su piazze secondarie, così come l'intera forma della città è centralizzata su una piazza principale.

In questo periodo a livello tipologico si possono differenziare due fondamentali tipi di piazza: la piazza "modificata" o la piazza "di nuova costruzione". La prima integra la preesistente crescita spontanea con una nuova cornice architettonica, la seconda è invece opera pensata, disegnata e conclusa da architetti. Dal punto di vista funzionale mentre la piazza ristrutturata tende a confermare la preesistente specializzazione, la piazza di nuova fondazione realizza in tutti i casi pratici e teorici situazioni di integrazione funzionale

(la piazza principale si identifica come centro amministrativo, economico e religioso). A livello formale un'ulteriore differenziazione può essere fatta: *piazze monumentali, piazze chiuse e piazze aperte*. La piazza monumentale si organizza in modo da mettere in risalto un elemento principale o il rapporto tra spazio e volumi, come il caso della piazza di Pienza. La piazza chiusa, prevalente nella maggior parte delle raffigurazioni pittoriche, delle concezioni teoriche (dell'Alberti, del Filarete e di Leonardo) e nei più significativi interventi del secolo, prevede la presenza di un elemento sintattico verticale in calibrata tensione verso il carattere compositivo unitario dell'intera sistemazione (come nei casi di Piazza di Vigevano o Piazza dell'Annunziata a Firenze). Tali piazze sono concepite come organismi unitari, queste infatti sono realizzate in base a un dispositivo prospettico di tipo centrale basato sulla convergenza delle visuali su un unico punto, tale dispositivo in quanto centrale mira a consentire la percezione dell'edificio o della piazza nella sua totalità da un unico punto di vista. La piazza aperta, spontaneamente adottata in alcuni esempi medioevali, acquista nel Rinascimento un valore particolare.

Come riportano le riflessioni di Mario Morini: «*Le piazze aperte rinascimentali si servono della panoramicità come di un elemento integrante della composizione prospettica; anche l'infinito sembra far parte di quelle leggi geometriche, che sono la norma dell'intera composizione.*»¹⁷

Le piazze aperte hanno in sé un implicito dispositivo dinamico: la percezione dell'edificio o della piazza, è garantita infatti attraverso il movimento dello spettatore.

Spesso il livello funzionale della piazza incide nella componente tipologica di questa: nei casi in cui la piazza è funzionalmente specializzata, la regolarizzazione geometrica implica la costituzione di un asse di simmetria allineato all'edificio dominante (il caso di piazza centralizzata su un edificio emergente); in alternativa, come riporta Giorgio Simoncini: «*Negli altri casi in cui vi sono più funzioni la centralizzazione su un edificio è sostituita dalla convergenza delle visuali su più edifici e questo portò a realizzare nella piazza situazioni di policentrismo figurativo.*»¹⁸

A livello di sistemazione degli spazi calpestabili, nel XV secolo, proseguendo tendenze medievali, si conferma l'uso di elementi decorativi e monumentali come fontane e statue che non sono mai ubicati nel centro geometrico della piazza ma sempre lateralmente. Permane la concezione di luogo di riunione (è esplicito il riferimento in campo teorico alle agorà greche ed ai fori romani), per cui un elemento centrale sarebbe stato d'ostacolo alla riunione della collettività.

A tal proposito si riportano le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*La corrispondenza tra urbanistica e partecipazione civica, si può riconoscere nella concezione della piazza come luogo di incontro e di discussione, da cui la conseguente cura posta all'arredo di essa sia nell'intervento diretto dei cittadini alle scelte per l'abbellimento della città.*»¹⁹

17 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, p. 197.

18 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 86.

19 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 14.

Ancora nel Cinquecento, vengono confermati interventi di ridisegno progettuale sui principali spazi pubblici urbani: strade e piazze.

Differentemente dal periodo precedente, uno degli elementi che maggiormente qualifica il disegno di una strada cinquecentesca a livello figurativo, è rappresentato dalla centralizzazione di essa su un edificio posto a fondale (la strada centralizzata su un edificio con prospettiva centrale). Anche la strada sopraelevata è una tipologia propriamente cinquecentesca, la scelta della strada sopraelevata contraddistingue l'invaso spaziale su più livelli che caratterizza la concezione della piazza a partire dalla proposta bramantesca per il Cortile del Belvedere in Vaticano, a Roma.

Le piazze nella seconda metà del Quattrocento e poi nel Cinquecento, si differenziano rispetto al periodo precedente soprattutto nella distinzione tra piazza principale e secondaria come rilevato da Andrea Palladio. Le piazze principali hanno una qualificazione polifunzionale, mentre le piazze secondarie hanno una qualificazione monofunzionale. Generalmente esiste un rapporto fra la qualificazione funzionale delle piazze e la loro qualificazione figurativa come ricorda Giorgio Simoncini: *«le piazze polifunzionali presentano una configurazione policentrica e aperta (in stretta relazione con il tessuto urbano limitrofo), le piazze monofunzionali sono progettate come prosecuzione dell'edificio principale (progettazione unitaria, forma geometrica esatta, concezione scenografica).»*²⁰

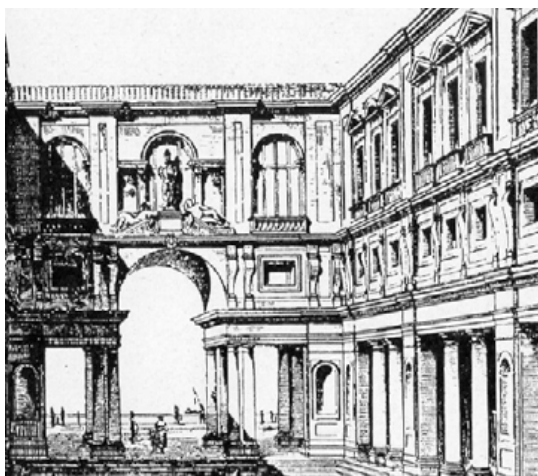
A livello di spazio pubblico e insediamento, il rapporto tra piazza e città nel Cinquecento, si sviluppa in due opposte direzioni: in un primo caso il rapporto è subordinato (come nel caso Sabbioneta), la piazza è la risultante della configurazione dell'intero insediamento. In altri casi, la piazza giunge ad avere propria autonomia e diviene origine figurativa e progettuale della forma urbana.

Come anticipato, tra il Quattrocento e il Cinquecento, decade l'importanza politica e sociale della piazza intesa come un forum civico, rispecchiando la decadenza dell'indipendenza cittadina in favore delle Signorie. Anche il mercato è gradualmente estromesso poiché ritenuto un'attività non adatta alla rappresentatività della piazza.

La piazza rinascimentale ed in seguito anche la piazza barocca, perdono così quella fondamentale dimensione popolare intensamente vissuta tipicamente medievale; per divenire infine uno spazio d'azione del potere, ovvero luogo di rappresentazione per eccellenza. Cambiano anche i rapporti gerarchici tra edifici pubblici e spazi pubblici. Nel Quattrocento, la piazza è concepita in sé indipendentemente dagli edifici adiacenti; essa esprimeva infatti una funzione propria di riunione, (la piazza e gli edifici attraverso il conferimento di un aspetto architettonico unitario si considerano in maniera egualitaria). Nel Cinquecento invece, con la perdita delle libertà civili e della propria funzione di riunione, essa perde la propria autonomia figurativa giungendo sempre a configurarsi in rapporto all'edificio che prospetta su di essa e che la caratterizzava a livello funzionale.

La piazza, oltre ad essere lo spazio collettivo d'eccellenza, ora è anche elemento compositivo rispetto a valori volumetrici, ma non sempre ad uno spazio così inteso viene

affiancato il reciproco valore sociale. Tipologicamente, nel caso di edificio civile, la piazza esprime la tendenza a configurarsi in larghezza con l'edificio sul lato lungo. Nel caso di edifici religiosi, la piazza tende a configurarsi in profondità con l'edificio sul lato corto. Un ulteriore aspetto spaziale del Cinquecento è rappresentato dalla centralizzazione visiva di piazze e strade su elementi celebrativi e decorativi come statue, fontane e obelischi.



Firenze, Via degli Uffizi. Intervento di ristrutturazione urbana progettato da Giorgio Vasari per Cosimo de' Medici. Lo spazio pubblico perpendicolare alla riva dell'Arno si qualifica mediante la formazione di due cortine edilizie continue sui lati lunghi. Il lato corto fronte fiume viene definito da una porta/varco. 1560-80.

Fra i caratteri che maggiormente esprimono il valore scenografico dell'ambiente urbano nel Cinquecento, vi è anche la ricerca di effetti di dilatazione spaziale qualificanti la piazza e la strada. Elementi essenziali per ottenere tali effetti si identificano nell'uso di porticati e dalla convergenza delle pareti laterali della piazza. Ulteriori caratteri progettuali sono ricordati dalle considerazioni di Giorgio Simoncini «*Gli effetti di dilatazione spaziale furono anche realizzati nel caso delle piazze attraverso una sostituzione di una parete con una apertura panoramica, e nel caso delle strade attraverso la realizzazione di aperture trasversali che permettevano vedute in profondità sulle corti e sui giardino retrostanti.*»²¹

A livello formale, rispetto alla piazza medievale, la piazza rinascimentale presenta una variabilità planimetrica minore: la pianta è generalmente quadrangolare (rettangolare o trapezoidale); come confermano le considerazioni di Mario Morini: «*la piazza del Quattrocento/Cinquecento si mantiene composta, austera, anche là dove particolari manifestazioni sembrano raggiungere limiti fantastici (Venezia - La Piazzetta). La piazza del Rinascimento ha un duplice carattere: unitarietà di composizione e ricerca di effetti scenografici in funzione di una centralità prospettica*»²² ;

Nella successiva epoca barocca si privilegia sempre maggiormente il secondo carattere ai danni del primo. Tuttavia anche nella più scenografica delle piazze cinquecentesche come il Campidoglio a Roma, il disegno spaziale non perde la compostezza e il carattere austero che la funzione richiedeva.

I contributi teorici.

Dal XV secolo, l'urbanistica e l'architettura rinascimentale iniziano ad attuarsi ed a arrivare a verifica nei pensieri di alcuni teorici italiani e non. Nuovi principi come l'assialità di tracciato e lo studio della composizione urbana, diventano stabilmente i capisaldi del pensiero urbano in Europa per vari secoli.

Nonostante il chiaro innesto nella felice stagione urbana del Medioevo, l'urbanistica rinascimentale si presenta infatti con caratteri di assoluta novità. Questa caratterizzazione deriva da quel momento definito da diversi autori come "l'Umanesimo dell'urbanistica rinascimentale". Grazie all'opera dei teorici sono riconoscibili i principali elementi innovativi del tempo: sia l'apporto classico nelle nuove espressioni compositive, sia la nuova posizione scientifica della relazione astratta tra le diverse unità di intervento.

Superando l'esperienza pratica medievale, si propongono concetti astratti derivanti dagli antichi maestri (tra cui Vitruvio). Tuttavia le influenze classiche, benché imponenti, sono comunque innestate sulla base conoscitiva delle esperienze medievali: si rileva come gli schemi teorici principali dei trattatisti (il radiocentrico e l'ortogonale) siano in realtà schemi già parzialmente in atto nel Medioevo.

Il contributo di novità è rappresentato dalla volontà di controllo dello spazio collettivo. Tale elevate considerazioni sono riscontrabili e confermate anche nell'opera dei pittori; esse rappresentando i nuovi ambienti cittadini ideali sintetizzano studi teorici e la con-

21 GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2, p. 238.

22 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, pp. 196 -197.

quista della prospettiva, divengono così i “banditori” dei principi dell'estetica urbana del Rinascimento.

In tale epoca storica, architettura e spazio urbano si identificano. Le nuove forme architettoniche infatti necessitano di un relativo spazio esterno per il quale crescono di valore ed acquistano completa funzione estetica. Allo stesso modo, lo spazio esterno riflette proporzioni, euristiche e geometrie dello spazio interno.

L'altra grande caratteristica di novità rinascimentale si identifica nella formazione di un nuovo metodo scientifico urbano: ciò che era spontaneo ed episodico nel Medioevo, diventa norma, regola, programma nel Rinascimento. Lo spazio urbano e l'urbanistica diventano il punto di contatto tra le nuove teorie artistiche dell'epoca e il desiderio di una maggiore applicazione scientifica: spesso i principali esponenti di teorie urbanistiche sono allo stesso tempo artisti e scienziati.

A partire dal XVI secolo, l'attuazione del disegno di architettura è inteso come scienza. I principi astratti entrano nella coscienza del tempo e diventano temi di massimo interesse all'attenzione dei responsabili dei destini di città e di stati quali sono i Sovrani e i Principi. Al gusto prevalentemente collettivo, inteso come espressione delle forme e della città medievale o come espressione dell'intuizione di anonimi uomini d'arte, gradualmente si sostituisce l'analisi, lo studio scientifico di ogni possibile soluzione del problema urbano privilegiando a livello comune, la conferma dei rapporti geometrici ed euritmici e l'ordine compositivo come principale risposta architettonica.

I trattatisti del Quattrocento (ad eccezione del Filarete), sono precisi interpreti dell'impegno politico e sociale dei cittadini: sia Leon Battista Alberti che Francesco di Giorgio Martini propongono l'idea della piazza come foro - spazio libero circondato da portici e posto al centro della città, la cui funzione principale è quella di incontro e di partecipazione politica.

La trattatistica italiana ormai esaurita nel XVI secolo, continua a essere confrontata in Europa seguendo gli impulsi culturali provenienti dai grandi centri di irradiazione della cultura del Rinascimento italiano.

Si elencano di seguito brevemente, i principali protagonisti delle sistematizzazioni teoriche del periodo considerato.

Leon Battista Alberti (1404-1472). E' l'autore del trattato *“De Re Aedificatoria, libri X”* del 1450, il testo da nuovo impulso all'architettura rinascimentale. Si fa strada nel suo pensiero, l'idea di aprire delle strade diritte nelle grandi città in rapporto sia all'ornamento (libri VI-IX) della città stessa, sia alla facilità delle comunicazioni. Per la prima volta un pensiero unitario, fissa l'estetica delle piazze e delle strade centrali. Esprime la preferenza per la trama urbana decentrata, coordinata da Piazze di quartiere, come attuazione di una riduzione della città in parti.

«Quanto alle strade di città, le adoreranno ottimamente...due file di porticati di ugual disegno, o di case tutte di una stessa altezza. Le parti della strada che in modo particolare

richiedono ornamenti sono: il ponte, il trivio, il foro per gli spettacoli. In realtà il foro non è che un trivio più ampio (...)

E certo costituirà un ornamento, sia nei trivi che in foro, la presenza di un elegante porticato, sotto il quale gli anziani possano passeggiare, sedersi, fare la siesta o sbrigare reciproche incombenze (...) Quanto a noi, raccomanderemo altresì un tipo di foro la cui area si componga di due quadrati, e tale che i loggiati e le altre parti costruite all'intorno corrispondano all'area scoperta secondo determinate proporzioni (...)

Ornamento molto importante per fori e trivi costituiscono gli archi che si pongono all'imboccatura delle strade. L'arco, infatti, è come una porta sempre aperta (...) La posizione più opportuna per costruirvi un arco è il punto ove la via sbocca in una piazza o in un foro; soprattutto se è la via regia, come io chiamo la via più importante tra quelle cittadine».

Filarete (1400-1469). Antonio Averulino detto il Filarete scrive e pubblica il *“Trattato d'architettura”* nel 1461-64. Si tratta di un elaborato puramente immaginario nel quale si illustrano i caratteri ideali della città di Sforzinda (tracciata in onore di Francesco Sforza). Egli sviluppa un sistema radiale di strade e canali con ubicazione concentrica delle piazze minori disposte ad anello. Le mura della città sono poligonali e composte dalla rotazione di 45° di due quadrati. Tale soluzione rappresenta un'assoluta novità rispetto alla forma urbis tradizionale: tale schema difensivo è inoltre rafforzato da torrioni.

«Piazza di mercanti.

Inteso la volontà sua, subito mi misi a disegnare e fantasticare il luogo e il modo di questi palazzi, i quali avevano a stare in su la piazza de' mercatanti: in prima disegnai la grandezza della piazza, e poi del palazzo del podestà, e ancora la zecca e la prigione del comune e la dogana (...) Questa detta piazza si è braccia novanta sei larga cento ottantasei lunga (...) Io gli mostrai, come ho detto, disegnati e scompartiti in tale forma come qui si può comprendere e vedere, il palazzo dove s'ha da tenere la ragione del comune, il quale ho posto in mezzo di questa piazza e occupane una delle quattro parti ed è di pilastri tutto (...) perchè i mercatanti in questo luogo potranno praticare le loro mercatantie e altre loro faccende (...)»

Francesco di Giorgio Martini (1432-1502). Egli nel suo *“Trattato di architettura civile e militare”*, si occupa a fondo del problema della città. Nel suo pensiero appare chiaramente impostato il concetto di una forma urbis determinata dalle cinte bastionate pensate in funzione dei nuovi criteri di difesa.

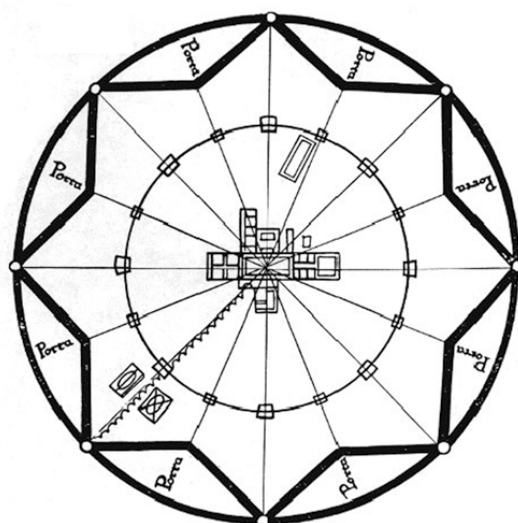
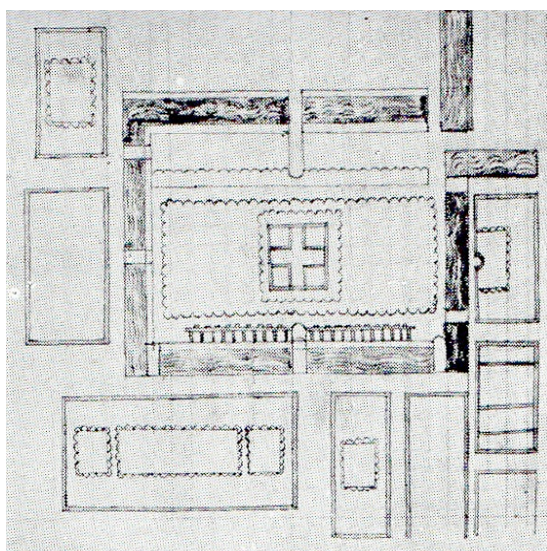
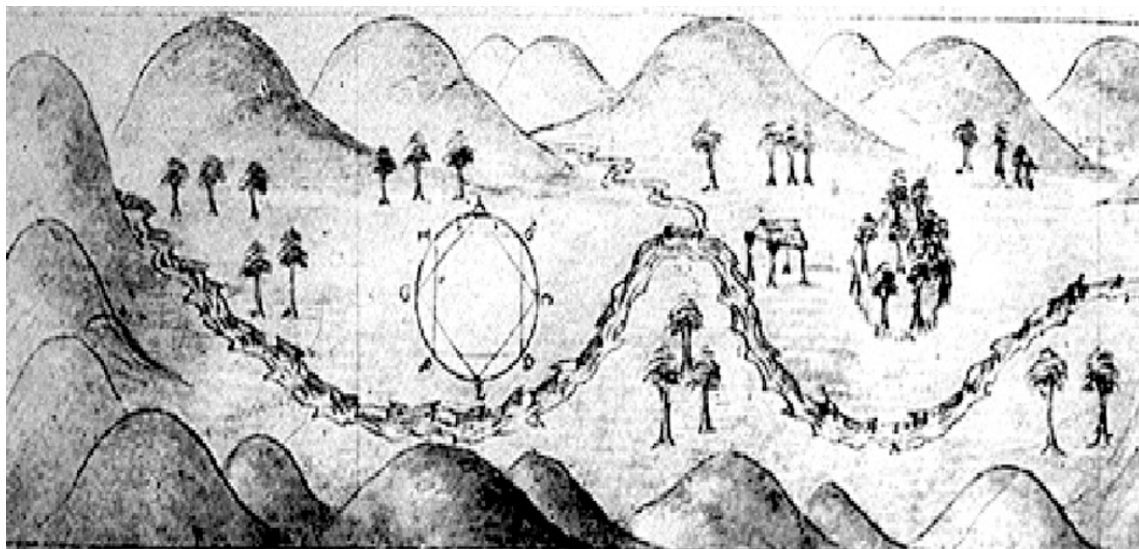
La nozione basilare delle sue teorie è basata sul sistema radiocentrico; i suoi schemi sono impostati sul principio della piazza centrale in funzione della quale è generato il piano dell'intera città. In qualche tracciato urbano percorso da un fiume, la centralità della piazza subisce la variante di una duplicazione.

Leonardo da Vinci (1452-1519). Il grande scienziato non lascia trattati, ma dallo studio dei codici e manoscritti si nota l'interesse per lo studio della città nei suoi vari aspetti

estetici, funzionali e organizzativi.

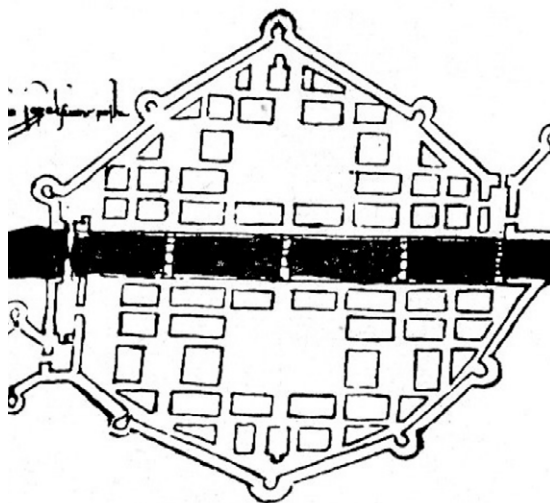
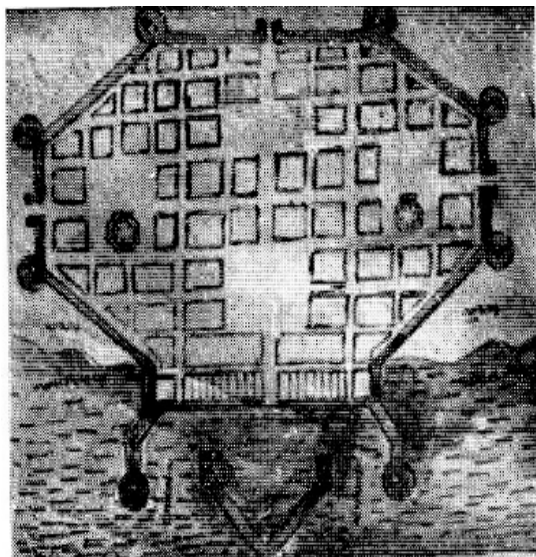
I due schemi fondamentali della città di Leonardo sono entrambi ortogonali: nel primo schema l'asse centrale è derivato da un fiume e la maglia è costituita da strade sopraelevate su canali che le intersecano ad angolo retto; nel secondo schema le strade rappresentative sono intervallate da strade di servizio sotterranee.

In Leonardo appare evidente l'attenzione per il problema cittadino ma soprattutto la chiara visione delle vie di penetrazione di interesse regionale, nella sua mente sono chiari i rapporti economici e di comunicazione nei confronti della altre città.



Filarete 1461-64. Studi per la città ideale di Sforzinda. La piazza centrale viene circondata da canali e dalle piazze minori a carattere commerciale.

Sebastiano Serlio (1475-1553). Egli fornisce regole certe per l'architettura, rinuncia a basi teoriche: il suo obiettivo è offrire anche al collega "mediocre" un valido e concreto aiuto per lo sviluppo dei suoi progetti.

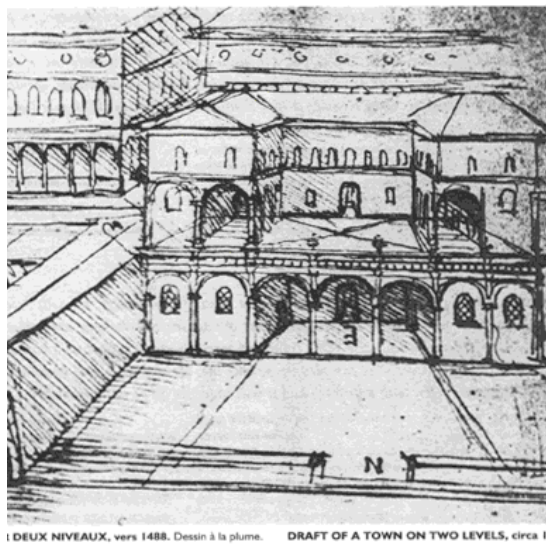
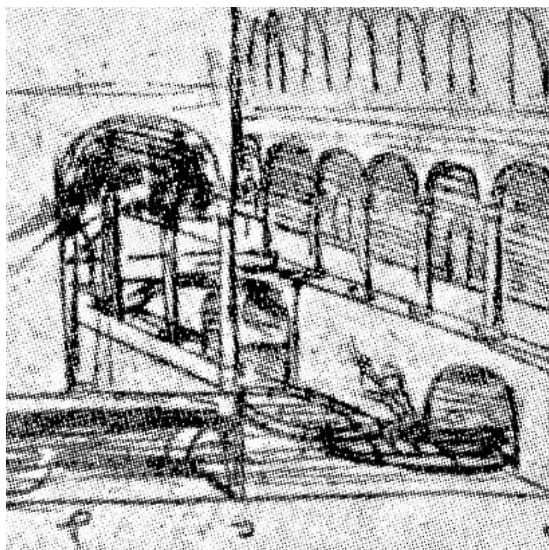


Francesco di Giorgio Martini (1432-1502). *Città fluviali e di pianura a schema ortogonale.*

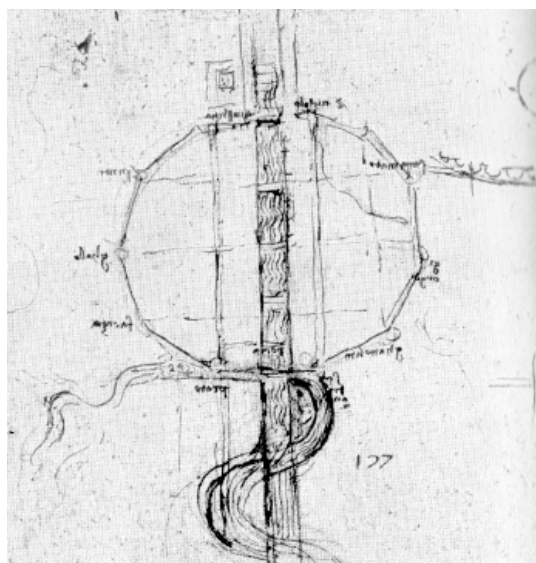
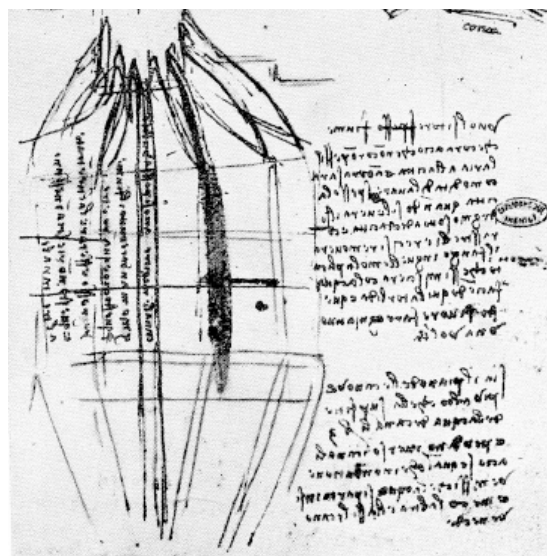
Francesco De Marchi (1504-1576). E' l'autore dei celebri trattati *"Dell'Architettura militare"* e *"Ragionamenti su opere civili e militari"*. Nella sua ampia opera sulle fortificazioni figurano interessanti schemi urbani; l'opera fortificatoria si presenta varia e studiata, in rapporto ad essa si sviluppa la maglia interna estremamente geometrica, ma che tuttavia non esclude asimmetrie in rapporto all'ubicazione di fiumi, di piazze o di porte.

Andrea Palladio (1508-1580). Egli è l'autore de *"I quattro libri dell'Architettura"* editi a Venezia nel 1570. Nonostante nel trattato non compaiano disegni di una città ideale si confermano delle posizioni tipicamente rinascimentali a favore della monumentalità e dell'euritmia degli ambienti, con l'interruzione del quadro prospettico stradale con archi trionfali determinanti ambienti architettonici chiusi e compiuti, una localizzazione delle piazze al di fuori estranea alle principali correnti di traffico, una differenziazione in sezione delle strade in rapporto alla loro importanza ed alle esigenze climatiche, una preferenza per strade rappresentative tracciate possibilmente in modo da congiungere le due porte di accesso alla città opposte, un rapporto equilibrato tra l'altezza dei fabbricati prospicienti sulle strade e l'ampiezza delle stesse.

Un'interessante innovazione è la strada a carreggiate multiple pedonale e carraia. Circa la funzionalità e l'estetica della piazza ritorna la proposta di una piazza limitrofa al porto considerata come il centro delle città costiere, concetto già espresso da altri teorici rinascimentali di derivazione Vitruviana.



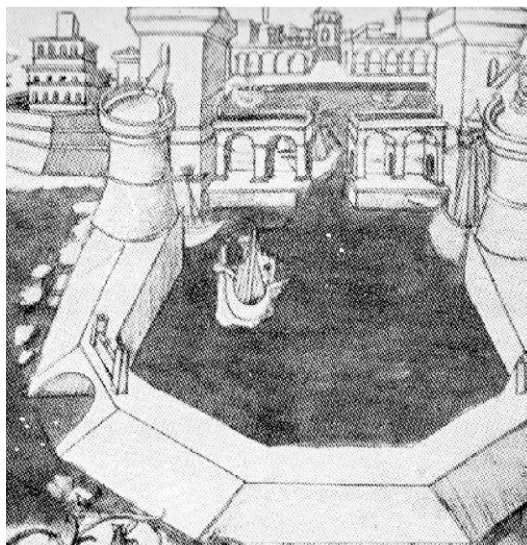
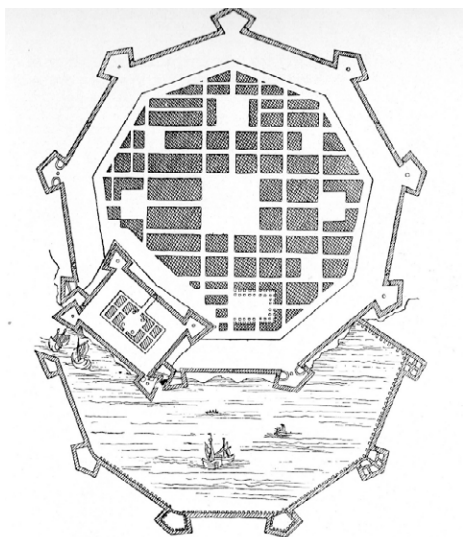
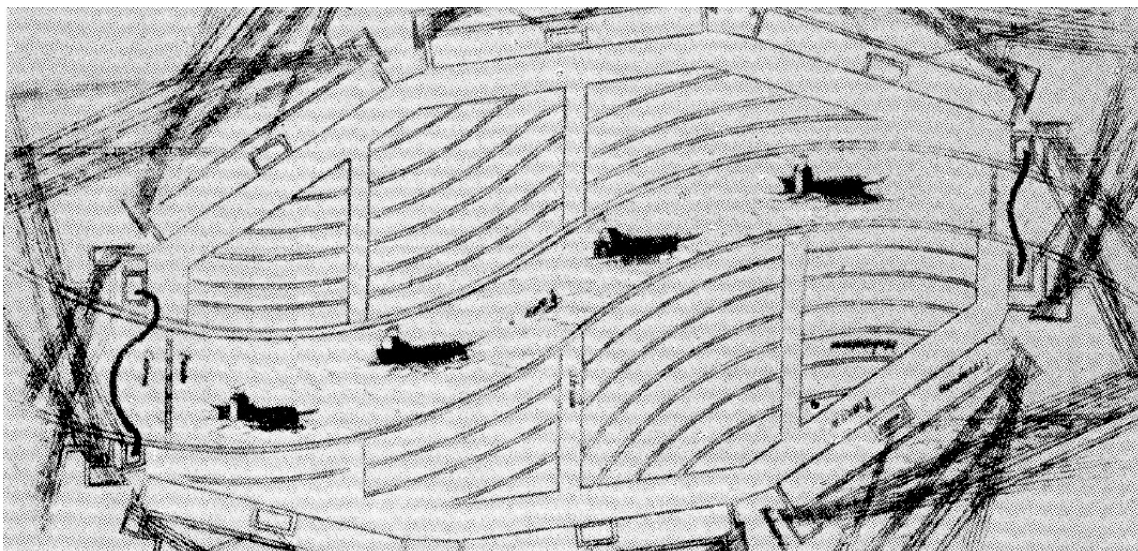
DEUX NIVEAUX, vers 1488. Dessin à la plume. DRAFT OF A TOWN ON TWO LEVELS, circa 14



Leonardo da Vinci. *Studi urbani* (1493-1497). In alto: Città fluviale su livelli diversificati. Organizzazione delle case con affaccio sui canali con ingressi di servizio per le imbarcazioni al piano inferiore, e zona pedonale porticata al piano superiore. Le strade sono definite da pareti edilizie seriali porticate (analoghe alla contemporanea piazza di Vigevano). In basso a sinistra: Il sistema dei canali determina lo sviluppo longitudinale della rete viaria, formante con le strade trasversali un chiaro schema ortogonale. In basso a destra: Studio sulla regolarizzazione del corso dell'Arno. Predomina il tracciato ortogonale impostato su strade principali parallele al fiume.

Pietro Cattaneo o Cataneo (1510-1574). E' l'autore dei "*I primi quattro libri di Architettura*" e del trattato "*L'architettura*", nei suoi studi propone sempre una maglia interna ortogonale definita da una piazza centrale. Per lo studioso il piano cittadino è conseguente alla presenza della cinta fortificata, per cui la piazza non è generatrice del piano.

Vincenzo Scamozzi (1552-1616). Nell'ampio trattato "*Dell'idea dell'architettura universale*" discute circa l'impianto della città (a maglia ortogonale inquadrata in una cinta poligonale), con la variante di un canale traversante che determina il tracciato generale.



Pietro Cattaneo. Studi urbani di città fluviale.

Insediamiento urbano e spazio pubblico nel Barocco.

Un quadro di riferimento.

Con l'inizio del XVII secolo, a livello urbano e architettonico, si presenta una nuova concezione urbana in contesto europeo. Come riporta lo studioso Henry Armand Millon; *«Fin dagli inizi la nuova architettura implica una nuova visione urbana. In contrasto con il Rinascimento, gli architetti del periodo Barocco immaginarono edifici che tendevano a espandersi e a comprendere. Tendevano a incorporare le strutture adiacenti, a dominare gli spazi aperti, a ordinare la distribuzione e la circolazione urbana tramite viali, prospettive, punti focali»*²³.

La ricchezza, lo sperpero, l'enfasi ed il fasto non sono fattori trascurabili per un'esatta valutazione di tale periodo storico, che comunque grazie allo sviluppo del pensiero scientifico rappresenta una fase rilevante della storia della civiltà europea.

I suddetti caratteri non sono infatti l'unico aspetto di un'epoca che vede oltre alla formazione di sontuose residenze, corsi e parchi; anche l'ideazione e la costruzione di collegi, di musei, di ricoveri, di università e di ospedali.

Insedimenti e interventi urbani barocchi.

Il Seicento e il Settecento hanno le loro caratteristiche manifestazioni organizzative in vasti sistemi planimetrici, in studi architettonico-urbanistici che trovano espressione massima nella Roma papale e che influenzano l'intera Europa.

L'apporto dato dal barocco al volto della città, identificato in nuove concezioni spaziali e compositive, trova espressione sia in ambienti rinnovati, che in nuove spazialità. Come riporta lo studioso Mario Morini: *«anche nei nuovi centri improntati ai più rigidi sistemi geometrici già indicati dai teorici rinascimentali, notiamo l'applicazione di schemi stellari tesi, come evidente, alla valorizzazione scenografica della convergenza delle visuali e quindi rielaborati nella loro funzione di un nuovo spirito creativo.*

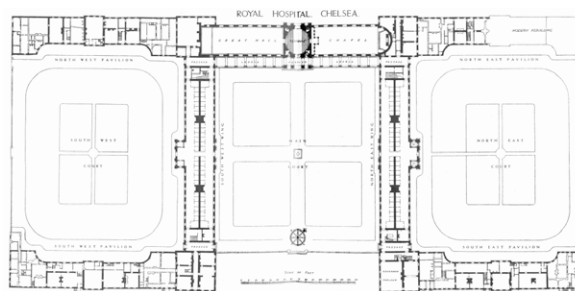
*Alla tipica convergenza delle visuali sono da aggiungere l'esaltazione del monumento o dell'architettura fondale, la dilatazione nel semicerchio o nell'ellisse dello spazio inteso dinamicamente, la compenetrazione dello spazio esterno nel gioco plastico delle facciate, l'illusionistica scenografia degli ambienti, basata su precisi studi di proporzione del metro visuale, l'esaltazione del dinamismo e infine, soprattutto fuori d'Italia lo sfruttamento del verde inteso come elemento preponderante del decoro urbano»*²⁴.

La volontà di meravigliare si riflette così nelle spazialità urbane: attraverso accorgimenti prospettici e dimensionali lo spazio diventa compiuta applicazione urbanistico-architettonica.

23 HENRY ARMAND MILLON, *I trionfi del Barocco. Architettura in Europa 1600-1750*, Milano, Bompiani, 1999, p. 19.

24 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, p. 243.

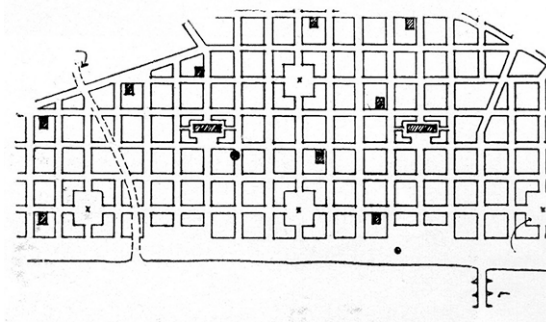
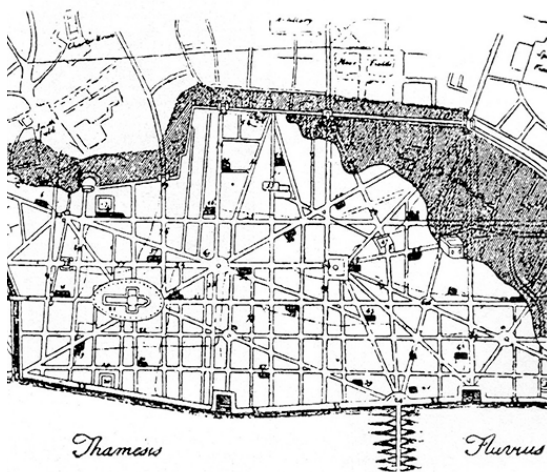
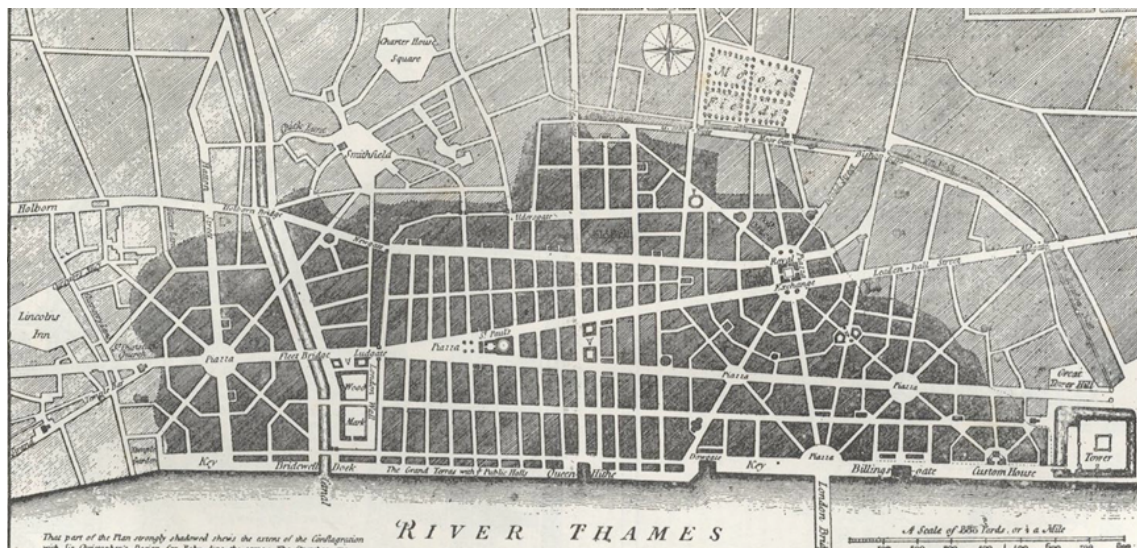
Nella città barocca, il singolo palazzo perde la sua individualità diventando parte di un sistema più ampio; come osserva lo stesso studioso «*la facciata barocca è quindi funzione dello spazio urbano non meno che funzione del palazzo cui appartiene*»²⁵.



Royal hospital Chelsea (Inghilterra). L'ospedale fu edificato per ordine di re Carlo II Stuart a partire dal 1681 e la sua progettazione fu affidata all'architetto Christopher Wren. Per la realizzazione del Royal Hospital, Wren si rifecce all'Hôtel des Invalides, costruito nel 1671 a Parigi su ordine di Luigi XIV. La Queen's house di Inigo Jones serviva a concludere un asse definito da un ampio viale fra colonnati e un cortile che si affaccia sul Tamigi.

25 HENRY ARMAND MILLON, *I trionfi del Barocco. Architettura in Europa 1600-1750*, Milano, Bompiani, 1999, p 75.

La città barocca converge quindi su determinati edifici monumentali e da essi stessi s'irradia. Piazze e palazzi monumentali sono i punti focali della struttura urbana e sono tra loro collegati da ampie strade rettificata e regolari.



La Ricostruzione di Londra in seguito all'incendio del 1666. In alto: Progetto di ricostruzione di Christopher Wren (1632-1723). La proposta presenta un sistema barocco di piazze e strade che si irradiano dal Palazzo del Royal Exchange (in parte realizzato), dalla zona della Cattedrale di Saint Paul e dalla banchina sul Tamigi. In basso a sinistra: Progetto di ricostruzione di John Evelyn. La rete viaria si presenta a schema convergente con polarità urbane nella Cattedrale di Saint Paul e nella testata del ponte sul Tamigi. In basso a destra: Progetto di ricostruzione di Cralin. La proposta prevede l'applicazione di uno schema rigido ortogonale. Tale idea urbana rappresenta un aspetto delle tendenze teoriche dell'epoca verificate anche nell'impostazione delle piazze ad angoli chiusi (di tradizione rinascimentale). Il piano presenta il pregio di aver previsto un'ampia sistemazione delle banchine del Tamigi.

Lo spazio pubblico barocco.

Gli spazi urbani rinascimentali e barocchi appaiono profondamente collegati e conseguenti, avendo il loro carattere comune nel fondamento geometrico.

Tuttavia, proseguendo l'analisi oltre questa radice formale, si rilevano esiti spaziali profondamente distinti e contrastanti. Negli anni tra il XVII e il XVIII secolo infatti, la concezione dello spazio pubblico si arricchisce dell'ideologia teatrale e spettacolare del Barocco con temi plastici e concezioni spaziali innovative. Dagli spazi calibrati, sobri e misurati del Rinascimento, si passa a una visione nuova e dilatata che vuole suscitare la meraviglia nello spettatore mediante le ampie distanze, il colpo d'occhio, l'illusione spaziale, il cromatismo delle luci e delle ombre.

Insieme a nuovi accorgimenti prospettici e spaziali, viene introdotto il movimento. Sempre maggiormente, l'uso di superfici a parco e di bacini, diventa elemento di decoro urbano. Nei centri delle città si dà avvio a grandi interventi di adeguamento: Piazza Navona è un esempio di tali applicazioni con l'articolazione di determinati fulcri architettonici, la Fontana dei Fiumi di Lorenzo Bernini e la Chiesa di Sant'Agnese di Francesco Borromini scandiscono l'invaso spaziale.

Lo spazio urbano è liberato e riqualificato; l'aspetto scenografico impartito allo spazio pubblico risponde all'esigenza di ospitare feste, processioni religiose e luminarie. Come osserva il Morini: «*mentre il Rinascimento aveva per lo più rispettato ambienti di tradizione medievale, preferendo accostare il nuovo al vecchio, il Seicento e il Settecento, anche perché ormai i centri rappresentativi erano stati impostati, lavorarono in gran parte sull'esistente aggiungendo nell'austerità delle piazze o nell'equilibrio delle strade una nota di particolare movimento, un'impronta di novità spettacolare, un'alterazione di valori plastici e spaziali. Appare per la prima volta sensibilmente la tendenza dell'accostamento degli stili, che allora fu spontanea e necessaria, ma che indubbiamente favorì la strada all'eclettismo dell'Ottocento*»²⁶.

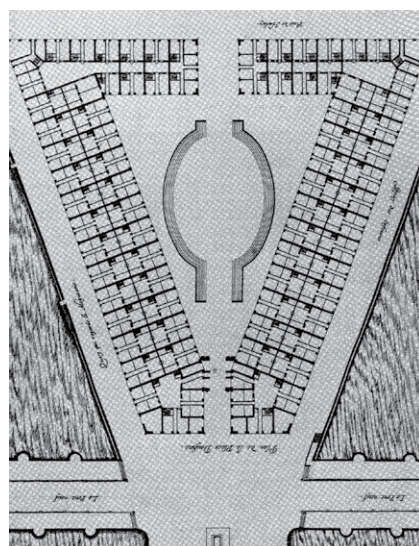
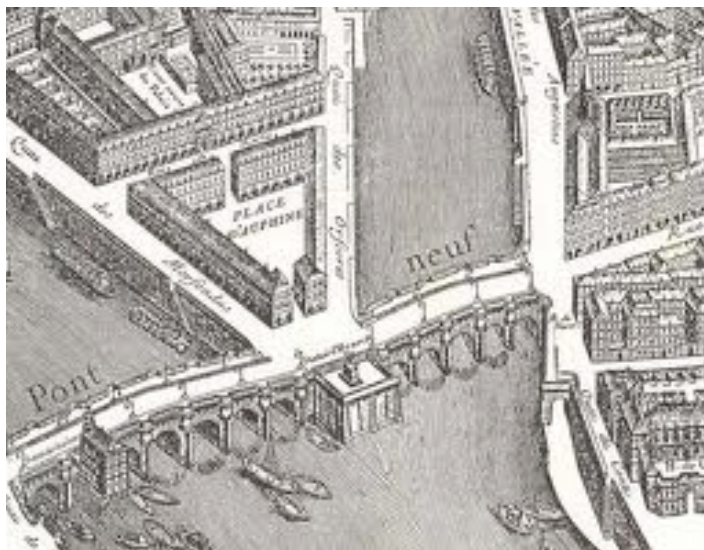
Le piazze, vista la loro convergenza viaria, iniziano ad acquistare la funzione di centro del traffico, relegando così i mercati esistenti in zone appartate.

Prima Roma, poi Parigi, si presentano come capitali barocche particolarmente attive a livello edilizio. All'inizio del XVII secolo, Parigi possiede solo l'ampia Piazza di Greve. Col XVII secolo, la capitale viene abbellita delle Piazze reali: esse, pur ricalcando tracciati regolari rinascimentali, grazie all'architettura delle facciate tendono al raggiungimento di precisi effetti scenografici propri della grandiosità barocca. A Parigi gli interventi di Le Tuileries, gli Champs Elisées, la Place Vendôme, la Place del Carosello, la Place della Concordia identificano invasi spaziali che non si relazionano più al modulo umano: la reale dilatazione spaziale, entro la quale le visuali vengono definite, raggiunge effetti di massima spettacolarizzazione.

Gli spazi pubblici della città barocca, si arricchiscono progressivamente di nuove forme tipologiche sviluppate seguendo i trattati ed i modelli delle piazze italiane del Cinquecento, dalle quali traggono la forma geometrica e l'architettura uniforme come le Places

Royales francesi (arricchite dalla statua del Re posta centralmente): si ricorda a titolo esemplificativo, la Places des Vosges, ideata a inizio XVII secolo. Essa presenta un impianto quadrangolare chiuso con accessi posti al centro dei corpi perimetrali.

Nell'età Barocca anche nelle principali città italiane, come Roma, Torino, Genova, Napoli e Palermo, si realizzano significativi interventi urbani, alcuni volti ad impreziosire anche spazi molto piccoli.



Parigi. Place Dauphine (1607-14). Prima Place Royale realizzata in onore di Enrico IV. L'invaso è costituito da case a schiera, un porticato continuo al piano terreno, due piani abitativi e tetto con mansarda.

Insediamiento urbano e spazio pubblico nell'Illuminismo.

Un quadro di riferimento.

Fra gli ultimi decenni del Seicento e la fine del Settecento, un periodo di importanti trasformazioni contraddistingue la città europea. In continuità con la tradizione urbana rinascimentale, è ancora la cultura italiana a fornire i modelli spaziali di fondo adottati nella riorganizzazione delle principali città europee. Tuttavia le maggiori iniziative, sono proposte nell'ambito delle monarchie assolute.

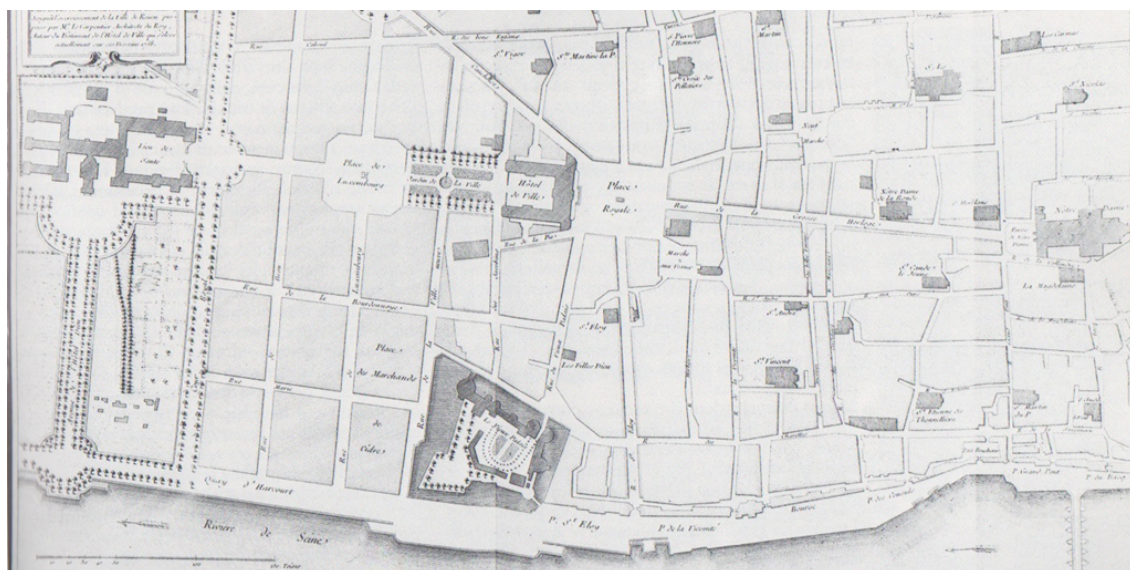
La grande novità portata dall'Epoca dei Lumi, è correttamente sintetizzata nelle considerazioni di Giorgio Simoncini: «*il crescente interesse dimostrato per gli interessi utilitari dell'organizzazione urbana, a differenza di quello per gli aspetti rappresentativi che aveva prevalentemente caratterizzato la città della tradizione rinascimentale e barocca*»²⁷.

Tale interesse si evidenzia soprattutto nella graduale diffusione di edifici a destinazione pubblica e di servizio ed in interventi di una rilevante estensione urbana.

27 GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996, p.8.

Insedamenti e interventi urbani illuministi.

Gli interventi illuministi si concentrano sulla razionalità compositiva del nuovo disegno urbano. Lo spirito di geometria che in modo sempre più diffuso nel Settecento caratterizza l'impianto di piazze e di strade, di viali e di spazi alberati, assume maggiore evidenza in riferimento a concezioni di gusto neoclassico (questo approccio deriva da l'uso rigoroso della ragione, che gli illuministi ritengono indispensabile all'esercizio di qualsiasi attività umana).



Rouen (Francia). Antoine Mathieu Le Carpentier, Piano di abbellimento urbano, 1758.

Non esiste propriamente una città illuminista (come si può parlare di città rinascimentale riferendosi al suo modello ideale), ma un modo illuminista di migliorare localmente la città rispetto a criteri di utilità e di razionalismo figurativo.

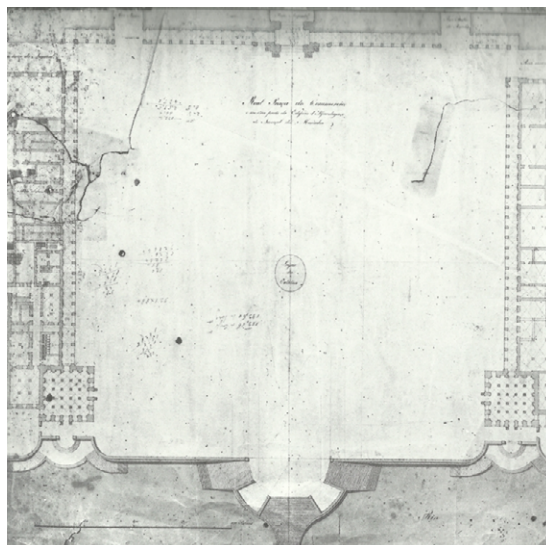
A livello viabilistico, il sistema urbano ereditato dal Rinascimento è del tutto inadeguato a soddisfare le esigenze di traffico delle città del Settecento; il principale strumento per adattare le città esistenti alle nuove esigenze è rappresentato dalla ristrutturazione viaria. Alternativamente, per alleggerire il traffico lungo le strade storiche di attraversamento, invece di provvedere alla loro ristrutturazione (costosa e complessa), si cerca di aprire o migliorare nuovi percorsi esternamente al centro, in posizione urbana tangenziale.

Frequentemente dopo la metà del Settecento, i percorsi tangenziali di circonvallazione sono realizzati al di fuori delle mura urbane (tendenzialmente hanno inizio in corrispondenza di una porta principale e si sviluppano per tratti limitati).

A tal proposito si ricordano le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*gli interventi dell'epoca comportarono il passaggio dal modello viario di tipo lineare o radiale, caratterizzato dalla convergenza delle strade principali verso la zona principale tipico della tradizione rinascimentale, al modello radio-concentrico, caratterizzato dalla integrazione del modello*

tradizionale con nuovi interventi»²⁸.

In quest'epoca, a livello di estensione dell'abitato, si realizzano generalmente ampliamenti urbani e suburbani. Si rilevano espansioni edilizie regolari (aree urbana e destinazione residenziale) e irregolari (aree suburbana con insediamenti a diversa destinazione tra cui residenziale, utilitaria e a ville).



Lisbona (Portogallo), Praça do Comércio, Architetto Eugénio dos Santos. In seguito al distruttivo terremoto del 1755, l'architetto portoghese, su incarico di Re Giuseppe I, progetta un notevole intervento di ricostruzione urbana con approccio illuminista. La grande piazza regolare propone tre lati a cortina edilizia continua ed un quarto lato completamente aperto verso la riva del fiume Tago. 1755.

L'ampliamento suburbano dell'abitato si accompagna ai primi interventi di demolizione delle cinture murarie. Si assiste ad una progressiva decadenza del ruolo difensivo delle cinte fortificate provocato da due importanti innovazioni militari: i progressi delle tecniche di assedio e gli sviluppi della guerra di movimento (battaglie sostenute in campo aperto).

Lo spazio pubblico illuminista.

Il miglioramento delle piazze, rappresenta la modalità di intervento più diffuso nelle prime fasi di riorganizzazione urbana tra la fine del Seicento e la metà del Settecento. Tipologicamente si distingue la formazione di Piazze d'ingresso, di Piazze regie, di Piazze reali e di Piazze pubbliche.

Le prime sono le porte urbane ereditate dal Rinascimento, già alla fine del Seicento cominciano ad essere oggetto di abbellimenti. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*Tali interventi sono relazionati alle esigenze di rappresentanza della contemporanea affermazione di una concezione assoluta del potere regale che portava a considerare proprietà regia la stessa città: tale sistema politico si affermò soprattutto in Francia, ma alcuni suoi riflessi si manifestarono anche nei principali stati italiani*»²⁹.

Le Piazze d'ingresso tendenzialmente sono posizionate dinanzi agli accessi urbani all'interno delle mura, si rileva la realizzazione di piazze con angoli chiusi e con strade di penetrazione aperte sulla metà del lato di fronte alla porta. All'esterno delle cinte murarie invece, non si pensa mai di realizzare piazze delimitate da edifici, ma solo spazi radiali definiti da viali alberati.

Le Piazze regie invece sono essenzialmente di due tipi: una interna (funzionalmente e formalmente integrata all'edificio), una esterna ad uso pubblico. La Piazza interna, concepita in forma di corte d'onore, è delimitata su tre lati dal palazzo regio con le sue pertinenze; ha forma quadrangolare e si separa dalla piazza pubblica mediante cancellata o porticato.

Le Piazze reali sono spazi celebrativi in onore di un sovrano. La presenza di una residenza reale è esclusa; il suo equivalente francese si identifica nella Place Royale. Essa si contraddistingue da ricorrenti scelte progettuali (una o più strade aperte sulla metà dei lati, angoli chiusi, una statua regale disposta al centro in asse con la strada principale e cortine edilizie uniformi).

Le Piazze pubbliche sono dipendenti e conseguenti alla nuova formazione di edifici pubblici (come ricorda la classificazione di Francesco Milizia), tra esse sono presenti anche le piazze portuali.

A livello tipologico, si rilevano due principali modelli relazionali rispetto all'edificio pubblico di riferimento. Si definisce il primo modello riprendendo le considerazioni di Giorgio Simoncini: «*La formazione di piazze in corrispondenza di edifici pubblici si diffonde dalla fine del Seicento quando la produzione di questi edifici assume rilievo. (...) Un primo modello di configurazione è determinato dalla piazza a U, tipo cour d'honneur, situata di*

fronte all'edificio pubblico con una strada principale di accesso disposta sulla metà del lato di fondo e corrispondenti angoli chiusi. Esse pur ispirandosi al modello francese della cour d'honneur non erano estranee alla tradizione italiana rinascimentale»³⁰.

Il secondo modello, molto diffuso dopo la metà del Settecento, è costituito da una piazza quadrangolare ad angoli aperti con il blocco parallelepipedo dell'edificio pubblico situato in corrispondenza di un lato lungo. La valorizzazione della individualità dei blocchi edilizi si considera come elemento caratteristico per questa tipologia di piazza.

Si mantengono inoltre Piazze adiacenti a chiese e Piazze mercato, in particolare le seconde si dividono in piazze principali e piazze di quartiere. Le Piazze di mercato principali presentano uno spazio quadrangolare, sono dotate di portici con angoli chiusi e strade aperte sulla metà dei lati; alternativamente negli ultimi decenni del secolo, compare un secondo modello contraddistinto da un recinto separato dal traffico e inserito a sua volta in una piazza urbana o periferica. Oltre alle precedenti tipologie si aggiunge la realizzazione di Pavaglioni, essi sono caratterizzati da una grande corte delimitata da un porticato lungo il quale si attestano botteghe e magazzini.

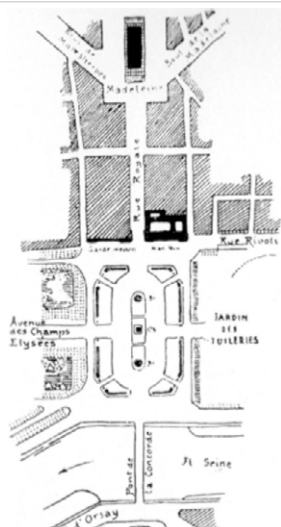
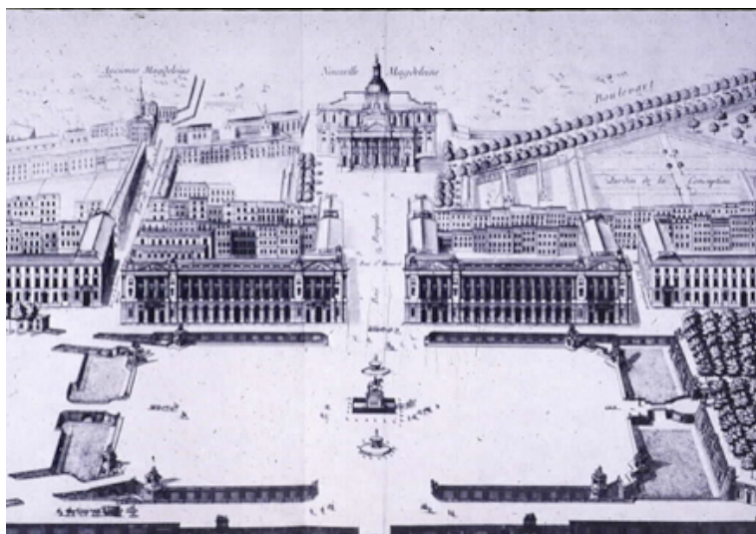
In questi anni aumenta inoltre l'interesse per il verde pubblico. La realizzazione di verde alberato viene imposta anche da Francesco Milizia per ragioni igieniche e visuali (la passeggiata in carrozza era rito fondamentale del modello di vita aristocratico).

In questo secolo, emerge quindi con forza una politica di rinnovo urbano basata sull'“*embellishment*”: si propongono ampi progetti di abbellimento di tutta la città con nuove piazze, avenues, nuovi ordinati quartieri e collegamenti razionali con la città vecchia (come testimonia il caso di Rouen del 1758). L'abbellimento della città diventa una politica comune a livello europeo.

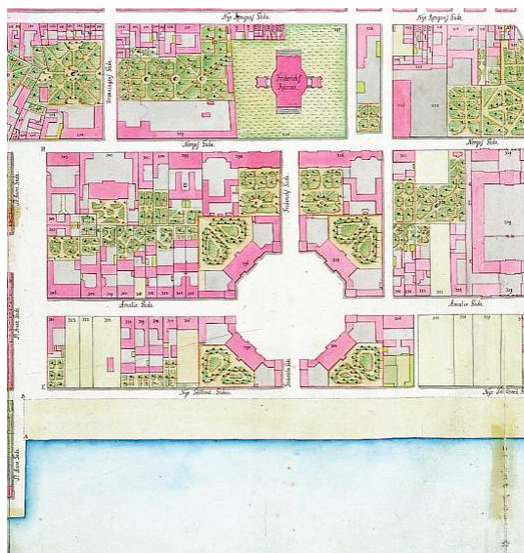
Nel XVIII secolo, si fissano i caratteri ed i simboli della rappresentanza urbana; la dimensione pubblica diventa un problema permanente della città, l'abbellimento della stessa si identifica come soluzione conseguente. A tal proposito si ricordano i pensieri di Marc Antoine Laugier «*Non è dunque questione da poco quella di definire il piano di una città, in modo che la magnificenza dell'insieme si suddivida in una infinità di bellezze particolari tutte diverse, che non vi si incontri quasi mai gli stessi oggetti, che si trovi in ogni quartiere qualcosa di nuovo, di singolare, di avvincente, che vi sia ordine, e tuttavia una sorta di confusione, che tutto sia in linea retta ma senza monotonia, e che da una moltitudine di parti regolari risulti una certa idea di irregolarità e di caos che ben si adatta alle grandi città. Occorre per questo possedere l'arte delle combinazioni*”³¹.

30 GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996, p.82.

31 MARC ANTOINE LAUGIER, *La cabane rustique*, frontespizio della seconda edizione dell'*Essai sur l'architecture*, 1755.



Parigi (Francia), Place de la Concorde. Jacques-Angel Gabriel (1753). Impostata su schema quadrangolare con angoli smussati, accentuata dal ripetersi entro fossati del motivo geometrico perimetrale. La piazza è architettonicamente definita solo nel suo lato settentrionale dagli edifici di Jacques-Angel Gabriel e dalla prospettiva della Chiesa; la Rue Royale costituisce l'elemento di attrazione sia dal ponte sia dalla riva sinistra della Senna. La vasta piazza di circa 200 per 350 metri, acquista sui lati orientali e occidentali una nota di ariosità dovuta all'accostamento di zone verdi.



Copenaghen (Danimarca), Square Amalienborg. Architetto: Eigtved (1749). La piazza ha impianto ottagonale organizzato secondo 2 coppie di assi: la viabilità principale di accesso e gli ingressi dei quattro edifici simmetrici che delimitano lo spazio pubblico centrale.

I contributi teorici.

Gli sviluppi teorici di maggior rilievo si producono in Francia, conseguenti alle condizioni di oggettiva arretratezza degli agglomerati urbani (soprattutto di Parigi). Dai principi di razionalità e utilità si determinano specifiche esigenze urbane di efficienza, di igiene, di organizzazione dei servizi e della mobilità. Si sottolinea inoltre, la necessità di una unita-

ria visione urbana per la formazione di un piano d'insieme con singoli episodi di embellishment intesi come principio di variazione.

Secondo il punto di vista del colto storico dell'urbanistica Paolo Sica «*dalla necessità di comporre una forma-struttura generale con la molteplice varietà dei negozi particolari, deriva poi quel principio estetico che sollecitando l'applicazione alla città dei grandi impianti dei parchi aristocratici, dovrà tradursi nella presenza simultanea di ordine e bizzarria, di unità e varietà, di compostezza e tumulto*»³².

La precedente formula è presentata nel celebre *Essai sur l'Architecture*, di Marc-Antoine Laugier (1713-1769). L'abate in questa pubblicazione elabora i propri principi architettonici, avvicinando la città ai processi naturali e ritrovando nella capanna originaria il possibile germe dell'architettura (intesa come insieme dei futuri elementi sintattici). Lo studioso riscontra i principi naturali applicati nel giardino all'inglese come corretto momento compositivo; il trattato esprime la volontà di applicare simmetria e varietà, regolarità e arbitrarietà anche all'interno della struttura urbana della città.

Riconsiderando l'embellishment come possibile soluzione urbana, si ricorda nel 1767 la formulazione dell'*Embellishment de Paris* dell'architetto Pierre Patte. Nel testo egli critica la mancanza di un piano generale per Parigi, confermando al concetto di abbellimento un nuovo e più ampio significato.

In Italia, nella prima metà del Settecento, non si manifesta nessun particolare interesse circa la riflessione teorica sulla città. Permangono gli orientamenti rinascimentali oltre ad una certa indifferenza per questo genere di attività ereditata dalla cultura barocca.

I primi segni di un rinnovato interesse si identificano a metà del secolo, prima con Giovanni Carafa e poi nella riflessione accademica di Federico Sanvitali e Nicolò Carletti.

Federico Sanvitali si occupa di organizzazione urbana nel volume *Elementi d'architettura civile* del 1765: oltre a suggerire una forma generale urbana, propone la forma tipologia quadrata per la formazione della piazza con strade entranti ad angolo retto a metà dei lati.

Nel 1772 Nicolò Carletti pubblica il volume *Istituzioni di architettura civile*. Anch'egli si occupa di piazze proponendo tali prescrizioni: «*forma chiusa e simmetrica, dotate di porticati, rettangolari, di proporzione 1:2 conformemente alle indicazioni dell'Alberti circa gli antichi fori*»³³.

Permanenze rinascimentali sono ancora evidenti nelle suddette opere.

Il primo autore italiano ad elaborare una proposta di organizzazione urbana civile aggiornata è Francesco Milizia: nel 1781 pubblica *I principi dell'architettura*. L'organizzazione della città è valutata in rapporto a quattro elementi: gli ingressi, le strade, le piazze e gli edifici (articolazione ispirata da Laugier); il modello del tridente viario di Piazza del Popolo è persistente. Relativamente alle piazze, il teorico prescrive la loro molteplicità all'interno della città. A livello localizzativo indica la loro posizione nella convergenza di più strade (si conferma così l'idea di piazza come nodo del traffico), davanti alle porte urbane

32 PAOLO SICA, *Antologia di urbanistica, Dal Settecento a oggi*, Bari, Laterza, 1980, p.24.

33 GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996, p.216.

ed in adiacenza agli edifici più importanti. Un'attenzione particolare si riserva alla piazza principale di mercato (piazza ripartita in molte altre piazze grazie ai portici); questa indicazione ricorda sia il sistema di piazze di Sforzinda, sia il disegno di piazza elaborato da Germain Boffrand per la Place Royale di Luigi XV.

Insediamiento urbano e spazio pubblico nel Neoclassicismo.

Un quadro di riferimento.

Dalla fine del Settecento si evidenzia una frattura nell'equilibrio dello sviluppo della città e degli spazi urbani.

La crescita incontrollata della città, generata dallo sviluppo industriale e dall'aumento della popolazione urbanizzata, mette velocemente in crisi il tessuto urbano e sociale dei principali centri europei ancora improntati al modello medievale o rinascimentale.

Il sovraffollamento delle città dell'Ottocento, nella prima parte del secolo in molti casi porta alla stesura di un piano rispettoso al contempo di valori sociali e umani in continuità con la tradizione settecentesca, mentre nella seconda parte del secolo si assiste con maggiore decisione alla grande frattura tra vecchia e nuova urbanistica riflessa nella separazione morfologica tra la vecchia e la nuova città.

Il XIX secolo, a livello stilistico, si identifica inoltre un generale atteggiamento (già presente con l'avanzata dell'Illuminismo) di critica verso le intenzioni urbane e architettoniche dell'epoca precedente (il Barocco), in favore di una maggiore riconsiderazione architettonica nei confronti del mondo classico. A tal proposito si riportano le osservazioni di Henry Armand Millon: *«Sul finire del Settecento l'architettura del secolo e mezzo precedente cominciò ad essere considerata eccessivamente emotiva, drammatica, sfarzosa e giudicata arbitraria o licenziosa nelle sue realizzazioni più fantasiose e provocanti. Il rifiuto e la svalutazione per quella che in seguito sarebbe stata chiamata architettura barocca, durarono per oltre cento cinquant'anni fino alla fine Ottocento. Fu deprezzata, condannata e da ultimo ignorata mentre tra il finire del Settecento e l'inizio Ottocento il fascino per l'architettura del mondo antico crebbe fino a diventare una passione»*³⁴.

In questo clima di valorizzazione dell'antico, l'accostamento degli stili inizia ad avere la propria ragione d'essere.

Come ricorda Steen Eiler Rasmussen: *«Da quando l'architetto era diventato un fedele imitatore, che applicava parti di un antico tempio greco a una chiesa cristiana moderna, risultò non esserci più alcun limite alle possibilità compositive dell'architettura. L'età dell'Ecclettismo era iniziata»*³⁵.

34 HENRY ARMAND MILLON, *I trionfi del Barocco. Architettura in Europa 1600-1750*, Milano, Bompiani, 1999, p. 22.

35 STEEN EILER RASMUSSEN, *Architetture e città*, Milano, Mazzotta, 1973, p.144.

Insedimenti e interventi urbani neoclassici.

Verso la fine del XVIII secolo avviene una vera e propria presa di coscienza della diversa e più generale Rivoluzione Industriale. Questa consapevole posizione critica rispetto alla realtà, può essere considerata come il primo passo verso una strategia d'intervento. L'analisi e la denuncia della città industriale sono infatti all'ordine del giorno, come riporta lo studioso Paolo Sica: «*Accanto all'adesione alla società capitalistica prendono forma nell'Ottocento movimenti di rifiuto, di critica, portatori di proposte correttive o alternative.*»³⁶

Nella prima metà del secolo gli utopisti, propongono modelli di insediamento alternativi alla città esistente. Essi sono interessati a presentare le proprie idee sociali attraverso un modello urbano precisamente definito, affrontando in termini generali il problema dell'architettura e della città. Si ricordano le opere di Robert Owen (il Parallelogramma), di Etienne Cabet (l'Icaria) o di Charles Fourier (il Falansterio); quest'ultimo elabora una definizione tipologica e funzionale complessiva in cui emergono elementi caratterizzanti, come la strada galleria e un ordinato rapporto con gli edifici destinati ad attività produttive.

Un altro principio di intervento urbano si identifica, nella prima parte del XIX secolo, in continuità con la tradizione urbana settecentesca, nelle sistemazioni e nelle riqualificare delle espansioni e degli insediamenti urbani attraverso la formazione di attrezzature collettive: tali interventi pubblici, oltre a fornire un aumento di servizi alla popolazione, vogliono garantire il controllo sociale da parte del potere centrale.

Queste progettualità, si sviluppano a partire da Parigi dalla fine del XVIII secolo, per poi diffondersi in tutta Europa.

A tal proposito si ricordano le riflessioni di Benedetto Gravagnuolo «*la differenza tra i monumenti tradizionali dell'ancien regime (chiese, regge, statue, fontane) e i batiments civils della città borghese (scuole, ospedali, carceri, municipi, musei, biblioteche, mercati, dogane, cimiteri) è tutt'altro che trascurabile (...) al contrario del monumento, il servizio civile non viene infatti concepito come unicum, ma programmato in serie mediante un piano di distribuzione territoriale delle istituzioni, ragionevolmente simili nell'impianto tipologico e nei requisiti essenziali. (...)*

*La programmazione e la tipizzazione delle istituzioni è il portato più appariscente di questa fase storica, nondimeno il modo di concepire l'abitare domestico subisce una sensibile modificazione mostrando i primi sintomi di quella tensione alla residenza individuale che condurrà lentamente alla dissoluzione dell'unitarietà urbana propria della città liberistica contemporanea»*³⁷.

36 PAOLO SICA, *Antologia di urbanistica, Dal Settecento a oggi*, Bari, Laterza, 1980, p.80.

37 BENEDETTO GRAVAGNUOLO, *La progettazione urbana in Europa. 1750 - 1960*, Roma-Bari, Laterza, 1991, pp.18-21.

Lo spazio pubblico neoclassico.

Nella città borghese gli elementi di riconoscibilità sono le grandi piazze, i viali alberati e i parchi pubblici, che si differenziano architettonicamente e compositivamente dal resto del tessuto. Con la fine del XVIII secolo e l'avanzata del linguaggio neoclassico, si produrranno architetture e spazi pubblici in "stile", capaci nelle migliori occasioni di formare complessità urbane di notevole impatto: si ricorda ad esempio il complesso di Adelphi Terrace (il primo esempio neoclassico londinese), l'insediamento formato da undici abitazioni in affaccio sulla terrazza fluviale, presenta una rilevante complessità in sezione prevedendo sottostanti attività commerciali a livello del Tamigi.

Le piazze a livello compositivo e formale, proseguono la tradizione barocca. Come sottolinea Mario Morini: «*Le piazze con le convergenze radiali continuano sulla traccia dell'urbanistica barocca. Ma il metro spaziale è più ampio più freddo, determinato soprattutto dalla compostezza delle architetture neoclassiche e dai colonnati*»³⁸.

Le principali tecniche di intervento parigine sono esportate anche nel restante contesto europeo: sono poste le premesse per futuri provvedimenti come l'abbattimento delle mura (che permettono la formazione dei Boulevards), la valorizzazione dei porti, l'ampliamento e il rinnovamento delle grandi città.

A livello culturale prosegue la perdita di quella dimensione sociale che aveva caratterizzato la piazza medievale ed in alcuni casi la piazza rinascimentale: «*Le molte piazze che vengono realizzate nell'Europa Napoleonica oltre a non dialogare con gli edifici circostanti, di cui peraltro talvolta sono prive, non sono più invasi spaziali chiusi e protetti ma luoghi celebrativi che prevedono utilizzi saltuari per manifestazioni militari o adunate, generalmente collocate in asse a rettilinei non in grado quindi di offrire elementi di stimolo e di richiamo per momenti aggregativi spontanei del vivere quotidiano. La funzione della piazza sembra fatalmente decadere*»³⁹.

Dalla fine del XVIII secolo il ruolo sociale e collettivo della piazza viene delegato al parco pubblico ed alla strada: il parco si identifica come luogo dell'incontro e sostituisce con la sua posizione e i suoi attributi parte delle funzioni della piazza; l'aspetto mercantile storicamente svolto dalla piazza viene invece affidato alla strada.

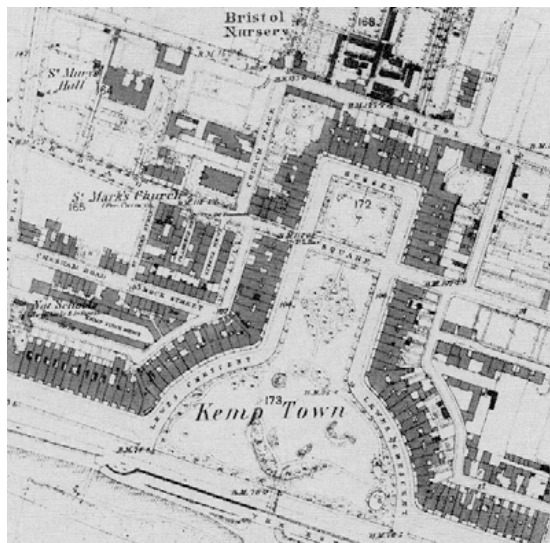
Un particolare risultato architettonico del secolo, inteso come elemento identitario di nuovi complessi abitativi, è rappresentato soprattutto in Inghilterra, dalla formazione del Crescent. Nel 1769, John Wood junior per il Royal Crescent di Bath, propone una semi ellisse continua di case in serie prospicienti al verde di un prato degradante verso la città. Questo esempio è la premessa del Crescent di Londra dell'intero XIX secolo.

La linea ondulata, di chiara derivazione barocca, permette in queste realizzazioni una compartecipazione del fabbricato e del verde. Sempre in ambito anglosassone, la definizione degli Squares è un altro caso tipologico notevole del secolo, in particolare tra il XVII e il XVIII secolo a Londra si assiste ad una loro rilevante diffusione.

38 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, p. 312.

39 ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile--novembre 1990, p.204.

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



A sinistra e in basso: Brighton (Inghilterra). Adelaide Crescent. 1830. In alto e a destra: Brighton. Lewes Crescent.

I caratteri di tali tipologie di spazi pubblici sono compiutamente espressi sia nel saggio di Mario Morini: «è il tipo caratteristico di piazza inglese, ricavata da una zona verde

preesistente, più tardi quasi sempre cinta ad uso delle case costruite attorno alla piazza e separata da esse per mezzo di una strada pubblica. L'uniformità edilizia delle case prospicienti sugli squares aumenta questo carattere unitario che nell'Ottocento assume una particolare dignità architettonica soprattutto negli esempi dovuti al Nash»⁴⁰, sia dalle definizioni date da Donald J. Olsen in *La città come opera d'arte*, pubblicato nel 1987. Nell'Ottocento si afferma inoltre una certa continuità tra Squares: da piazza isolata diventano parte di una composizione di temi urbani molto più complessi.

Altro episodio importante, in questo caso di carattere maggiormente europeo, è costituito dalla comparsa delle Gallerie Pubbliche, i cosiddetti Passages (oppure Arcades, Passagere o Gallerie), apparsi sulla scena parigina nelle ultime decadi del Settecento sono manufatti principalmente di iniziativa privata. Le gallerie italiane diventano invece manifesto dell'affermazione di una volontà politica, del prevalere della città-capitale sulle altre.

I contributi teorici.

Si segnalano contributi, soprattutto a livello di sistematizzazione teorica nei trattati di Jean Nicolas Louis Durand, Louis Ambroise Dubut e Jean Baptiste Rondelet.

Insediamiento urbano e spazio pubblico nella seconda metà del XIX secolo.

Un quadro di riferimento.

Nel corso del XIX secolo le problematiche urbane raggiungono il massimo livello di squilibrio: la necessità di reperire alloggi per rispondere alla crescita urbana, il miglioramento delle condizioni igieniche e alimentari, il progressivo abbattimento delle mura e la concentrazione dei lavoratori industriali, sono fattori che portano ad un inevitabile salto di scala a livello di approccio teorico e a livello di intervento urbano.

Come ricordano le parole di Benedetto Gravagnuolo *«Alla logica dell'embellishments, protesa verso interventi puntuali di riqualificazione dei tessuti urbani, e alla strategia della città servizio, fondata sull'equilibrata diffusione delle pubbliche istituzioni, subentra la moderna idea di metropoli, intesa come macchina urbana in cui la rete infrastrutturale (delle strade e degli impianti) assume un'inedita preminenza gerarchica.»*⁴¹

Tali riflessioni indicano come questa fase storica si possa considerare come premessa teorica e operativa per le applicazioni moderne: l'Ottocento infatti non è stato unicamente il secolo di incondizionati sventramenti, degli slums o di eccessiva monumentalità, l'Ottocento a livello culturale e teorico getta le basi per la formazione della futura città moderna.

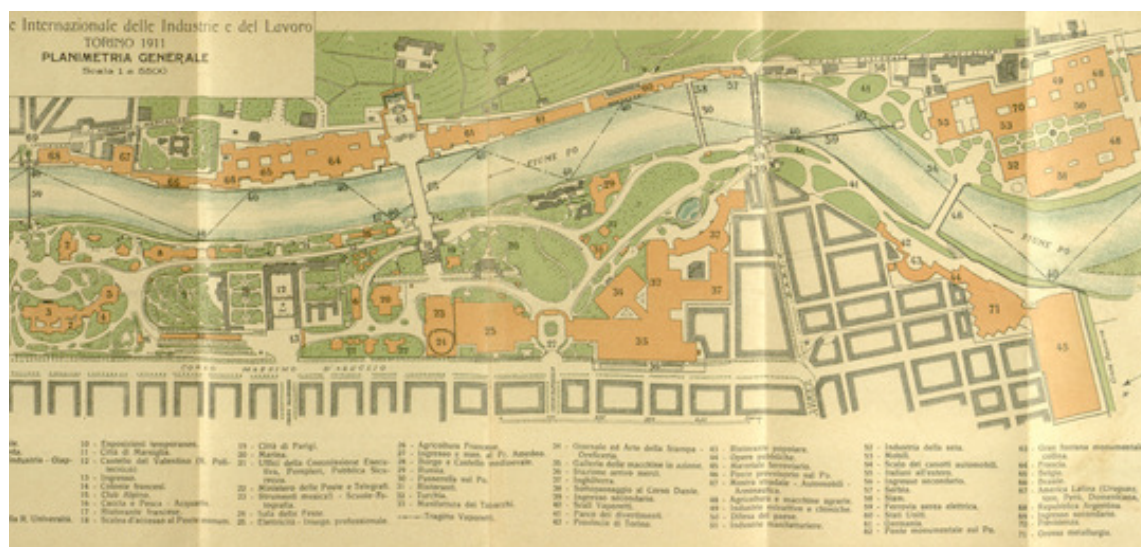
Insedimenti e interventi urbani nella seconda metà XIX secolo.

La questione maggiormente drammatica posta dalla rivoluzione industriale, riguarda il

40 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, pp.315-316.

41 BENEDETTO GRAVAGNUOLO, *La progettazione urbana in Europa. 1750 - 1960*, Roma-Bari, Laterza, 1991, p.23.

problema abitativo della classe operaia soprattutto nei grandi centri urbani. Solo dopo la metà del XIX secolo si notano i primi segni di risposta a questa problematica; se si eccettuano i lavori di John Nash nel centro di Londra, le maggiori trasformazioni urbane in Europa sono aperte dal piano di Napoleone III e del barone Georges-Eugène Haussmann (1853-1871) per la nuova Parigi. Il piano risulta l'applicazione di esigenze e soluzioni già avanzate nel Settecento come i "patterns" morfologici a "stella", a "tridente", a "croce" o il culto dell'asse barocco, tuttavia gli interventi prevedono una diversa visione della città, con l'architettura subordinata all'esecuzione del tracciato viario, e la formazione di un contesto metropolitano completamente rinnovato.



Torino. L'esposizione internazionale del 1911, complementare a quella di Roma dello stesso anno, viene allestita a schiera libera lungo le sponde del Po: i percorsi assecondano i valori ambientali del lungo-fiume e del Parco del Valentino.

Anche a Vienna, è l'Imperatore della casa d'Asburgo a intuire e a preordinare il piano di ristrutturazione della capitale, che seguirà orientamenti dissimili potendosi giovare dello spazio inedito del Glacis giacente all'esterno delle mura fra l'Altstadt e la Neustadt. A differenza di quanto avviene a Parigi e a Vienna, in Inghilterra le trasformazioni urbane procedono attraverso una serie di interventi parziali, autorizzati da provvedimenti legislativi non generalizzabili.

In questo periodo l'Italia elabora un grave ritardo rispetto ai principali centri europei. Come sottolinea Paolo Sica: «le prime sensibili spinte alla crescita urbana si avvertono in forma generalizzata dopo il 1880 con un ritardo di decenni rispetto ai paesi europei, ma già nel 1865 e nel decennio Settanta-Ottanta si provvede alla sistemazione della due capitali, Firenze e poi Roma»⁴².

A livello compositivo, alcune espressioni urbanistiche dell'Ottocento vogliono tradurre

sensibilmente nella città e specialmente nelle capitali, la grandezza raggiunta dalla nazione; sono proposte soluzioni grandiose che oggi risultano particolarmente valide per l'ampiezza delle sezioni stradali e degli spazi liberi. Nella sistemazione dei grandi assi e dei centri si considera sistematicamente per la prima volta il problema degli spazi verdi. Altri casi di rilevanti interventi urbani, si identificano nelle progettualità legate alle Esposizioni Internazionali; a Londra nel 1851, a Vienna nel 1873, a Parigi del 1889, a Torino 1911 e a Roma 1911. Tali proposte applicano in settori urbani localizzati, i principi organizzativi e compositivi del periodo storico analizzato, quali grandiosità, assialità, unitarietà e disciplina dei percorsi.

Lo spazio pubblico.

Lo spazio pubblico della città del secondo Ottocento, conferma gli elementi di riconoscibilità urbana principalmente identificati con boulevards alberati o con sistemazioni a parco. Tali vuoti urbani, differenziati dal resto del tessuto della città, contemplano e rimarcano il ruolo assunto all'interno della società dal rito della passeggiata e della pedonalizzazione.

Le stesse Esposizioni Internazionali, confermano tali spazialità urbane, prevedendo, oltre ad innovativi servizi e mezzi di trasporto pubblici per garantire una facilità di spostamento dei visitatori, un insieme di interventi a verde e di annessione di elementi paesaggistici.

I contributi teorici.

Solo verso la fine del secolo si avanzano rilevanti contributi teorici relativamente alla questione della realtà urbana modificata.

A fianco dei concreti provvedimenti presi per sanare le situazioni più gravi della città protocapitalista, si avvia una riflessione teorica nella cultura borghese sugli aspetti e sullo sviluppo della città. Camillo Sitte in *L'arte di costruire la città* pubblicato nel 1889, pone con chiarezza il problema della forma della città come questione generale e complessiva, come sottolineano le considerazioni di Enrico Guidoni: «*Riportando l'attenzione sulla forma, sulla necessità di una morfologia urbana come segno di qualità, intende sottolineare le matrici compositive cioè formali ed artistiche, che si fondano sulle teorie della visione e della percezione, oltre che sui dati tecnici, costruttivi e funzionali*»⁴³.

Si va quindi elaborando nella cultura borghese, una riflessione propositiva sugli aspetti e sullo sviluppo della città.

Altri studiosi muovono verso proposte intese a rompere la continuità storica degli sviluppi urbani ottocenteschi, cercando di dimostrare la necessità di formulazione di modelli alternativi: tra questi si ricordano Arturo Soria y Mata, Ebenezer Howard, Tony Garnier e Antonio Sant'Elia.

43 ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile--novembre 1990, p.8.

3.1.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.

La relazione tra fiume, insediamento e spazio pubblico ha da sempre contraddistinto la storia e l'evoluzione della città europea. A seconda del periodo storico considerato, il fiume instaura un rapporto mutevole con la città e con i principali spazi pubblici di seguito analizzati.

In epoca medievale, come accennato nelle precedenti riflessioni, l'insediamento fluviale rappresenta un caso tipologico di estrema importanza.

Tale tesi viene confermata dalle considerazioni di Enrico Guidoni: «*Nella seconda metà del XII secolo possiamo ritenere ormai definito un tipo di città (o meglio uno schema di organizzazione urbana) largamente diffuso in tutta Europa. Si tratta della città costruita sulla riva di un fiume, con uno o più ponti di attraversamento, e con una parte dell'abitato, cinto anch'esso da mura ma più ristretto e meno rilevante dal punto di vista politico-sociale, sull'altra sponda. Per quanto questa descrizione possa apparire astratta, essa in realtà corrisponde a un numero molto alto di centri urbani (sicuramente molte centinaia), comprendendo anche esempi di nuove fondazioni, e pertanto la sua esistenza (che si consolida nel XIII e XIV secolo) pone una serie di interrogativi. Comunque è sicuramente questo lo schema urbano che, nel complesso meglio rappresenta l'Europa nel periodo di massima fioritura della città*»⁴⁴.

Da queste parole si evince come sia proprio l'insediamento fluviale, il caso tipologico identitario dell'insediamento altomedievale. Tale stretta relazione, a sua volta, è già presente nelle strutture urbane ereditate dall'antichità. In questi casi di bipolarità, quasi tutti gli elementi essenziali della vita pubblica sono concentrati da un solo lato del fiume. L'oltre fiume può essere, a seconda del grado di sviluppo "di là dal Ponte", o una difesa della testa del ponte (il ponte considerato come porta urbana, sbarramento militare), o area di ampiezza paragonabile alla *civitas* (il nucleo più antico), in questo caso il ponte si identifica come passaggio obbligato tra due zone abitate di diversa funzione.

Nei casi in cui si assiste al raddoppio della città, con relativa separazione di funzioni e con preminente ruolo commerciale, il fiume diviene il mezzo della città, spesso vero e proprio asse economico-produttivo per la presenza di scali portuali, mulini ecc.

Per la diffusione amplissima di questa soluzione, si ipotizza un'imitazione dei centri europei (come nei casi di Cordova, Parigi, Roma, Londra). Ampliandosi, anche le città minori adottano la soluzione doppia invece dell'espansione limitata alla sola parte più antica.

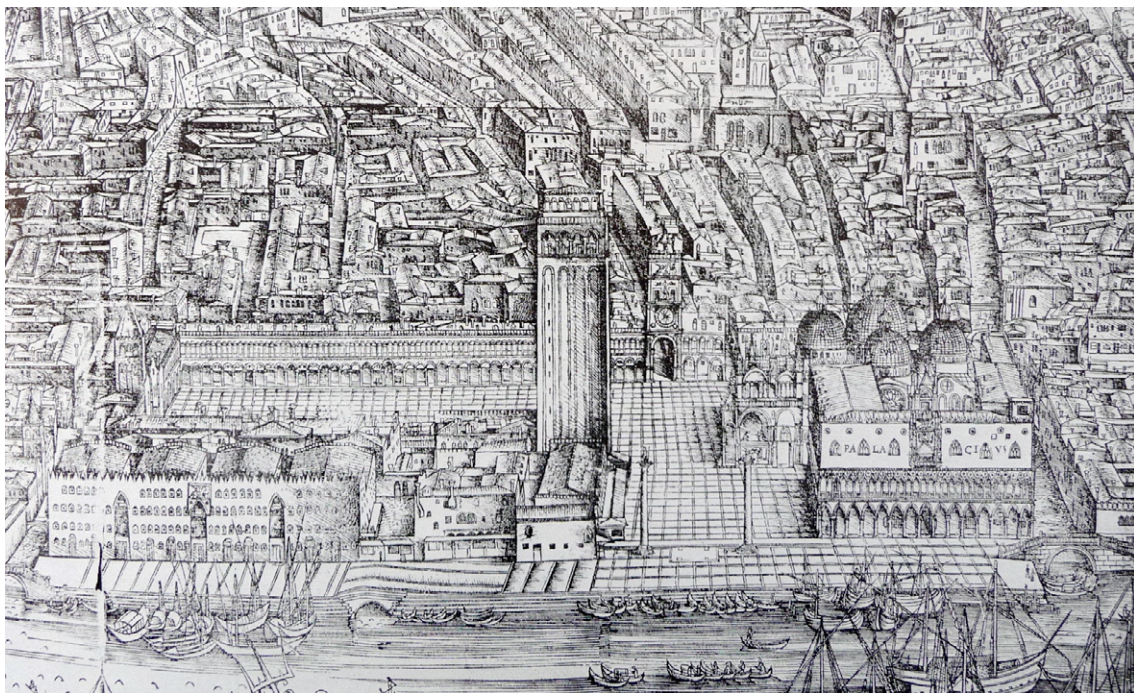
Si possono allora avanzare alcune interessanti riflessioni sull'insediamento fluviale; in particolare tale forma di insediamento viene avvicinato a livello morfologico e tipologico agli insediamenti cresciuti lungo le arterie di traffico, i cosiddetti *fauburg*.

Come ricordano le riflessioni di Mario Morini: «*i nuclei abitati posti sulle rive del mare*

44 ENRICO GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Bari-Roma, Laterza, 1981. tratto dal capitolo "La rinascita delle città europee", pp.3-8.

o dei laghi o dei fiumi posseggono generalmente schemi derivati dai tipi della città su strada i quali differiscono solo secondo la natura della costa o della riva. Nella maggior parte dei casi sono del tipo a pettine, a doppio pettine o del tipo con strade parallele alla costa»⁴⁵.

Lo stesso studioso avanza una tipizzazione di insediamento urbano in base alle caratteristiche della costa. Valutando varie opzioni: in situazioni geografiche dove la costa non è praticabile, la città si fonda su un sistema di strade parallele alla riva; dove la costa è praticabile si presenta una strada che corre parallela a essa e da questa si diramano altrettante vie secondarie ognuna delle quali con relativo affaccio al mare (a questo tipo appartengono tutti quei centri che presentano una piazza fronte acqua), da questo caso si identifica un terzo tipo che presenta un larghissimo spazio aperto sulla riva. Casi di città fluviali medievali esemplari sono: Dinan, Parigi, Parma, Firenze, Praga e Dresda.



Venezia. La pianta prospettica di Jacopo de' Barbari (1500), illustra la prima delle trasformazioni rinascimentali della piazza: alle ultime due campate delle Procuratie bizantine fu sostituita, su progetto di Mauro Codussi, la torre dell'orologio, su sottostante arco trionfale. Da esso si immette in piazza l'asse urbano delle Mercerie (collegamento con Rialto). Si realizzano le indicazioni dell'Alberti sui principali accessi al foro, inserendosi perfettamente come passo e come quote all'interno del preesistente organismo porticato.

Considerando l'utilizzo della riva fluviale, intesa come spazio a servizio della città in periodo medievale, si riportano le considerazioni di Giorgio Grassi *«Le immagini che conosciamo della città gotica ci indicano che in linea del tutto generale le rive del fiume in corrispondenza di questa erano considerate spazio pubblico, spazio libero ad essere*

utilizzato, o occupato in forma più o meno provvisoria, nei modi più differenti. Nell'età gotico-mercantile delle città europee è la vita stessa che unisce così strettamente la città al suo fiume. Il groviglio del traffico minuto, l'intensità e la varietà dei mercati richiede uno spazio adatto a ogni trasformazione dettata da mutate esigenze commerciali; è un rapporto di immediatezza quello che unisce il fiume alla città, anche se proprio un rapporto di questo tipo è stato capace di produrre dei manufatti specifici, delle tipologie originali, quindi delle forme architettoniche caratteristiche.»⁴⁶

In epoca rinascimentale, l'opera dei teorici di architettura, si concentra sul ruolo fondamentale dell'acqua all'interno del contesto urbano. L'elemento acqua, come viene approfondito da diversi studiosi, assume un aspetto fondamentale all'interno della città con funzione estetica e igienica.

Leon Battista Alberti teorizza la necessità per ogni città di essere circondata da fertile pianura e abbondantemente rifornita d'acqua. Il Filarete insiste sull'introduzione dell'elemento acqua in ambito cittadino. Francesco di Giorgio Martini propone vari modelli di città attraversati da fiume. Leonardo nei suoi studi si concentra soprattutto nella risoluzione dell'impianto della città, l'idraulica assume un ruolo fondamentale. Nel *Codice di Windsor* la città leonardesca è pensata su più livelli; l'idea del doppio traffico ritorna in vari progetti in cui ingegneria e architettura si confondono: anche in questi casi l'acqua ha una sua grande funzione, lava le strade inferiori e purifica l'aria. Anche *Romorantino*, (l'unico piano di città studiato totalmente per l'incarico di Francesco I), è impostato secondo un criterio di rapporto fondamentale con la regione circostante, per motivi di carattere economico e per ottenere facili accessi e canali derivanti dalla Loira. Data la scarsa estensione dell'abitato, è circondato da canali, il tracciato ortogonale determina una piazza centrale. Nella rielaborazione figurano due piazze; di particolare interesse una darsena centrale destinata probabilmente a spettacoli nautici.

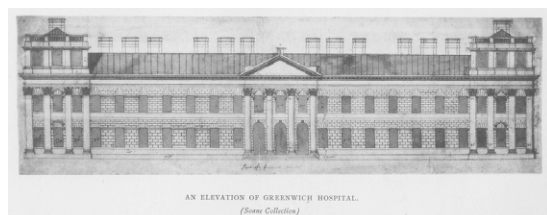
Francesco De Marchi sviluppa studi di città a schema radiale con quattro porte attraversata da un fiume navigabile e protetta da terrapieno fortificato da dieci baluardi. Il fiume stesso, fiancheggiato da terrapieni nel suo percorso, divide la città in modo tale che la parte minore possa considerarsi una cittadella.

In un'altra città attraversata da fiume, le strade seguono le sinuosità del corso d'acqua con carattere uniforme ed omogeneo. Con questo schema, Francesco De Marchi ha voluto indicare solo una sintesi nella quale è affermato il concetto della bellezza arrecata alla città dal corso sinuoso di un fiume senza affrontare volutamente lo studio della distribuzione delle piazze.

Anche Andrea Palladio relativamente alla funzionalità e l'estetica della piazza ritorna al concetto di formare una piazza limitrofa al porto nelle città costiere, (idea di derivazione Vitruviana e confermata da altri teorici rinascimentali).

Nell'urbanistica e nell'architettura barocca il ruolo fondamentale dell'acqua viene con-

fermato ma con scopi diversi; non come elemento razionale o come oggetto di canalizzazione ma come fattore del paesaggio urbano (come nei casi di Parigi, Pietroburgo) e come elemento ornamentale tanto nei giochi d'acqua dei giardini quanto nelle fontane delle piazze.



Greenwich (Inghilterra), Royal Naval College (1696 e il 1712). Costruito su ordine di re Guglielmo III d'Inghilterra, aveva originariamente la funzione di ospedale. Il nome originario era infatti Royal Naval Hospital for sailors. La progettazione del complesso, edificato su modello dell'Hôtel des Invalides di Luigi XIV e del Royal Hospital Chelsea di Carlo II venne affidata a Christopher Wren, con il supporto del suo allievo Nicholas Hawksmoor, prima, e di John Vanbrugh poi. Quando l'ospedale chiuse, nel 1869, la Royal Navy lo trasformò nel College che ha continuato la sua attività fino al 1998. Da allora l'Old Royal Naval College è stato suddiviso in più parti, adibite a diversi usi.

In epoca illuminista la formazione di ville, piazze e passeggiate caratterizza l'opera del secolo. L'espansione a ville nei dintorni delle città (iniziata nel Rinascimento), nel Settecento assume un rinnovato e rilevante sviluppo. Ragioni di prestigio, i progressi dell'agricoltura, ragioni igieniche, la moda della villeggiatura rendono ancora attuale e la tendenza alla costruzione di ville suburbane. Queste si distribuiscono nel territorio suburbano lungo direttrici viarie panoramicamente caratteristiche. In particolare si conferma la loro presenza lungo i tracciati di fiumi e canali o comunque con affacci rivieraschi.

Come conferma Giorgio Simoncini a livello di spazi pubblici fluviali: «*Il Milizia include fra gli edifici pubblici meritevoli di una piazza anche varie attrezzature tecniche come porti e ponti (indicate fra gli edifici di sicurezza pubblica) ed acquedotti e fontane (fra quelli per salute e pulizia pubblica)*»⁴⁷.



Lione (Francia), Place Bellecour, progetto originale di Robert de Cotte, 1713.

Questa considerazione, data l'importanza di tali attrezzature per la pubblica utilità, giustifica la realizzazione di piazze anche di fronte a essi.

Anche la realizzazione di passeggiate alberate rientra nel quadro di un crescente interesse per le vedute panoramiche gradualmente sviluppato nel Settecento. Il panorama è concepito come un elemento attivo di riorganizzazione urbana. Questi concetti sono sottolineati dalle valutazioni di Vincenzo Ruffo per Napoli, riprese in seguito da Amedeo Marulli nel 1808: «*corrispondenza tra viali alberati e vedute panoramiche: significativamente tra le zone più adatte alla realizzazione di tali viali indicò quelle situate lungo i fiumi i laghi e il mare e lungo le aree collinari sovrastanti le città e gli spalti delle fortificazioni*»⁴⁸.

Si ricordano i casi della Reggia di Portici (fabbricato scenograficamente orientato verso il mare), della Reggia di Colorno presso Parma, della Strada Colonna a Palermo, del Porto di Ripetta a Roma, e della Villa reale di Chiaia presso Napoli.

A testimoniare un consolidato rapporto tra fiume e riva fluviale si riprendono le considerazioni di Giorgio Grassi, «*E' tuttavia nell'età classica che le sponde dei fiumi diventano luogo pubblico con una destinazione ed una regolamentazione edilizia precise, è in questo periodo che diventano ufficialmente parti costruite di città. Il fiume torna ad essere*

47 GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996, p.74.

48 GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996, p.191.

un elemento formale essenziale della città, come segno del retaggio culturale e come immobile effigie della sua bellezza nel tempo. In questo processo di ristrutturazione in primo luogo architettonica dello spazio pubblico, come vede unite ancora una volta città come Parigi o Bordeaux o come Roma dei papi, è ancora la città romana dell'antichità quella che costituisce il riferimento più puntuale e sicuro. La città romana rappresenta infatti quel particolare momento della storia in cui l'esigenza collettiva, i mezzi tecnici messi a punto e i risultati formali raggiunti sono una volta per tutte risposte definitive a questioni determinate che la città pone a se stessa nel suo crescere. Basta pensare all'isola tiberina e immaginarla ricoperta dei marmi che attraverso la forma architettonica la imparentavano al fiume ricordando un simbolo navale. Questa può essere vista come la soluzione, limite se si vuole ma certo definitiva, di un processo e di un'idea formale che avrà poi a secoli di distanza nelle diverse città europee applicazioni più o meno aderenti a questa idea generale così precisa, a questa risposta così inequivocabile alla questione del rapporto fra architettura e natura.»

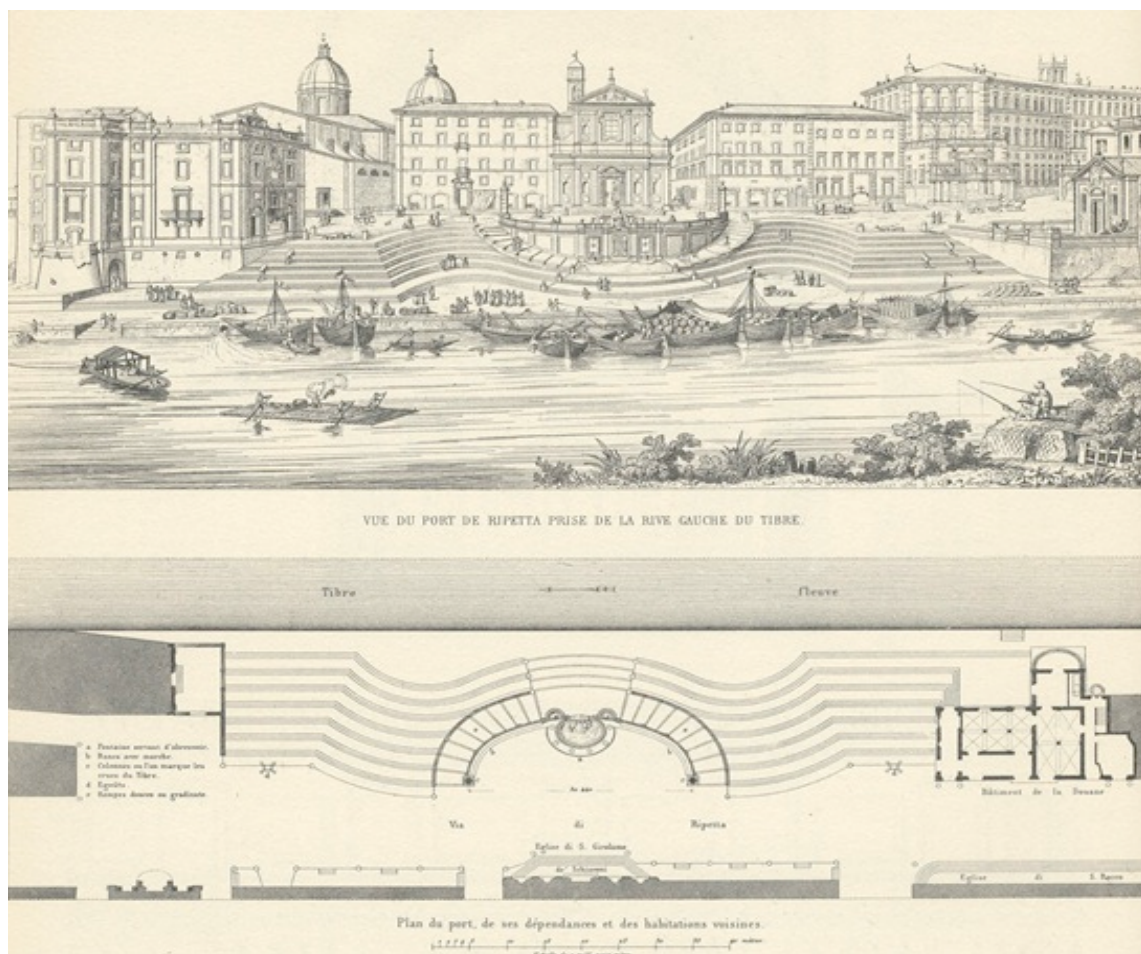
Il fiume si conferma quindi come possibile materiale architettonico, come conferma lo stesso autore: *«Dalla prua di pietra che sorregge la place Dauphine ai progetti per l'île St. Louis e per i quais parigini fino ai progetti per la place Louis XV, riportati da Patte, che intervengono sui Lungosenna. Dal progetto per la place Bellecour a Lione, che unisce in un'unica prospettiva il Rodano alla Saone, alla place Royale di Bordeaux che, come gli esempi romani del porto di Ripetta e del porto Leonino davanti a palazzo Salviati, apre da un suo lato nuovi punti di vista sul fiume e sulle rive edificate, questi progetti e queste realizzazioni esibiscono sempre la loro qualità di essere scelte architettoniche caratteristiche. Sono tutte soluzioni che fanno intervenire il fiume come elemento architettonico, aprendo nuove angolazioni e prospettive monumentali, introducendo nuovi punti architettonici di riferimento che si misurano direttamente con i monumenti della città.»*⁴⁹

In epoca neoclassica un rinnovato rapporto con il fiume contraddistingue le nuove logiche urbane. In particolare l'espansione della città verso il fiume, la sistemazione delle rive e lo sviluppo delle esposizioni internazionali verso affacci fluviali, testimoniano una volontà di sfruttamento del fiume come valore aggiunto alla città.

Nel primo Ottocento, i modelli di diffusione dello spazio pubblico fluviale, arrivano dalla Francia con Place de la Concorde di Parigi progettata dall'architetto reale Jacques-Ange Gabriel e con le sue trasformazioni. In seguito, si conferma nella città di Torino, mediante il progetto delle nuove grandi piazze neoclassiche, la capacità di introdurre la presenza del fiume nella progettazione urbana.

A tal proposito si ricordano le considerazioni di Enrico Guidoni: *«In questa logica i ponti diventano parte del sistema di relazione che sottende le nuove piazze, come si evince anche da alcuni disegni riferibili al periodo francese. I progetti urbanistici di questo periodo molto elaborati compositivamente, svincolano la città dal concetto di abitato chiuso entro la fortificazione, inglobando i ponti e prefigurando i fiumi come sistema architetto-*

nicamente integrato nella città»⁵⁰.

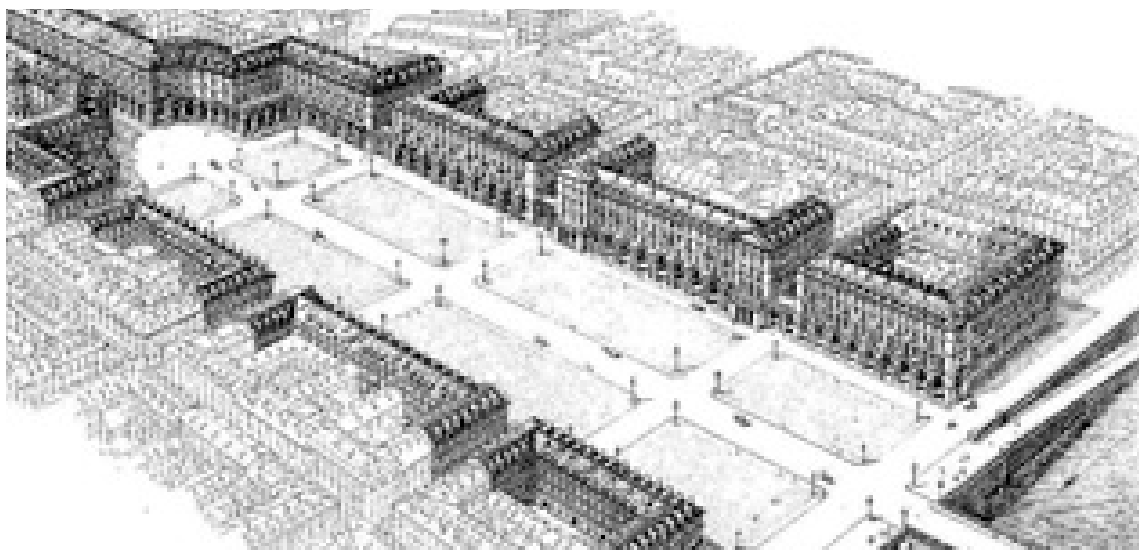


Roma, Porto della Ripetta, Alessandro Specchi, 1704.

La nuova concezione della città aperta verso il fiume contraddistingue un passaggio epocale. Un importante progetto per la stessa Torino di Joseph-Henri-Cristophe Dausse del 1805, indica una dimensione progettuale inedita: si propone infatti l'attraversamento della città da est a ovest con l'invenzione di un nuovo asse attestato su obelischi al centro di due nuove piazze esterne all'abitato, l'una posta su entrambe le sponde del Po, l'altra risolta entro il verde. Si cancella definitivamente il concetto di piazza chiusa. Le illustrazioni relative all'ingrandimento a levante verso il fiume Po, evidenziano la qualità del progetto architettonico: in esso prevale l'annessione del ponte e del fiume nella concezione urbana.

50 ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile--novembre 1990, pp.131-146.

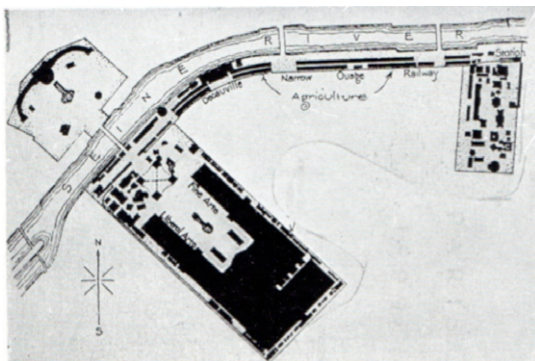
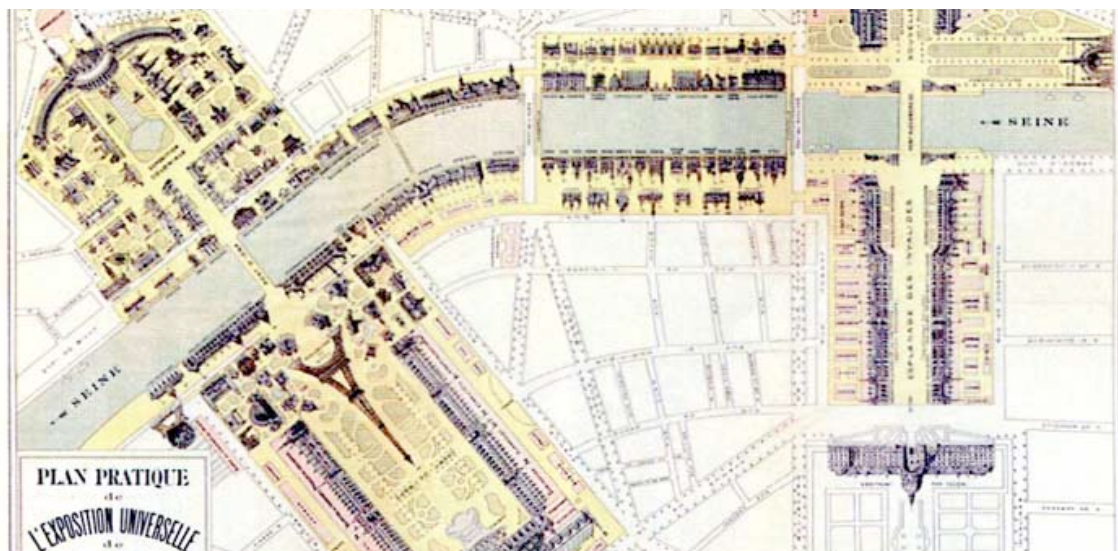
Con tali intendimenti si realizza il complesso progetto per la neoclassica Piazza Vittorio (1825), progetto che comprende il tempio votivo della Gran Madre di Dio posta sull'altra sponda del fiume, a conclusione dell'asse o meglio della vista assiale.



Torino. Piazza Vittorio Emanuele (1810-1818). La piazza realizzata in seguito alla demolizione della porta Po, si apre verso le nuove espansioni oltre fiume a conclusione dell'asse urbano di Via Po. Lo spazio pubblico non è incentrato su un unico fuoco, si amplia, cambia la dimensione di progetto, si forma uno spazio pubblico in serie. Le cortine edilizie vengono chiuse ad uniformare uno spazio pubblico centrale.

A livello di sistemazioni delle rive si ricorda come esemplare il caso francese di Parigi; in particolare i Quais della Senna con i Quais d'Orsay, i Quais dal Louvre al Trocadero, i Quais delle Tuileries, di Branly, e dell'Ile de la Cité, con uno sviluppo complessivo di quattro

chilometri. Tale tendenza urbana si conferma anche a Roma con Camil de Tournon e in seguito Giuseppe Valadier: essi inoltre propongono alti argini rettificati come risoluzione al problema delle rive del fiume Tevere.



Parigi (Francia). Esposizione del 1889. Gli elaborati mostrano l'introduzione di spazi pubblici, di servizi, di mezzi di trasporto per i visitatori in stretto contatto con l'elemento fluviale.

Anche le Esposizioni internazionali ricercano uno stretto rapporto con il paesaggio fluviale. L'affaccio sul fiume o sul lago, dall'Edizione Expo di Parigi del 1889, alla edizione di Chicago del 1893, viene inteso come carattere distintivo dell'intero impianto urbano delle aree interessate dall'evento.

Come ricordano le parole di Mario Morini: *«A prescindere dalla necessità di trovare spazi liberi sufficienti per ospitare le mostre e quindi dalla conseguente scelta di Parchi e Piazze d'Armi, è evidente il desiderio di una ricerca di ambienti tali da costituire di per se stessi*

un richiamo e da essere facilmente collegati con il centro e con le stazioni»⁵¹.

Tali realizzazioni, che sviluppano a grande scala una maturata idea progettuale realizzata secondo un disegno, comprensive di un progressivo e complesso piano urbano, di elevati temi di architettura civile, di raffinati innesti di ben composti elementi di “embellissement” e di valorizzazione degli usi pubblici, si identificano come i più importanti impianti urbani, relativi ad una particolare parte di città compiuta, espressi dall'intero XIX secolo.

3.1.2. Modelli interpretativi della città storica.

Dallo studio tipo-morfologico delle costanti e delle permanenze progettuali si può avanzare una classificazione in modelli interpretativi della città storica.

Tale sistema di valori trasversali rispetto all'epoca storica considerata, si identifica come materiale trasmissibile per la prefigurazione di una futura parte di città fluviale.

Il progetto in pianta. Il caso della Villa Reale di Chiaia a Napoli.

L'opera della Villa Reale di Chiaia, dell'architetto Carlo Vanvitelli (incarico dato nel 1778 da Ferdinando IV di Borbone), si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra.

La realizzazione, che si ispira alle “Tuileries” parigine, vuole dotare Napoli di un luogo di passeggio, di ritrovo e di tranquillità. L'area, dalla forte vocazione naturalistica, già nel 1697 per ordine di Luis de la Cerda, Duca di Medinaceli, viene lastricata e adornata con fontane, sedili di pietra e alberature.

Il progetto di Carlo Vanvitelli, prefigura compiutamente viali paralleli alberati, arricchiti da fontane e da gruppi di statue di soggetto mitologico. L'area viene chiusa su tre lati con un'alta cancellata in ferro, alternata da pilastri in muratura. Il quarto lato, quello affacciato al mare, prevede la formazione di un muretto basso che consente una vista privilegiata sul golfo.

Vari interventi successivi contraddistinguono l'area soprattutto con l'aggiunta di fontane e statue.

Dei primi dell'Ottocento è il primo ampliamento ad opera di Stefano Gasse che porta l'area a raggiungere l'attuale Piazza della Repubblica.

Il progetto in alzato. Il caso di Place Royale a Bordeaux.

L'opera di Place Royale (oggi Piazza della Borsa), dell'architetto Jacques Gabriel (e terminata dal figlio Ange-Jacques Gabriel), si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato.

La piazza, eseguita dal 1733 al 1743, si apre sulla Garonna, con un prospetto uniforme e seriale. Lo spazio pubblico si valorizza e si identifica con l'unitarietà e la potente simme-

51 MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963, p. 341.

tria dell'alzato.

A livello planimetrico si confronta con la precedente Place Vendome per la forma rettangolare con angoli smussati.

La visuale scenografica viene aumentata dalla balaustra che delimita la platea della Piazza e dalla posizione del Palazzo della Borsa e del Palazzo della Dogana.

Nella convergenza dei due assi di fondo, al centro dell'invaso spaziale, si colloca inizialmente la statua di Luigi XV. Essa, durante la Rivoluzione Francese è stata rimossa, fusa e sostituita in seguito con la fontana delle "Tre Grazie".

La particolare localizzazione lungo la Riva della Garonna, anticipa le successive Place de La Concorde a Parigi e Plaza do Comercio a Lisbona.

Il progetto in sezione. Il caso di Adelphi Terrace a Londra.

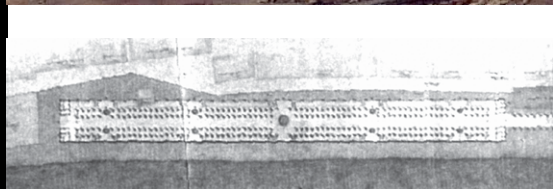
L'opera degli architetti scozzesi Robert e James Adam, si contraddistingue per l'applicazione di un Neoclassicismo lieve ed elegante e per un concepimento progettuale in sezione. L'opera, che si ispira al Palazzo di Diocleziano a Spalato, viene demolita nel 1937.

Il complesso prevede ventiquattro case a schiera, di cui undici nel blocco centrale; l'intero manufatto si relaziona all'ampia terrazza affacciata sul fiume.

I fabbricati si sviluppano con quattro piani di altezza oltre a doppi scantinati. Al livello inferiore, a sostenere l'intero complesso, archi e volte ospitano i magazzini per il traffico merci lungo il Tamigi.

La facciata principale, è stata progettata mediante un piano terra (livello terrazza) considerato come un podio. Su di esso si sviluppavano le lesene che abbracciano il primo e secondo piano e un attico sopra il cornicione principale. La differenziazione di livelli e percorsi si riflette in una ricercata complessità in sezione; il fiume dialoga con l'architettura a quote e viste diverse.

MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ STORICA.
IL PROGETTO IN PIANTA. IL CASO DELLA VILLA REALE DI CHIAIA A NAPOLI.



Luogo: Napoli.

Architetto: Carlo Vanvitelli.

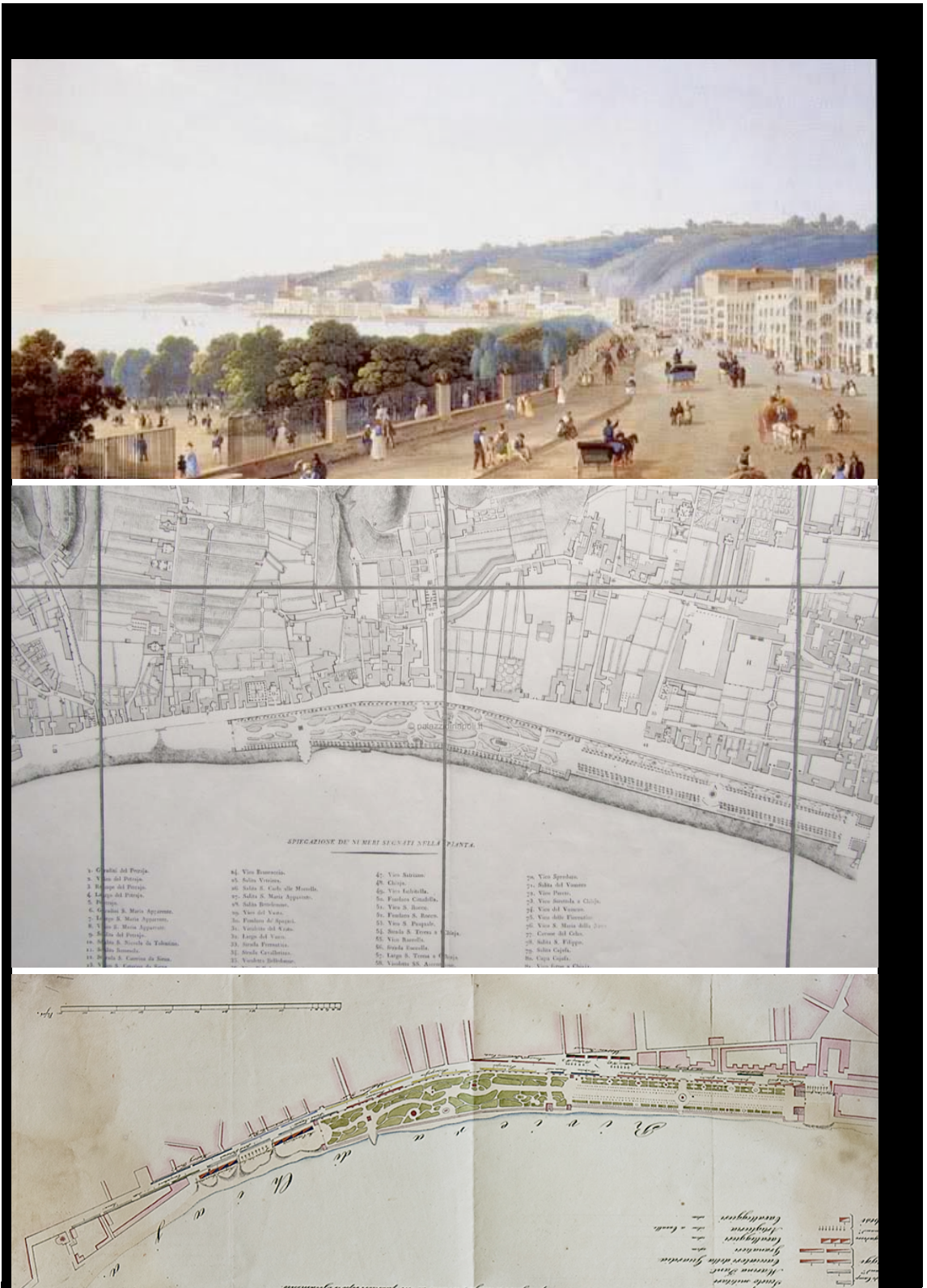
Anno: 1778.

Affaccio: marittimo - Mar Tirreno.

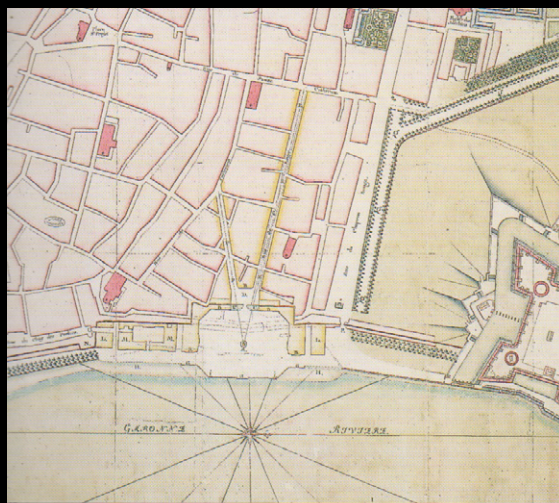
L'opera della Villa Reale di Chiaia, dell'architetto Carlo Vanvitelli (incarico dato nel 1778 da Ferdinando IV di Borbone), si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra.

La realizzazione, che si ispira alle "Tuileries" parigine, vuole dotare Napoli di un luogo di passeggio, di ritrovo e di tranquillità. L'area, dalla forte vocazione naturalistica, già nel 1697 per ordine di Luis de la Cerda, Duca di Medinaceli, viene lastricata e adornata con fontane, sedili di pietra e alberature.

Il progetto di Carlo Vanvitelli, prefigura compiutamente viali paralleli alberati, arricchiti da fontane e da gruppi di statue di soggetto mitologico. L'area viene chiusa su tre lati con una alta cancellata in ferro, alternata da pilastri in muratura. Il quarto lato, quello affacciato al mare, prevede un muretto basso che consente una vista privilegiata sul golfo. Vari interventi successivi contraddistinguono l'area soprattutto con aggiunte di fontane e statue. Dei primi dell'Ottocento è il primo ampliamento di Stefano Gasse che porta l'area a raggiungere l'attuale Piazza della Repubblica.



MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ STORICA. IL PROGETTO IN ALZATO. IL CASO DI PLACE ROYALE A BORDEAUX.



Luogo: Bordeaux (Francia).
Architetto: Jacques Gabriel.
Anno: 1733.
Affaccio: fluviale - fiume Garonna.

L'opera di Place Royale (oggi Piazza della Borsa), dell'architetto Jacques Gabriel (terminata dal figlio Ange-Jacques Gabriel), si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato.

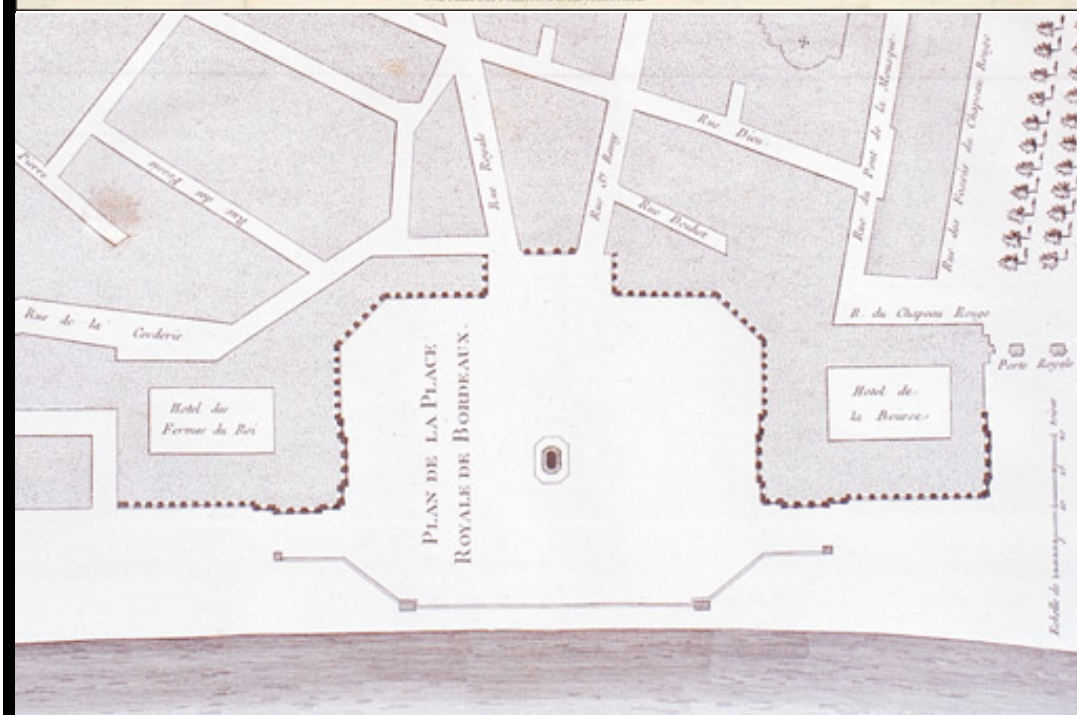
La piazza, eseguita dal 1733 al 1743, si apre sulla Garonna, con un prospetto uniforme e seriale. Lo spazio pubblico si valorizza e si identifica con l'unitarietà e la potente simmetria dell'alzato.

A livello planimetrico si confronta con la precedente Place Vendôme (forma rettangolare ed angoli smussati).

La visuale scenografica viene aumentata dalla balaustra che delimita la platea della Piazza, e dalla posizione del Palazzo della Borsa e del Palazzo della Dogana.

Nella convergenza dei due assi di fondo, al centro dell'invaso spaziale, si colloca inizialmente la statua di Luigi XV. Essa viene rimossa durante la Rivoluzione Francese e sostituita in seguito con la fontana delle "Tre Grazie".

La particolare localizzazione lungo la Riva della Garonna anticipa le successive Place de La Concorde a Parigi e Plaza do Comercio a Lisbona.



MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ STORICA. IL PROGETTO IN SEZIONE. IL CASO DI ADELPHI TERRACE A LONDRA.

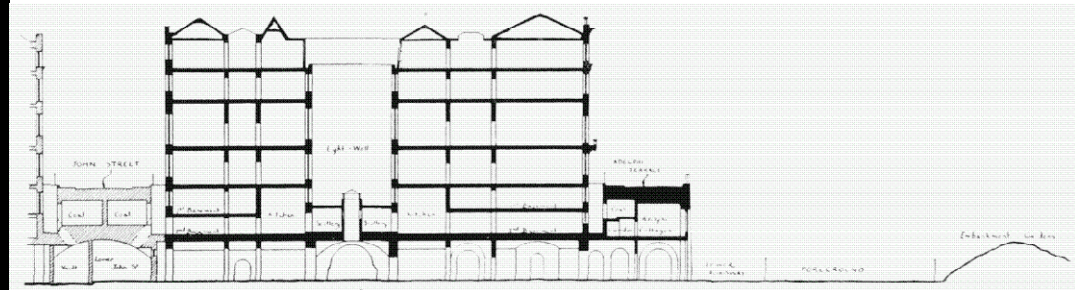
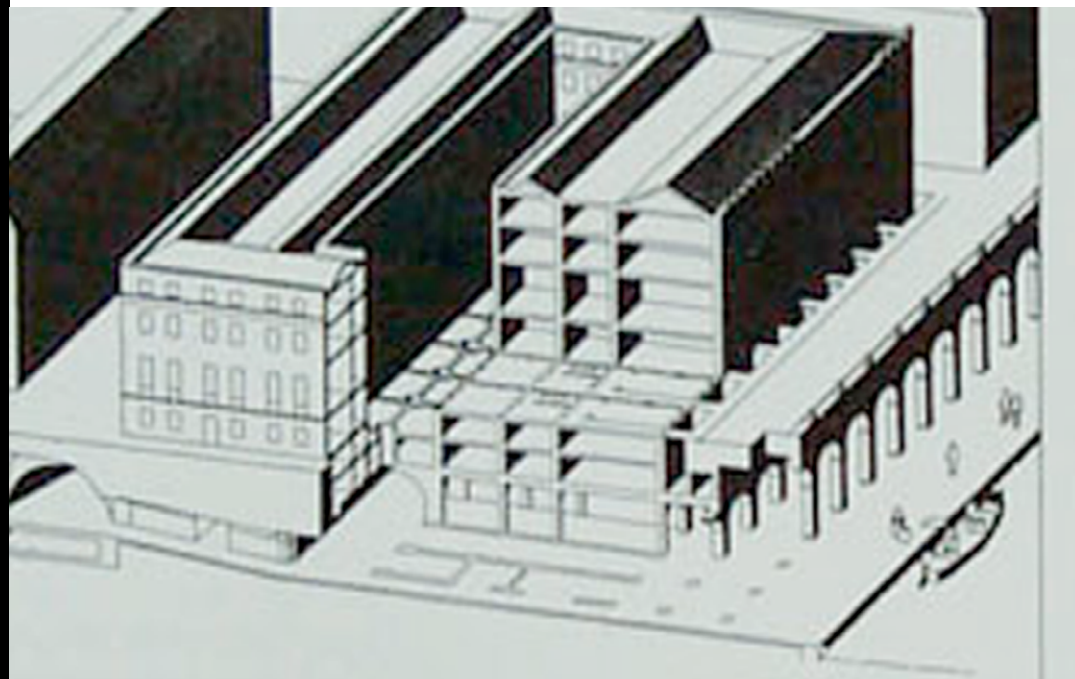


Nome: Adelphi Terrace.
Luogo: Londra (Inghilterra).
Architetto: Robert Adam, James Adam.
Anno: 1768-72.
Affaccio: fluviale - fiume Tamigi.

L'opera degli architetti scozzesi, Robert e James Adam, si contraddistingue per l'applicazione di un Neoclassicismo lieve ed elegante e per un concepimento progettuale in sezione. L'opera, che si ispira al Palazzo di Diocleziano a Spalato, viene demolita nel 1937. Il complesso prevede ventiquattro case a schiera, di cui undici nel blocco centrale; l'intero manufatto si relaziona all'ampia terrazza affacciata sul fiume.

I fabbricati si sviluppano con quattro piani di altezza, oltre a doppi scantinati. Al livello inferiore, a sostenere l'intero complesso, archi e volte ospitano i magazzini per il traffico merci lungo il Tamigi.

La facciata principale è stata progettata con il piano terra a livello della terrazza considerato come un podio. Da esso si sviluppavano le lesene che abbracciano il primo e secondo piano e un attico sopra il cornicione principale. La differenziazione progettata di percorsi si riflette in una ricercata complessità in sezione. Il fiume dialoga con l'architettura a quote e livelli diversi.



cap.3.1.4. Conclusioni.

Dalle precedenti analisi è possibile concludere che la relazione spaziale tra insediamento, spazio pubblico e fiume ha da sempre contraddistinto la storia e l'evoluzione della città europea: il fiume, considerato alternativamente o simultaneamente come elemento di protezione, fonte di ricchezza, possibilità commerciale o elemento visuale ha declinato da sempre particolari parti di città con affaccio fluviale.

Rispecchiando interventi spaziali genericamente considerati all'interno della città storica europea, anche la particolare condizione fluviale ha espresso una serie di casi e soluzioni notevoli. Attraverso questa selezione intenzionale, è possibile infatti isolare i caratteri permanenti che contraddistinguono un alto valore qualitativo nella formazione dell'insediamento e dello spazio pubblico fluviale.

In particolare la cultura progettuale di questo periodo storico ha espresso nella **sensibilità tipologica e morfologica declinata allo spazio pubblico**, come il principale carattere della tradizione progettuale europea. Lo spazio pubblico è considerato come verifica architettonica e insediativa all'interno della città fisicamente e socialmente intesa. Il controllo di tale spazialità come principale elemento di progetto, si esprime con caratteri di simmetria, regolarità, continuità, proporzionalità, ornamento garantendo la formazione di invasi spaziali formalizzati e formalmente compiuti.

Nei principi di intenzionalità d'intervento, nella ricerca di nuove soluzioni architettoniche capaci di polarizzare le dinamiche urbane, nella concezione unitaria di progetto, nel tentativo di riduzione della pluralità all'interno di un disegno di architettura e quindi nel tentativo di controllare la tipologia e la morfologia urbana mediante il disegno degli spazi pubblici, si verifica l'attualità delle concezioni del periodo storico considerato. A sottolineare i caratteri urbani espressi dal periodo, si riprendono le considerazioni di Mario Gallarati: *«più o meno - secondo che l'intervento sia di espansione, ristrutturazione o riqualificazione urbana - materiali tendenzialmente standardizzati piedritti, travature e tavolati, elementi di finitura e decorazione), strutturazioni modulari, (costanza di "passo" delle murature e dei sostegni in genere, e quindi delle luci delle campate, dei solai, delle coperture, delle bucatore), spazi seriali (dimensioni ed aggregazioni di "cellule edilizie" tipizzate) e soprattutto, prospetti ritmici: che costituiscono l'unica categoria compositiva coerente con i contenuti edili e adeguata con gli obiettivi ambientali della architettura a scala urbana»*.⁵²

Tali rapporti urbani ed architettonici definiscono ancora oggi la fortuna e la bellezza delle città storiche europee. La presente selezione di casi notevoli del passato, non vuole quindi trasmettere uno statico catalogo di soluzioni a cui attingere meccanicamente, ma vuole isolare una continuità di pensiero e di intervento a cui poter fare riferimento nel progetto della città contemporanea.

52 MARIO GALLARATI, *Architettura a scala urbana*, Firenze, Alinea, 1994, p.10.

L'obiettivo finale della presente parte della ricerca è infatti isolare ed interpretare il notevole contributo offerto dal periodo considerato, per poter affrontare con una maggiore consapevolezza un futuro ridisegno di una ben organizzata e ben fondata parte di città fluviale.

Troppo spesso infatti, il progetto contemporaneo sembra trascurare il grande insegnamento della Storia.

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



cap.3.2. Spazio pubblico e quartiere razionalista della città fluviale moderna: 1920 - 1980.

3.2.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.

L'epoca moderna può avere un ideale inizio nella seconda metà dell'XIX secolo, con il sorgere della grande industria (favorita dalle applicazioni delle macchine a vapore), con la rivoluzione dei trasporti ed il massiccio inurbamento.

In questa fase storica, la città si trasforma irrimediabilmente: l'incremento demografico, l'aumento del traffico urbano delle persone e delle cose porta a soluzioni urbane inedite, contingenti e spesso errate nei confronti del patrimonio urbano ed edilizio esistente.

A livello di progettazione urbana, per numerosi decenni rimane indiscussa la riproposizione dei principi fondativi del piano per Parigi del Barone Georges-Eugène Haussmann del 1853. Tale progetto per la città storica, identifica un primato operativo che si estende per almeno mezzo secolo, tanto che all'inizio del XX secolo si discute ancora di risanamento cercando una coincidenza progettuale tra applicazione di tecniche a favore della salubrità urbana e tecniche per la valorizzazione della qualità estetica della città. La riproposizione del modello francese, soprattutto in risposta a difficili situazioni igieniche, rimane la principale risposta tecnico - progettuale per interventi urbani nel tessuto storico fino ad inizio Novecento. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Enrico Guidoni: *«Fra Ottocento e Novecento nella ricerca di una metodologia che desse gli strumenti di costruzione per una città moderna erano prevalse le motivazioni della istanza sanitaria, governata dagli ingegneri e figlia di quel concetto rinnovato di igiene che sorgeva dalle concezioni umanitarie e razionali dell'Illuminismo»*¹.

Solo verso la fine del XIX secolo, alcuni studiosi tra cui Camillo Sitte, iniziano ad opporre una teoria alternativa nella costruzione della città per blocchi, proponendo una maggiore attenzione alla tradizione compositiva della città storica (in particolare quella medievale), che trova il proprio valore nell'irregolarità, nella varietà e nell'attenzione alla topografia. In questo periodo, numerose sono le teorie e le sperimentazioni che vogliono rispondere alla mancanza di forma della città; si cerca una nuova sintesi compositiva per rispondere alle necessità di misura e di qualità intesi come fattori fondamentali nella trasformazione moderna della città.

Nella prima parte del secolo proseguono così le proposte di modelli di città alternativi all'esistente: Arturo Soria y Mata attraverso la proposta della città lineare individua nella mobilità e nei trasporti un fattore fondamentale per l'economia della moderna città. Egli propone un modello di insediamento e sviluppo compatibile con i mezzi di trasporto: la città lineare.

1 ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile--novembre 1990, p.7.

La reazione alle conseguenze urbane dell'industrializzazione si esprime anche con Ebenezer Howard, egli sul finire dell'Ottocento elabora il modello per una città-giardino: per lo studioso l'alternativa alla città industriale consiste nella previsione di comunità produttive-residenziali autosufficienti a bassa densità, nelle quali vi sia una completa fusione tra i vantaggi della campagna e i vantaggi della città. In questi casi, la presenza di uno spazio centrale di aggregazione diviene uno tra i luoghi più significativi del disegno dell'innovativa Città-Giardino a bassa densità.

Degli stessi anni è l'opera di Tony Garnier; la *Cité Industrielle* (1917). Il testo propone un insediamento regolato dalla razionale disposizione delle diverse funzioni urbane e dalla definizione di uno spazio pubblico inteso come elemento diffuso all'intero nucleo abitato. Nei primi anni del Novecento anche in Italia si forma una rottura verso le teorie e le tecniche ottocentesche. Antonio Sant'Elia esalta nei disegni per una Città Nuova, la mobilità, la negazione del passato e affida la proiezione della realtà urbana futura a edifici dalla forma inusuale.

In questo contesto culturale si sviluppa il Movimento Moderno considerato nella sua fase teorica "pionieristica". Negli anni Venti, figure come Le Corbusier, Walter Gropius, e Mies van der Rohe formano il cosiddetto periodo di consolidamento ovvero il "periodo eroico". Principi comuni tra cui, la volontà di riconciliare l'emergenza della città industrializzata con una visione ideale della società, la reazione all'eclettismo delle forme ed agli stili storici dell'Ottocento, l'unitarietà di concezione di forme architettoniche, indirizzarono la prefigurazione di prototipi di case in serie e piani per città ideali. A tal proposito si riprendono le osservazioni di William J. R. Curtis «(...) *i protagonisti del Movimento Moderno degli anni Venti erano accomunati da altre idee. Condividevano un impegno per il progresso sociale attraverso la progettazione e una sensibilità per il potenziale progressivo della tecnologia moderna. Erano affascinati dalle opportunità spaziali intrinseche al Cubismo e alla costruzione in cemento e acciaio. Erano uniti nel loro credo in un linguaggio della forma internazionale e universale, nonchè nella speranza di poter astrarre insegnamenti dal passato senza cadere in banali imitazioni. Nonostante un certo grado di alienazione intrinseco alla loro posizione d'avanguardia, si consideravano i profeti di una nuova società e i detentori di valori più ampi. Le loro utopie combinavano un'aspettativa apocalittica e una vena di nostalgia. Portare l'arte alla vita, la forma alla industrializzazione, sembrava un programma culturale valido e significativo al servizio del miglioramento della vita umana*».²

Nella sua città ideale moderna, Le Corbusier presenta una città sviluppata in altezza, prevede un'alta concentrazione con spazi verdi e liberi percorribili senza interruzioni, tutta la città si presenta come un unico parco, un continuum di spazio urbano.

Queste tendenze concorrono nella formazione della città moderna, in particolare confermano alcuni assunti fondamentali dai quali si sviluppano tutti i progetti moderni, che ancora oggi sono variabili essenziali nel disegno di una parte di città. Essa è caratterizzata da differenti densità edilizie-altimetriche, dalla varietà di applicazione di modelli tipologici a formare una regola edilizia e dalla necessità di logicità, linearità, chiarezza come risposta

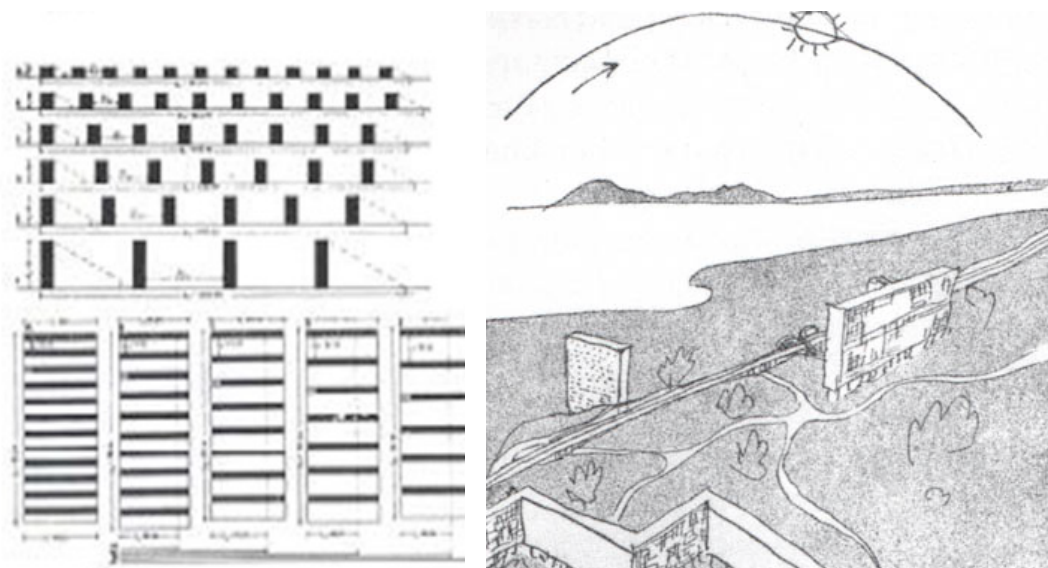
2 WILLIAM CURTIS, *L'architettura moderna del Novecento*, Milano, Mondadori, 1999, p. 686.

progressiva da opporre alla caoticità della città storica esistente.

La fase teorica degli anni Venti, prevalentemente astratta e antistoricista, fissa i principi teorici e progettuali per la seguente fase, propriamente realizzativa, databile anni Cinquanta.

Dalle premesse del periodo eroico, avvengono così riformulazioni in seguito alla Seconda Guerra Mondiale: la ricostruzione segue principi di assialità, monumentalità, formazione di nuove funzioni oltre all'utilizzo di un linguaggio moderno spesso rivisitato con relazioni locali.

La forza progettuale del Movimento Moderno, applicata in situazioni e quartieri esistenti, evidenzia risultati di pari potenza teorica rispetto alle formulazioni dei trattatisti, ma con diversi esiti a livello morfologico e tipologico.



A sinistra: Walter Gropius. Diagrammi per la corretta esposizione solare tra fabbricati. A destra: schizzo ideativo di Le Corbusier

Il quartiere razionalista.

Il quartiere razionalista, inteso come principale applicazione a livello tipologico, presenta una chiara regola edilizia modificata in base alla densità massima di abitanti insediabili. Si alternano soluzioni con piccole case isolate, case a schiera, case in linea e case a torre. A livello insediativo, come rilevabile dalle proposte di Le Corbusier ed Ludwig Hilberseimer, l'epoca moderna propone preferibilmente alte densità con elevati indici di fabbricazioni e notevoli altezze di fabbricazione concesse. Questa scelta di utilizzo intensivo del suolo, risponde al maggiore sfruttamento richiesto da parte dei proprietari terreni, alla preferenza per una certa fascia di committenza ma anche a scarse possibilità di estensione dell'abitato.

Quest'ultimo punto è di grande interesse nella formazione e nella crescita della città europea moderna: lo sviluppo verticale di alcuni quartieri con il prevalere di fabbricati collettivi ed addensati, rappresenta spesso la risposta a raggiunti limiti fisici consistenti in

barriere militari o naturali, oppure in relazione a fattori commerciali o industriali (si pensi alle città portuali poste in tratti costieri di pendio come Genova o Marsiglia nelle quali le esigenze fisiche hanno obbligato un addensamento della popolazione). Nella sovrapposizione verticale esse trovarono l'unica possibilità per reperire lo spazio abitabile mancante.



A sinistra: Prospettiva del quartiere Blijdorp, J.J.Oud. A Destra: Quartiere Dammerstock a Karlsruhe. W.Gropius 1928.

L'alternativa ai grandi complessi edilizi, identifica nella case medie a tre/quattro piani fuori terra un'altra importante applicazione dei principi del Movimento Moderno; tale soluzione conserva i vantaggi economici e pratici del raggruppamento degli alloggi, attenuando tuttavia i difetti dell'eccessivo addensamento.

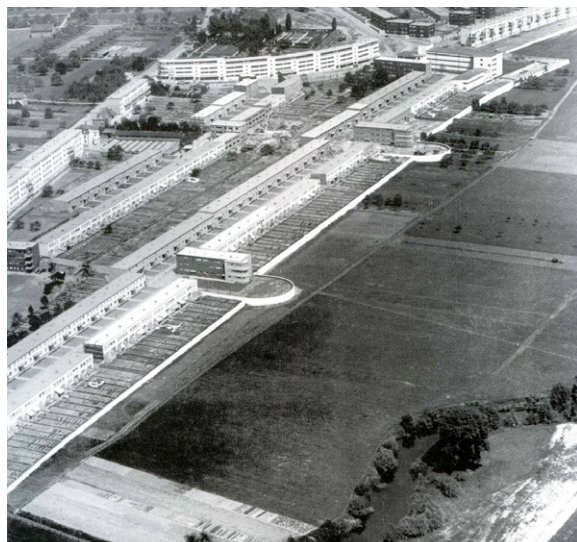
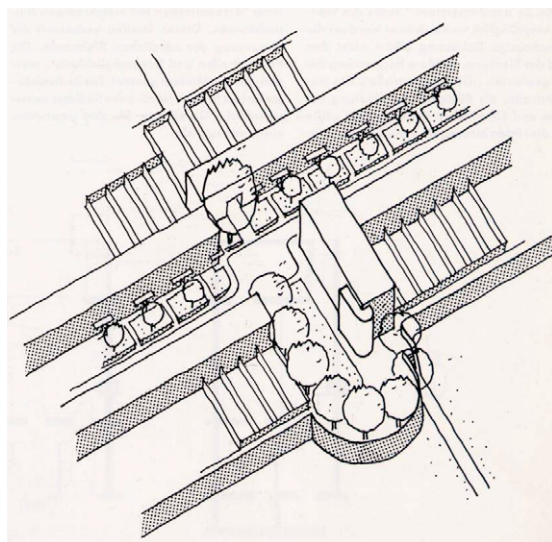
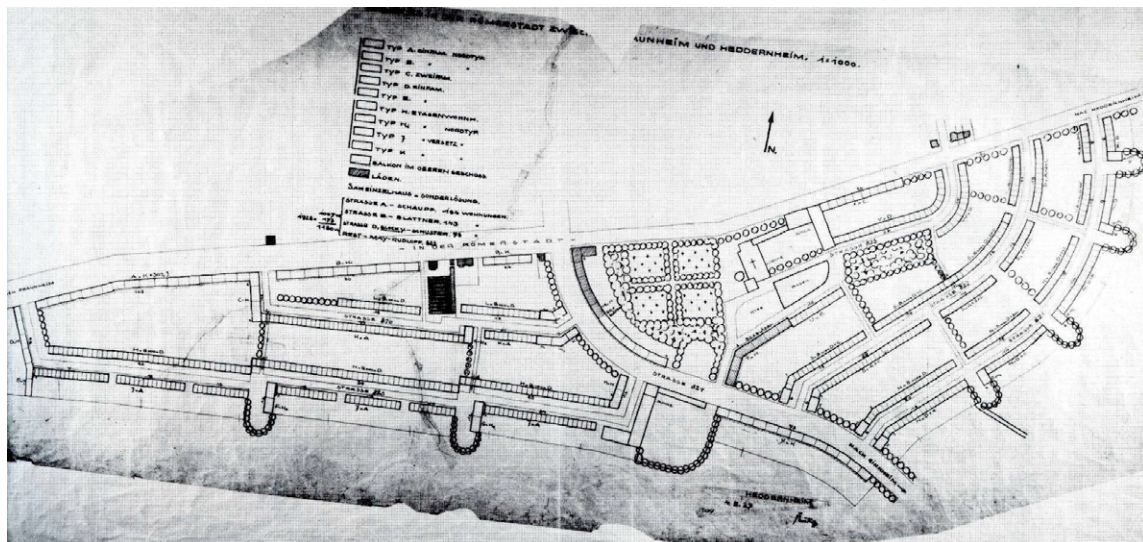
La scelta tipologica si traduce poi in una conseguente scelta di raggruppamento, per la quale si definiscono gli isolati in relazione al costruito con possibilità di edificazione chiusa, semiaperta, a schiera ed aperta.

La giustapposizione di isolati concorre alla formazione del quartiere razionalista: nel disegno dei quartieri moderni notevole importanza assumono gli studi relativi all'orientamento ottimale. In particolare, l'orientamento secondo l'asse elio-termico diventa una componente progettuale principale (soprattutto nelle città tedesche). Un'altra tendenza a questa associata, è lo svincolare, soprattutto nel ridisegno di quartieri residenziali, l'andamento dei fronti fabbricati rispetto al disegno stradale: il migliore orientamento edilizio prevale rispetto alla formazione di un uniforme fronte stradale, per cui spesso, i fronti costruiti incidono obliquamente rispetto agli assi stradali su cui si affacciano. Si assiste ad una completa razionalizzazione dell'isolato e dell'architettura, rispondente principalmente a fattori economici e politici.

Come ricordano le parole di Philippe Panerai: «L'emergere di una razionalità nell'organizzazione urbana appare in concomitanza con l'affermarsi di due fattori: la necessità o l'opportunità di costruire in breve tempo un gran numero di edifici e, d'altra parte, il

consolidarsi di un'autorità in grado di conseguire questo obiettivo.»³

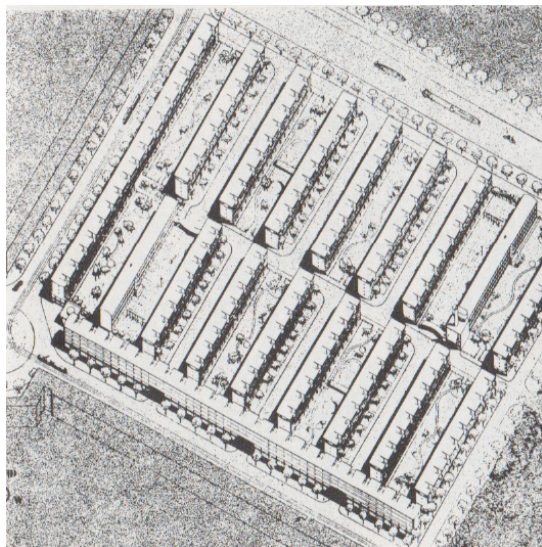
Una razionalizzazione dell'urbano e del costruito porta inevitabilmente alla rottura dei caratteri ed al sistema relazionale della tradizione della città storica.



Römerstadt (Germania). Edificazione di 1.180 abitazioni: 580 unifamiliari, 50 bifamiliari, 550 plurifamiliari. Ernst May. Piano del 1927.

Come ricorda lo stesso studioso: *«L'abolizione delle differenze fra i diversi affacci e fra i diversi piani, conseguenza di un'omogenizzazione dello spazio, si traduce in un tratta-*

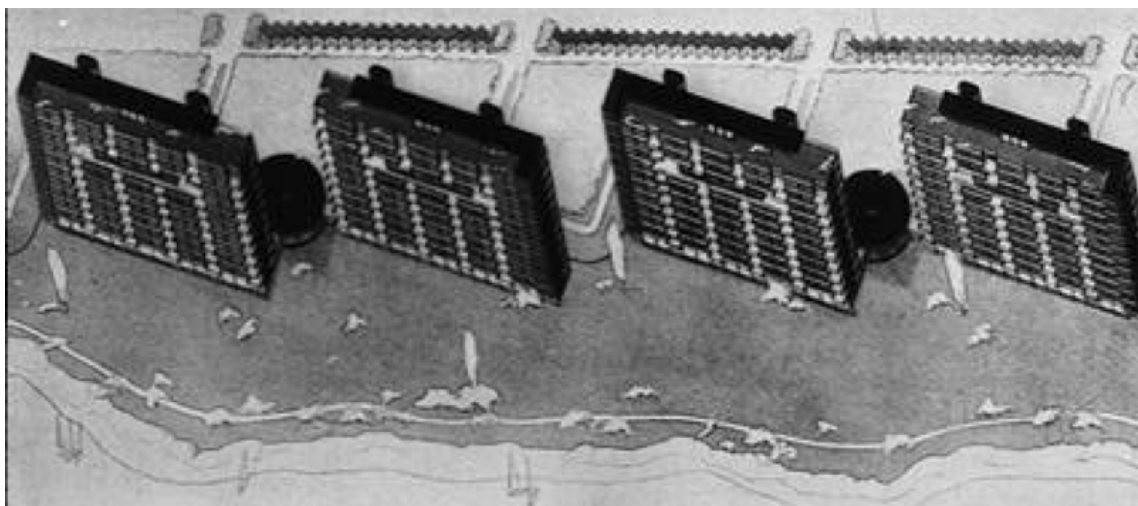
mento uniforme delle facciate, che non sono più che una ripetizione modulare di una cellula tipo, nella quale le aperture, definite una volta per tutte, non esprimono più una dialettica tra residenza e spazio urbano (...) L'edificio diventa un oggetto ponendo con ciò le premesse per quella dissoluzione completa del tessuto urbano, di cui l'Unité d'Habitation rappresenta il manifesto».⁴



In alto: Quartiere residenziale di Spandau-Haselhorst (Berlino), Walter Gropius, 1929. In basso a sinistra: Concorso bandito dal Comune di Amsterdam per tipologie edilizie su terreno assegnato, 1933-34. Progetto A. Staal, S. van Woerden, G.H. Holt, premiato. Case in linea a 5 piani con negozi al pianterreno. In basso a destra: Maubeuge (Francia), Piano di Ricostruzione, arch. André Lurcat. 1947.

4 PHILIPPE PANERAI, JEAN CASTEX, JEAN CHARLES DEPAULE, *Isolato urbano e città contemporanea*, Milano, Clup, 1980, pp.134-151

Con questi intendimenti il Movimento Moderno interviene al fine di garantire un riordino della città: l'unità edilizia, l'isolato e il quartiere diventano gli strumenti operativi di intervento.



Case alte sul Wannsee (Berlino). Progetto di quartiere popolare a grandi casamenti, W.Gropius 1931.

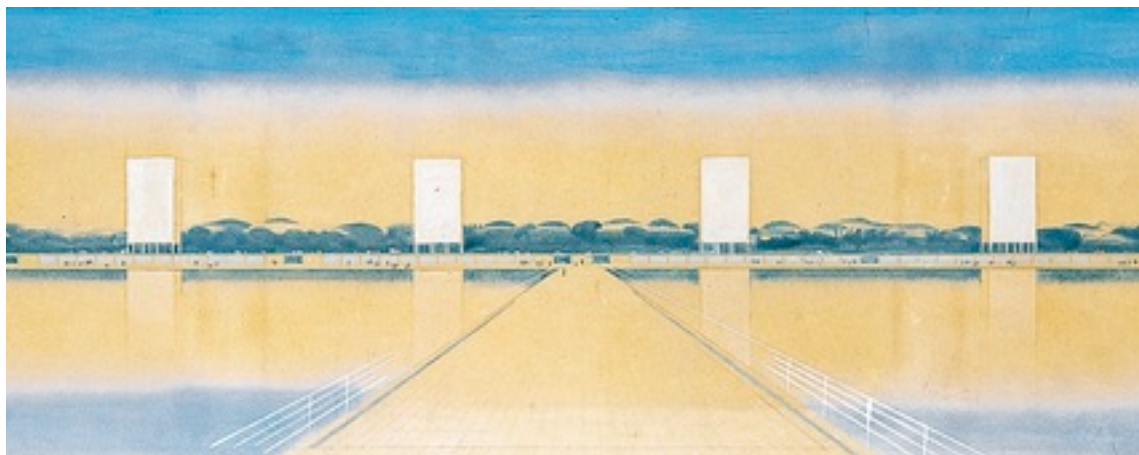
Un altro principio fondativo della città moderna, risiede nell'assemblamento progettato dei quartieri; il cosiddetto *zoning*, permette infatti la formazione di determinate zone urbane con precise caratteristiche urbane e sociali oltre a garantire, in ottica modernista, precisi rapporti verso zone limitrofe e verso l'intera città. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Cesare Chiodi: «*Nella definizione di quartiere è implicito il concetto della omogeneità: la specializzazione edilizia delle singole zone cittadine è, per così dire, una naturale tendenza fisiologica dell'organismo urbano. È naturale infatti che ogni forma di attività edilizia si raggruppi per elementi affini nel luogo e nell'ambiente più adatti al suo sviluppo (...).*

Anche le città del passato conobbero questo processo formativo: ne è una prova il raggrupparsi di determinate attività commerciali od artigiane in talune zone o vie della città. Ma i concetti selettivi sui quali si fonda la differenziazione delle zone e dei quartieri della città moderna risposano su basi diverse.»⁵

Rispetto alla città storica, la città moderna vuole distinguere completamente il luogo di lavoro, sempre più associato alla grande industria, dall'abitazione. Si applicano inoltre distinzioni tra attività commerciali e attività direzionali o ricreative.

Anche l'alternanza della densità edilizia, intesa come sfruttamento del suolo, diventa

principio fondamentale della città moderna e carattere fondamentale dello *zoning*. In queste applicazioni l'azonamento funzionale si affianca ad un addensamento per intensità di sfruttamento (classificabile come intensiva, semintensiva o estensiva).



Progetto di sistemazione del litorale di Castelfusano, Roma. Prospettiva a colori trattata a tempera. Architetto Adalberto Libera. 1933-34.

La crisi dello spazio pubblico.

Ricercando l'elemento primario nel rapporto tra edifici, proprio nella crisi degli spazi pubblici la progettazione moderna ha evidenziato il dualismo e la conflittualità tra costruito e spazio vuoto. L'inedificato viene spesso risolto come prodotto di risulta, complementare al costruito.

Raramente nel Movimento Moderno gli spazi tra gli edifici sono progettati al di fuori della viabilità; in genere sono lasciati a verde.

Tale criticità emerge anche dagli scritti di Cesare Chiodi, che pur essendo coinvolto nel vivo della formazione moderna riesce a percepire, quelle che potranno essere le problematiche della città futura; egli afferma «*Nei tempi moderni si è in parte perduto di vista il concetto funzionale della piazza, e quanto più esse aumentarono quantitativamente di estensione e di numero entro le maglie dei nuovi piani regolatori, altrettanto perdettero di qualità e significato.*

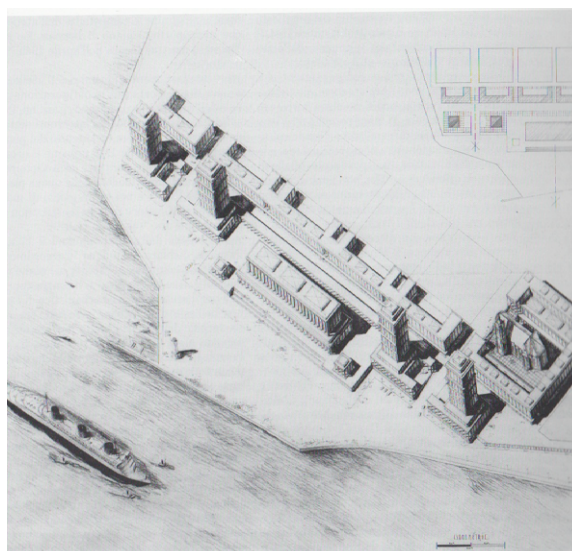
Gli ampi spazi liberi creati per pura intersezione di molte e larghe strade concorrenti, di cui è dovizia nei piani di ampliamento delle nostre città, spazi privi di significato per la assoluta mancanza di ogni elemento architettonico perimetrale, nulla hanno a che vedere con il gusto della piazza. La piazza è un elemento tridimensionale.

La terza dimensione, quella verticale, è essenziale per la determinazione delle altre due: impossibile progettare belle piazze, se contemporaneamente non si conoscono e non si precisano altezza e le masse degli edifici circostanti.

È questa una delle maggiori difficoltà nello studio di un piano regolatore, il quale è essenzialmente qualche cosa di molto anteriore e di superiore alle soluzioni contingenti, mentre

la piazza è invece tutta nelle soluzioni contingenti.»⁶

Ripetutamente il Movimento Moderno ha sostituito le qualità della piazza storica ad uso pubblico con le piazze di traffico.



In alto e a sinistra: Piazza Focce, Genova, arch. Luigi Carlo Daneri, anni trenta. A destra: Proposta per la ricostruzione di Le Havre (Francia), Atelier Perret.

Essi sono spazi essenzialmente funzionali, servono alle necessità del traffico urbano, bacino di raccolta e di smistamento dalle correnti in moto, o come luogo di sosta e attesa dei veicoli, ma non rappresentano più, in nessun modo, un centro di vita collettiva.

6 CESARE CHIODI, *La Città moderna. Tecnica urbanistica*, Milano, Hoepli, 1935, p.121.

3.2.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.

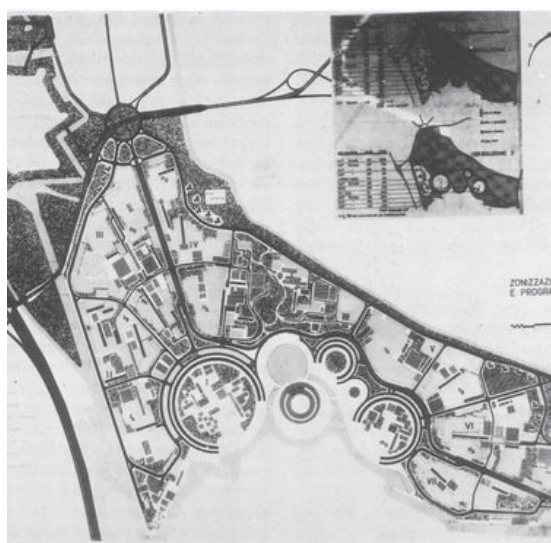
Nella città del Movimento Moderno, la maggioranza delle realizzazioni non considera l'elemento fluviale come componente essenziale nella progettazione di una parte di città. Il fiume ed i corsi d'acqua, non sono ancora visti per la potenzialità estetico percettiva che possiedono, in linea con un generale disinteresse verso i valori e le identità del luogo. Nella sua enfasi antistoricista, si identifica anche una voluta disattenzione per i caratteri geografici e orografici del territorio: per tali ragioni il Movimento Moderno esclude generalmente la condizione paesaggistica fluviale come possibile condizione progettuale.

Come riportano le considerazioni progettuali di Cesare Chiodi, nel vivo del periodo storico considerato, in prossimità di una relazione tra terra e acqua, egli si limita a consigliare eventuali sistemazioni a giardino delle aree poste lungo i fiumi maggiori: *«Più raramente le sistemazioni a giardinaggio possono ricavarsi lungo le sponde nei fiumi maggiori, che nelle loro porzioni urbane sono per solito incanalati fra muraglioni ininterrottamente fiancheggiati da banchine per scopi di navigazione o da arterie di traffico»*⁷.

Questa lettura della città moderna, chiarisce la situazione generale di rapporto tra fiume e città: un rapporto il più delle volte inesistente. Le sponde fluviali non sono considerate parti di città, ma identificano spazi residuali, persi o al più di servizio.

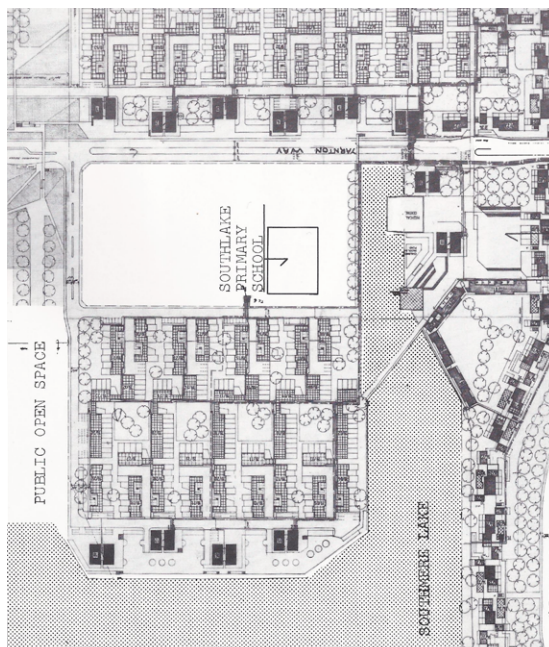
Da questo quadro, che interessa la maggioranza delle realizzazioni moderne, si distinguono tuttavia isolati ma rilevanti casi progettuali. In tali proposte, i principi modernisti si confermano ma si integrano e si modificano nell'interpretazione dei valori del luogo ed in particolare con i caratteri del contesto fluviale.

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale. Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



Le Barene di San Giuliano a Mestre. Architetto Ludovico Quaroni. 1958.

*Lorenzo Bonfiotti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



Quartiere Thamesmead, Gran Bretagna, 1967-1971. Trasformazione dell'area ex industriale a est di Londra.

3.2.3. Modelli interpretativi della città razionalista.

Dallo studio tipo-morfologico delle costanti e delle permanenze progettuali si può avanzare una classificazione in modelli interpretativi della città moderna.

Tale sistema di valori trasversali rispetto all'epoca storica considerata, si identifica come materiale trasmissibile per la prefigurazione di una futura parte di città fluviale.

Il progetto in pianta. Il caso di Royan.

L'intervento della ricostruzione del centro di Royan, si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra.

La città di Royan, in gran parte distrutta nel corso della Seconda Guerra Mondiale, viene rapidamente ricostruita al termine del conflitto. Dal 7 giugno, 1945, l'architetto Claude Ferret (1907-1993), professore e direttore della Facoltà di Architettura di Bordeaux, viene nominato come progettista nella ricostruzione della città.

L'architetto, designato dal *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme* (istituito nel 1944), nel 1948, coadiuvato dai collaboratori Luigi Simone e André Morrisseau, traccia il piano della futura Royan in un clima di agitazione e di richiesta di rapidità esecutiva.

Il progetto urbano si basa su una revisione completa del disegno in pianta e del piano stradale considerando anche un precedente studio ante-guerra denominato "Piano Danger" del 1939. In particolare, si contraddistingue per aver "tagliato" il centro con un nuovo asse perpendicolare al mare (Viale Aristide Briand) e per concludersi con un'edificazione curva che sembra volersi aprire verso l'orizzonte del mare.

L'importanza della mobilità e del traffico, la formazione di un asse gerarchico, l'alternanza tipologica, una sequenza di spazialità pubbliche, sono i fattori che prefigurano a livello planimetrico la scelta della soluzione ottimale.

Il progetto in alzato. Il caso del Vieux-Port a Marsiglia.

L'intervento della ricostruzione del Vecchio Porto di Marsiglia, si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato.

Nel gennaio 1951, il *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme* (istituito nel 1944) e diretto da Eugène Claudius Petit, nomina l'architetto Auguste Perret (in sostituzione dell'architetto Leconte), come *architecte en chef* (architetto capo) della ricostruzione del Vieux-Port a Marsiglia.

Auguste Perret rivede e modifica il piano generale, già predisposto da André Leconte, e guida e controlla i progetti di Fernand Pouillon e André Devin. Interviene in particolare sulla precedente forma dell'isolato, e sulla composizione dei volumi edilizi all'interno del contesto urbano: un complesso calcolo di scorci prospettici valorizza l'articolata orografia dell'area.

L'intervento trova una sua specifica definizione nel controllo dei prospetti, che diventano alzato unitario lungo il porto. Lo stesso Auguste Perret cura con particolare attenzione il risultato prospettico, nella definizione delle aperture, dei coronamenti, delle modanature

e del numero dei piani, oltre a studiare un tipo di raccordo degli edifici con il suolo.

Il progetto in sezione. Il caso di Le Havre.

L'intervento della ricostruzione di Le Havre, si contraddistingue per un concepimento progettuale tridimensionale, come avvenuta verifica in sezione.

Il 5 settembre 1944, gli alleati radono al suolo il centro e le porzioni della periferia nord-est della città di Le Havre. Nel 1945, il *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme* (istituito nel 1944), nomina Auguste Perret e molti suoi collaboratori come architetti responsabili della ricostruzione. Tale nomina risulta essere in accordo con le intenzioni del sindaco Pierre Voisin, e come naturale conseguenza di una serie di iniziative degli ex allievi dello stesso Auguste Perret. Essi, già a partire dalla primavera del 1944 con la formazione dell' *"Atelier de Reconstruction de la Ville du Havre"*, propongono numerosi studi e progetti per la città.

Come dato quantitativo, si specifica che ad ogni proprietario viene corrisposta la superficie posseduta prima delle distruzioni.

Auguste Perret propone in varie sedi, un sistema stradale sopraelevato per risolvere gli attuali problemi di altezza della falda, di forniture servizi e di scarichi della città. Soluzione in seguito abbandonata con l'adozione del piano per il centro del 1948.

Nel progetto definitivo l'architetto rinuncia anche al tessuto urbano interamente concepito a maglia ortogonale esteso su tutto il centro: così la diagonale preesistente del Boulevard Francois Ier (voluta e imposto dal Consiglio Municipale), forma un tessuto che si sviluppa anche lungo il Front de Mer Sud, ruotato rispetto all'impostazione della trama del Bassin du Commerce e della Rue de Paris.

Il concepimento della città ortogonale vuole evitare la monotonia e la rigidità grazie alla prefigurazione tridimensionale di variazioni della larghezza delle strade, di altezze dei fabbricati, di arretramenti, di corti aperte, di alberate, di portici, di pensiline e di piazze.

Durante le fasi attuative del Piano, Perret controlla i risultati architettonici di Place de l'Hotel de Ville, il Front de Mer Sud e la Porte Océane. La Place de l'Hotel, si valorizza per una serie edifici di dieci piani attestati dietro una bassa quinta edilizia di altezza costante, e scanditi da cadenze regolari, simmetriche all'asse di Rue de Paris. Il progetto del complesso architettonico, in pianta e alzato, ripete il modulo quadrato di 6,24 metri dettato dalla logica strutturale del cemento armato.

Place de l'Hotel de Ville e l'avenue Foch, ripropongono un sistema urbano tipicamente ottocentesco mediante una sequenza spaziale di piazze, viali, di quinte edilizie, e complessi architettonici monumentali. La sezione dell'avenue è di 80 metri e si conclude con una testata prospetticamente conclusa dalla Porte Océane; il progetto di André Hermant e Jacques Poirrier, vuole includere l'orizzonte marino come ultimo elemento della quinta architettonica. Come ricordano le parole di André Hermant *«E' dalla porta Océane che con un solo sguardo si scorge il mare aperto verso ovest e si segue la rotta dei piroscafi*

che entrano nel porto».⁸

Le stesse colte intenzioni progettuali, sono riprese dallo stesso Auguste Perret del 1945: *«Di fronte all'acqua costruiremo un vero lungomare. Lo si scorgerà dal mare aperto, prima di sbarcare. Incarnerà la Francia agli occhi degli stranieri. Ne offrirà l'immagine nobile e monumentale. A distinguere le Havre sarà un'architettura che obbedirà a una legge di armonia. Una impressione di ritmo e di unità scaturirà dalla città.»⁹*

L'intervento di ricostruzione di Le Havre, grazie al suo concepimento tridimensionale, si caratterizza per ambiziose volontà urbane. A tal proposito si riprendono le considerazioni di Roberto Gargiani: *«Perret ha trasformato Le Havre in una città monumento dagli spazi aulici, capace di misurarsi con la grandiosità della stessa metropoli parigina, di cui è diventata una porta sull'oceano.»¹⁰*

8 ANDRÉ HERMANT, *Le Havre. Porte Océane. Ensemble Architecturale*, estratto da ROBERTO GARGIANI, *Auguste Perret 1874-1954. Teoria e opere*. Milano, Electa, 1993, p. 280

9 Cit. in W. GEORGE, *Le Havre sera reconstruit par Auguste Perret sur une plateforme*, estratto da ROBERTO GARGIANI, *Auguste Perret 1874-1954. Teoria e opere*. Milano, Electa, 1993, p. 281.

10 ROBERTO GARGIANI, *Auguste Perret 1874-1954. Teoria e opere*. Milano, Electa, 1993, p. 281.

MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ RAZIONALISTA. IL PROGETTO IN PIANTA. IL CASO DI ROYAN.



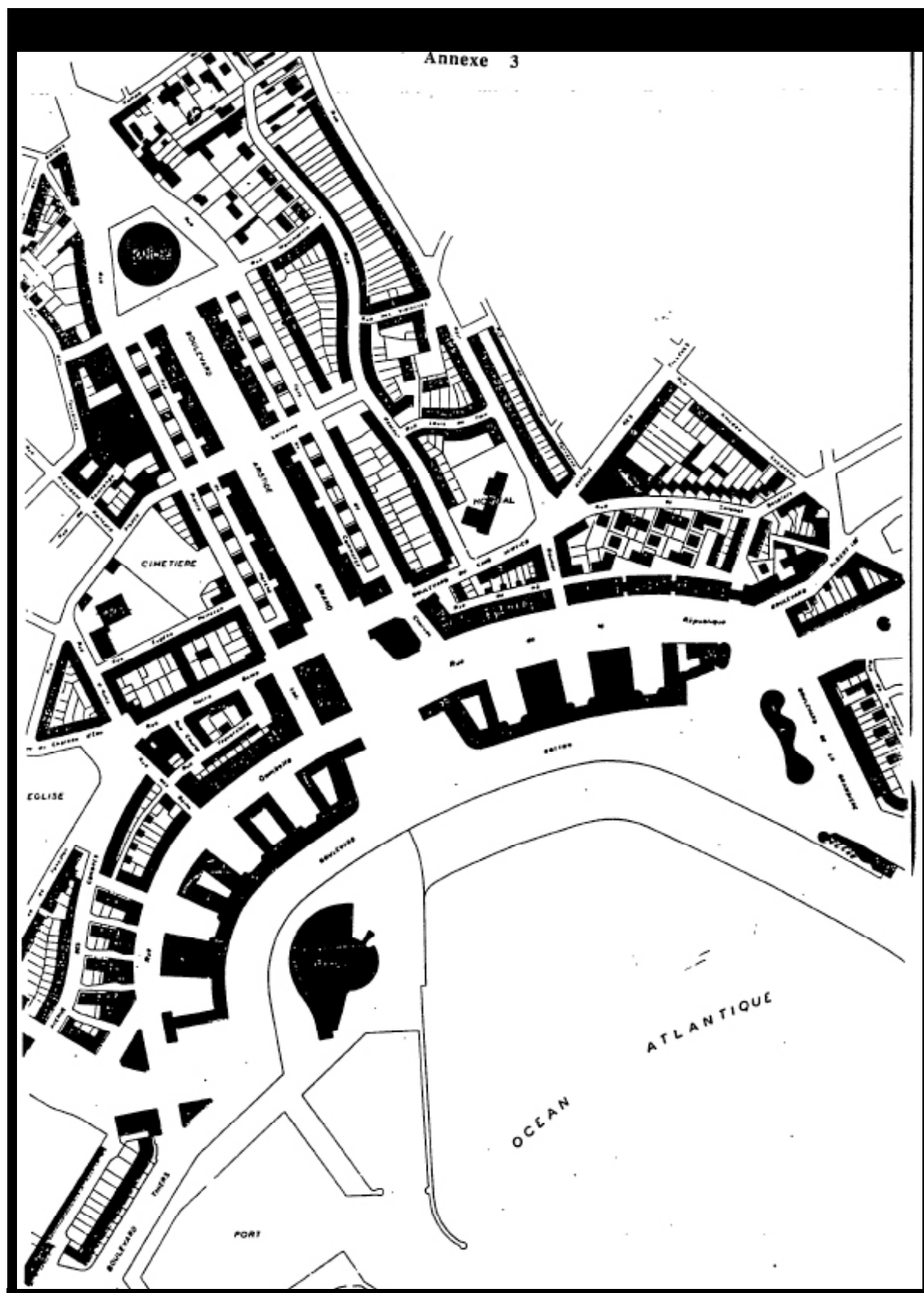
Luogo: Royan (Francia).

Anno: 1950.

Architetto: Claude Ferret.

Affaccio: marittimo - Oceano Atlantico.

L'intervento della ricostruzione del centro di Royan, si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra. Dal 7 giugno, 1945, l'architetto Claude Ferret (1907-1993), viene nominato come progettista nella ricostruzione della città. L'architetto, designato dal *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme* nel 1948, coadiuvato dai collaboratori Luigi Simone e André Morrisseau, traccia il piano della futuro Royan in un clima di agitazione e di richiesta di rapidità esecutiva. Il progetto urbano si basa su una revisione completa del disegno in pianta e del piano stradale considerando anche un precedente studio ante-guerra denominato "Piano Danger" del 1939. In particolare, si contraddistingue per aver "tagliato" il centro con un nuovo asse perpendicolare al mare (Viale Aristide Briand) e per concludersi con un'edificazione curva che sembra volersi aprire verso l'orizzonte del mare. L'importanza della mobilità, la formazione di un asse gerarchico, l'alternanza tipologica, una sequenza di spazialità pubbliche, sono i fattori che prefigurano a livello planimetrico la scelta della soluzione ottimale.



MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ RAZIONALISTA. IL PROGETTO IN ALZATO. IL CASO DEL VIEUX-PORT A MARSIGLIA.



Luogo: Marsiglia (Francia).

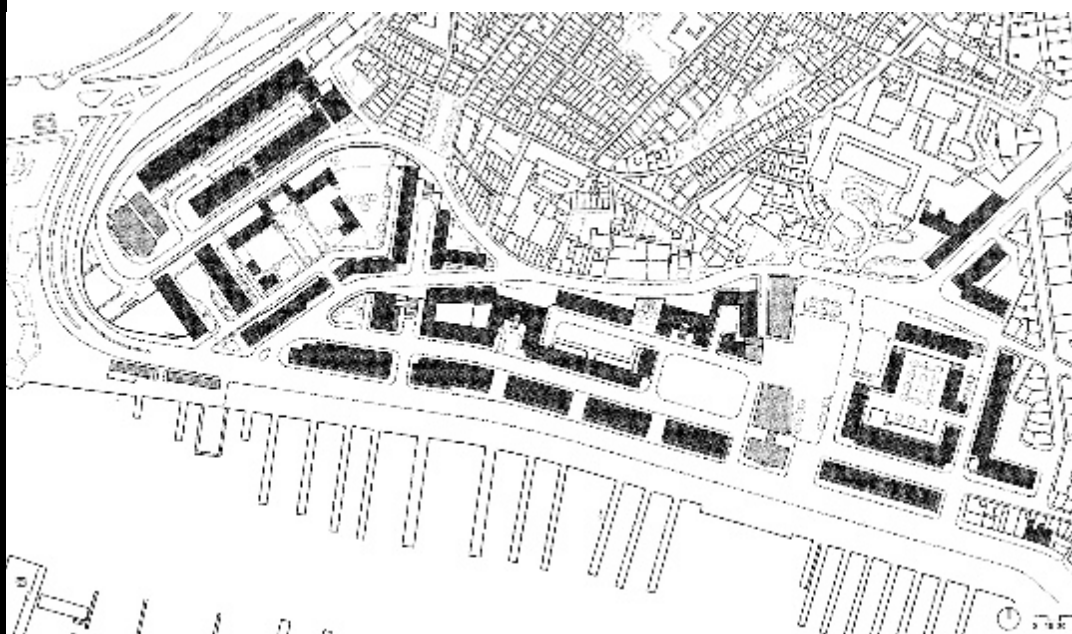
Anno: 1951.

Architetto: Auguste Perret, Fernand Pouillon e André Devin

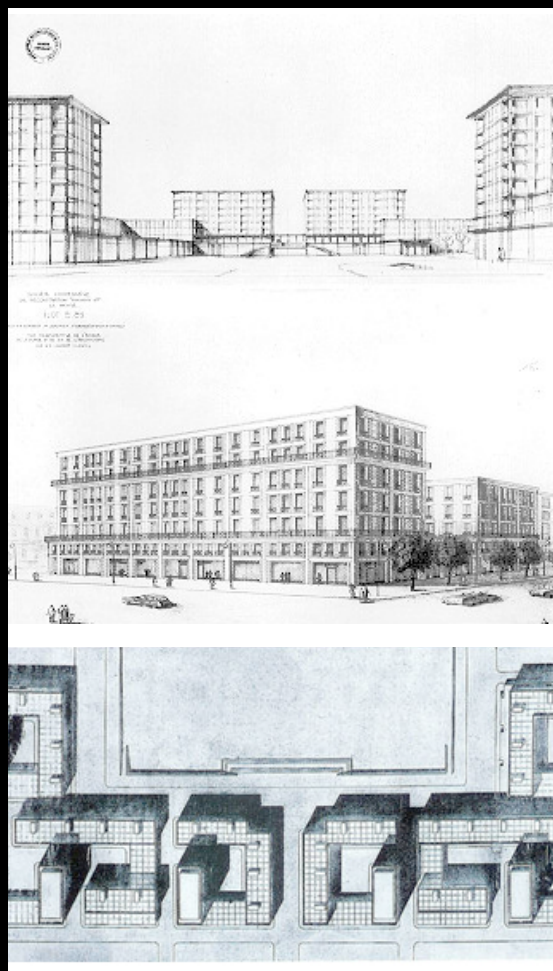
Affaccio: marittimo - Mar Mediterraneo.

L'intervento della ricostruzione del Vecchio Porto di Marsiglia, si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato. Nel gennaio 1951, il *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme* (istituito nel 1944), nomina l'architetto Auguste Perret (in sostituzione dell'architetto Leconte) nella carica di *architecte en chef* (architetto capo) della ricostruzione del Vieux-Port a Marsiglia. Auguste Perret rivede e modifica il piano generale, già predisposto da André Leconte, e guida e controlla i progetti di Fernand Pouillon e André Devin. Interviene in particolare sulla precedente forma dell'isolato, e sulla composizione dei volumi edilizi all'interno del contesto urbano: un complesso calcolo di scorci prospettici valorizza l'articolata orografia dell'area. L'intervento trova una sua specifica definizione nel controllo dei prospetti che diventano alzato unitario lungo il porto. Lo stesso Auguste Perret cura con particolare attenzione il risultato prospettico, nella definizione delle aperture, dei coronamenti, delle modanature, del numero dei piani, oltre a studiare un tipo di raccordo degli edifici con il suolo.





MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ RAZIONALISTA. IL PROGETTO IN SEZIONE. IL CASO DI LE HAVRE.



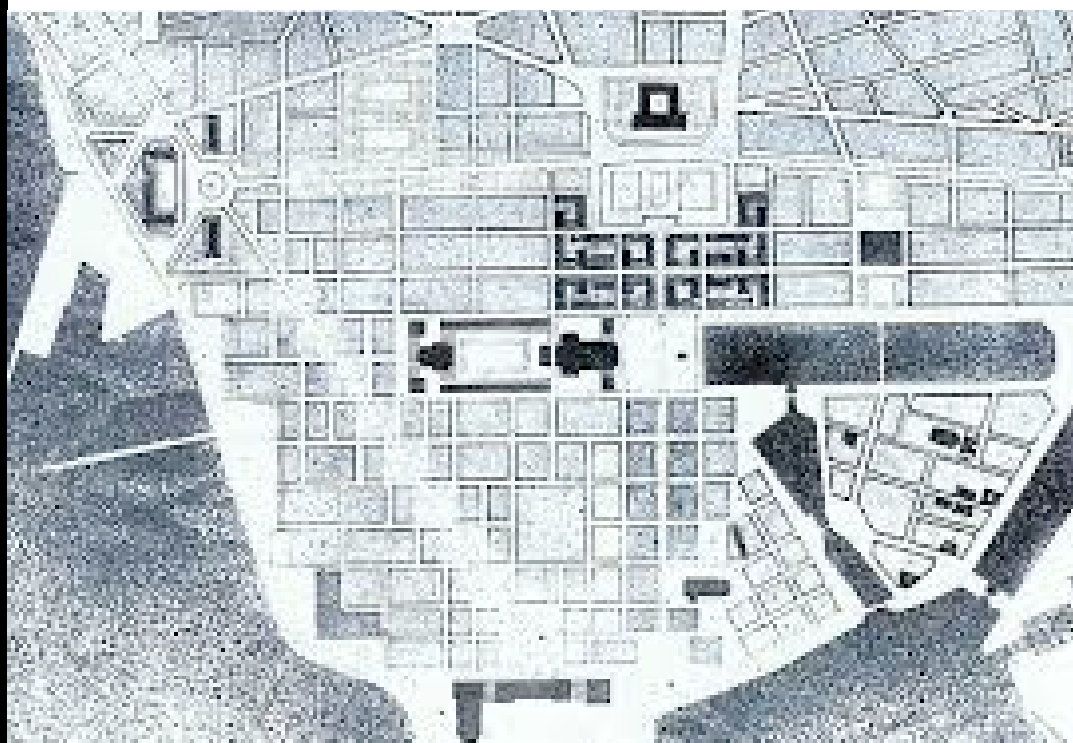
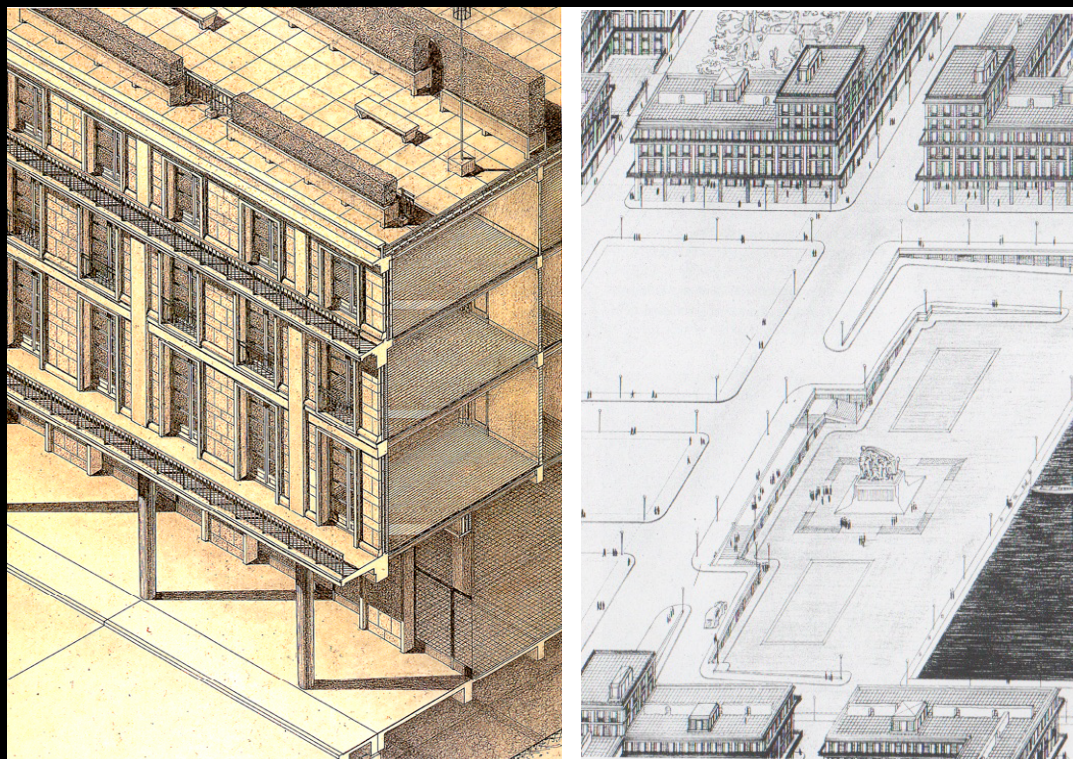
Luogo: Le Havre (Francia).

Anno: 1948.

Architetto: Auguste Perret.

Affaccio: marittimo - canale della Manica.

L'intervento della ricostruzione di Le Havre, si contraddistingue per un concepimento progettuale tridimensionale, come avvenuta verifica in sezione. Nel 1945 il *Ministere de la Reconstruction ed de l'Urbanisme*, nomina Auguste Perret e molti suoi collaboratori come architetti responsabili della ricostruzione. Perret propone in varie sedi, un sistema stradale sopraelevato per risolvere gli attuali problemi di altezza della falda, di forniture servizi e scarichi della città. Soluzione abbandonata con l'adozione del piano del 1948. Nel progetto definitivo l'architetto rinuncia anche al tessuto urbano concepito a maglie ortogonali esteso su tutto il centro: la diagonale preesistente del Boulevard Francois Ier forma un tessuto, che si sviluppa anche lungo il Front de Mer Sud, ruotato rispetto all'impostazione della trama del Bassin du Commerce e della Rue de Paris. Il concepimento della città ortogonale vuole evitare la monotonia e la rigidità grazie alla prefigurazione tridimensionale di variazioni a livello di larghezza delle strade, di altezze dei fabbricati, di arretramenti, di corti aperte, di alberate, di portici, di pensiline e di piazze.



3.2.4. Conclusioni.

Nel rispondere alle incredibili trasformazioni di inizio Novecento, la città moderna ha cercato nell'economicità, nell'ottimizzazione e nella riduttività dei volumi e dei suoli i propri principi ispiratori.

Pur rispondendo innegabilmente ad una richiesta difficilmente fronteggiabile, così facendo, ha sicuramente danneggiato in molti casi il patrimonio identitario, carico di valori paesaggistici, morfologici e tipologici di molte città europee, rompendo di fatto nettamente quello che era l'equilibrio della città storica. Come ricordano le affermazioni di Cesare Chiodi: *«Negli ultimi cinquant'anni la fretta di costruire non ha dato respiro alle nostre città. Ciò che, a prima impressione, differenzia i quartieri e le città del passato da quelli di quest'ultimo periodo è quel senso di composto ordine che, pur nella sua varietà, i secoli scorsi hanno impresso alle loro creazioni anche più modeste.»*¹¹

Un generale disinteresse verso i bisogni psicologici o sociali, è evidente analizzando gli spazi pubblici del periodo: caratterizza questo momento storico, la scomparsa di strade e piazze socialmente intesi nei nuovi piani e nelle nuove città (contemporaneamente sono sostituiti da strade veicolari, sentieri e infiniti prati).

Lo stesso sviluppo in altezza ha favorito i proprietari dei suoli danneggiando la collettività. Tale innegabile perdita oggettiva di qualità edilizia ed urbana, è accompagnata ad una quasi totale mancanza di sensibilità verso il luogo, i valori storici e i valori paesaggistici che avrebbero invece dovuto guidare le trasformazioni di questo periodo storico. La presenza di un contesto fluviale è raramente considerato, come variabile attiva della prassi progettuale.

Nella volontà di ripetizione e di uniformità, il Movimento Moderno ha dimostrato i suoi limiti teorici; spesso non è stato considerando il desiderio di specificità e di variabilità che culturalmente la gente esprime.

Si assiste ad una generale crisi dello spazio pubblico, accompagnata ad una crisi morfologica e tipologica nella comprensione della città storica.

A tal proposito si ricordano le considerazioni di Philippe Panerai: *«L'architettura moderna si è definita in contrapposizione alla città. Dal Plan Voisin al rinnovo del XIII arrondissement, la stessa logica distruttiva porta alla sostituzione di una parte della città con un insieme di oggetti architettonici. Di questo processo stiamo vivendo la fase estrema, contrassegnata dal rifiuto della città da parte degli abitanti e dalla cattiva conoscenza degli architetti; la crisi della città e la crisi dell'architettura hanno ormai preso il posto degli ideali eroici degli anni Venti.*

Questa situazione giustifica la nostra aspirazione ad un'architettura diversa, urbana. Questa preoccupazione ci porta ad auspicare che l'oggetto architettonico abbia a contar meno di per sé stesso, dal punto di vista estetico e che sia invece in grado di definire gli spazi, di differenziarli, di recepire delle pratiche, persino di suscitare. Affermare che l'ar-

11 CESARE CHIODI, *La Città moderna. Tecnica urbanistica*, Milano, Hoepli, 1935, p.58.

chitettura deve essere urbana non significa voler riprodurre i caratteri della città antica, ma tentare di definire relazioni spaziali compatibili con le pratiche urbane di oggi (...) significa anche, se è vero che la creazione si basa sempre su esperienze già acquisite e procede per successive sperimentazioni, esercitare la possibilità di scegliere i riferimenti per la progettazione ben diversamente che abbandonarsi alla moda, e farne la base del lavoro di progettazione, per le qualità urbane che essi presentano, per le soluzioni spaziali che suggeriscono, per le modificazioni alle quali si prestano.»¹²

I principi ispiratori che hanno caratterizzato la progettualità di tale periodo storico possono essere riassunti in tre questioni fondamentali: in primo luogo l'autonomia del disegno stradale rispetto al disegno del costruito ed ai vincoli del luogo, in secondo luogo l'adozione della regola edilizia in rapporto a determinate densità ed altezze con l'utilizzo alternato di tipi edilizi come l'edificio isolato, case a schiera, case in linea e case a torre; in terzo luogo la composizione gerarchica di volumi all'interno del disegno di uno stesso quartiere.

Relativamente al Movimento Moderno, sulla base di queste considerazioni finali, si può senz'altro escludere e condannare un generale approccio antistoricista e scarsamente attento ai valori del luogo e del contesto di appartenenza.

Tuttavia, si devono riconoscere anche l'importanza e l'attualità dell'avvenuto cambio di scala progettuale e la forza dei principi di unificazione perseguiti da determinati modelli di intervento.

Tale disattenzione per il contesto e per le identità viene infatti controbilanciata a livello generale, in favore di un maggiore controllo della forma e dell'aspetto complessivo volumetrico e planimetrico dell'insediamento precisamente regolamentato: larghezze delle strade, altezze degli edifici, distanze, specializzazioni funzionali e reti di circolazione.

Proprio nel **principio di insediamento regolato da precise prescrizioni** di lottizzazione si ritrova la forza e l'attualità del Movimento Moderno. Tale valore si intende riprendere nel progetto di una parte città fluviale contemporanea.

12 PHILIPPE PANERAI, JEAN CASTEX, JEAN CHARLES DEPAULE, *Isolato urbano e città contemporanea*, Milano, Clup, 1980, pp.154-155

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



cap.3.3. Spazio pubblico e la dilatata città fluviale contemporanea: 1980 - 2014.

3.3.1. Dalla proposta teorica al caso realizzato. La continuità di una tradizione progettuale.

Premesse teoriche: la validità di studi precedenti.

La trasformazione della città esistente, per un avanzamento dello sviluppo urbano, è quindi la necessità della contemporaneità. In particolare diventa questione cruciale restituire alla città una densità di usi e di significati, come progetto alternativo all'espansione incondizionata. Con tale visione si presuppone implicitamente una condivisione dei valori fisici e sociali espressi della cosiddetta "intensity city".

Considerata nella sua stabilità insediativa, ma relazionata ad una complessità di morfologie e di tipologie, la città compatta si identifica come risposta alle problematiche aperte che caratterizzano la dispersiva città contemporanea.

Nell'affrontare il presente lavoro si conferma come "obiettivo" il raggiungimento della città compatta, e si considera come "mezzo" l'estensione dell'uso del progetto urbano e del progetto di architettura.

Tali temi di riflessione si diffondono in particolare a partire dagli anni Ottanta con il cosiddetto "movimento della ricostruzione critica della città europea": presentando assiomi e teorie assolutamente validi nella recente teoria della progettazione, è bene ripercorrere brevemente questa propositiva fase teorica e progettuale.

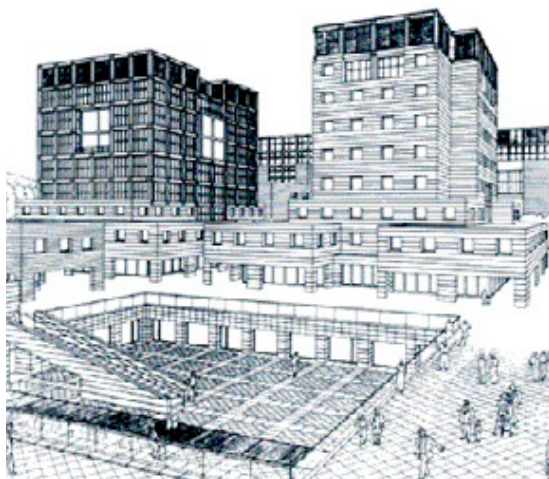
In reazione al fallimento della città moderna, ai principi della Carta d'Atene ed in contrapposizione agli assiomi modernisti, nel dopoguerra si individuano una serie di correnti progettuali e culturali che contraddistinguono il dibattito sulla ricostruzione critica della città del presente.

Una prima selezione di posizioni teoriche, si identifica negli studi tipo-morfologici: alla ricerca di un "metodo scientifico" nella costruzione della città. Si impongono nella realtà internazionale gli studi tipo-morfologici condotti nell'ambito dell'Istituto Universitario di Venezia da parte di Carlo Aymonino e di Aldo Rossi che proseguono e superano le ricerche degli anni Cinquanta di Saverio Muratori sulla Venezia storica. Quest'ultimo infatti propone studi analitici e atteggiamenti mimetici/conservativi, come principi di una futura progettazione.

Carlo Aymonino indica la morfologia urbana come ambito nel quale applicare una trasformazione di tipi. Insiste sull'attenzione al contesto e sul concetto di parti di città formalmente compiute (soprattutto sulla loro identificazione e leggibilità anche alla scala dilatata della città contemporanea).

Per Aldo Rossi, lo studio della città deve portare all'individuazione di elementi di permanenza per caratterizzare l'identità della stessa: lo studio dei rapporti di morfologia, tipologia ed i monumenti primari. Inoltre le teorie di Marcel Poete e gli studi di Pierre

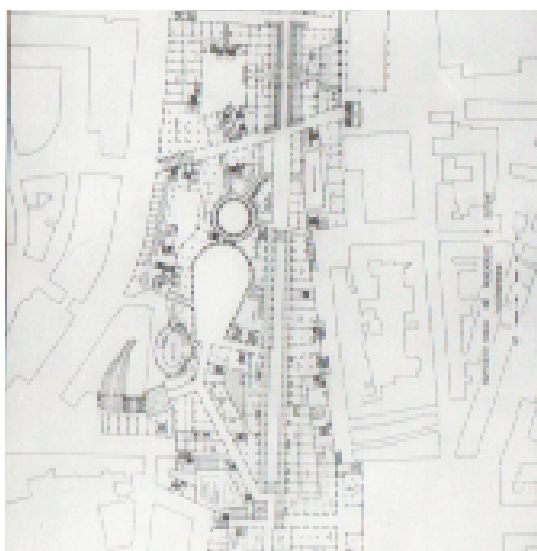
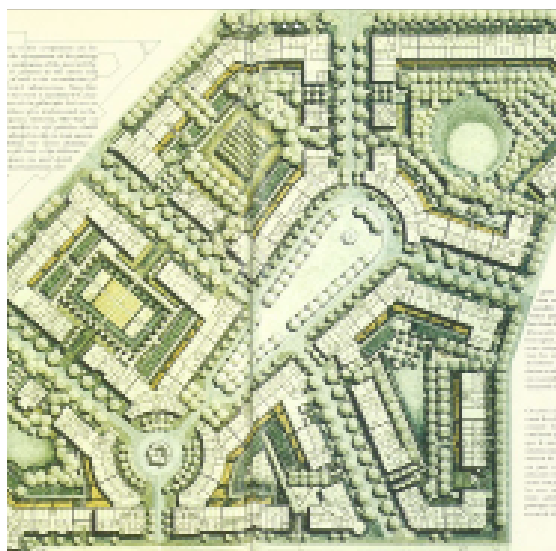
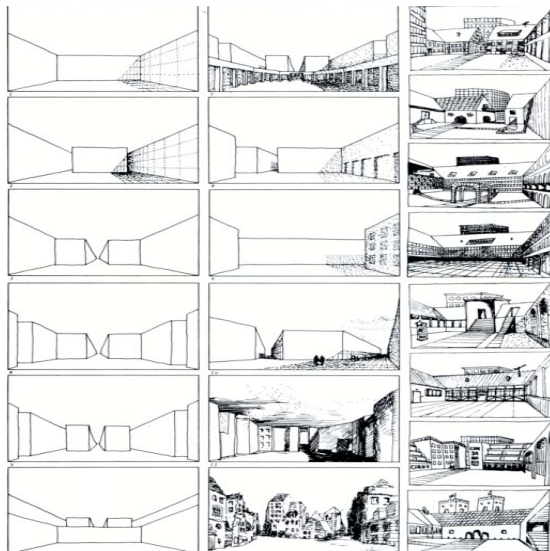
Lavedan gli consentono di includere i tracciati della città storica, i segni del passato, gli aspetti orografici e geografici come elementi identitario-genetici della città. In questa teoria, la città è vista in continua evoluzione. Essa tende ad autoselezionare alcune permanenze che sedimentandosi negli strati fisici e culturali della città formano le condizioni preliminari per ogni possibile futura trasformazione architettonico-urbana.



In alto a sinistra: "Ecco qua un altro pezzo di città", Carlo Aymonino 1973. A sinistra in basso: Milano. Aree ex Pirelli, Progetto Bicocca, Vittorio Gregotti, 1994-2003. A destra: Lettura tipologica dei Quartieri Spagnoli di Napoli, studio di Salvatore Bisogni, 1985.

Un altro filone di ricerca si identifica nelle ricerche francesi avviate negli anni Settanta, tali studi vedono come principale protagonista Antoine Grumbach. Lo studioso propone l'arte del "bricolage urbano" come principio ispiratore nella costruzione della città su sé

stessa in alternativa ai concetti di tabula rasa modernisti. Sugli stessi principi si pone lo studio teorico del nordamericano Colin Rowe mediante l'ipotesi di *Collage city*: in questo testo si rintraccia la coesistenza della città storica e della città moderna nella dimensione collagistica. Sempre in opposizione all'architettura isolata modernista, i due teorici insistono sulla necessaria presenza di un contesto forte e vincolante.



A sinistra: Potsdam (Germania), Rob Krier. 1992- 2003. A destra in alto: studi urbani, Rob Krier. A destra in basso: Stoccarda, (Germania), Disegno alternativo per l'area Wilhelmsplatz- Hauptstatterstrasse, Rob Krier.

Sempre lo stesso Antoine Grumbach negli anni Settanta precisa ulteriormente il ruolo dello spazio pubblico e dei tracciati urbani nella configurazione della città mediante una serie di studi che contraddistinguono la cosiddetta "scuola francese".

Anche il grande teorico Bernard Huet approfondisce gli studi sulla città storica in que-

sta direzione, sviluppando in particolare riflessioni sui concetti di spazio pubblico inteso come "convenzione urbana", considerando spazi intesi come precise connotazioni formali e spaziali che regolano e costituiscono la città.

Un altro filone di ricerca denominato "arcaismo industriale", si sviluppa parallelamente in Belgio; negli anni Ottanta si insiste ad una vigorosa critica della Carta d'Atene mediante riflessioni dall'atteggiamento spiccatamente antindustriale.

Tali posizioni teoriche esposte principalmente da Maurice Culot, puntano a recuperare le convenzioni urbane della "piccola" città tradizionale, ritrovare l'urbanità perduta nella metropoli per poter trasformare l'intera società. L'idea è di recuperare un "arcaismo" inteso come processo elementare per la costruzione e la conoscenza della città contro la distruzione fisica e culturale della società industriale.

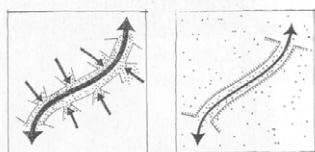
Un altro importante studio che considera gli elementi ripetibili dello spazio urbano all'interno del progetto di architettura si identifica con le figure dei fratelli Leon e Rob Krier; tali studiosi condividono, alla pari delle precedenti teorie, la riabilitazione della città storica europea. Con queste premesse teoriche attraverso i loro studi, puntano ad individuare una sorta di abaco di soluzioni formali (inteso come costante ripetibile permanente), per la ricostruzione della città europea. In particolare Rob Krier fornisce un vero e proprio manuale di progettazione architettonica e urbana in cui la lezione della storia si pone in alternativa alle "pericolose" sperimentazioni della città contemporanea.

Oltre alle suddette teorie si deve menzionare con particolare attenzione, vista l'attualità della proposta e vista l'applicazione della presente ricerca, la teoria sulla parte di città proposta da Aldo Rossi; tale studio al pari del presente, vuole rispondere alla necessità di cambiamento della città mediante il progetto di architettura. La volontà è infatti quella di definire formalmente la città nel suo concreto attraverso l'intervento in ambiti/aree specifiche e attraverso un controllo del disegno di edifici e delle permanenze degli spazi pubblici. A tal proposito si riporta un estratto di tali decisivi scritti teorici: «*L'area studio. (...) Mi occuperò ora in modo più specifico del luogo in cui si manifestano i fatti urbani; cioè dell'area in cui è possibile rilevarli, del suolo urbano che è un dato naturale ma anche un'opera civile ed è parte sostanziale dell'architettura della città. Quest'area possiamo vederla nel suo insieme, e allora costituisce la proiezione della forma della città su un piano orizzontale, o per singole parti. I geografi chiamano questo il sito (site) cioè l'area su cui sorge una città; la superficie che essa realmente occupa. Essa dal punto di vista geografico è essenziale per la descrizione di una città e, insieme alla localizzazione e alla ubicazione, è un importante elemento per classificare città diverse.*

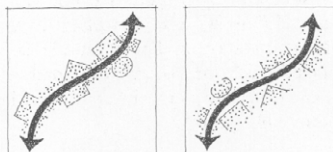
Introdurrò il concetto di area-studio. Poiché noi supponiamo che esista una interrelazione tra qualsiasi elemento urbano e un fatto urbano di natura più complessa, fino alla città in cui essi si manifestano, dobbiamo chiarire a quale intorno urbano ci riferiamo. Questo intorno urbano minimo è costituito dall'area-studio; con questo termine intendo designare una porzione dell'area urbana che può essere definita o descritta ricorrendo ad altri elementi dell'area urbana presa nel suo complesso, per esempio al sistema viario.»

Continua lo studioso, nella ricerca di una definizione teorica tra area-studio e città: *“L’area-studio può quindi considerarsi un’astrazione rispetto allo spazio della città; essa serve per meglio definire un certo fenomeno.(...)Ma l’area-studio può essere un’area definita da caratteristiche storiche; essa coincide con un preciso fatto urbano. Il considerarla in sé significa riconoscere a questa parte di un più vasto insieme urbano delle caratteristiche precise, una qualità diversa. (...) Resta comunque che in ogni caso dovremo sempre definire i limiti dell’intorno urbano di cui ci occupiamo; sarà questa la miglior garanzia per non accettare le distorsioni più gravi che sono diffuse nel dominio dei nostri studi e che considerano la crescita della città, e il divenire dei fatti urbani, come un processo continuo e naturale dove scompaiono le vere differenze dei fatti. (...)Si è avanzata una prima definizione del concetto di area-studio. Essa intende definire a quale intorno urbano ci riferiamo. L’area-studio può considerarsi un’astrazione rispetto allo spazio della città; essa serve per meglio definire un certo fenomeno. Si dava quindi da una parte una definizione dell’area-studio come metodo di lavoro e una definizione dell’area-studio più complessa, intesa come elemento qualitativo specifico della città.»*

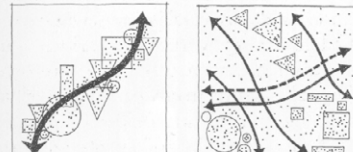
To Invite or Repel



To Open Up or Close In



To Integrate or Segregate



Esempi positivi e negativi di flussi urbani e spazio pubblico.

Infine conclude l’autore con riflessioni sull’importanza e sulla necessità di intervenire nella città attraverso la configurazione delle proprie parti: *«(...) L’importanza a priori che attribuisco qui all’area-studio può essere compresa tra queste due affermazioni: dal punto di vista dell’intervento credo si debba oggi operare su un pezzo di città definito senza voler precludere in nome di una astratta pianificazione dello sviluppo della città, possibilità di esperienze anche totalmente diverse. Un pezzo di città offre maggiori criteri di concretezza dal punto di vista della conoscenza e dal punto di vista della programmazione (intervento).(...)Lo studio dell’area diventa così il momento particolare dello studio della città e l’insieme di queste osservazioni da luogo a una vera e propria ecologia urbana, condizione necessaria agli studi sulla città. I due tratti distintivi che vengono a configurarsi in questo rapporto sono così la massa e la densità che si manifestano attraverso la continuità dell’occupazione dello spazio sul piano orizzontale e su quello verticale. L’area come parte della città è una superficie relativa a una certa massa e densità ed è anche il momento di una tensione interna alla vita della città stessa; anche se in termini ecologici il rapporto è inscindibile la definizione possiede una grande capacità di apertura*

dei problemi.»¹

Le precedenti posizioni teoriche insistono trasversalmente e correttamente sulla critica della città moderna, auspicando una maggiore attenzione allo studio della forma urbis ed allo studio delle permanenze. Pur con diversi indirizzi, ogni trasformazione architettonico-urbana consapevole e qualitativa si rapporta con la specificità della città storica assecondando le tematiche proposte sia dalla “scuola veneziana”, sia dalla “scuola francese”. Tali concetti sono ancora validi e necessari in ogni buon progetto di architettura; la base teorica fondamentale per ogni proposta progettuale non può non considerare gli studi della “ricostruzione critica” e trarre da essi teorie e tecniche.

Ma l'attenzione alla città storica ed ai principi di architettura urbana, si dimostra ad oggi condizione necessaria ma insufficiente nell'affrontare nuove tematiche che portano il progetto architettonico e urbano a confrontarsi con macrocategorie come il paesaggio, l'infrastruttura o la grande funzione. In particolare, come approfondito nel presente studio, il paesaggio fluviale diventa una possibile strategia di intervento, e verso questa realtà nuovi modelli interpretativi e progettuali si stanno affermando con risultati sempre diversi. Tali modelli vogliono superare e completare la fase propositiva della ricostruzione critica, per ammettere e considerare nuovi valori nella ridefinizione della forma della città.

Nella prossima sezione dello studio, si vogliono isolare ed approfondire tre questioni progettuali contemporanee, intese come utili premesse progettuali nella definizione di una futura parte di città fluviale. Tali selezionate questioni, sono considerate come utili principi di intervento nella redazione delle Linee Guida contenute nella Terza Parte.

Tre questioni contemporanee.

Prima questione. Lo spazio pubblico come tema di verifica progettuale.

Come anticipato, in reazione al Movimento Moderno, si forma un movimento di critica nei confronti della città esistente ed in particolare verso la carenza di spazi pubblici socialmente intesi.

La rilevanza dello spazio pubblico, inteso come cuore della città, era stata in precedenza espressa dalle considerazioni di Ernesto Nathan Rogers: *«L'idea di centro racchiude in sé due nozioni, l'una geometrica (per rispetto a un determinato disegno urbanistico) e l'altra più propriamente funzionale (per rispetto alla destinazione e all'uso). Spesso i due termini coincidono: vale a dire che generalmente il baricentro è in pari tempo il cuore della città (...).*

1 ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Padova, Marsilio, 1966.

Nel centro funzionale si esplica la vita di relazione tra gli individui di una comunità: è per precisare tale significato che abbiamo introdotto la parola "cuore" ».

Sempre lo stesso autore afferma *"abbiamo introdotto la parola cuore nel linguaggio della tecnica urbanistica. Avremmo potuto dire nocciolo che è la parte del frutto che contiene le sementi, cioè le potenziali energie di un organismo. Ma cuore ha più palpito e riassume oltre che i valori fisiologici e biologici, quelli di sentimento"*².

Tali principi teorici, vengono ripresi ed approfonditi negli anni successivi da altri autori tra cui Aldo Rossi e Carlo Aymonino. Questa cultura progettuale prosegue idealmente fino ad arrivare alla contemporaneità. Oggi lo spazio pubblico viene infatti inteso nelle migliori prefigurazioni, come elemento imprescindibile della progettazione architettonica e urbana.

A tal proposito si riportano le critiche considerazioni verso la situazione esistente espresse da Bernard Huet: *«La maggior parte delle persone definisce il concetto di spazio pubblico in opposizione a quello privato. Questa definizione semplice, che si riferisce all'uso dello spazio e al suo carattere giuridico, è per me decisamente insufficiente nella misura in cui non conferisce alcuna qualità formale precisa a questo stesso spazio. Ed è per questa ragione che nella pratica dell'urbanistica moderna concepita dai tecnici e dagli architetti, questo spazio è il vuoto che rimane fra gli spazi privati occupati da architetture spesso formalmente sovradeterminate. Lo spazio pubblico è diventato uno spazio residuale. Ne deriva uno spazio senza forma propria, senza sistema simbolico preciso e senza nome, insignificante e innominabile nel senso etimologico del termine.»*

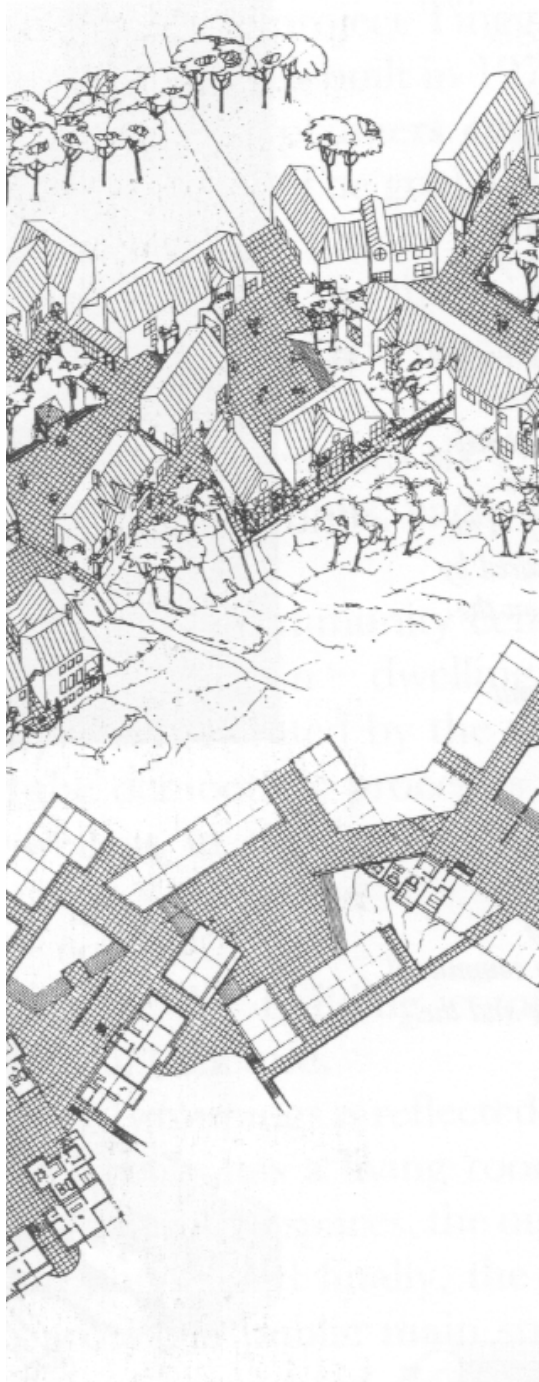
Per contrastare tale assenza di progetto, l'autore propone le seguenti riflessioni: *«Per ricongiungersi alla lunga storia delle città e delle loro forme, per poter nuovamente parlare di spazio pubblico, è dunque necessario operare un rovesciamento completo del pensiero urbanistico. La prima condizione consiste nel concepire lo spazio pubblico non solo come un vero spazio dotato di una forma previa e precisa, ma soprattutto nel fare in modo che sia questa forma a guidare la disposizione degli spazi privati e a ordinare gli elementi architettonici. Da questa condizione ne consegue una seconda. Poiché gli spazi pubblici devono avere una funzione regolatrice e organizzatrice, le loro forme non possono dipendere da una concezione singolare o da una creazione individuale nel senso in cui ne dipendono le opere d'arte (architettura compresa).»*

Considerando gli spazi pubblici come luoghi per eccellenza della collettività, lo stesso Bernard Huet, propone una determinata riconoscibilità formale socialmente intesa come ulteriore condizione per la riuscita progettazione di tali spazialità urbane: *«Le forme degli spazi pubblici, al fine di una consensualità, sono iscritte in convenzioni estremamente precise, garantite dal linguaggio.*

Ad ogni parola che designa gli spazi pubblici di una città (viali, piazze, vie, cortili) corrisponde un'idealità formale, un tipo convenzionale che ne permette la comprensione. (...) Bisogna inoltre tener presente che all'idealità formale della tipologia degli spazi pubblici

2 ERNESTO NATHAN ROGERS, premessa al volume *The Heart of the City*, a cura di Jacqueline Tyrwhitt e José Louis Sert, New York, Pellegrini and Cudahy, 1952.

che hanno un loro nome ben preciso, come la via o la piazza, corrisponde in realtà un'infinità di casi differenti, per epoca, carattere, dimensioni, e qualità.»

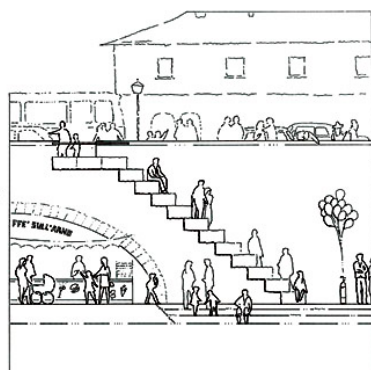
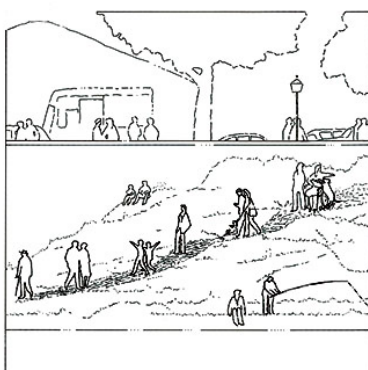
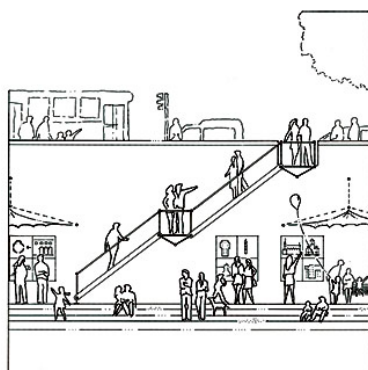
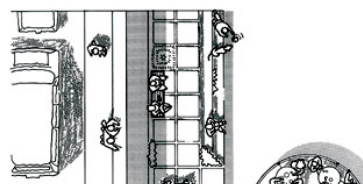
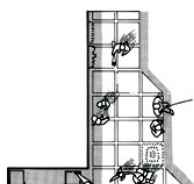
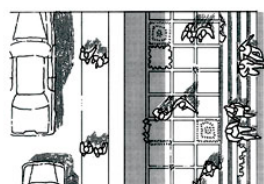
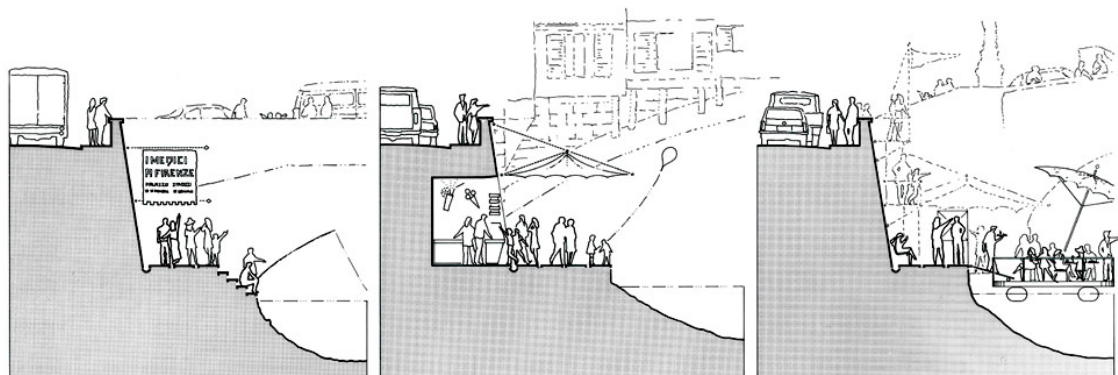


Skaade, Danimarca, arch. C.F. Mollers Tegnestue, 1985. Lo spazio pubblico come tema di verifica progettuale. Il piccolo gruppo di case per 15-30 famiglie trova nello spazio pubblico la propria struttura insediativa. .

Un'altra condizione fondamentale per l'attuale progettazione di spazi pubblici, risiede nella loro messa in rete; la formazione di un sistema urbano pubblico diventa condizione fondamentale all'interno della città contemporanea. Come ricorda lo stesso autore: *«per poter parlare di spazi pubblici bisogna aggiungere un'ultima condizione. (...) gli spazi pubblici non funzionano in maniera isolata, fanno sempre parte di un sistema complesso, continuo e gerarchizzato. La continuità del sistema degli spazi pubblici garantisce ad una città di costituirsi nella forma a lei propria, e la loro permanenza nel tempo ne garantisce la memoria. A proposito di continuità urbana, sia sufficiente ricordare che in riferimento a questo concetto che si differenziano e si oppongono i centri, densi e continui, e le periferie frammentate e diffuse.»*

Tali stessi studi teorici portati avanti da Bernard Huet e dal suo gruppo di lavoro, si preoccupano di approfondire maggiormente una questione di fondo considerata come *La questione dell'arte urbana*: *«L'arte di disegnare uno spazio aperto come si progetta un insieme di architettura. Oggi lo spazio pubblico urbano è considerato come residuale, per essere più precisi, la sua forma risulta dagli elementi architettonici che lo circondano. L'arte urbana permette di rovesciare la priorità e di fare in modo che la forma dello spazio pubblico produca un certo numero di regole architettoniche applicabili agli edifici che costituiscono l'involucro fisico degli spazi pubblici (vie, piazze, ecc...). Non si tratta di sostituirsi agli architetti e disegnare nella loro totalità gli edifici appartenenti al settore privato. Ma la tradizione vuole che un edificio abbia almeno due facciate: l'una privata, nascosta e libera, l'altra pubblica che, come dice un proverbio cinese, appartiene a chi lo guarda. A volte un progetto urbano determina delle situazioni monumentali la cui definizione può essere molto precisa e vincolante.(...) La città cosiddetta tradizionale, densa e complessa, offriva tramite i suoi spazi pubblici, non solo delle possibilità d'incontro e di scambio, ma soprattutto dei luoghi in cui gli abitanti imparavano civiltà e cultura. (...) L'educazione vera è quella che favorisce il contatto diretto delle persone fra loro all'interno degli spazi pubblici la cui forma corrisponde agli archetipi della città europea.»³*

Da queste parole si evince quindi la volontà di un ritorno ad una progettazione architettonica e urbana che sappia ripartire dallo spazio pubblico urbano come matrice del progetto; la condizione fondamentale per una riuscita progettazione contemporanea è riuscire a prefigurare l'utilizzo dello stesso spazio pubblico da parte di persone che lavorano e vivono in differenti edifici. Lo stare insieme in spazi pubblici di qualità si pone come massimo obiettivo della progettazione contemporanea.



Firenze. Progetto per la sistemazione della riva del fiume Arno. Richard Rogers Partnership.

Seconda questione. La densità urbana come strategia di progetto.

In risposta alla frammentazione della città contemporanea, numerosi studiosi ripropongono lo sviluppo dell'insediamento attraverso una concezione densa, urbana, assimilabile alla città storica come fondamento di progetto.

Lo sviluppo dell'insediamento mediante una tale condizione progettuale non antistoricista, si identifica come un nuovo modo di vedere la contemporaneità. In tal senso di riprendono le osservazioni di Bernard Huet: «...*A proposito di continuità urbana, sia sufficiente ricordare che in riferimento a questo concetto che si differenziano e si oppongono i centri, densi e continui, e le periferie frammentate e diffuse.*»⁴

Il *New Urbanism*, sviluppato dagli anni Ottanta negli Stati Uniti ed in seguito diffuso in Europa, è un movimento di particolare interesse: tali progettualità riprendono i valori urbani ed architettonici della città storica in una condizione contemporanea.

Il modello avanzato dal movimento, sostiene che la città tradizionale, con il suo mix di funzioni, la densità, l'integrazione di diversi sistemi di trasporto, costituisce un modo molto più efficiente di sviluppare una comunità vivace e ricca di interazioni culturali.

A titolo esemplificativo si ricorda la realizzazione di Kirchsteigfeld a Potsdam, ad opera di Rob Krier (1992-1997). La volontà era quella di proporre una piccola città modello dove mostrare una alternativa possibile all'organizzazione di spazio privato e spazio pubblico. Rispondendo alla standardizzazione del movimento moderno ed allo *spawl* contemporaneo, per opposto si propongono concetti di riconoscibilità e densità.

Gli spazi non privati inoltre passano da essere spazi di risulta a nucleo fondamentale.

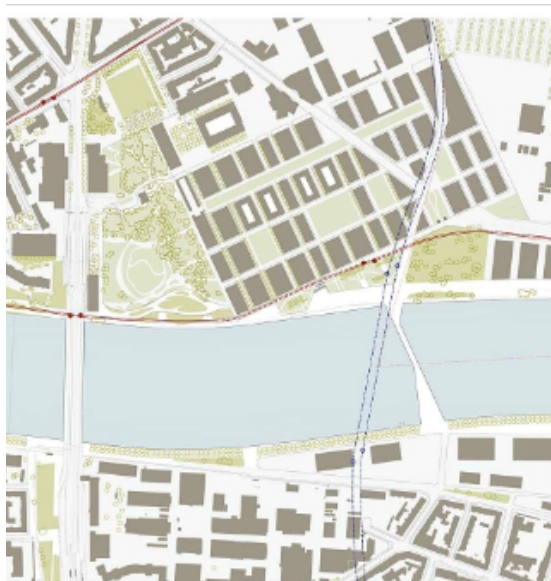
Il disegno proposto da Rob Krier, altamente unitario e riconoscibile, rielabora e propone al suo interno importanti variazioni architettoniche affidate a progetti diversi, tuttavia essi mantengono scelte progettuali comuni come l'imposizione di copertura a falde.

A livello insediativo la proposta prevede la scelta di una medio-alta densità (4,5 mq/mq), ma assolutamente qualitativa e vivibile.

Come anticipato dalle precedenti considerazioni; contro l'uniformità e la monotonia di molte città contemporanee, si propongono principi di densità insediativa, riconoscibilità e variazione.

4 ANTONELLO BOSCHI E ALBERTO BONACCHI, *Questioni di forma ... urbana. La composizione dello spazio pubblico nel rinnovo della città*, Firenze, Alinea, 1999, p.6 "Tre questioni a proposito della forma urbana" di Bernard Huet.

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



A sinistra, Basilea, Novartis Campus, 2010. A destra progetto per la nuova Vreeswijk (Paesi Bassi), Giorgio Grassi, 1997.

Terza questione. La compresenza dell'elemento paesaggistico in chiave urbana.

Negli ultimi due decenni la presenza di valori paesaggistici diventa sempre più importante nel ridisegno architettonico e urbano della città contemporanea.

Una tale scelta metodologica, di apertura progettuale all'ambiente ed al paesaggio, deriva da una presa di coscienza della collettività che nei decenni scorsi, ha gradualmente compreso le potenzialità dei valori paesaggistici, indirizzando e orientando le successive scelte in materia. A tal proposito si riprendono le considerazioni di Lucio Gambi: «*Quando una società umana fa suo - in qualche modo - un ambiente, lo fa perchè riconosce, cioè scopre in esso utili vocazioni (...) o disposizioni o inclinazioni o inviti che dire si voglia: più precisamente delle potenzialità a fornirgli certe produzioni o energie o agevolazioni*»⁵.

Una esigenza collettiva che trasforma il ruolo del paesaggio all'interno della società e della città; esso diventa portatore di un complesso sistema di valori naturali, culturali ed antropici. A tal proposito si riprendono le considerazioni di Eugenio Turri pubblicate nel 1974: «*(...) la formula più generale e immediata che serve a definire il paesaggio può essere la seguente "immagine da noi percepita di un tratto della superficie terrestre". Parlare soltanto di superficie è però una limitazione, perchè nel paesaggio è compreso, in una dimensione spaziale completa, anche lo sviluppo verticale delle forme sensibili. Il paesaggio sottintende un volume, uno spessore, oltre che una dimensione orizzontale, corrispondente a quel tratto della geosfera in cui l'uomo vive ed è immerso. Ma nella sua concretezza questo tratto di geosfera si precisa meglio come environment, spazio in cui l'uomo si muove e respira, che sa di sè, spazio vitale, come lo spazio in cui si muovono gli animali. In quanto tale l'environnement, mal traducibile in italiano, lo si può definire come l'ambiente riportato al soggetto che di esso vive; come ben precisa il George, esso cioè è "al tempo stesso un ambiente e un sistema di relazioni".*»

Da queste premesse l'autore prosegue avanzando una definizione di Paesaggio inteso come costante dialettica tra uomo e natura: «*un'altra ragione porta all'equivoco: essa sta nel ritenere le opere umane come slegate o come sovrapposte alla natura (...) nel paesaggio, come espressione sensibile dell'ambiente in cui agisce, l'uomo ritrova gran parte delle manifestazioni esterne che lo guidano psicologicamente e materialmente; in esso inoltre ritrova oggettivati i segni e le opere che egli realizza. Ecco così le due funzioni del paesaggio, come tramite e strumento del rapporto uomo-ambiente; e in un momento successivo come testimone dell'uomo, del suo vivere e operare. In quest'ultima il paesaggio diventa espressione di una cultura e strumento in cui tale cultura si esprime.*

Il primo consistente nel rapporto con tutti quegli elementi, naturali e umani, che tramite i sensi stimolano e condizionano il comportamento in atto dell'uomo (il paesaggio come mezzo di natura che guida e orienta l'operare umano); il secondo, corrispondente ad un atteggiamento successivo (contemplativo, estraniato, al di fuori degli interessi immedia-

5 AA. VV., *Storia d'Italia, I caratteri originali*, vol.I, Torino, Einaudi, 1972. Tratto da LUCIO GAMBI, *I valori storici dei quadri ambientali*, pp.5-55.

ti), che considera il paesaggio come testimonianza dell'esistere della natura e dell'uomo, e che determina l'ingresso del paesaggio nella cultura.

Dei due momenti, il primo può definirsi pratico, utilitaristico, vitale, il secondo contemplativo, conoscitivo, rivelato con l'arte e la scienza. Questo ultimo momento naturalmente può integrarsi al primo; può diventare fattore dell'ulteriore comportamento e dell'ulteriore agire dell'uomo. Il paesaggio diventa allora fatto culturale.»⁶

Il Paesaggio inteso quindi come fatto culturale, gradualmente si identifica come elemento attivo nella trasformazione della città esistente. Una tale apertura nella definizione progettuale, viene definitivamente sancita in termini giuridici con la *Convenzione Europea del Paesaggio* di cui si riporta un estratto relativo alle principali definizioni in materia e adottata nell'anno 2000:

«punto a) "Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni;

punto b) "Politica del Paesaggio" designa la formulazione, da parte delle autorità pubbliche competenti, dei principi generali, delle strategie e degli orientamenti che consentono l'adozione di misure specifiche finalizzate a salvaguardare, gestire e pianificare il paesaggio;

punto c) "Obiettivo di qualità paesaggistica" designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita;

punto d) "Salvaguardia dei paesaggi" indica le azioni di conservazione e di mantenimenti degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo di intervento umano;

punto e) "Gestione dei paesaggi" indica le azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali;

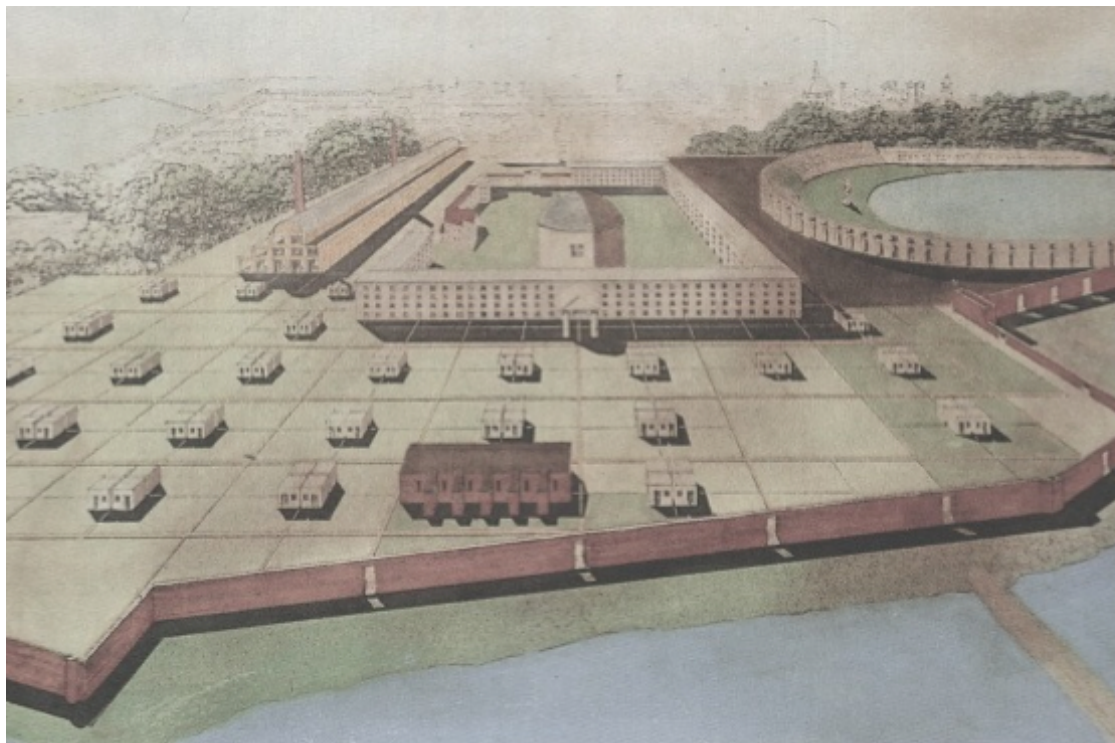
punto f) "Pianificazioni dei paesaggi" indica le azioni fortemente lungimiranti, volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.»⁷

La compresenza dell'elemento paesaggistico in chiave urbana, risponde così ad una decisa domanda sociale proveniente da una comunità sempre più sensibile, ad ogni bene immateriale e collettivo, ad ogni patrimonio comune culturale e naturale, come di fatto è anche il paesaggio fluviale. A tal proposito si riprendono i pensieri di Riccardo Priore: «Il paesaggio va inteso come la risultante della relazione tra due componenti: una parte di territorio e un soggetto capace di percepirla. Nel momento in cui si stabilisce la relazione tra queste due componenti, il territorio si fa paesaggio (...). Il carattere neutro di questa definizione, i cui termini essenziali sono fissati dalla Convenzione Europea del Paesaggio, è probabilmente il risultato di una domanda sociale proveniente da comunità sempre più

6 EUGENIO TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Comunità, Milano, 1974, pp.51-55, pp.79-82.

7 Convenzione europea del Paesaggio, Firenze 20 Ottobre 2000, Art. 1, Definizioni, Cap. I, Disposizioni generali.

sensibili ad degrado paesaggistico del loro spazio di vita quotidiano e quindi desiderose che, anche in questi luoghi, la qualità del paesaggio sia riconosciuta come interesse meritevole di pubblica considerazione. Nel tradurre questa domanda sociale in termini giuridici a livello internazionale, la Convenzione ha consacrato il paesaggio quale componente essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro patrimonio comune culturale e naturale e fondamento della loro identità: contestualmente ha richiesto agli Stati di riconoscere giuridicamente il paesaggio quale bene immateriale della collettività»⁸.



Mantova, Progetto per la zona di Fiera-Catena a Mantova, Architetto Aldo Rossi, 1982..

Da tali considerazioni, si modifica il ruolo dell'architettura e la professione dell'architetto che deve riuscir a percepire e trasformare all'interno del progetto la portata sociale di valori ancora non sufficientemente espressi. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Franco Zagari: «Voglio infatti parlare del paesaggio come dimensione ideale di comunicazione delle idee sulla trasformazione dell'habitat attraverso un particolare approccio progettuale, quello del paesaggista (...) Cosa è il paesaggio? Cosa è il progetto di paesaggio? Chi è il paesaggista "Il bello già lo conosco, adesso voglio conoscere solo il sublime": questa frase di Carlo Scarpa è già una bella risposta, che indica l'altezza della sfida, ponendo la questione fra etica, estetica e conoscenza (...) Nel dettato dell'art.9 del-

8 RICCARDO PRIORE, *Quando il territorio si fa progetto*, in FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Mancosu, Roma, 2006, pp.242-242.

la Costituzione Italiana il paesaggio è definito come un bene oggetto di tutela giuridica. L'adempimento di questo principio ha visto una lenta ma costante evoluzione interpretativa nel quadro legislativo, con molte resistenze e non sempre corrispondente ad una riflessione aggiornata sul piano culturale. Questa situazione sembra finalmente cambiare con l'entrata in vigore della Convenzione europea del Paesaggio, una legge invece colta, che potenzialmente si annuncia come una svolta anche di portata operativa, almeno per quelle parti del Paese che sapranno coglierne a pieno il portato innovativo, perchè è alle comunità che vivono i paesaggi che la legge attribuisce un ruolo prioritario.»⁹

Tali concetti sono espressi con chiarezza in precedenza anche dagli architetti Aimaro Isola e Roberto Gabetti: «*Gli anni recenti sono stati caratterizzati da un profondo ripensamento del rapporto che l'architettura instaura con fattori esterni, con il "contesto": sembra quasi trattarsi di una scoperta. Non per noi: noi siamo stati i principali sostenitori di questo singolare interesse ai luoghi o perlomeno questo è quanto la critica ci ha attribuito. Oggi più che parlare di contesto, di genius loci, vorremmo rettificare il discorso introducendo il concetto di "paesaggio", intendendo con il termine non semplicemente la montagna, la città o il centro storico, bensì anche le intemperie, le situazioni al contorno, il luogo e il tempo in cui ci incontriamo con il tema. Un immagine cioè dove questo scenario acquista un significato più complesso: diventa società, diventa economia, diventa produzione.*»¹⁰

Sempre maggiormente i valori ambientali vogliono indirizzare il ri-progetto della città contemporanea; la matrice della natura e dell'elemento paesaggistico diventa la componente fondamentale di una nuova avveduta progettazione.

Tale approccio, prosegue idealmente la proposta naturalistica delle città giardino di inizio Novecento, nella volontà di coniugare tecniche moderne con basse densità e valorizzazione di elementi naturalistici.

La stessa trasformazione dello spazio pubblico in luogo naturalistico, luogo di cultura e tempo libero diventa componente fondamentale di tale questione.

Molteplici sono le variabili progettuali che possono assecondare questa inclusione paesaggistica.

In determinati casi lo sviluppo dell'insediamento può avvenire attraverso uno spazio pubblico paesaggistico continuo su più isolati oppure si possono introdurre elementi progettuali capaci di evocare concezioni arcadiche e bucoliche.

Alternativamente si possono esprimere disegni di paesaggio che ordinano la natura (cioè che copiano la non natura, l'urbanizzato), oppure si possono prefigurare dissoluzioni di confini e incertezza di contorni, intesi come processo di inclusione mediante la dissoluzione dei limiti geografici. Una ulteriore possibilità si individua nel disegno della eterogeneità e nel disegno del mosaico paesaggistico, con singole e distinte zone ecologiche a diversificare la presenza della natura.

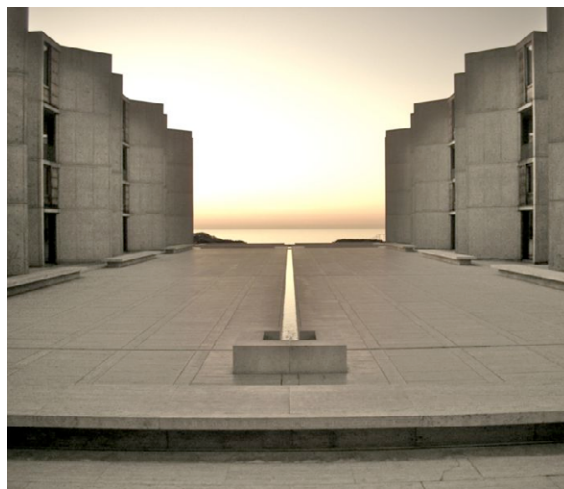
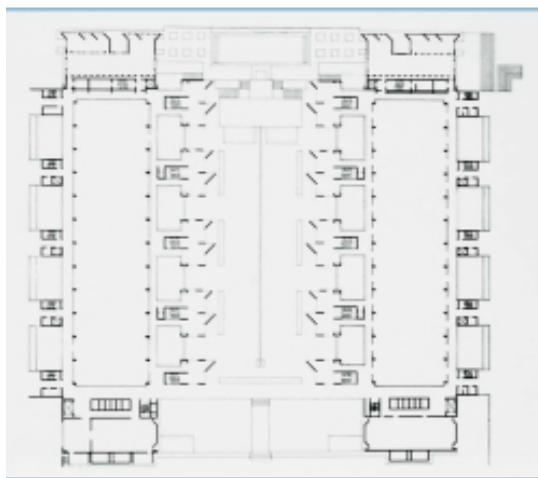
9 FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Mancosu, Roma, 2006, pp.13-24..

10 GABETTI E ISOLA, Il concetto di paesaggio nel "colloquio" con i personaggi e la produzione, Torino, 1 marzo 1993, in *Dialoghi di architettura*, (a cura di) EMILIO FAROLDI E MARIA PILAR VETTORI, Alinea Editrice, Firenze. 1995.

I valori immateriali come principio compositivo/ispirativo architettonico del XXI secolo.

Le precedenti considerazioni ammettono una ulteriore variabile contemporanea: l'inclusione di valori immateriali come principio fondamentale per una determinata valorizzazione del patrimonio paesaggistico fluviale.

Assecondando idealmente i concetti già espressi da Le Corbusier, la ricerca della bellezza e dell'immateriale si pone come massima verifica progettuale odierna: *«La poesia, la bellezza e l'armonia fanno parte della vita dell'uomo moderno o non esistono per lui che le funzioni meccaniche della macchina da abitare? Mi sembra che la ricerca dell'armonia, è la più bella passione umana. Il fine del suo infinito è preciso; è largo poichè si estende a tutto. (...) Penso che il razionale dell'architettura debba oggi estendersi ad orizzonti terribilmente più dilatati di quelli che si sono voluti considerare sino a ora (...) Dobbiamo conferire alle nostre iniziative teoriche o pratiche un soffio di ben altro vigore»*.¹¹



La Jolla, California, Salk Institute for Biological Studies, architetto Louis Kahn, 1959-65.

Come per ogni momento storico, anche il XXI secolo presenta rinnovati valori all'interno della mentalità collettiva: variando le condizioni fisiche e sociali che gravitano attorno alla psiche umana, conseguentemente cambiano le prospettive culturali della popolazione.

Una progettazione pienamente consapevole, deve saper interpretare questi cambiamenti epocali, indirizzando ed assecondando le richieste presenti e future della società nell'architettura.

Rispetto ad altri periodi storici, in cui i massimi valori applicati all'architettura erano alternativamente rappresentati dall'immagine percepita, dalla perfetta funzionalità, dal

11 LE CORBUSIER, *Architettura. Nè razionale, nè funzionale*, in "Architecture Rationelle", 1931, in ANTONIETTA LOLANDA LIMA, *Le Corbusier*, Palermo, Flaccovio, 1998, p.9.

massimo numero di alloggi o dalla velocità/economicità della realizzazione; il presente ed il futuro prefigurano nuovi scenari attualmente in corso di definizione.

La massima progettazione contemporanea è oggi indirizzata verso valori sempre più astratti: i valori immateriali diventano il vero lusso del XXI secolo.

Valori immateriali che si concretizzano in determinati patrimoni simbolici e culturali: i valori della memoria, dell'identità e del paesaggio, diventano massima espressione dell'architettura. La ricerca del poco e mirato è preferibile al tanto ed al generico.

Il progetto deve sapersi declinare alla sensibilità del luogo, alla singolarità, all'eccezione; lo spazio pubblico diventa lo strumento grazie al quale è possibile raggiungere tali dimensioni mentali.

Mutevoli ed attualmente in corso di sperimentazione sono le tecniche per concretizzare tali progettualità: determinati ricostruzioni di edifici perduti e sapienti perimetrazioni di spazi vuoti, architetture allusive, l'inserimento di elementi raffinati e poetici, l'espressione del passare del tempo e del variare delle stagioni.

Una nuova dimensione raggiunta anche attraverso il particolare progetto delle viste: l'attenta scelta delle condizioni al contorno, la determinata selezione di coni ottici, l'inquadramento di porzioni di paesaggio, il rimando a valori indeterminati ed infiniti sono scelte progettuali che presuppongono uno studio architettonico e mentale approfondito. La volontà è di trasformare l'architettura in sublime. L'annessione concettuale al progetto di architettura contemporaneo di patrimoni, memorie e identità locali richiede quindi un approccio contemporaneo più puntuale, allusivo, simbolico, minimalista e sostenibile.



Installazione di James Turrell.

3.3.2. Il rapporto fiume - città - spazio pubblico.

Nella realtà contemporanea, il fiume inteso come elemento paesaggistico, incrementa le proprie relazioni nei confronti della città e dei suoi spazi pubblici.

La realtà complessa del paesaggio fluviale, intesa come cultura del luogo e conoscenza del contesto, diventa reale esigenza collettiva e necessario strumento progettuale.

Il fiume, viene considerato come possibile elemento qualitativo della città, verso esso vengono formate nuove spazialità pubbliche che attraggono le attività dello sport, del tempo libero e della cultura.

Particolare rilevanza assume il disegno del vuoto. Il progetto dell'inedificato si identifica come particolare condizione per la valorizzazione fluviale: spazi aperti, percorsi verdi, campi da gioco, aree di sosta diventano nuovo valore per l'intera città e strumento di relazione fluviale.

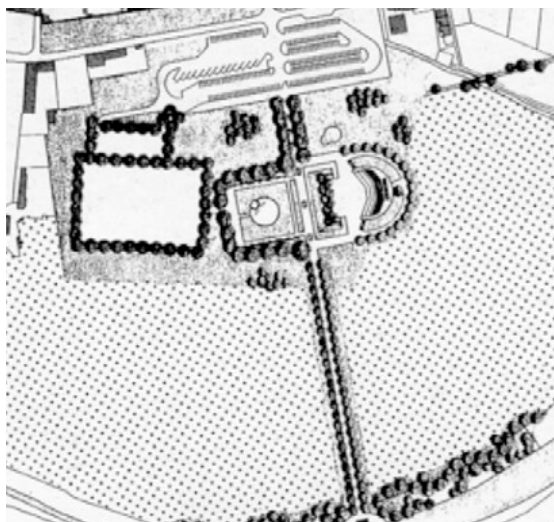
Da queste considerazioni emerge un rapporto tra luogo e architettura che non termina in fatti geografici/naturali, ma che sottintende valori più complessi legati all'uomo ed alla società.

Il fiume, considerato nei suoi aspetti geografici e nelle sue condizioni fisiche, si integra all'esperienza ed alla storia dell'uomo e si pone come possibile espressione di forte identità e come strategia di recupero per le realtà contemporanee.

I vasti orizzonti fluviali, le piantumazioni, le presenze dell'uomo e di fatti ed eventi espressi dalla storia diventano concreto materiale progettuale nel ridisegno di parti di città.

Il fiume diventa così espressione di natura, di memoria, di cultura, e soprattutto di elevata esperienza estetica intesa come ricerca dell'infinito nel finito. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Rosario Assunto: *«paesaggio è lo spazio che si costituisce ad oggetto di esperienza estetica, a soggetto di giudizio estetico. E' questa la verità primordiale del concetto di paesaggio come spazio, la condizionalità di questo concetto rispetto ad ogni discorso che si voglia fare intorno al paesaggio.(...) il paesaggio è spazio, ma non è soltanto spazio: perchè il concetto di paesaggio include in sè note che non sono proprie del concetto di spazio in quanto tale.(...)spazio limitato il paesaggio, ma aperto: perchè a differenza degli spazi chiusi, ha sopra di sè il cielo, cioè lo spazio illimitato; e non rappresenta l'infinito (simbolicamente o illusionisticamente), ma si apre all'infinito, pur nella finitezza del suo essere limitato: costituendosi come presenza, e non rappresentazione, dell'infinito nel finito. E la limitazione del paesaggio in quanto spazio è l'autolimitarsi dell'infinito, e insieme come uno schiudersi della finitezza, tal quale il bocciolo quando diventa fiore(...)lo spazio che si costituisce come paesaggio uno spazio in cui l'infinità e la finitezza si congiungono.(...)Qui e ora, l'infinito ci interessava in quanto chiarisce, esponendola poeticamente, l'essenza del paesaggio come presenza dell'infinità nella finitezza di uno spazio limitato(...)»*¹²

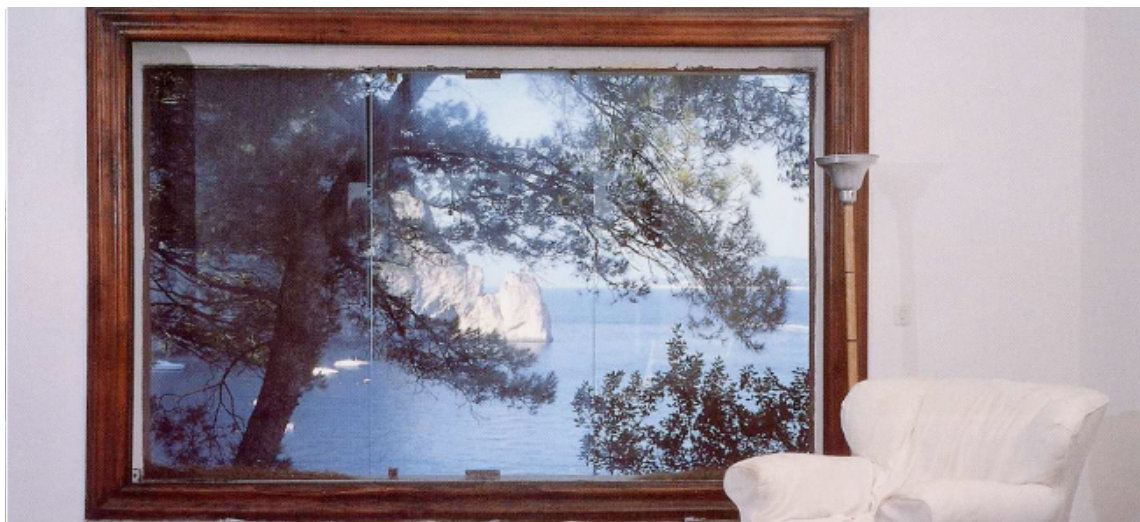
Una nuova ed inedita condizione si relaziona quindi al progetto di una parte di città fluviale; ora è l'infinito, o l'idea di tale possibilità, che entra nel fare architettura e si pone come sua massima espressione del rapporto tra fiume, città e spazio pubblico. Da queste considerazioni, si ricordano i pensieri di Luigi Ghirri: «E' l'orizzonte come proscenio ultimo di tutte le possibili apparizioni, e il cielo come sfondo ultimo dei colori e toni che hanno una qualità affettiva ai fenomeni attorno a noi»¹³.



Gli spazi inediti come nuova centralità del contesto fluviale. A sinistra: Città di Castello. Raffaele Panella. In alto a destra: Axe Majeur, Ville Nouvelle di Cergy Pontoise, Ricardo Bofil e Dani Karavan, 1980. In basso a destra: Bagno di Bellinzona. A.Galfetti, F.Roncati, I.Trumpy. Dani Karavan, 1970.

La condizione dell'infinito applicata all'architettura ed allo specchio d'acqua, trova perfetta applicazione nella celebre Piazza Caricamento, presente sulla strada lungo mare della

città di Genova, e nei pensieri del grande scrittore Italo Calvino: «*Piazza Caricamento ha la forma d'un triangolo con due soli lati. Un lato è il fianco del Palazzo San Giorgio; lungo l'altro lato s'infossano i portici di Sottoripa, più bassi del livello della piazza; e al posto del terzo lato ci sono i cancelli del porto, l'ingresso ai moli, gli imbarchi. Insomma, il terzo lato è come fosse proiettato al di là dell'orizzonte marino, anzi, al di là dell'oceano.*»¹⁴



In alto Capri, Casa Malaparte, Adalberto Libera, 1937. In basso: Parco della scultura in architettura, San Donà di Piave.
"La casa abbandona" Aldo Rossi, 1991.

3.3.3. Modelli interpretativi della città contemporanea.

Dallo studio tipologico e morfologico delle costanti e delle permanenze progettuali si può avanzare una classificazione in modelli interpretativi della città contemporanea.

Tale sistema di valori, si considera come materiale trasmissibile per la prefigurazione di una futura parte di città fluviale.

Il Progetto in pianta. Il caso del Parc André Citroën a Parigi.

L'intervento del Parc Citroën, si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra.

L'area, fino al 1972 viene occupata dall'industria automobilistica Citroën. Nel 1985 il concorso internazionale per la riqualificazione e la bonifica del sito, viene vinto dall'equipe formata da Patrick Berger, Jean François Jodry, Jean Paul Viguier e dai paesaggisti Gilles Clément e Allain Provost.

La struttura del parco si definisce dal disegno a terra di alcuni assi/elementi privilegiati legati tra loro da relazioni gerarchiche. Tra essi si distinguono l'ampio spazio pubblico centrale perpendicolare al fiume (un prato rettangolare di 320 per 130 metri), i canali con passerelle pedonali che circondano perimetralmente lo spazio centrale, il Grande Canale nel lato meridionale del parco scandito in modo regolare da una serie di torri, la diagonale pedonale che attraversa completamente il prato centrale, i sei Giardini Seriali al lato dell'invaso centrale formati da sei piccole serre e da canalette che racchiudono altrettanti giardini tematici costituiti da aree rettangolari, e le due grandi serre vetrate alte 15 metri e lunghe 45 metri sostenute da un basamento formato da un piano inclinato con giochi d'acqua. Dall'area è possibile raggiungere la riva della Senna dove, paralleli all'argine, sono stati realizzati due binari sopraelevati.

Lo spazio pubblico viene progettato a livello monumentale e paesaggistico mediante un attento controllo del disegno planimetrico.

Il Progetto in alzato. Il caso di Le Albere a Trento.

L'intervento denominato Le Albere, dell'architetto Renzo Piano, si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato.

Il quartiere nasce dal progetto di riqualificazione dell'area ex Michelin a Trento. Si tratta di uno dei più importanti interventi di sviluppo urbano mai realizzati in Trentino, interessa un'area di 116 000 mq adiacente al centro storico di Trento.

Da un punto di vista urbano, il progetto ha come obiettivo la costruzione di un nuovo pezzo di città. L'attenzione è riposta quindi da un lato, alla ricucitura dell'area con il tessuto cittadino esistente, dall'altro al recupero del rapporto con l'ambiente fluviale. La formazione di una mix di funzioni (quali abitazioni, uffici, negozi, spazi culturali, centro polifunzionale e aree ricreative) permette di rivitalizzare un'area che è stata per anni emarginata.

L'impianto viario del complesso, è costituito da un asse principale rettilineo pedonale che

congiunge i poli nord e sud (identificati rispettivamente dal museo e dal centro polifunzionale). I due edifici pubblici, sono collegati anche da un ulteriore asse curvo che si caratterizza per la presenza di un canale che parte dalla zona ovest del museo e raggiunge il centro congressi facendo da transizione tra il costruito e il parco. Gli edifici sono stati concentrati nella parte est del sito per formare un parco pubblico di ampie dimensioni che raggiunge e si confonde con l'argine dell'Adige. Il richiamo all'acqua è uno dei principi fondanti del progetto. Un sistema di canali attraversa l'area da nord a sud e alimenta due specchi d'acqua che circondano gli edifici pubblici. Oltre ad una funzione ludica e ricreativa, l'acqua dei canali, specchi del Museo e del centro polifunzionale costituisce una riserva idrica per l'irrigazione e l'antincendio.

Le gerarchie dei percorsi e degli spazi pubblici sono evidenziate da un trattamento unitario dei prospetti; la continuità in alzato è infatti espressione di riconoscibilità per l'intero intervento.

Il Progetto in sezione. Il caso di Sphinx Céramique a Maastricht.

L'intervento denominato Sphinx Céramique, coordinato dall'architetto Jo Coenen, si contraddistingue per un concepimento progettuale a livello di sezione urbana, intesa come verifica tridimensionale di una parte di città.

Il piano per la riqualificazione dell'ex area industriale Sphinx Céramique, realizzato tra il 1987 ed il 2008, si basa su tre principali questioni urbane: la necessità di regolare l'espansione urbana (essendo il quartiere Céramique una prima periferia del centro storico), la volontà di armonizzare l'intervento con i tessuti esistenti (confinanti su tre lati) e l'esigenza di garantire una buona connessione urbana e sociale tra l'area, il centro, i quartieri limitrofi ed il ponte pedonale sulla Mosa.

La struttura principale del progetto è costituita dal Viale Céramique di larghezza di 40 metri e dalla formazione del Nodo Nord e del Nodo Sud intesi come centralità urbane tra i quali si estende Céramique. Questi poli, oltre ad identificare ulteriori snodi viari, si contraddistinguono per la presenza di spazi pubblici ed edifici pubblici (il Museo a sud e la Biblioteca a nord). Tra questi estremi urbani, si forma il parco fluviale e l'unità d'insediamento ripetuta trasversale all'asse urbano e all'asse fluviale.

La progettazione definitiva dei vari edifici vede la compresenza di vari architetti di livello internazionale tra cui Aldo Rossi, Alvaro Siza, Mario Botta, Aurelio Galfetti, Luigi Snozzi, Antonio Cruz, Antonio Ortiz e René Greisch.

Il progetto di questa parte di città, nella verifica dei rapporti della sezione urbana conferma la sua elevata applicazione: la sponda opposta, il fiume Mosa, il nuovo ponte pedonale e ciclabile, il parco, l'unità tipologica ripetuta alternata a percorsi principali e secondari, le alberature, gli spazi pubblici formano infatti una perfetta sequenza spaziale.

**MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA.
IL PROGETTO IN PIANTA. IL CASO DEL PARC ANDRÉ CITROËN A PARIGI.**



Luogo: Parigi, Parc Citroën (Francia).

Anno: 1985-1992.

Architetto: Patrick Berger, Gilles Clément, Alain Provost, Jean-Paul Viguier, Jean-Francois Jodry.

Affaccio: fluviale, fiume Senna.

L'intervento del Parc Citroën, si contraddistingue per un concepimento progettuale in pianta, inteso come disegno a terra. La struttura del parco si definisce dal disegno planimetrico di alcuni assi/elementi privilegiati legati tra loro da relazioni gerarchiche: l'ampio spazio pubblico centrale perpendicolare al fiume (un prato rettangolare di 320 per 130 metri); i canali con passerelle pedonali che circonda perimetralmente lo spazio centrale; il Grande Canale nel lato meridionale del parco scandito in modo regolare da una serie di torri; la diagonale pedonale che attraversa completamente il grande prato centrale; i sei Giardini Seriali al lato dell'invaso centrale, formati da sei piccole serre e sei canalette che racchiudono altrettanti giardini tematici costituiti da aree rettangolari; le due grandi serre vetrate alte 15 metri e lunghe 45 metri sostenute da un basamento formato da un piano inclinato con giochi d'acqua. Lo spazio pubblico paesaggistico viene progettato in chiave sia monumentale che paesaggistica mediante un attento controllo del disegno planimetrico.



**MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA.
IL PROGETTO IN ALZATO. IL CASO DI LE ALBERE A TRENTO.**



Luogo: Trento, Le Alberi.

Anno: 2013.

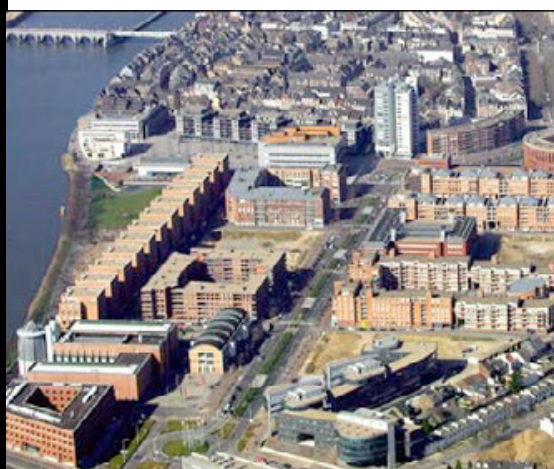
Architetto: Renzo Piano.

Affaccio: fluviale - fiume Adige.

L'intervento denominato Le Alberi, dell'architetto Renzo Piano, si contraddistingue per un concepimento progettuale in alzato. Il quartiere nasce dal progetto di riqualificazione dell'area ex Michelin a Trento. Il progetto ha come obiettivo la costruzione di un nuovo pezzo di città. L'attenzione è riposta da un lato, alla ricucitura dell'area con il tessuto cittadino esistente, dall'altro al recupero del rapporto con l'ambiente fluviale. L'impianto viario del complesso è costituito da un asse principale rettilineo pedonale che congiunge i due poli del museo e del centro polifunzionale. I due edifici sono collegati anche da un ulteriore asse curvo che si caratterizza per la presenza di un canale che parte dalla zona ovest del museo e raggiunge il centro congressi facendo da transizione tra il costruito e il parco. Gli edifici sono stati concentrati nella parte est del sito per formare un parco pubblico che raggiunge e si confonde con l'argine dell'Adige. Le gerarchie dei percorsi e degli spazi pubblici sono evidenziate da un trattamento unitario dei prospetti; la continuità in alzato è infatti espressione di riconoscibilità per l'intero intervento.



**MODELLI INTERPRETATIVI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA.
IL PROGETTO IN SEZIONE. IL CASO DI SPHINX CÉRAMIQUE A MAASTRICHT.**



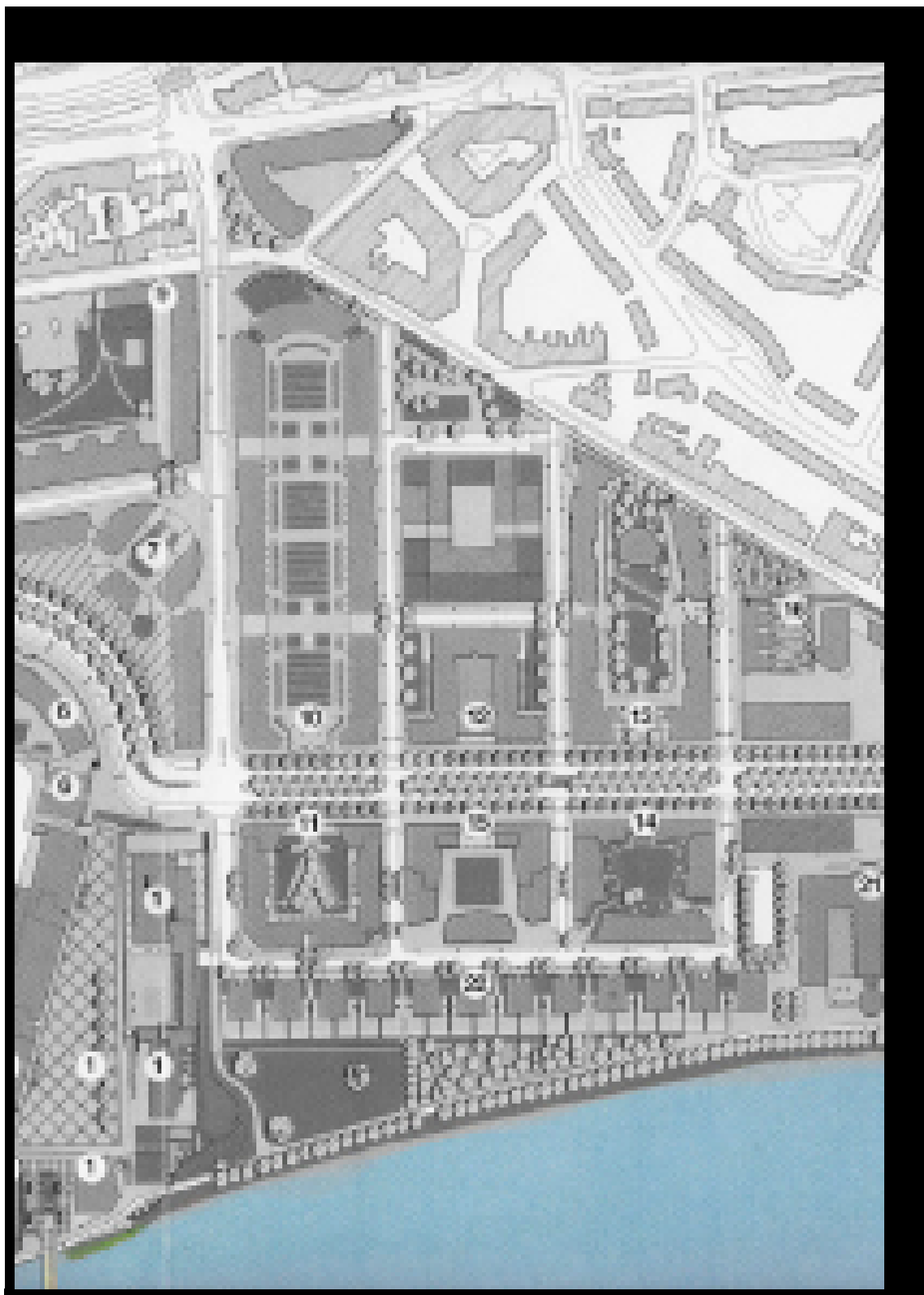
Luogo: Sphinx Céramique. Maastricht
(Paesi Bassi).

Anno: 1987-2008.

Architetto: Jo Coenen.

Affaccio: fluviale - fiume La Mosa.

L'intervento denominato Sphinx Céramique, si contraddistingue per il concepimento progettuale della sezione urbana, intesa come verifica tridimensionale di una parte di città. Il piano per la riqualificazione della ex area industriale Sphinx Céramique, si realizza tra il 1987 ed il 2008. La struttura principale del progetto è costituita dal viale Céramique (di larghezza 40 metri) e dalla formazione del Nodo Nord e del Nodo Sud intesi come poli urbani tra i quali si estende Céramique. Questi poli, oltre ad identificare ulteriori snodi viari, si contraddistinguono per la presenza di spazi pubblici ed edifici pubblici (il Museo e la Biblioteca). Tra questi estremi urbani si forma il parco e l'unità d'insediamento ripetuta trasversale all'asse urbano ed all'asse fluviale. Il progetto di questa parte di città, nella verifica dei rapporti della sezione urbana conferma la sua elevata applicazione: la sponda opposta, il fiume Mosa, il nuovo ponte pedonale e ciclabile, il parco, l'unità tipologica ripetuta alternata a percorsi principali e secondari, le alberature e gli spazi pubblici formano infatti una perfetta sequenza spaziale.



3.3.4. Conclusioni.

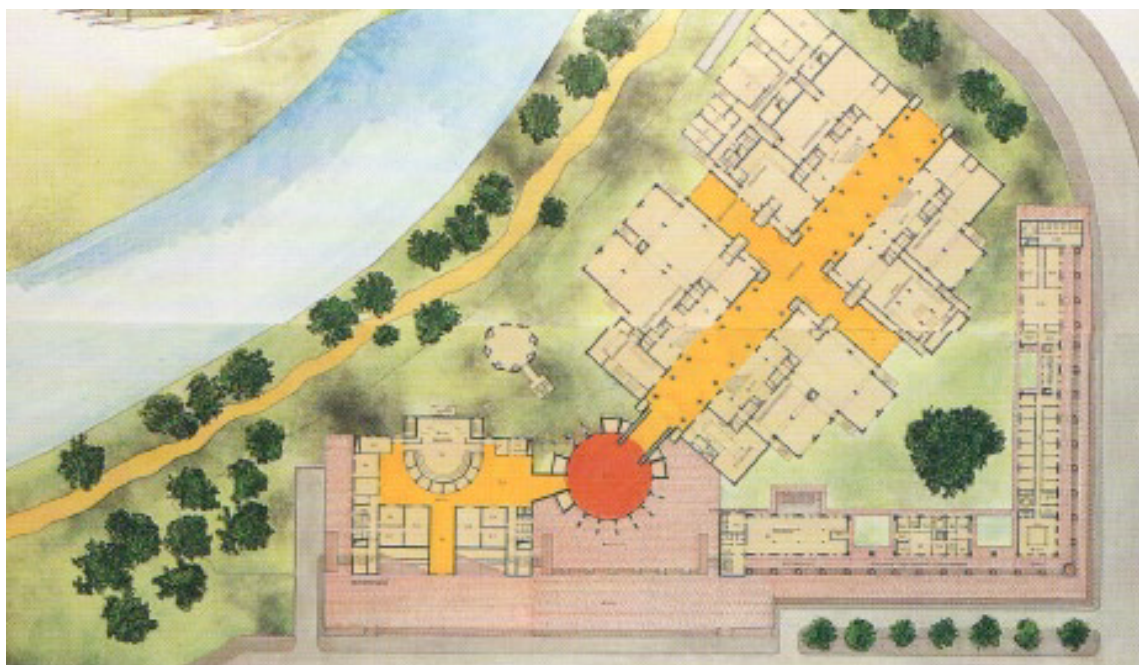
La comparazione tra posizioni teoriche effettuata nella presente parte della ricerca, permette di identificare un approccio sempre più pertinente al tema ed alla cultura progettuale contemporanea.

In particolare, si rilevano una serie di teorie architettoniche ed una selezione di importanti casi realizzati a partire dagli anni Cinquanta e Sessanta, che si pongono in stretta continuità rispetto alle attuali tendenze. Tali pregressi culturali vanno mantenuti singolarmente ed interpretati assecondando le esigenze contemporanee.

L'ultimo periodo dello studio evidenzia infatti come particolari modelli di intervento possano "integrare" e migliorare le precedenti teorie, ad oggi necessarie ma non più sufficienti.

Nello specifico principi che considerano **lo spazio pubblico come tema di verifica progettuale, la densità urbana come strategia di progetto e la compresenza dell'elemento paesaggistico in chiave urbana** (inclusendo in tale principio anche l'inclusione di valori immateriali come principio compositivo del XXI secolo), si identificano come i caratteri trasversali e permanenti del periodo considerato.

Tali principali caratteri innovativi possono regolare la complessa realtà urbana fluviale contemporanea.



Berlino, Deutsches Historisches Museum, Aldo Rossi, 1988.

Cap.3.4. Conclusioni della Parte Seconda.

La “Parte Seconda” del presente lavoro di ricerca si è concentrata nell’indagine della nozione di tema intesa come stratificazione storica e teorica della cultura della tradizione progettuale. Mediante tale fase di analisi in particolare, si è una raggiunta una completa conoscenza relativamente alle posizioni teoriche rilevanti ed alle realizzazioni notevoli del tema trattato: la forma dell’insediamento e la qualità dello spazio pubblico fluviale. Tale seconda parte, prevede tre ulteriori suddivisioni a seconda del diverso carattere assunto dall’insediamento urbano e dallo spazio pubblico fluviale all’interno della cultura e della tradizione progettuale europea: a seconda dell’epoca storica considerata sono stati rilevati diverse posizioni teoriche e diversi principi ispiratori di modifica del contesto urbano-fluviale.

La prima sezione analizza il tema nell’epoca definita della città storica (1400-1920). Secondo tale periodizzazione, la cultura progettuale ha espresso criteri di giudizio basati sulla sensibilità verso la tipologia e la morfologia declinate a favore dello spazio pubblico. Esso viene ritenuto come il principale elemento della tradizione progettuale europea a cui fare riferimento nel ridisegno di una parte di città contemporanea.

Come ricordano le parole di Ernesto Nathan Rogers: «*Il rapporto fra i pieni e i vuoti. Tra i caratteri fondamentali dell’architettura italiana, va rilevata “una equilibrata ripartizione dei pieni e dei vuoti” e la “vibrante composizione degli spazi chiusi con gli spazi aperti; le logge, i cortili, le pergole, i portici, le piazze, inseriscono l’architettura nell’ordine dell’urbanistica*».¹⁵

Oltre ad un’ottima definizione spaziale e formale degli spazi pubblici, tale periodo storico si distingue inoltre per un forte rapporto con il contesto.

La seconda sezione temporale analizza il tema nell’epoca definita della città moderna (1920-1980). Secondo una mutata visione prevale l’impulso antistoricista polemicamente sostenuto con veemenza dai primi Maestri del Movimento Moderno.

In questa fase storica si assiste ad una diffusa crisi di spazi pubblici; lo spazio collettivo nasce da elementi del contesto ineditato ai quali viene attribuito lo stesso valore del pieno urbano come ricordano le parole di Cesare Chiodi: «*Nei tempi moderni si è in parte perduto di vista il concetto funzionale della piazza, e quanto più esse aumentarono quantitativamente di estensione e di numero entro le maglie dei nuovi piani regolatori, altrettanto perdettero di qualità e significato.*»¹⁶

Tuttavia, viste anche le basi urbane e sociali dalle quali si genera questo movimento, si è rilevato, nel principio di insediamento regolato da precise prescrizioni la forza e l’attualità attraverso cui tali concezioni intendono riproporre un diverso principio di organizza-

15 ERNESTO NATHAN ROGERS, *Tradizione dell’architettura italiana*, in GEORGE EVERARD KIDDER SMITH, *L’Italia costruisce Italy built*, Milano, Edizioni di Comunità, 1955, p. 10.

16 CESARE CHIODI, *La Città moderna. Tecnica urbanistica*, Milano, Hoepli, 1935, p.121.

zione complessiva dell'insediamento urbano anche nel progetto di una parte città fluviale contemporanea. Nella riproposta programmatica dell'unità ripetuta risiede infatti la novità del Movimento Moderno.

Oltre a tali caratteri la città moderna si dimostra inoltre particolarmente debole nel rapporto con il contesto; spesso anzi, i tipi edilizi vengono studiati in assenza di contesto. Si pensi alla Unité d'Habitation di Le Corbusier.

La grande dimensione, la ripetitività, la serialità, la logica della produzione industriale, l'ideologia antistoricista e anti passatista, contraddistinguono tale periodo e regolano la previsione del costruito.

La terza sezione analizza il tema studiato nell'epoca definita della città contemporanea (1980-2014). Permangono numerose teorie progettuali precedenti e considerate ancora valide nel progetto di una parte di città contemporanea come la teoria della parte di città, la riscoperta della densità urbana, e la riscoperta dell'importanza degli spazi pubblici. Oltre a tali costanti, fornite dalla letteratura scientifica e dall'esperienza progettuale, si rilevano particolari tendenze contemporanee riassumibili nella considerazione dello spazio pubblico inteso come elemento di verifica progettuale, nella densità urbana come strategia di progetto e nella compresenza dell'elemento paesaggistico in chiave urbana (inclusendo in tale principio anche l'inclusione di valori immateriali come principio compositivo del XXI secolo), come utili principi nella definizione di una contemporanea parte di città fluviale.

Attraverso un tale percorso di conoscenza, che ha descritto e ha comparato teorie e realizzazioni notevoli lungo il corso dei secoli, volendo arrivare alla proposizione di una serie di trascrizioni capaci di indirizzare il progetto di una parte di città sul fiume, si conclude sintetizzando alcune riflessioni:

- Un progetto contemporaneo deve necessariamente accompagnarsi da una approfondita **conoscenza del tema e della cultura progettuale** pregressa e contemporanea. Solo un'attenta analisi delle teorie e delle realizzazioni con stesse situazioni urbane e geografiche permette una consapevole scelta dei modelli di intervento a livello morfologico e tipologico;
- Un progetto contemporaneo deve necessariamente **assecondare esigenze e tecniche prettamente contemporanee nella valorizzazione di un particolare contesto fluviale** come lo spazio pubblico e la pedonalizzazione come tema di verifica progettuale, l'utilizzo della mixité all'interno del progetto di architettura per valorizzare determinati rapporti urbani, e l'inclusione di valori paesaggistici e immateriali all'interno del costruito;
- Un progetto contemporaneo nella **declinazione dello spazio pubblico** inteso nella relazione tipologica e morfologica, individua l'elemento trasversale ed essenziale nella progettazione di una parte di città, in quanto principale strumento di applicazione per

determinati modelli ed esigenze progettuali contemporanee.

Tali affermazioni conclusive della “Parte Seconda. Il Tema” costituiranno così le premesse teoriche per la stesura delle trascrizioni operative di interesse generale che possono poi essere concretizzate in un decalogo di Linee Guida, come è previsto sia trattato nella “Parte Terza. Il Progetto”. Tali principi sono ritenuti capaci di indirizzare la prefigurazione del progetto contemporaneo di una parte di città su fiume.

Attraverso tale sezione finale la ricerca mira alla identificazione ed alla trasmissione di pochi e selezionati modelli architettonici di intervento.

Per chiarire meglio tali concetti si riporta il pensiero di Philippe Panerai, di Jean Castex, e di Jean Charles Depaule: *«La risposta più o meno efficace ad una domanda sociale si traduce in una nuova concezione spaziale(...) se è vero che la storia dell'architettura non si può comprendere al di fuori della storia sociale. (...) In ciascuna delle realizzazioni prese in considerazione si esprimono forme e operazioni che ne strutturano la composizione. Tali forme rimandano a concetti, riferimenti, e tecniche specifiche, da cui prende corpo il progetto. Chiamiamo questi insieme modelli architettonici. La storia dell'architettura comprende, fra l'altro, la storia di questi modelli e lo studio della loro elaborazione, trasmissione e deformazione. (...) Assumendo questo punto di vista, è chiaro che, rispetto ad una lettura globale dell'architettura, operiamo una doppia riduzione: rispetto al complesso dei lavori che hanno come prodotto l'architettura consideriamo solo il lavoro dell'architetto, e di questo trattiamo solo gli aspetti concettuali. (...) all'interno di questa storia, che non è quella degli edifici, ma dei processi che li generano, non possiamo non interessarci ai modelli architettonici. (...) I modelli architettonici costituiscono gli schemi, spesso inconsci o non confessati, che sottostanno alla progettazione (...) Essi sono certamente da mettere in relazione con caratteri generali di un'epoca, ma rispetto alle condizioni economiche si pongono in una posizione di autonomia relativa»¹⁷.*

La trasmissione di modelli prima teorici e poi operativi si effettua in diversi modi: attraverso contatti diretti, pubblicazioni di libri e riviste, attraverso l'osservazione diretta delle realizzazioni oppure grazie al ruolo di persone chiave; compito di questa ultima sezione della ricerca è di selezionare ed isolare gli epocali modelli architettonici di intervento, per poi poterli interpretare come premessa di una prefigurazione che riassume le potenzialità del progetto contemporaneo.

Concludendo l'approfondimento della presente parte di ricerca sul Tema, si dimostra l'esistenza di una cultura progettuale utile alla progettazione contemporanea.

Attraverso un serrato confronto tra posizioni teoriche e realizzazioni notevoli, emerge un'importante tradizione progettuale che vede il fiume, l'insediamento e lo spazio pubblico formare una relazione identitaria mutevole.

Numerosi sono i contributi teorici che prevedono, la centralità del progetto di architettura

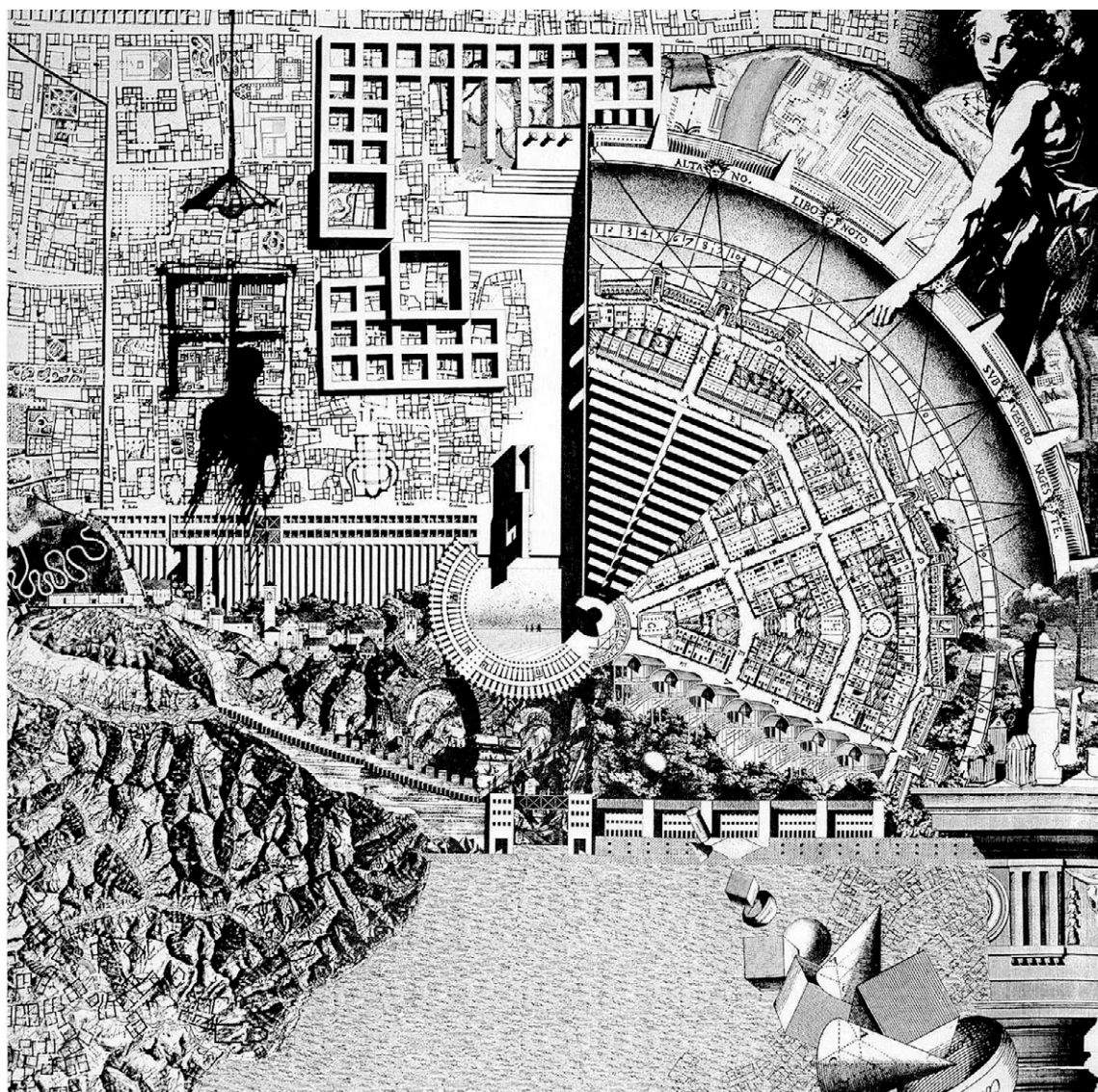
17 PHILIPPE PANERAI, JEAN CASTEX, JEAN CHARLES DEPAULE, *Isolato urbano e città contemporanea*, Milano, Clup, 1980, pp.134-151

ra ed il controllo degli spazi pubblici, come principi di trasformazione della città esistente, da questi assiomi prosegue il presente studio, volendo arrivare alla teorizzazione di prescrizioni utili al controllo formale di una parte di città contemporanea.

«La proposizione «historia vitae magistra» acquista un significato superiore e insieme più modesto. Mediante l'esperienza noi vogliamo diventare non tanto sagaci (per la prossima volta), quanto saggi (per sempre).»

Burckhardt, Jacob (1818-1897)

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



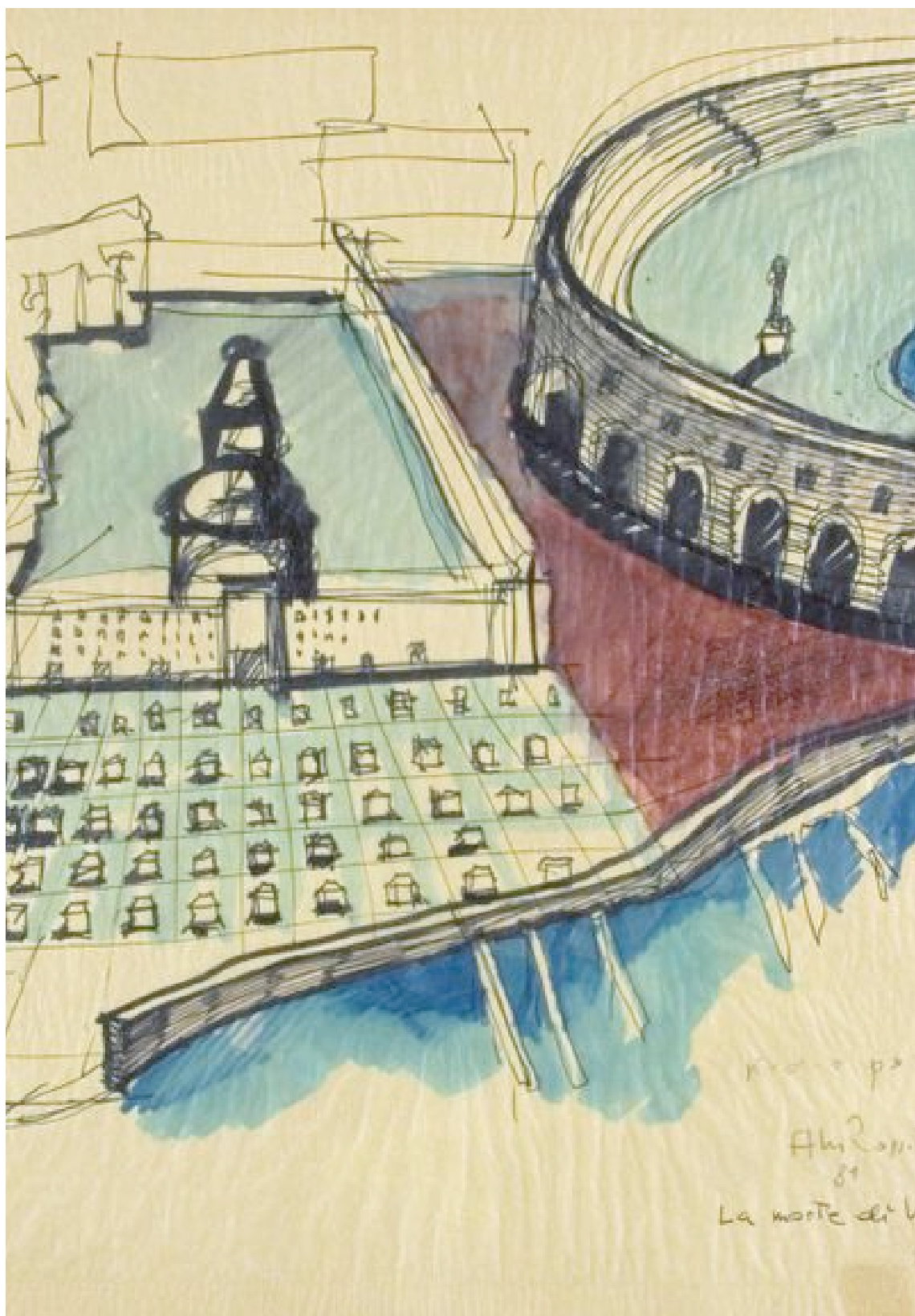
La città analoga. Aldo Rossi. Tavola esposta alla Biennale di Venezia del 1976.

4. PARTE TERZA. IL PROGETTO.

DIECI STRATEGIE DI INTERVENTO PER IL RIDISEGNO DI UNA PARTE DI CITTÀ SU FIUME.



Lorenzo Bonfiotti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



cap.4.1. Finalità.

Grazie alle analisi finora condotte, il presente lavoro di ricerca può consapevolmente affrontare un'ultima fase interpretativa e propositiva. Le precedenti sezioni legate allo studio del Luogo ed allo studio del Tema, formano le basi conoscitive per verificare la terza parte del lavoro, il Progetto.

Tale sezione, vuole confrontarsi con la realtà contemporanea, avanzando con intento propositivo, dieci Linee Guida in grado di indirizzare il controllo architettonico dello spazio pubblico nella progettazione di una parte di città presso il fiume.

La città è considerata quindi, sia come oggetto di intervento, sia come materiale progettuale. In questa prospettiva è utile sottolineare come il controllo della forma urbana si differenzi a seconda del contesto urbano considerato. Enormi differenze contraddistinguono infatti la realtà urbana tipica della città europea, contraddistinta da un medio-basso sviluppo a livello di estensione, densificazione e popolazione, rispetto all'esplosione dimensionale e demografica della realtà urbana metropolitana. Questa seconda condizione presente in molte realtà contemporanee come Rio de Janeiro, Hong Kong o Dubai, non è stata volutamente considerata e approfondita nella presente ricerca: tali casistiche meriterebbero uno studio parallelo, soprattutto relativo all'analisi della forma urbana, che appare sempre di più difficile controllo, a favore di una crescita illimitata e di una totale omogeneizzazione sociale ed edilizia.

L'oggetto di applicazione delle successive direttive si identifica quindi unicamente con il caso europeo della città di medio sviluppo: con tale categoria di intervento si esamina la città considerata nella sua situazione contemporanea, intesa come risultato di un lento processo evolutivo storico, urbano e sociale.

Implicitamente, in questa casistica si valuta ancora possibile e necessario un controllo della forma urbana e del sistema relazionale mediante il disegno di architettura di una parte di città e un attento controllo degli spazi pubblici.

Tali prescrizioni architettoniche e urbane generali, proposte al di fuori di una precisa realtà urbana di applicazione, vogliono avere un carattere esemplare e operativo al fine di permettere un approccio maggiormente consapevole alle suddette tematiche.

Le dieci Linee Guida di seguito esposte, possono regolare l'architettura di oggi e del futuro per interventi di nuova costruzione, di espansione, di nuova fondazione, oppure alternativamente per interventi di trasformazione o di conversione urbane: in entrambi i casi le direttive devono essere applicate nella loro globalità. Tuttavia, nei casi di situazioni urbane esistenti, vi sarà una certa priorità d'applicazione relativa a determinate prescrizioni.

Mediante un'operazione di estrema sintesi, si vuole partecipare ad una trasmissione critica dei grandi modelli di intervento finalizzata ad orientare le future progettazioni.

Nella formulazione delle Linee Guida, gli studi, le analisi e le proposte avranno come tema trasversale la relazione stabile degli spazi collettivi, declinati a loro volta alle diversi

dimensioni progettuali di inclusioni paesaggistiche, morfologiche/insediative e tipologiche.

Il fine ultimo di questo studio è arrivare alla progettazione di una parte di città ovvero di un quartiere del XXI secolo dotato di residenza, servizi, verde, bassa densità, unità edilizie residenziali alternate a spazi pubblici e declinato al paesaggio fluviale.

A livello schematico, tali Linee Guida comprendono, una prima direttiva propriamente procedurale (Linee Guida n°1) e tre principali sezioni tematiche a loro volta consistenti in tre linee guida essenziali.

La prima sezione vuole orientare il controllo della forma urbana a grande scala (Linee Guida n°2-3-4).

La seconda sezione vuole indirizzare l'insediamento morfologico e tipologico dell'intervento (Linee Guida n°5-6-7).

La terza sezione vuole accentuare alcuni principi di controllo della qualità architettonica e dello spazio pubblico (Linee Guida n°8-9-10).

In tutte le sezioni, sarà in particolare considerata la condizione di rapporto con il contesto fluviale, tuttavia, con leggere rideterminazioni, potrebbero guidare il disegno di massimo livello qualitativo per ogni generica parte di città contemporanea.

Ogni direttiva è composta da una prima parte introduttiva, relativa alla presentazione del problema ed alla soluzione dello stesso, mentre una seconda parte denominata "*Linea Guida n°X. Prescrizioni operative.*", vuole sintetizzare e sistematizzare alcuni principi operativi nella ridefinizione di una parte di città su fiume. Ogni direttiva viene accompagnata dal confronto con selezionate immagini progettuali.

Concludendo tale premessa, si chiarisce come il fine profondo di tale decalogo progettuale, che collega città con edificio, morfologia con tipologia, identificazione dei luoghi singolari con proposte di sistemi di regole finalizzate a risolvere situazioni tipiche e diffuse (consuetudini, prescrizioni tipiche, procedure ordinarie, soluzioni o tipologie formali), è di avere le soluzioni culturali più idonee per essere applicate ad un preciso contesto fluviale.

Si tenta, in questa ultima fase, una possibile trasmissione critica dei grandi modelli di intervento per un migliore progetto contemporaneo.

cap.4.2. Le Linee Guida:

- 1. Avviare una progettazione integrata per una operatività condivisa.**
- 2. Salvaguardare le preesistenze geografiche e l'identità morfologica del luogo.**
- 3. Orientare il disegno urbano mediante l'inclusione di elementi di paesaggio.**
- 4. Considerare gli spazi inediti come occasione per una nuova centralità.**
- 5. Interpretare il carattere del luogo mediante la proposizione di nuove unità d'intervento.**
- 6. Assicurare la qualità architettonica mediante l'alternanza di raggruppamenti tipologici.**
- 7. Ridefinire il principio insediativo come gerarchia tra spazi pubblici e spazi privati.**
- 8. Accentuare la relazione tra organizzazione planimetrica e fronte edificato.**
- 9. Applicare la mixité urbana in relazione alla policentricità del contesto fluviale.**
- 10. Estendere negli spazi interni una nozione tridimensionale di spazio pubblico.**



Prima Linea Guida.

1. Avviare una progettazione integrata per una operatività condivisa.

La prima direttiva, prettamente procedurale, indica la necessità di un cambio di metodo nell'affrontare il progetto di una parte di città fluviale contemporanea.

Riprendendo le conclusioni della "Parte Prima. Il Luogo"; si rilevano particolari criticità che caratterizzano il declino di un comune e civile vivere urbano.

Analizzando la situazione attuale, emergono determinate carenze a livello organizzativo e progettuale. In primo luogo si rileva l'assenza di un sistema unitario decisionale e di competenze. In secondo luogo, si avverte la mancanza di un concepimento progettuale unitario. In terzo luogo, si riscontra uno scarso coinvolgimento della cultura e della ricerca all'interno di tematiche politiche, amministrative, progettuali e urbane particolarmente rilevanti.

Esplicitando il primo punto, si sottolinea infatti come il fallimento delle politiche urbane di molte aree delle città contemporanee, sia conseguenza di una concezione parcellizzata e non unitaria di un progetto di intervento, con relativi prolungamenti nei tempi di ideazione e di applicazione. In molte situazioni, la complessità di rapporti tra Enti Pubblici (Stato, Enti territoriali e locali), Enti preposti o coinvolti (Autostrade, Ferrovie, Agenzie energetiche e di trasporti), e Soggetti Privati (considerati alle loro diverse scale e nei loro diversi livelli decisionali), ha penalizzato aree dal grande potenziale, troppo spesso costrette dalla "non decisione" a divenire loro malgrado luoghi marginali, dimenticati e pericolosi. Tale divisione di competenze, si rispecchia nei risultati conseguiti. In troppi casi lo scontro tra interessi politici generali ed economici di parte, non ha permesso una corretta condivisione procedurale del processo d'intervento. Dovendo prefigurare la genesi di un intervento ideale, si attende un cambio di metodo per tali situazioni con un ampio coinvolgimento dei diversi attori in un unico sistema decisionale. Come già avvenuto in gran parte dell'Europa, si auspica per tali casistiche l'istituzione di un'unica e separata autorità di controllo, un ente temporaneo e competente per la gestione del progetto relativamente agli aspetti amministrativi, procedurali, gestionali, finanziari e comunicativi (la formazione di una "regia" progettuale capace di guidare le varie fasi del progetto). Con tali intendimenti, si potrebbe risolvere l'attuale frammentazione decisionale che impedisce il raggiungimento di risultati attesi in determinate tempistiche.

Relativamente al secondo punto si specifica come, in molti casi, l'errore del concepimento del progetto a scale separate sia la principale causa di fallimento di simili interventi. Ad oggi, la normativa impone una successiva scalarità urbanistica dei piani (in una logica deduttiva). Questo diverso concepimento progettuale con fasi successive e spesso temporalmente molto distanti, non permette una prefigurazione unitaria dell'intero comparto. Tale approccio progettuale, riflette la separazione e la specializzazione professionale tra le figure dell'urbanista (pianificatore), del paesaggista e dell'architetto. Nella formazione di nuovi strumenti urbani, si ricerca invece la convergenza di scambi, studi e ricerche. Si

auspica la formazione di un progetto unitario che sappia dialogare alle diverse scale paesaggistica, morfologica e architettonica, in un'unica fase di ideazione e di attuazione: tale unità di vedute e di intenti si pone come elemento fondamentale per la piena riuscita di parti di città.

Sia che si tratti di aree di intervento "ex novo" (ad oggi sempre più rare), oppure di recuperi di aree dismesse o interventi di "agopuntura urbana", il concepimento unitario del progetto deve infatti mantenersi come primo valore da salvaguardare. L'applicazione di un'unità di progetto, sostituisce così dannose visioni parziali che spesso alterano e snaturano in maniera irrimediabile il progetto iniziale.

Relativamente al terzo punto, vista l'importanza di tali interventi all'interno delle dinamiche urbane e sociali, si attende da parte delle figure interessate, un coinvolgimento attivo verso i rami della Cultura e della Ricerca. Spesso infatti, l'urgenza e l'economicità della risposta tecnica non soddisfa pienamente le potenzialità urbane e paesaggistiche di un determinato intervento. In troppi casi, si prefigurano situazioni critiche, marginali, non rispondenti alle esigenze dell'habitat contemporaneo e quindi predisposte al successivo ed inevitabile fallimento.

L'errore di approccio verso simili progettualità, può infatti portare a più ampia scala, a crisi di intere politiche urbane. Al contrario, una giusta considerazione di interventi considerati strategici, può coinvolgere una possibile valorizzazione della realtà urbana circostante. Per tali considerazioni, diventa necessaria una maggiore cautela ed una presa di coscienza nel rapportarsi a tali tematiche. Si auspica il coinvolgimento di soggetti che, lontano da contingenti esigenze di realizzazione economica, puntano alla prefigurazione di situazioni urbane di massimo livello qualitativo.

Volendo citare un esempio concreto di concepimento unitario si considera il caso di Lille. L'unità di intenti di tre figure come Pierre Mauroy (Sindaco di Lille), Jean-Paul Baietto (Direttore Generale Società di Gestione Saem Euralille) e Rem Koolhaas (progettista del Masterplan e coordinatore delle fasi progettuali e realizzative), permette di intraprendere l'enorme operazione urbana denominata *Euralille*.

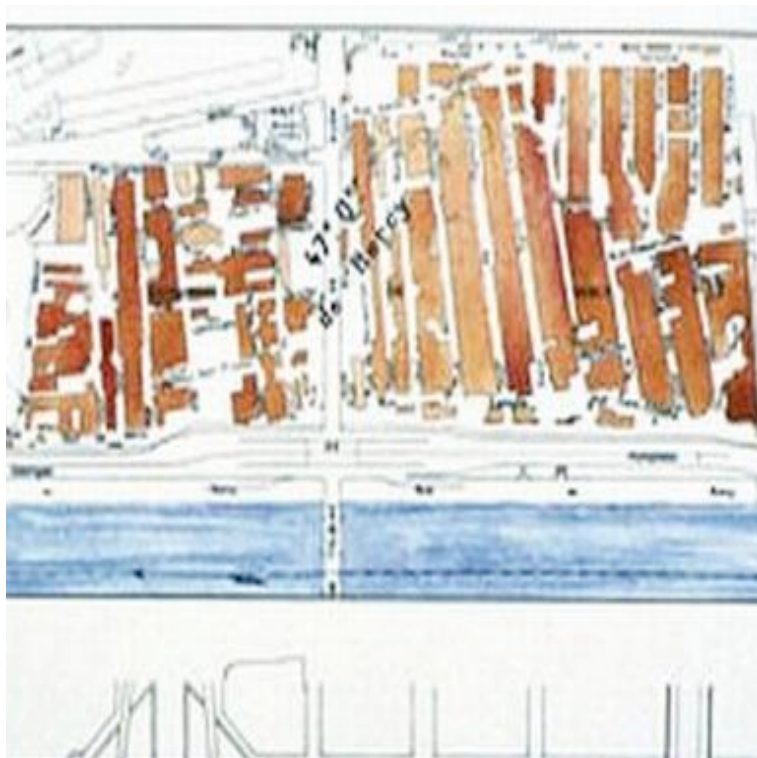
In questo caso, la condivisione di interessi e di visioni future per la città da parte delle diverse figure e soprattutto la scelta nella figura di Rem Koolhaas come "regia" dell'intera operazione, ha garantito il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Di strategica importanza si è rivelata la funzione di coordinamento espressa dall'architetto olandese, sia a livello progettuale che realizzativo, regolando così gli apporti di diverse figure e legittimando varianti e modifiche: una figura in grado di dirigere un sistema complesso di rapporti e responsabile direttamente dei risultati dinanzi all'opinione pubblica ed alla committenza.

Linea Guida n°1. Prescrizioni operative.

Coinvolgere diversi attori in un unico processo decisionale: istituire un'unica e separata autorità di controllo, un ente temporaneo e competente per la gestione del progetto relativamente agli aspetti amministrativi, procedurali, gestionali, finanziari e comunicativi (la formazione di una "regia" progettuale in grado di guidare le varie fasi del progetto).

Superare la separazione e la specializzazione professionale tra le figure dell'urbanista (pianificatore), del paesaggista e dell'architetto. Abbandonare la contemporanea urbanistica scalare, per favorire la formazione di un progetto unitario ideato come aggregazione tridimensionale di parti. Prefigurare una proposta che sappia dialogare alle diverse scale paesaggistica, morfologica e architettonica in un'unica fase, dalla previsione all'attuazione.

Coinvolgere attivamente i rami della cultura e della ricerca accademica all'interno dei processi progettuali.



Seconda Linea Guida.

2. Salvaguardare le preesistenze geografiche e l'identità morfologica del luogo.

La seconda direttiva pone come fase essenziale del controllo della forma urbana, la fase conoscitiva preliminare relativa alla morfologia del luogo.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, progettualità astratte e *cliché* ripetuti senza situazioni di vincolo o condizionamenti offerti dal luogo. La carenza di studio, di analisi e di rapporto con il contesto determina la criticità di molte prassi progettuali e di conseguenza di molte situazioni urbane delle nostre città.

Riprendendo le conclusioni della "Parte Prima. Il Luogo" della presente ricerca, si considerano la profonda conoscenza del luogo e della città come questioni basilari, fondamentali ed imprescindibili nella definizione di un nuovo intervento. Un valore ben diverso attribuito allo studio morfologico, che si deve sviluppare con dettagliati approfondimenti a livello geografico ed a livello storico. Un tale livello di conoscenza nello specifico considera le varie evoluzioni dell'area oggetto di studio, della città e del loro mutevole rapporto. Mediante l'analisi e il confronto di antica documentazione dell'area e di eventuali preesistenze archeologiche o morfologiche, si vuole comporre un quadro completo a livello geografico e storico. In tale analisi una particolare attenzione si riserva allo studio degli spazi collettivi del passato, ad eventuali riti della collettività o alla presenza di particolari elementi simbolici.

L'identità del luogo, viene quindi intesa come momento fondamentale della progettazione. A tal proposito si riportano le considerazioni di Giorgio Grassi: *«Una parte importante nella definizione dell'oggetto del progetto spetta al luogo. In realtà per me l'oggetto del progetto è per prima cosa proprio il suo luogo fisico. E il progetto incomincia da qui, il luogo fisico più il luogo del progetto. Ciò che appare più ciò che prefigura, la sua evidenza e la sua virtù. (...) Ma per poter entrare a far parte con successo della storia del luogo bisogna secondo me che il progetto tenti per prima cosa di impadronirsi (...) del potere tecnico/pratico che il luogo custodisce»*.¹ Tale identità morfologica, a seconda dell'identificazione e della localizzazione fisica del luogo, presenta condizionamenti più o meno rilevanti o vincolanti a seconda si tratti di progettualità relazionate al nucleo urbano consolidato, alle aree di espansione o al territorio ex-rurale.

La stessa analisi critica relativa all'evoluzione dell'area in tutte le sue specifiche declinazioni, si deve effettuare rispetto alla situazione contemporanea: in questa fase in particolare vengono analizzate le eventuali criticità, le esigenze e le potenzialità a livello viabilistico (percorrenze e parcheggi) e di dotazione di servizi (pubblici e privati).

Infine, tale analisi della situazione morfologica attuale, riserva particolare attenzione allo studio di relazioni paesaggistiche fluviali rilevanti: tali condizionamenti devono indirizzare l'intera proposta per una parte di città.

1 estratto da GIORGIO GRASSI, *La ricostruzione del luogo*, (1992), in GIORGIO GRASSI, *Scritti scelti 1965-1999*, Milano, Franco Angeli, 2000, pp. 319-322.

Una dialettica propositiva tra preesistenze naturali, storiche ed esigenze contemporanee deve saper orientare la futura proposta progettuale. A tal proposito si riportano i pensieri di Aimaro Isola e Roberto Gabetti: «quando dobbiamo ideare un qualche insediamento cerchiamo di ricomporre varie situazioni al catasto, vari andamenti di strade, di fiumi, certi movimenti altimetrici. Questo stesso tipo di permanenze costituisce un paesaggio che noi crediamo sia possibile riscontrare anche nei materiali e nelle tecnologie».²



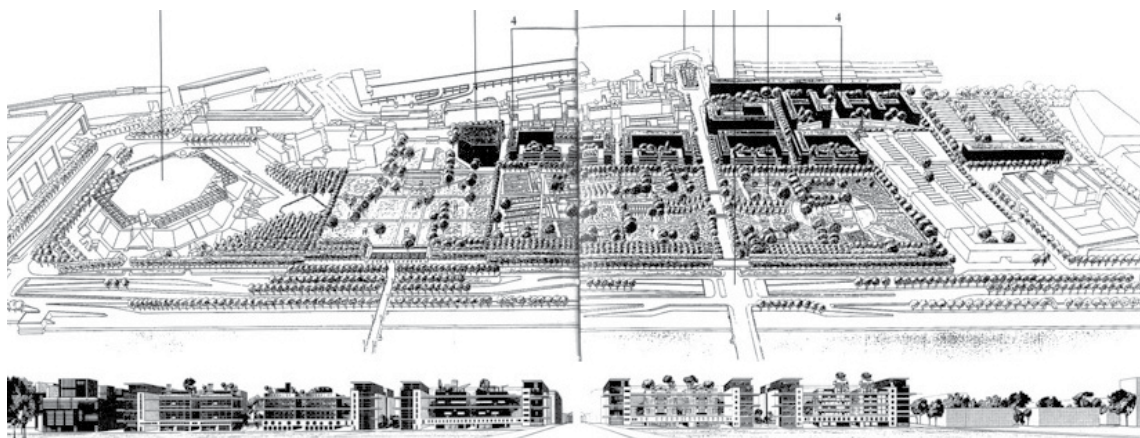
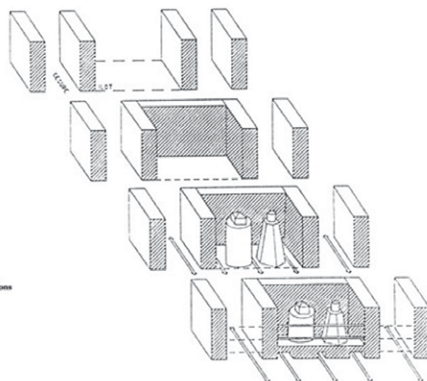
Elementi del progetto/Elements of the project

I divisori/The dividers

Il quadro/The frame

I padiglioni/The pavilions

Le connessioni/The connections



Parigi. Parco Bercy. 1993-97. Architetto Bernard Huet. In alto: trame viarie, (magazzini vinicoli) piantagioni esistenti. La configurazione dello ZAC di Bercy. In basso: Prospettiva con visibile il Parco e l'impianto morfologica di J.P. Buffi.

Linea Guida n°2. Prescrizioni operative.

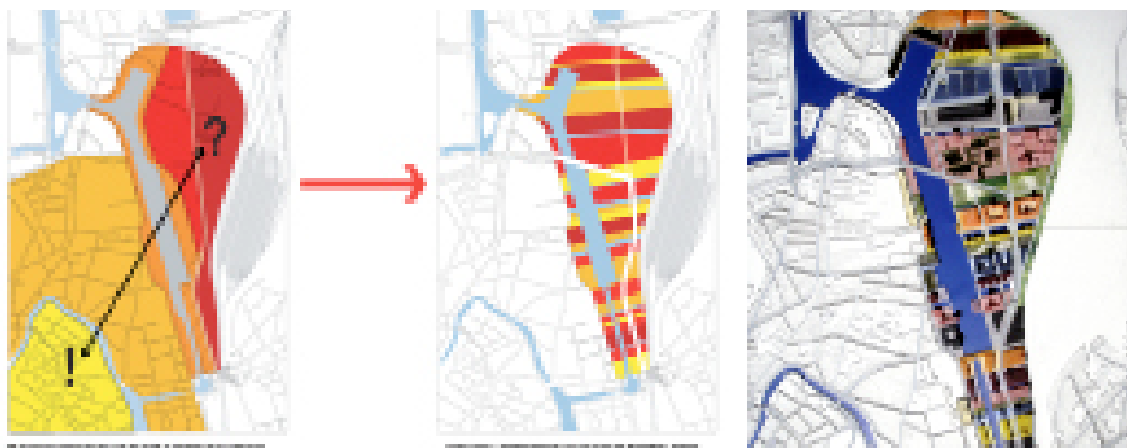
Accentuare lo studio morfologico del luogo facendo emergere con dettagliati approfondimenti, una forte conoscenza sia della situazione geografica-orografica, sia della stratificazione storica ed urbana.

Attraverso l'analisi e il confronto di mappe e viste storiche, serie catastali, documenti di antichi costumi, modi d'uso presenti nell'area ed eventuali preesistenze archeologiche e morfologiche, comporre un quadro conoscitivo completo del luogo.

In tale indagine riservare una particolare attenzione allo studio degli spazi collettivi del passato, ad eventuali riti della collettività o alla presenza di particolari elementi simbolici.

Riservare specifiche attenzioni allo studio dell'area in rapporto a particolari relazioni paesaggistiche fluviali rilevanti, come possibili condizionamenti per l'intera proposta progettuale.

Confrontare lo stato delle preesistenze naturali o storiche, con un quadro di esigenze contemporanee in una dialettica propositiva. Segnalare possibili riusi di spazi o tracciati esistenti e mettere in relazione l'intervento con eventuali tessuti esistenti confinanti.



Gent (Belgio), Gent Oude Dokken, Masterplan di OMA, 2004.



Terza Linea Guida.

3. Orientare il disegno urbano mediante l'inclusione di elementi di paesaggio.

La terza direttiva pone come fase essenziale del controllo della forma urbana, l'inclusione di elementi di paesaggio.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che non considerano gli elementi del paesaggio come valore qualitativo all'interno del disegno urbano. Un vivere solo urbano, senza nessuna componente paesaggistica non è oggi condivisibile, anzi per ogni insediamento essa diventa principio essenziale: l'habitat contemporaneo richiede un'ampia inclusione del paesaggio all'interno del tessuto urbanizzato.

Riprendendo le conclusioni della "Parte Prima. Il Luogo" ed i migliori principi progettuali espressi dalla "Parte Seconda. Il Tema" della presente ricerca, si considerano il valore del paesaggio come carattere progettuale essenziale nel controllo della forma urbana. Da tali esigenze, conseguono fondamentali orientamenti operativi a livello di disegno urbano: l'applicazione di una varietà morfologica di intervento mediante puntuali scelte di continuità o discontinuità, di chiusura o di apertura, di interezza o di frammentarietà, deve accentuare l'inclusione progettuale di elementi di paesaggio. A tal proposito si riportano le considerazioni relative a possibili dialettiche urbane, espresse da Franco Purini: « (...) rendere omologhe le parti della città o spingere verso una loro maggiore differenziazione; tra muoversi verso una continuità dei tessuti o al contrario verso la creazione di più riconoscibili discontinuità (...) disegnare recinti anche virtuali, circoscrivere parti, dare senso a settori urbani lontani tra loro, per mezzo di perimetrazioni ideali, oppure giocare tutto sull'apertura, sulla dissociazione, sull'abolizione dei limiti»³. Tali dialoghi urbani devono quindi stabilire un preciso condizionamento verso gli elementi naturalistici.

Il progetto di elementi di paesaggio deve diventare possibilità di espressione urbana di valori inattesi, come riportano i pensieri di Enrico Fontanari: «il senso della lettura paesistica è proprio quello di aiutarci a comprendere il mondo in cui viviamo, a scoprire visioni e valori inattesi, o comunque non immediatamente visibili, siano essi legati a fatti naturali o meno (...) Più che mai, nell'agire contemporaneo, il progetto di paesaggio va pensato come arte dell'anticipazione più che come arte della conformazione, bisogna riuscire tecnicamente, inventivamente, artisticamente a supportare tutto ciò ed a anticipare così le condizioni di vita della città contemporanea.»⁴

Orientando una nuova condizione urbana, che asseconda ed interpreta i valori del paesaggio e della natura (in tutte le sue componenti), si possono ottenere nuove relazioni percettive. A tal proposito si ricordano i pensieri dello studioso Renato Bocchi: «Progettare il paesaggio è perciò operare un artificio sulla natura, manipolarla ad uso della percezione o del vissuto umano. Beninteso ciò deve avvenire nel modo più conseguente e compatibile con le caratteristiche ambientali dei luoghi (geologiche, pedologiche, eco-

3 estratto da FRANCO PURINI, *Cinque principi imperfetti*, in "Paesaggio urbano", n.3, maggio-giugno 1998, pp.26-27.

4 ENRICO FONTANARI, *Paesaggio e progetto*, in FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Roma, Mancosu, 2006, pp.190-192.

logiche, botaniche ecc.) e quindi è presupposto necessario per i progetti una conoscenza non superficiale dei processi costitutivi del quadro ambientale nei suoi aspetti geo-morfologici, idro-geologici, botanici e agronomici e ecologici.»⁵

Il disegno urbano, mediante un preciso posizionamento della rete viaria, dell'abitato e degli spazi pubblici deve accentuare scelte di carattere naturalistico.



Dunkerque (Francia), Quartier du Grand Large-Neptune, 2010. Si localizza tra il mare e il centro della città. La costruzione prevede la realizzazione di circa mille abitazioni. Il progetto offre diversificati spazi pubblici tra cui il parco semicircolare e la banchina verde. Il quartiere Grand Large è stato progettato secondo i principi dello sviluppo sostenibile con la gestione ed il recupero dell'acqua piovana e con sistemi di protezione contro il vento.

Il contesto fluviale in particolare, impone precise osservanze relative alla disposizione

5 RENATO BOCCHI, *Progettare il Paesaggio*, in FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Roma, Mancosu 2006, pp.156-159.

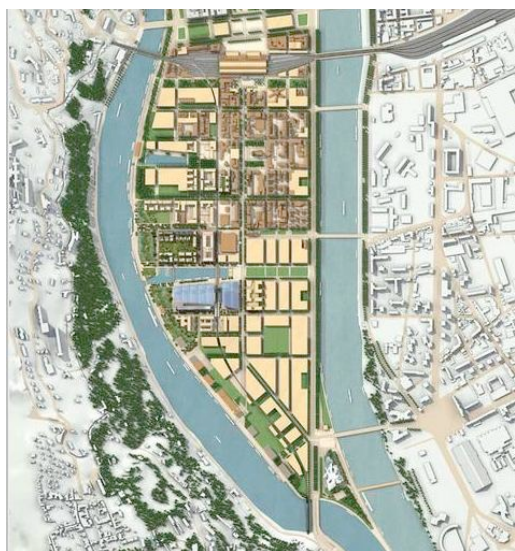
dell'insediamento. Specificatamente, il disegno dello spazio pubblico inteso come composizione di insieme e articolato in sequenze diversificate di vasti parterre (prato), di viali alberati o gruppi di macchie vegetali compatte, si identifica come principale elemento di verifica di inclusione paesaggistica dell'intero progetto.



Berlino (Germania), Quartiere Rummelsburger Bucht, Architetto: Hermann Hertzberger, Klaus Theo Brenner, 1996-2010. Il progetto presenta una struttura densamente costruita, con strade, piazze e isolati condizionati al contesto naturale. Il planivolumetrico del quartiere, interpreta una vocazione paesaggistica identificata da intervalli verdi e da scelte tipologiche tradizionali e ibride. Gli edifici disegnano un fronte compatto e chiuso verso la strada e poi si ruotano ortogonalmente alla riva a formare grandi corti aperte sull'acqua. La ripetizione delle grandi corti, unita alla rigorosa direzionalità assiale dell'impianto e all'uniformità della linea di gronda, diventa il principio ordinatore del quartiere. Nel Rummelsburger Bucht 2 (in basso a sinistra), le corti presenti con differenti edificazioni, perdono di compattezza.

La storia della cultura progettuale dello spazio pubblico fronte fiume, indica due princi-

pali orientamenti compositivi. Esso può avere orientamento prevalentemente perpendicolare oppure prevalentemente parallelo al fiume. Nei primi casi spesso si identifica come elemento di interruzione di una sequenza tipologica: l'interruzione di un fronte o cortina edilizia continua. Nei secondi casi, seguendo quindi la direzione dell'acqua, lo spazio pubblico spesso si identifica come passeggiata o parco lungofiume: tale spazialità prevede una maggiore fruizione pedonale della riva ed una visione continua del contesto fluviale. Tali spazialità assumono inoltre in colte progettualità, una determinata complessità in sezione: la diversificazione dei livelli, degli accessi, dei percorsi si pone come condizione maggiormente qualitativa potendo considerare ed interpretare una differenziazione di costruito, di ritualità e soprattutto di elementi paesaggistici.



Lione (Francia), La Confluence. Ecoquartiere concepito sin dal 1998 con una intensa partecipazione dei cittadini e con ampie concertazioni. Il progetto si sviluppa in 2 fasi e pone grande attenzione all'architettura del paesaggio, all'accessibilità, alla mobilità sostenibile (tram, spazi pedonali e ciclabili, veicoli elettrici, ecc.).

Linea Guida n°3. Prescrizioni operative.

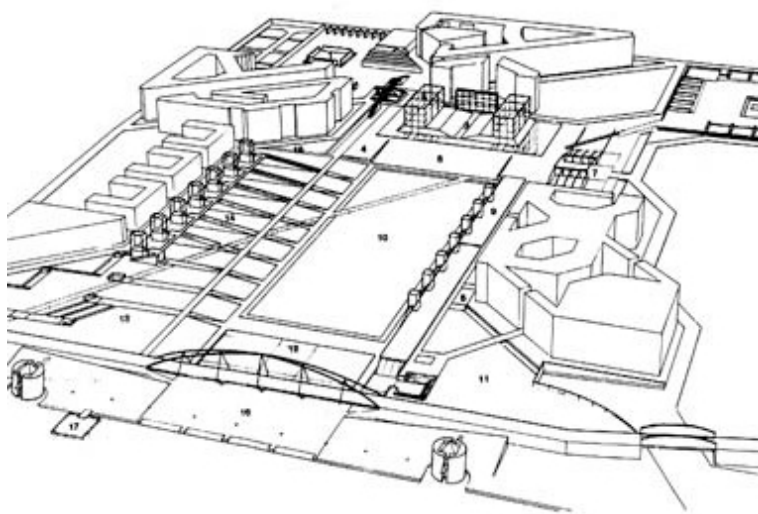
Attraverso puntuali scelte progettuali di continuità o discontinuità, di chiusura o di apertura, di interezza o di frammentarietà nei confronti del contesto esistente, prevedere una adeguata inclusione progettuale della dimensione paesaggistica.

Relativamente alla condizione fluviale, nel progetto della perimetrazione degli insediamenti e del tracciamento della rete viaria, privilegiare assi di scorrimento principali a raso paralleli, distanziati e schermati dal fiume, per permettere una maggiore reciprocità tra aree abitate ed influenza paesaggistica.

Considerare gli spazi pubblici come principale elemento di verifica di inclusione paesaggistica fluviale. Gli spazi inedificati devono presentare un proprio disegno di composizione di insieme, articolato in sequenze diversificate di vasti parterre (prato) definiti da viali alberati o gruppi di macchie vegetali compatte.

Il loro posizionamento deve seguire un orientamento prevalentemente perpendicolare oppure prevalentemente parallelo rispetto alla riva fluviale. Nei primi casi lo spazio pubblico (strada, piazza, parco) deve identificarsi come elemento di interruzione di una sequenza tipologica o di una cortina edilizia continua fronte fiume ordinata secondo precise assialità, determinate viste urbane e punti conclusivi degli assi prospettici. Nei secondi casi, seguendo quindi la direzione dell'acqua, lo spazio pubblico deve identificarsi come passeggiata/parco lungofiume privilegiando una completa fruizione pedonale della riva e favorendo una percezione continua dell'elemento naturale.

Considerare un vincolo ideale rappresentato dalla distanza di metri 300 dalla riva, come massima area di valorizzazione per particolari condizioni paesaggistiche fluviali.



Quarta Linea Guida.

4. Considerare gli spazi ineditati come occasione per una nuova centralità.

La quarta direttiva indica il controllo degli spazi ineditati, come principio fondamentale per un migliore sviluppo della forma urbana e per una possibile valorizzazione del patrimonio fluviale.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che prevedono un controllo rigido e totalizzante della forma urbana mediante un limitato disegno del costruito.

Si vuole rifiutare una prassi progettuale che ha erroneamente considerato il vuoto come elemento residuale, come negativo del costruito, come non luogo.

Si escludono inoltre le progettualità che non orientano e gerarchizzano il progetto mediante la formazione di determinate centralità urbane: la serialità indistinta di determinate porzioni di territorio causa un'evidente scarsità relazionale a livello urbano e sociale. Riprendendo le conclusioni ed i migliori contributi contemporanei della "Parte Seconda. Il Tema", si vogliono considerare gli spazi ineditati, i vuoti urbani, il non costruito, come le vere emergenze urbane capaci di valorizzare e rivitalizzare un'intera area di progetto o una parte di città.

La prefigurazione di una parte di città e delle sue centralità, si deve attuare quindi mediante un attento controllo urbano del progetto del pieno e soprattutto del progetto del vuoto. A tal proposito si riportano le considerazioni di Franco Purini relativamente alla formazione di un paesaggio urbano: *«un dispositivo geometrico che regola come una scacchiera i movimenti di un gioco relazionale tra pezzi di conformazione e di dimensione diversa, connessi da un vuoto che non va considerato semplicemente come il negativo di un pieno, ma come entità spaziale che agisce positivamente, determinando il carattere ambientale dell'intervento»*.⁶

All'interno di tessuti esistenti, la formazione di nuove centralità e la qualificazione di parti circoscritte di città, viene attuata alternativamente o simultaneamente mediante il progetto del pieno o mediante il progetto del vuoto.

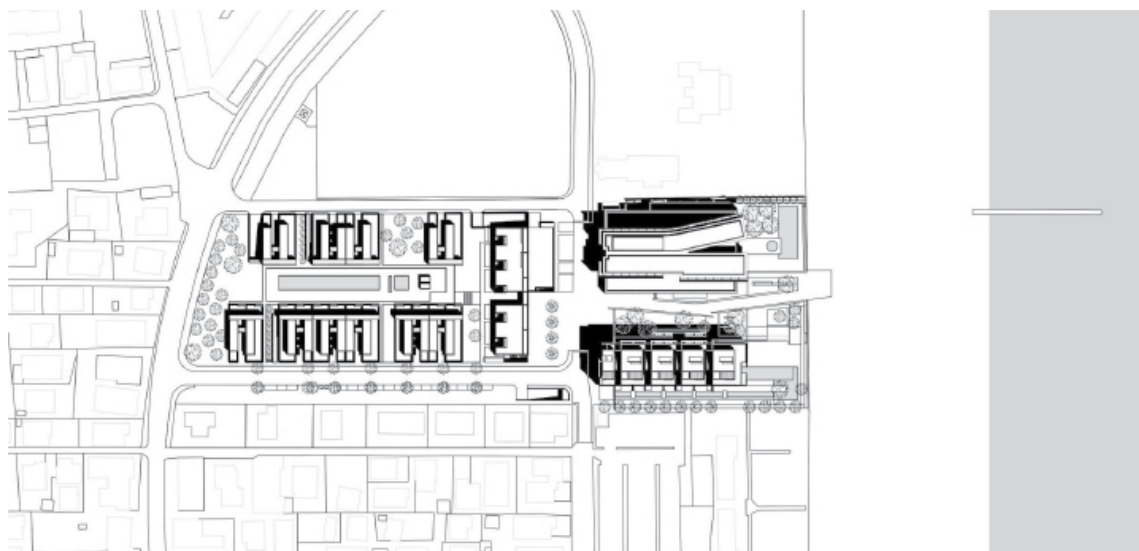
Il primo tipo di interventi sottende proposte di densificazione urbana. Mediante la saturazione di vuoti secondari, la formazione di cortine edilizie continue, la costruzione di nuovi manufatti e l'ampliamento volumetrico di fabbricati esistenti, si vogliono formare nuove gerarchizzazioni tra il costruito e maggiori livelli di densità urbana e sociale.

Il secondo tipo di interventi implica proposte di rarefazione urbana, di demolizione e liberazione dalla saturazione di aree esistenti, favorendo lo svolgimento di attività specializzate all'aperto. Tale operazione di diradamento morfologico e tipologico, con innesto di nuovi spazi pubblici tra unità, si rende particolarmente necessaria nei casi di alta urbanizzazione e nei tessuti irregolari e disomogenei privi di determinate centralità pubbliche. Nuove gerarchizzazioni e centralità urbane sono inoltre accentuate mediante l'inserimento di nuove funzioni pubbliche in localizzazioni strategiche.

6 estratto da FRANCO PURINI, *Cinque principi imperfetti*, in "Paesaggio urbano", n.3, maggio-giugno 1998, pp.26-27.

All'interno di una proposta progettuale, è utile stabilire una serie di centralità principali e secondarie. Esse si possono identificare come elemento di continuità attraverso più isolati e come composizioni di viali, di piazze e di parchi.

Il fiume, inteso nel suo immenso potenziale geografico e storico, può ulteriormente accentuare la formazione di nuove polarità urbane. Mediante la formazione di una o più centralità fluviali, siano esse strade, piazze o parchi, è possibile infatti accentuare la componente qualitativa estetica e visuale.



Jesolo (VE), The Beach Houses, Architetto Richard Meier, 2012.

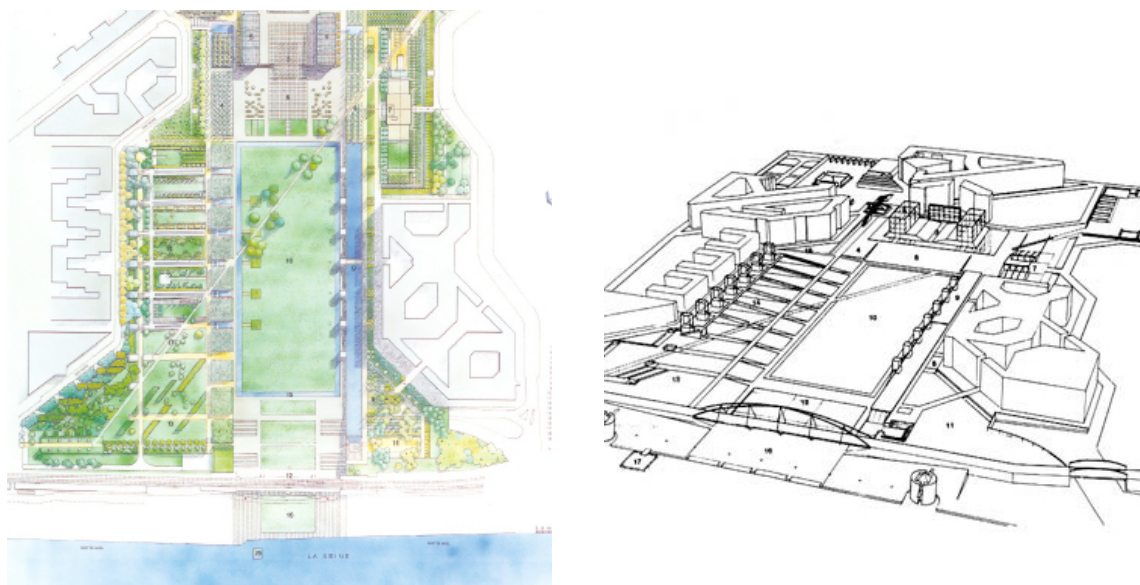
Linea Guida n°4. Prescrizioni operative.

Considerare gli spazi ineditati, i vuoti urbani, il non costruito come emergenze del territorio capaci di valorizzare e rivitalizzare intere aree di intervento. Verificare la qualità formale degli spazi ineditati come potenziale nuova centralità per lo sviluppo o il recupero di specifiche trame urbane (intese come ricuciture di tessuti irregolari).

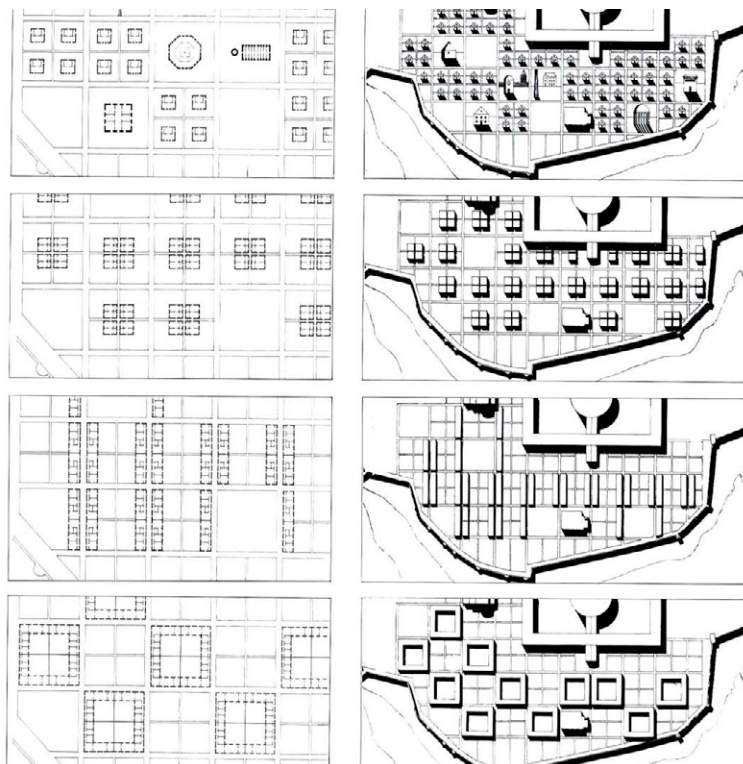
La previsione di nuove centralità deve considerare alternativamente e reciprocamente, sia il progetto del pieno inteso come intervento di densificazione urbana (la saturazione di vuoti secondari, la formazione di cortine edilizie continue, gli ampliamenti volumetrici di fabbricati esistenti a formare una sorta di nuove gerarchizzazioni tra le parti), sia il progetto del vuoto inteso come interventi di rarefazioni urbane (la demolizione e la liberazione dalla saturazione di aree esistenti favorendo lo svolgimento di attività specializzate all'aperto).

Differenziare e gerarchizzare l'intervento con centralità primarie e secondarie. Formare una capillare rete di percorsi ciclabili e di percorsi pedonali in modo da assicurare una distribuzione qualitativa di flussi urbani. Definire tali posizionamenti favorendo la percezione visuale del fiume.

Prefigurare in particolare le nuove principali centralità di progetto, collocate nelle estremità o nelle posizioni centrali dell'area di intervento. Da queste, considerare uno spazio ineditato secondario come elemento di continuità attraverso più isolati, come composizione di viali alberati, piazze e di parchi densamente piantumati. Accentuare infine la connessione tra spazi pubblici come ulteriore condizione della città contemporanea policentrica.



Parigi, Parc Citroën, 1992, architetto Gilles Clement.



Quinta Linea Guida.

5. Interpretare il carattere del luogo mediante la proposizione di nuove unità d'intervento.

La quinta direttiva pone lo studio della tradizione tipologica del luogo e la riproposizione di nuove unità di intervento, come principio di valorizzazione e come strumento di controllo per la definizione di una parte di città fluviale.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere le progettualità che prevedono modalità di intervento a "tabula rasa" o l'applicazione di tipologie con bassi criteri qualitativi. Si vuole inoltre superare il tradizionale tema tipologico dell'edificio in linea razionalista con piano-tipo ed escludere la presenza di manufatti mal adattabili alle esigenze del luogo.

Riprendendo le conclusioni della "Parte Prima. Il Luogo" ed i migliori contributi della "Parte Seconda. Il Tema" della presente ricerca, si considerano lo studio, l'analisi, la profonda conoscenza del luogo e del tipo come questioni basilari, fondamentali ed imprescindibili nella prefigurazione di un nuovo intervento.

Si attribuisce un alto valore allo studio tipologico, che si sviluppa con dettagliati approfondimenti a livello geografico, storico e culturale ed al tempo stesso con attente analisi relative alle esigenze architettoniche contemporanee: una prima fase di analisi anticipa una seconda fase di proposta e rielaborazione.

Si presuppone quindi, mediante gli strumenti progettuali del rilievo dello stato di fatto e dello studio storiografico, un'estensione dello studio del territorio, della città e dell'area, che deriva dalla tradizione e dalla sperimentazione storica, indagando particolari casi o prevalenti aggregazioni architettoniche che consentono di identificare determinati caratteri di un luogo oppure di soddisfare una diversa qualità della vita contemporanea.

Tale indagine prevede una approfondita conoscenza di determinate emergenze urbane, intese come particolari relazioni tra architetture e spazi pubblici significativi, di specifiche gerarchie fisse fra le parti dell'edificio, oppure di particolari manufatti da includere e soprattutto da interpretare nel nuovo progetto di una parte di città.

Deve esprimersi attraverso il nuovo intervento, un legame indissolubile e biunivoco con il luogo. A tal proposito si ricordano le parole di Aldo Rossi: *«Il progetto di architettura diventa così progetto di un' "architettura ritrovata", fatta di elementi senza tempo che sono già parte dell'identità di un luogo o di una comunità.»*⁷

La condizione di non fissità della nozione tipologica, si relaziona e si definisce nella reinterpretazione progettuale rapportandosi alle permanenze del contesto.

A confermare i concetti espressi si riportano i pensieri di Carlos Martí Aris: *«Tipicità e unicità, tipo e luogo, appaiono i termini di un processo dialettico attraverso il quale l'architettura prende forma. Il tipo rappresenta la dimensione generica, universale e astratta, mentre il luogo si identifica con gli aspetti particolari, singolari e concreti (...) Il valore dell'architettura può esprimersi sia nella purezza e unicità della regola che nella fertilità*

7 ALDO ROSSI, *Autobiografia scientifica*, Parma, Pratiche, 1990; Milano, Il Saggiatore, 2009, pp. 39-41.

*delle sue multiple e impure contaminazioni».*⁸

In questi termini è utile fare una ulteriore precisazione: negli ultimi anni infatti la nozione di tipologia non si identifica unicamente con il singolo edificio o con la singola relazione tra manufatto e spazio pubblico; attualmente infatti la nozione di tipologia all'interno del progetto urbano, si identifica con l'unità di intervento che è costituita da più edifici, da spazialità ripetute e dalla sovrapposizione di piani d'uso dalle funzioni differenti.

La definizione di una nuova unità di intervento progettuale può essere considerata come strumento di controllo del progetto morfologico insediativo. Tale composizione, può ammettere al suo interno una rilevante componente di variabilità, ma trova nella serialità e nella ripetizione la sua ideale applicazione.

Nella definizione di nuove unità di intervento, particolare attenzione assumono determinati patrimoni "locali": tali emergenze interne all'area di intervento devono essere incluse e valorizzate nella proposta progettuale.

Questo livello di conoscenza e di analisi relazionale quindi al patrimonio tipologico-edilizio esistente all'interno dell'area, si dimostra particolarmente importante ed attuale: si rapporta infatti alle attuali tendenze urbane che, superate definitivamente la fasi di totale espansione urbana con relativi fenomeni (precedentemente analizzati) di sprawl, disordine, indeterminatezza ed omologazione urbana, si confrontano sempre maggiormente con il "costruire nel costruito".

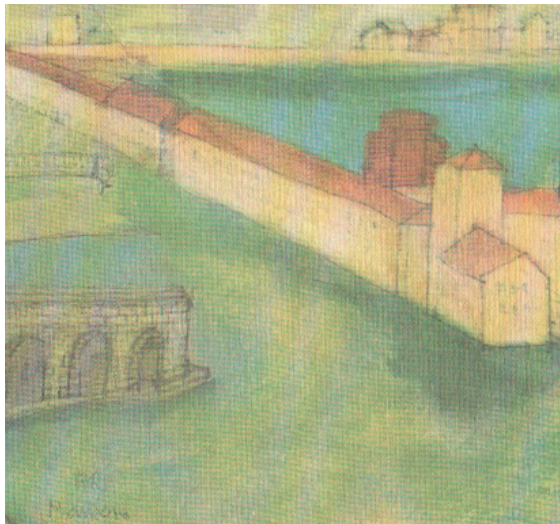
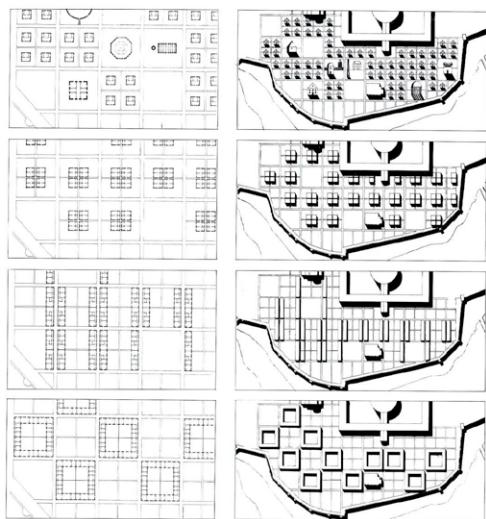
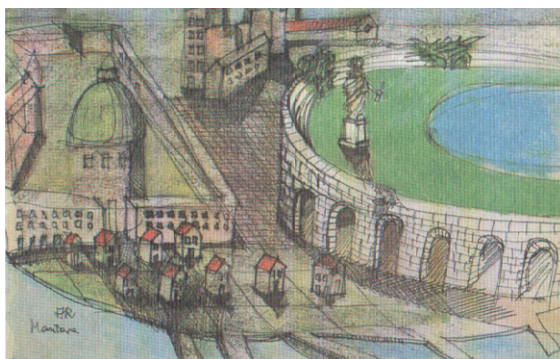
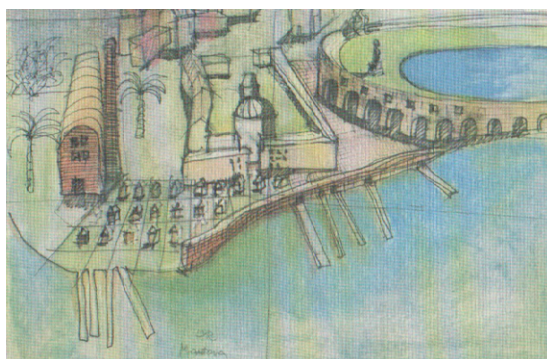
Il recupero di aree dismesse, il costruire nell'esistente e nell'urbanizzato, in linea con la volontà di ridurre drasticamente il consumo di suolo agricolo, sono e saranno infatti i principali ambiti di intervento per le future parti di città.

8 CARLOS MARTÌ ARÍS, *Le variazioni dell'identità. Il tipo in architettura*, Torino, CittàStudi, 1990, pp.84-95.

Linea Guida n°5. Prescrizioni operative.

Approfondire lo studio della tradizione tipologica del contesto con dettagliati approfondimenti a livello storico, geografico, culturale ed al tempo stesso con attente analisi relative alle esigenze architettoniche contemporanee. Indagare particolari casi o prevalenti aggregazioni architettoniche che consentono di identificare i caratteri di un luogo oppure di soddisfare una diversa qualità della vita contemporanea. Approfondire la conoscenza di determinate emergenze urbane intese come particolari relazioni tra architetture e spazi pubblici significativi, oppure in particolari manufatti da includere e da interpretare nel nuovo progetto di una parte di città. Verificare la presenza di determinati caratteri tipologici permanenti derivanti dalla condizione fluviale.

Analizzare una contemporanea nozione di tipologia identificata come unità di intervento costituita da più edifici e da sovrapposizione di piani d'uso dalle funzioni differenti. Attraverso il rilievo dello stato di fatto, lo studio storiografico di relazioni stabili, spazialità e gerarchizzazioni, segnalare possibili riusi di patrimoni tipologici a cui viene attribuito un valore collettivo.



Mantova, Progetto per l'area di Fiera Catena a Mantova, architetto Aldo Rossi, 1982.



Sesta Linea Guida.

6. Assicurare la qualità architettonica mediante l'alternanza di raggruppamenti tipologici.

La sesta direttiva pone la ridefinizione dei migliori modelli di intervento, mediante la composizione di un'alternanza di raggruppamenti tipologici ripetuti, come principio di valorizzazione e come strumento di controllo per la definizione di una parte di città fluviale contemporanea.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere, sia le progettualità che inconsapevolmente accentuano l'attuale diffusa indifferenziazione urbana ed edilizia, sia le progettualità che inseguono un'eccessivo e spettacolare distacco da essa. Si escludono quindi dal progetto urbano, sia la banale applicazione di una tipologia stereotipata, sia per opposto il singolo intervento spettacolare inteso come possibile soluzione alle molteplici criticità presenti.

Si esclude quindi una determinata architettura che si adegua totalmente ad esigenze di comunicazione totale, di continuo mutamento, di competizione basata sul gesto spettacolare e imprevisto. Tali manufatti sono proposti in assenza di stratificazione temporale, applicando unicamente la rapidità, la provvisorietà delle azioni e la contrazione dello spazio. L'architettura non deve solo essere espressione del primato della comunicazione, della centralità dell'immagine e dello spettacolo. Non deve solo ridursi a scultura, allestimento, performance visiva, logo o icona. Non deve avvenire il totale spostamento di interesse dalla "cosa" alla "rappresentazione della cosa". A tal proposito si riportano i pensieri di Antonio Monestiroli: *«La gran parte dell'architettura contemporanea si affida alla individualità e alla personalità del singolo autore che produce forme per lo più effimere. Il tipo consente all'architettura di entrare nel campo delle scienze, la nozione di tipologia consente di riconoscere, nel tempo, una razionalità dell'architettura. Nessuna scienza si accontenta dell'esperimento del singolo senza tendere a risultati che abbiano caratteri di generalità.»*⁹

Riprendendo i contributi teorici, le opere realizzate e le conclusioni in particolare della "Parte Seconda. Il Tema" della presente ricerca, si vuole indirizzare il controllo della qualità architettonica dell'insediamento, mediante l'applicazione e l'interpretazione dei migliori modelli tipologici di intervento. Ancora una volta, si considerano lo studio, l'analisi e la profonda conoscenza della cultura progettuale identificata in rilevanti unità di aggregazioni architettoniche, come momento fondamentale per ogni consapevole fase propositiva di sviluppo della città.

Tale disposizione ammette, sia il recupero e la rifunzionalizzazione di determinate peculiarità tipologiche come elementi di forza all'interno del ridisegno dell'intero comparto, sia l'interpretazione dei migliori casi tipologici a livello internazionale.

La memoria, la riconoscibilità e l'identità tipologica dell'area (suggeriti nella precedente Linea Guida), vengono confrontati ed interpretati con modelli proposti dalla cultura pro-

9 ANTONIO MONESTIROLI, *Tipo, costruzione e forma nell'insegnamento del progetto*, in "D'Architettura", 18 settembre 2002, cit. in PIERLUIGI NICOLIN, *Conflitti. Architettura contemporanea in Italia*, Milano, Skira, 2005, p.38

gettuale internazionale.

Il forte legame con la migliore tradizione tipologica si identifica come presupposto nel fare architettura senza tempo. In particolare, una rielaborazione progettuale concreta e positiva, si pone come momento basilare del progetto architettonico. A tal proposito si ricordano le considerazioni di Giorgio Grassi: «*L'imitazione vista, non come un'evocazione nostalgica, ma in quanto comprensione e come superamento, come continuità e unità degli obiettivi più generali, infine come il momento per eccellenza di una trasmissione positiva degli elementi stessi del mestiere*».¹⁰



Maastricht (Paesi Bassi), Quartiere Sphinx Céramique. Architetto Jo Coenen & Co Architekten, 1987-2008.

Il contributo della cultura progettuale, si pone come elemento basilare nella prefigurazione di nuovi raggruppamenti tipologici: essi sono costituiti da determinate sequenze architettoniche considerate tridimensionalmente. La determinazione dell'invariante di una determinata successione o alternanza di un raggruppamento tipologico, costituisce la regola ordinatrice del costruito all'interno del progetto urbano. A tal proposito si riprendono le considerazioni di Guido Canella: «*l'aspetto categorico desunto ad una certa particolare successione(...) sistematica che ricerca l'invariante della morfologia (...) la scelta dell'invariante viene investita del valore di assunto metodologico, costituendo vero*

10 GIORGIO GRASSI, *Questioni di architettura e realismo*, in GIORGIO GRASSI, *Scritti scelti 1965-1999*, Milano, Franco Angeli, 2000, pp.139-141.

*e proprio modello di cultura e, in altre parole, la filosofia dell'architetto».*¹¹

A livello di tecniche progettuali, sono definibili alternativamente possibilità tipologiche di combinazione, attualizzazione, monumentalizzazione o inclusione tipologica.

A livello combinatorio, prevale l'enfaticizzazione delle possibilità di accumulo dei tipi, in grado di generare, attraverso la loro ricomposizione, nuove sequenze tipologiche.

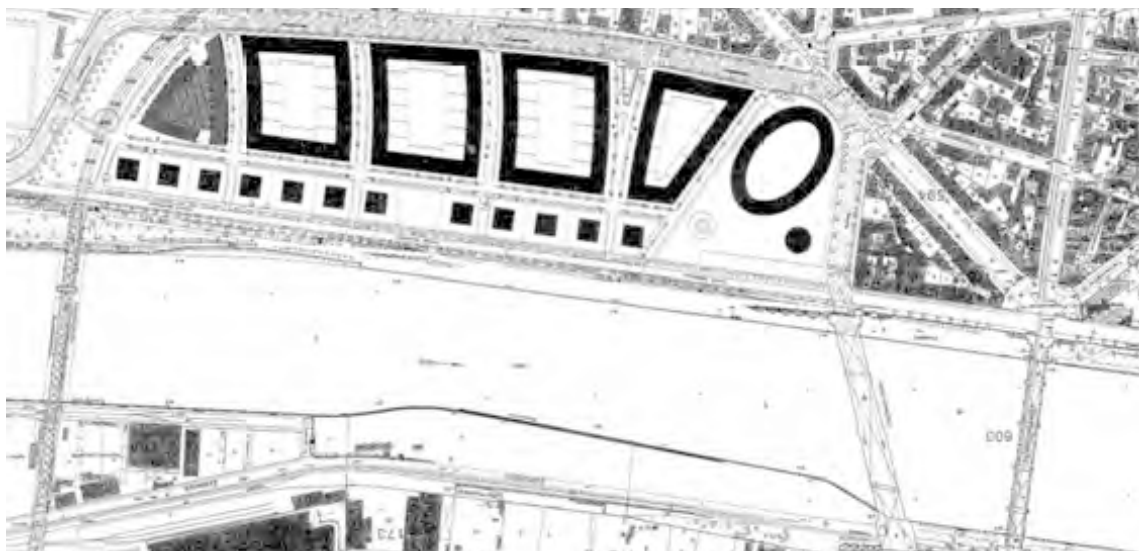
A livello di attualizzazione tipologica si può intervenire interpretando una tipologia storicamente stratificata nel tessuto urbano e nella memoria collettiva: in questi casi si può proporre l'utilizzo di un tipo storico consolidato al di fuori del suo ordinario campo di applicazione, oppure una rilettura contemporanea di un tipo arrivando ad una tipologia "interpretata" e "mediata" dalle particolari condizioni progettuali che ne determinano il contesto.

Alternativamente si può assistere a reinterpretazioni di monumentalizzazione tipologica, tale tecnica consiste nell'accentuazione simbolica di un elemento spaziale: rispetto alla regola consolidata si effettua una accentuazione tematica/formale. Con questa operazione si tende a gerarchizzare il costruito, gli elementi d'architettura si identificano per diverso peso specifico. Esempi di monumentalizzazione di elementi tipologici possono essere variazioni compositive e di applicazione di elementi spaziali della tradizione come portici, torri, monumenti, cortine, passaggi, logge, cortili, varchi, accessi (si ricordano i progetti di Aldo Rossi).

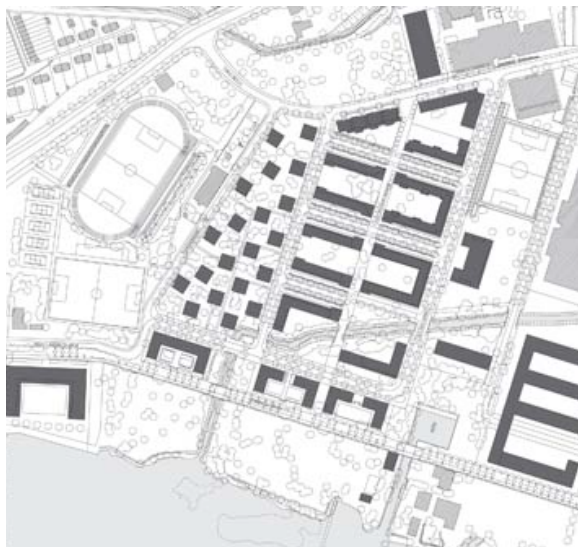
L'intervento infine, può esemplificare casi di inclusione tipologica; in queste situazioni si elabora un confronto con architetture presenti all'interno dell'area di intervento. Edifici esistenti vengono mantenuti nel loro alto valore storico e simbolico attraverso una rigorosa protezione dell'aspetto esteriore accompagnati da una vigorosa rifunzionalizzazione interna. In questi casi la riconoscibilità del tipo diventa valore per l'intera area: al suo interno si sviluppano invece valori e spazialità propriamente contemporanee. Il manufatto nel sua duplicità esprime idealmente sia i caratteri identitari di un determinato luogo (collettivamente riconosciuti), sia l'alto grado di rinnovamento e trasformazione a cui l'area è soggetta. Alternativamente, possono essere mantenuti unicamente elementi simbolici o monumentali come ad esempio una ciminiera a ricordare il passato industriale dell'area.

Il disegno della parte di città in sintesi, deve essere indirizzato mediante i migliori apporti della cultura progettuale: tali contributi devono formare una precisa alternanza di raggruppamenti tipologici e costituire l'invariante del progetto insediativo.

11 GUIDO CANELLA, *Comporre secondo alcune costanti*, in GIORGIO CIUCCI, (a cura di), *L'architettura italiana oggi. Racconto di una generazione*, Roma-Bari, Laterza, 1989, pp. 39-68.

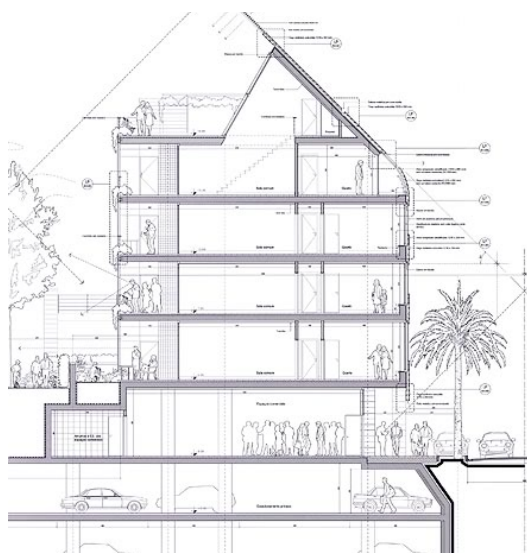


Francoforte sul Meno (Germania). Il progetto di questa parte di città, considerando il patrimonio tipologico cittadino, reinventa il nuovo fronte sull'acqua: volumi isolati e ritmicamente distanziati dichiarano l'uniformità dell'intero intervento. Nell'intero disegno urbano, una particolare attenzione è riservata agli spazi pubblici: una passeggiata rialzata sul fiume dialoga con un secondo livello inferiore. Il traffico viene quasi totalmente deviato a sud all'esterno dell'intervento. Altro cuore pubblico del progetto si trova nelle porzioni occidentali a ridosso del ponte, dove si apre una piazza rialzata delimitata da edifici dalla geometria differente tra cui la torre di H. Kollhoff e H. Timmermann posta come landmark dell'intero intervento.



Berlino-Oberhave (Germania), Piano Wasserstadt Oberhavel. Quartiere Pulvermühle. Redazione del Piano: "Leibniz-Gruppe", una associazione di architetti composta da Hans Kollhoff e Helga Timmermann, Christof Langhof, Klaus Zillich e Jürgen Nottmeyer. Concorso del quartiere: Nalbach + Nalbach, 1992-1994. Affaccio lacustre (Havel). Il progetto occupa un'area ex militare in seguito occupata da una Siedlung anni Cinquanta demolita. L'insediamento prevede alloggi, scuole materne e elementari, centro sportivo, servizi e commercio. Il disegno urbano vuole proporre un ritrovato rapporto con la riva attraverso una fascia di parco larga 60-100 metri e un nuovo limite rispetto all'edificazione compatta dei volumi prospicienti lago. In direzione dell'acqua vengono inserite funzioni pubbliche. L'utilizzo di una importante varietà tipologica si contrappone all'unitarietà del disegno urbano.

*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



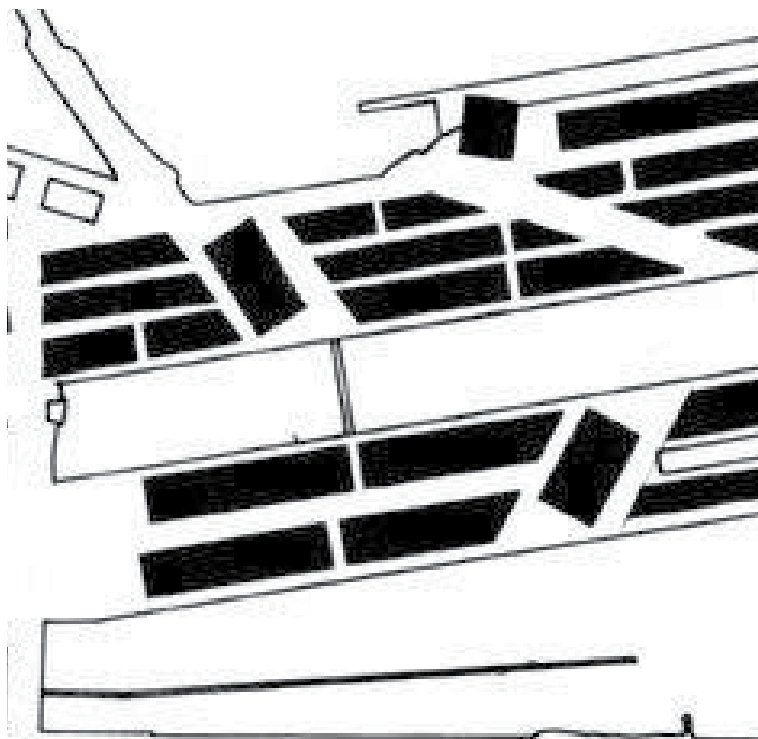
Lisbona (Portogallo), Jardins de Braço de Prata, Renzo Piano Building Workshop, progetto 2010.

Linea Guida n°6. Prescrizioni operative.

Verificare l'applicazione dei migliori raggruppamenti tipologici di intervento, sia nel recupero e nella rifunzionalizzazione di determinate peculiarità tipologiche come elementi di forza all'interno del ridisegno dell'intero comparto, sia nell'applicazione dei migliori casi tipologici internazionali.

Interpretare un alto livello di qualità urbana mediante possibilità tipologiche di combinazione (l'accumulo in grado di generare attraverso la ricomposizione nuove tipologie), di attualizzazione (l'utilizzo di un tipologia consolidata al di fuori del suo ordinario campo di applicazione, oppure la rilettura "interpretata" e "mediata" dalle particolari condizioni del contesto), di monumentalizzazione (l'accentuazione simbolica di un elemento spaziale della tradizione come i portici, le torri, i monumenti, le cortine, i passaggi, le logge, i cortili, i varchi, gli accessi) o di inclusione tipologica (gli edifici esistenti vengono mantenuti nel loro alto valore storico e simbolico attraverso una rigorosa protezione dell'aspetto esteriore e una vigorosa rifunzionalizzazione interna).

Variare ed alternare la scelta di raggruppamenti tipologici in funzione di precise gerarchizzazioni urbane. Privilegiare la costruzione di manufatti con case in linea di massimi n°4/5 piani fuori terra, alternati a gruppi di case a schiera e gruppi di case singole. Privilegiare la realizzazione di tipologie a corte aperte verso spazi pubblici ed elementi paesaggistici naturali; determinare spazi pubblici in continuità con l'elemento fluviale, mediante cortina edilizia interrotta nel lato lungofiume. Determinare un fronte architettonico unitario, seriale e riconoscibile del lungofiume, con l'inserimento di un eventuale elemento di variazione altimetrica e di riconoscibilità territoriale. Prevedere eventuali prospetti degradanti verso l'affaccio fluviale o verso i principali spazi pubblici. Riservare particolare attenzione alla progettazione del piano terreno con l'inserimento di aree porticate e del piano superiore dei complessi edilizi sia per edifici pubblici (con eventuali funzioni ristorative o commerciali accompagnate da belvedere), sia per edifici residenziali privati (con eventuali attici dotati di maggiori qualità visuali).



Settima Linea Guida.

7. Ridefinire il principio insediativo come gerarchia tra spazi pubblici e spazi privati.

La settima direttiva pone, come fase essenziale del processo di progettazione, la fase propositiva morfologica e tipologica identificata con la prefigurazione di un principio insediativo in grado di stabilire una studiata gerarchia tra spazi pubblici e spazi privati.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che non definiscono una regola insediativa, un ordine urbano e che non considerano le relazioni gerarchiche tra spazi pubblici e spazi privati. Si vuole evitare in tal modo il disordine urbano, il caos edilizio e la casualità di rapporti che contraddistinguono parte delle nostre città.

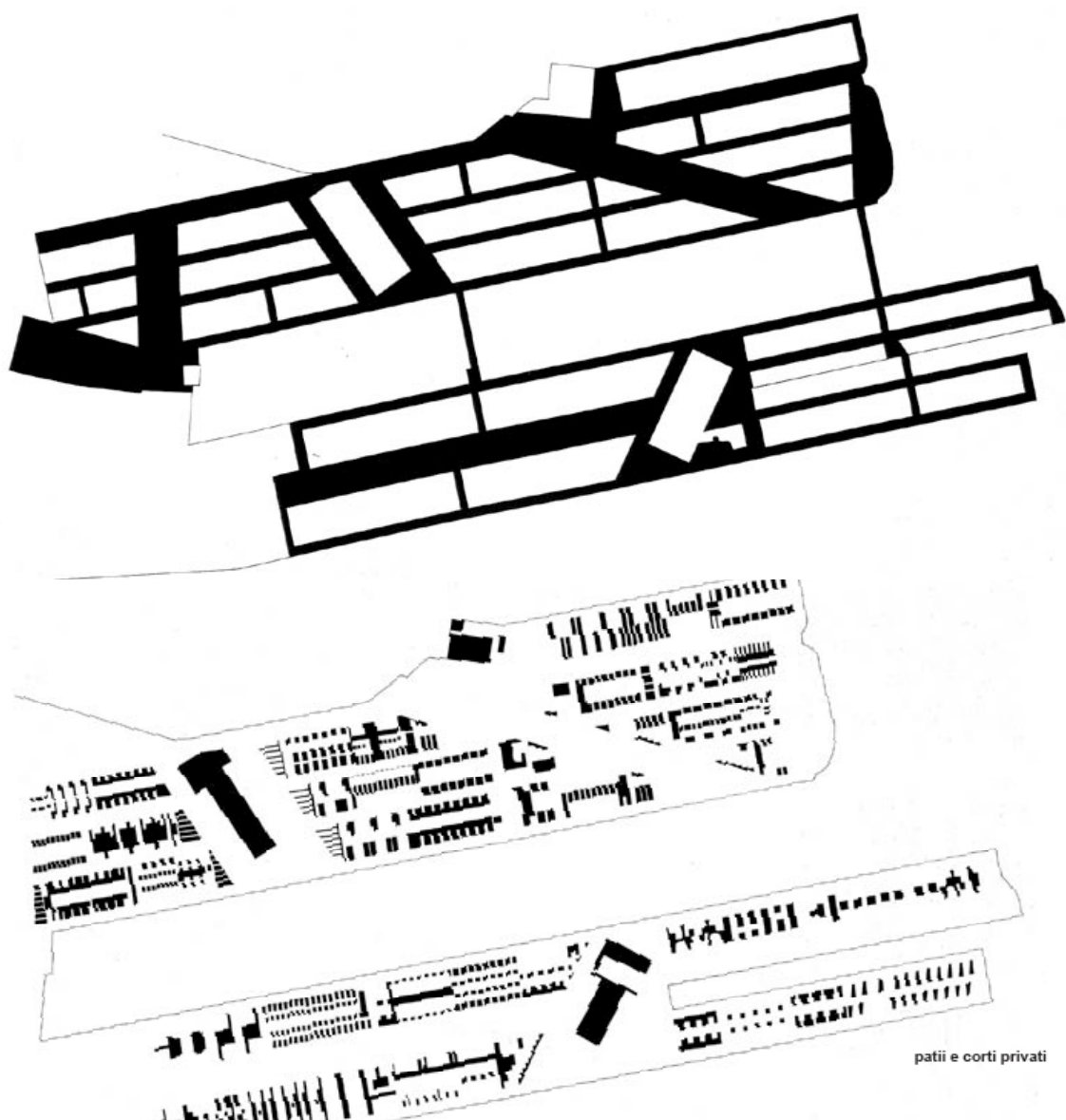
Riprendendo i contributi teorici, le opere realizzate e le conclusioni in particolare della “Parte Seconda. Il Tema” della presente ricerca, si vuole considerare la proposta insediativa come strumento fondamentale e operativo per il disegno di una parte di città fluviale. Essa deve individuare un disegno prevalente in grado di stabilire un controllato rapporto tra pubblico e privato basato su precise regolamentazioni in merito a usi del suolo, altezze minime/massime, allineamenti prevalenti, volumetrie ed edifici singolari. L'obiettivo della presente prescrizione è stabilire un ordine urbano ed una carattere riconoscibile all'intero intervento. La proposta gerarchica di spazi pubblici e privati, diventa così elemento di misura e controllo per la trasformazione della città attraverso le sue parti. Per ricordare i caratteri di tale progettualità si riportano i pensieri di Bernard Huet: « (...) *L'ultimo elemento da considerarsi nel progetto urbano è rappresentato dall'insieme delle regole spaziali che reggono il visibile dello spazio pubblico e che definiscono per induzione le densità tollerate per quello privato (...) si può dire che esse costituiscano la potenziale sostanza architettonica del tracciato stesso. Alcune di esse sono molto antiche eppure tuttora valide, soprattutto per quanto concerne allineamento, l'altezza dei piani, limiti volumetrici dell'edificio, dei tetti e degli oggetti, e la ripresa dell'ordinamento degli angoli.* »¹²

Tale progettualità si confronta ad una scala intermedia tra pianificazione urbana e regolamento edilizio: è definibile come progetto di architettura con prefigurazioni tridimensionali. In una fase successiva, diversi architetti possono contribuire singolarmente mantenendo comunque una chiarezza ed una riconoscibilità comune all'intero intervento. Questa proposta insediativa non possiede il carattere globalizzante dello schema strutturale, né la rigidità della planimetria. Si risolve così, in una nuova risposta ad una dimensione intermedia, il complesso rapporto tra piano urbanistico e progetto di architettura. Nella definizione formale di una determinata parte di città; questa prescrizione mira quindi a stabilire un principio insediativo comune stabilito ed identificato come “regola-edificazione prevalente”. A partire da questa matrice compositiva, si interviene per successive modifiche determinando relative “eccezioni” che si identificano in particolari

12 estratto da BERNARD HUET, *La città come spazio abitabile: alternative alla Carta di Atene*, in “Lotus”, n°41, 1984, pp.6-17.

edifici o spazi pubblici posizionati in punti emblematici.

Gli spazi pubblici, confrontandosi con gli spazi privati, diventano elementi di verifica morfologica e tipologica: essi, intesi come principio di organizzazione, assegnano un ordine tridimensionale definitivo ai vari frammenti sia che siano parte del piano stradale, sia che siano posti all'interno degli edifici.

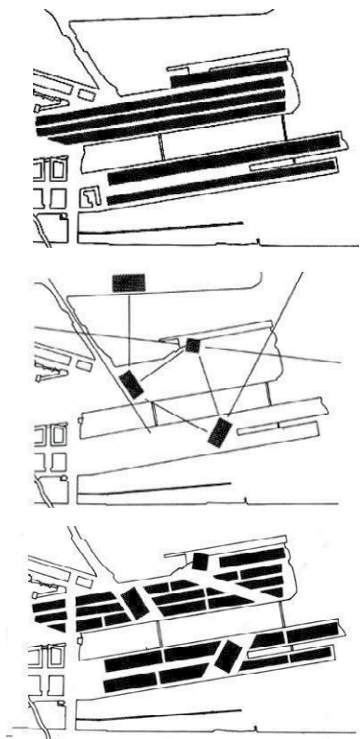


Amsterdam (Paesi Bassi), Borneo Sporenburg, masterplan Studio West 8, 1999.

La definizione del principio insediativo, in rapporto a contesti urbani esistenti, si può risolvere in diverse possibilità: vi può essere la permanenza oppure la modificazione del principio insediativo esistente. In questi casi si forma alternativamente un rapporto pro-

gettuale di affinità oppure di contrasto “progettato” all’interno della proposta.

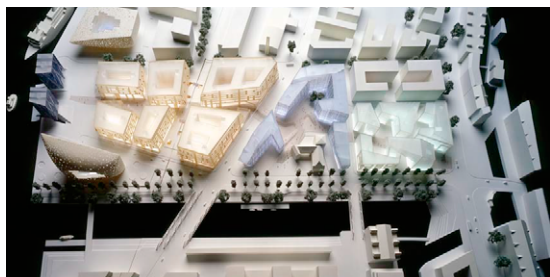
Una principio particolarmente diffuso si identifica nella permanenza morfologica con variazione tipologica: questa tecnica, per una parte circoscritta della città, vuole mantenere il rapporto morfologico esistente e contestuale, variando tuttavia al suo interno la tipologia edilizia.



Amsterdam (Paesi Bassi), Borneo Sporenburg, masterplan Studio West 8, 1999.

Con questa operazione, la lettura del tessuto urbano non varia, permettendo tuttavia importanti attualizzazione alla scala architettonica capaci di proporre o rivitalizzare nuovi flussi e spazialità: dinanzi ad una continuità della città rimasta pressoché invariata, una nuova varietà edilizia, sintattica e funzionale viene “innestata” nella stessa. Tale principio insediativo è utilizzato frequentemente nei centri storici vista la specificità morfologica esistente e difficilmente modificabile, tuttavia è utilizzabile anche per operazioni di ampliamento o riconversione.

Alternativamente, il principio insediativo può essere modificato mediante l’inserimento di elementi d’ordine urbano: questa tecnica prevede la formazione di elementi, principalmente di natura pubblica, che ridefiniscono una lettura unitaria di una parte di città. Tale tecnica si dimostra molto efficace soprattutto nell’affrontare il caos e la discontinuità della città contemporanea. Esempi di intervento per tale applicazione sono principalmente l’edificazione di fronti urbani continui e la formazione di un sistema di spazi pubblici continui (in tutte le sue variabili). Talvolta il controllato inserimento di capisaldi vuole indicare la discontinuità rappresentata da un nuovo intervento.



Amburgo (Germania), Hafencity, Quartiere Überseequartier. Concorso: raggruppamento Hamburgplan/Kees Christiaanse/ASTOC, 1999. La Hafen-Stadt rappresenta uno dei casi più esemplari a grande scala di riuso e trasformazione delle aree portuali dismesse. Un pezzo di città improntato da principi attuali: mixité funzionale, prevalenza degli spazi pubblici, stretto rapporto con l'acqua unito al tema del waterfront urbano della città vista dall'Elba. Si identifica come uno dei più interessanti casi-studio europei di città-porto.

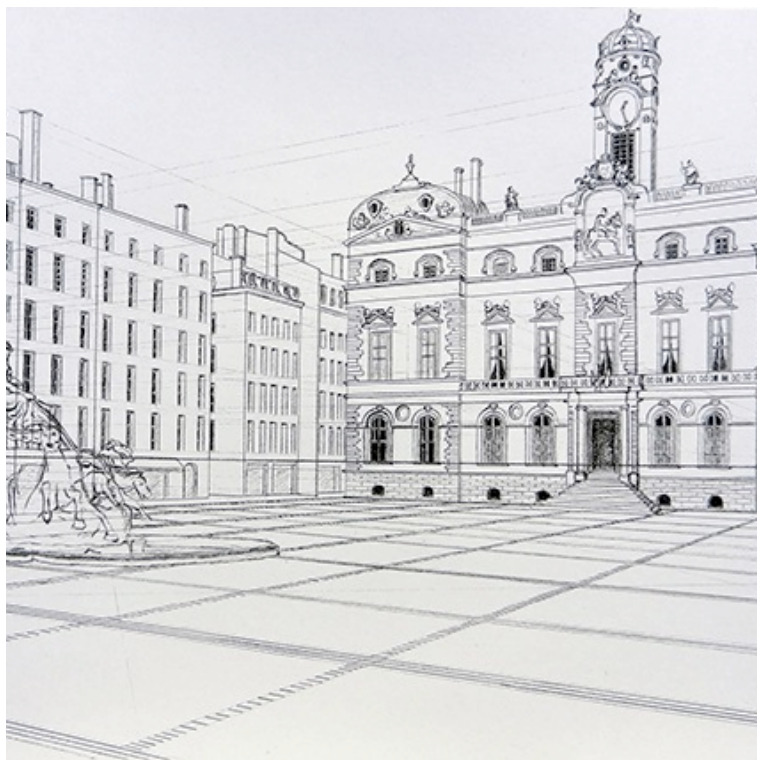
Linea Guida n°7. Prescrizioni operative.

Mettere in atto un principio insediativo in grado di stabilire un controllato rapporto tra spazi pubblici e spazi privati basato su precise regolamentazioni in merito ad usi del suolo, altezze minime/massime, allineamenti prevalenti, volumetrie ed edifici singolari. Stabilire un ordine urbano ed un carattere riconoscibile all'intero intervento.

Sperimentare un principio insediativo comune stabilito ed identificato come "regola-edificazione prevalente"; con questa matrice compositiva intervenire per successivi arricchimenti determinando relative "eccezioni" che si identificano in particolari edifici, in spazi pubblici posizionati in punti emblematici o nella particolare relazione con il paesaggio fluviale (inteso come l'elemento di variabilità urbana).

Tale unità progettuale compositiva, che trova nella serialità e nella ripetizione la sua ideale applicazione, ammette al suo interno, sia una rilevante variazione tipologica, sia la presenza di una varietà di unità di intervento privato.

In rapporto a contesti urbani esistenti, determinare la permanenza oppure la modificazione del principio insediativo esistente, prefigurando alternativamente un rapporto progettuale di affinità (permanenza morfologica e variazione tipologica) o di contrasto.



Ottava Linea Guida.

8. Accentuare la relazione tra organizzazione planimetrica e fronte edificato.

L'ottava direttiva indica come fase essenziale del processo di progettazione, il controllo della qualità architettonica mediante un'ideazione unitaria tra organizzazione planimetrica e fronti edificati.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che non prevedono un sistema relazionale tra piani verticali e piani orizzontali. In conseguenza a tali visione progettuali "limitate", ed in particolare relativamente alla non definizione di spazi a terra, si vogliono escludere le proposte che non ammettono una qualificazione di servizi e funzioni associati al tempo libero. A differenza della maggioranza degli interventi del XX secolo, che hanno privilegiato una risposta edilizia principalmente quantitativa e speculativa, si prescrive ora per la contemporaneità, una risposta progettuale maggiormente qualitativa sviluppata a favore della collettività. Superati interessi utilitaristici privati, il senso pubblico del progetto deve emergere con forza dal disegno delle spazialità di progetto.

Riprendendo i contributi teorici, le opere realizzate e le conclusioni in particolare della "Parte Seconda. Il Tema" del presente studio, si vuole imporre la ricerca di un senso urbano, sociale e collettivo attraverso la verifica e la realizzazione delle principali architetture e spazialità urbane: edifici pubblici e spazi pubblici diventano materiale progettuale ai fini di garantire il controllo della dimensione architettonica e del tessuto relazionale urbano.

A livello progettuale, spazi ed edifici pubblici devono esprimere la loro innegabile coincidenza, come ricordano le parole di Aldo Rossi nella relazione di progetto del Municipio di Scandicci: «*Tutto il municipio, in quanto edificio pubblico per eccellenza, non è mai separato nettamente dagli spazi esterni.*»¹³

Nella fase ideativa, al fine di prefigurare un intervento ottimale, si devono così interpretare gli spazi collettivi come luoghi identitari per eccellenza e come ottenuta relazione spaziale tra fronte edificato ed articolazione plurima degli spazi a terra, come ricordano le considerazioni di Aldo De Poli: «*(...)uno spazio scoperto, limitato in più lati da un'edificazione continua, può essere stabilmente considerato piazza quando tra i suoi fronti ed il piano orizzontale si stabilisce una predeterminata relazione concettuale di tipo architettonico, ovvero quando la scomposizione della sua forma svela una costruzione ricercata di rapporti spaziali gerarchici, soprattutto tra le diverse superfici monumentali.*»¹⁴

Si deve introdurre nel progetto di architettura, un diverso modo di considerare il suolo urbano inteso come livello/piano orizzontale: tale elemento d'architettura e di composizione deve stabilire nuove modalità di relazione con il fronte edificato inteso come livel-

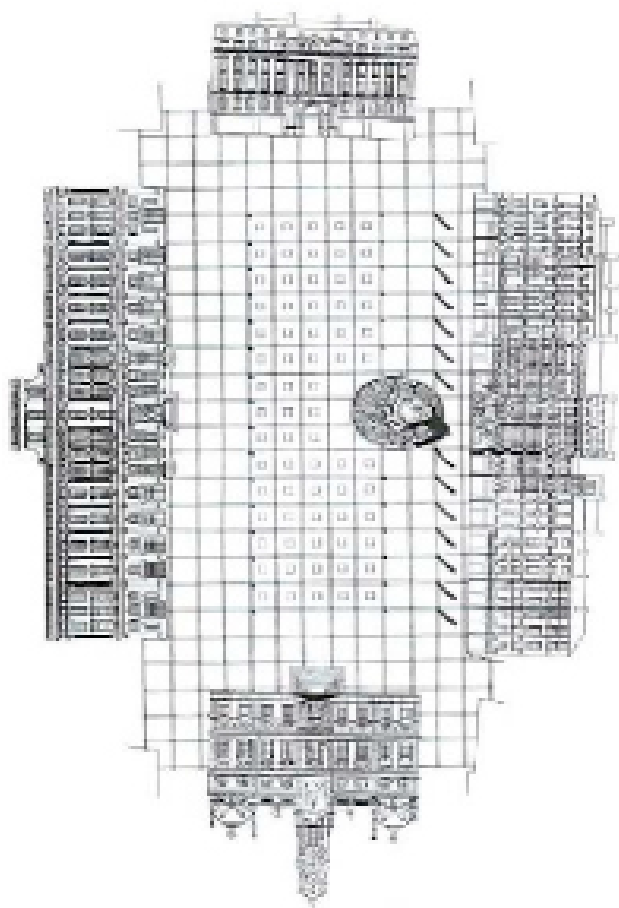
13 ALDO ROSSI, *Relazione di progetto del municipio di Scandicci*, (1968), in ALBERTO FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Milano, Electa, 1999, pp.42-43.

14 ALDO DE POLI, *La piazza storica come tema di progettazione urbana*, in GIANNI BRAGHERI, ALDO DE POLI, GIULIO DUBBINI, MARINO NARPOZZI, ALDO ROSSI, *Progetti veneziani*, Milano, Clup, 1985, pp.141-153.

lo/piano verticale.

Tali relazioni tra orizzontalità e verticalità, generano un completo spazio urbano altamente qualitativo: i piani di progetto, si valorizzano vicendevolmente formando un insieme formalmente e concettualmente riconoscibile da parte della collettività.

Nella prefigurazione di un progetto unitario, gli edifici pubblici devono essere considerati come massima espressione dei valori della collettività, come rappresentazione simbolica dei suoi bisogni, e come elemento singolare caratterizzante la città e la comunità stessa. A tal proposito si riportano le parole di Rafael Moneo: *“Le città mostrano la necessità di un’architettura che sia tanto uno strumento, nel senso della trasformazione artificiale dell’ambiente fisico, quanto una struttura capace di reggere la vita della società”*.¹⁵

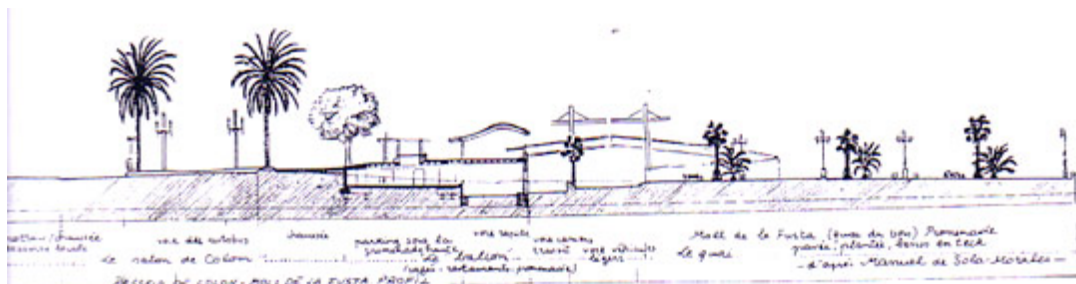
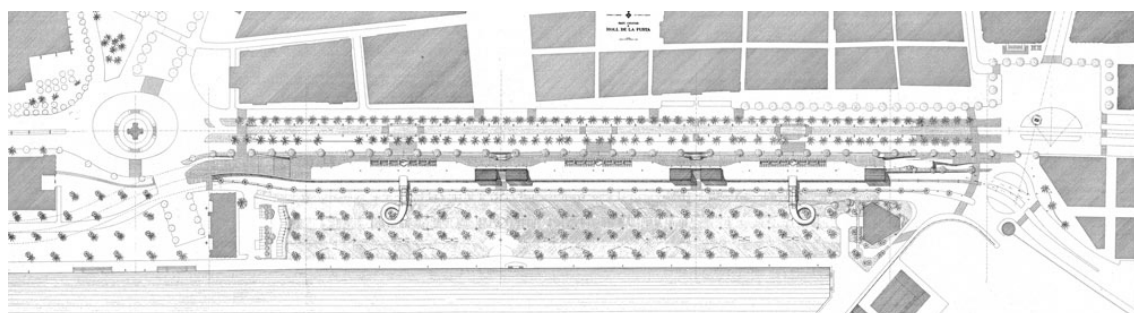


Lione (Francia), Place des Terreaux, Architetti Daniel Buren e Christian Drevet, 1991-94.

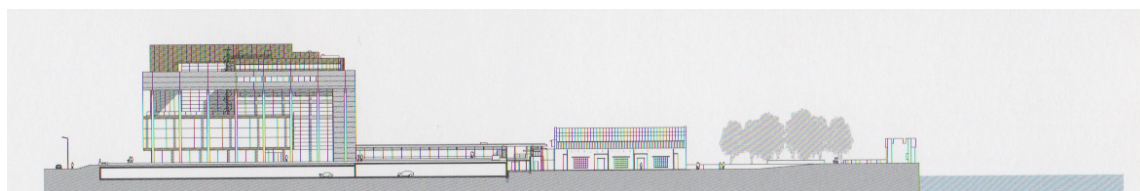
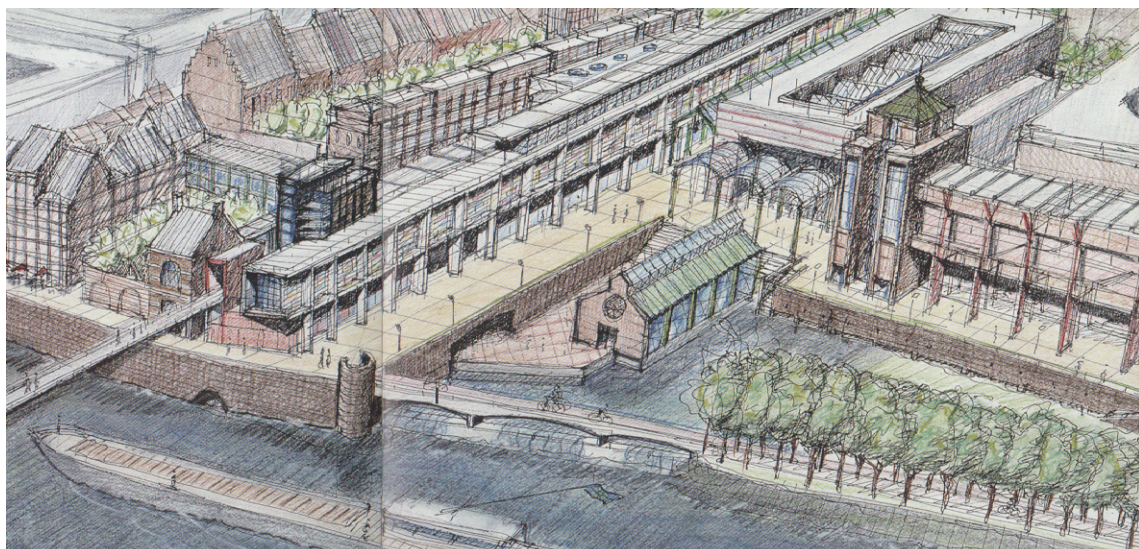
15 RAFAEL MONEO, *Una reflexión sobre la arquitectura hoy*, Valencia, Servicio de Publicaciones UPV, 2000, ed. it. *La solitudine degli edifici e altri scritti*, Torino [etc.], U. Allemandi, 1999, pp. 148-160.

La tecniche di valorizzazione di uno spazio e di un edificio pubblico possono essere molteplici: tale caratterizzazione può emergere attraverso l'enfatizzazione del carattere iconico (cioè attraverso l'espressività, l'eccezionalità, la visibilità) del manufatto, attraverso la conferma dell'edificio pubblico inteso come luogo urbano in continuità con gli spazi pubblici (tali progettualità si presentano spesso come occasioni di connessioni o riqualificazioni urbane), oppure condensando nel progetto architettonico unitario, particolari legami tra architettura e città o architettura e paesaggio, cioè attraverso soluzioni architettoniche che aderiscono ed interpretano l'identità di un luogo.

Il progetto unitario compositivo di spazi ed edifici pubblici, deve inoltre considerare un'aggiornata e sempre più sfaccettata nozione di tempo libero della realtà contemporanea.



Barcellona (Spagna), Moll de la Fusta, Architetto Manuel de Solà-Morales, (1981-84).



Maastricht (Paesi Bassi), North Node Céramique, Jo Coenen & Co Architecten, 1992.

Si deve rispondere ad una ricerca crescente di esperienze culturali e ricreative alternative, più dinamiche ed articolate rispetto al passato.

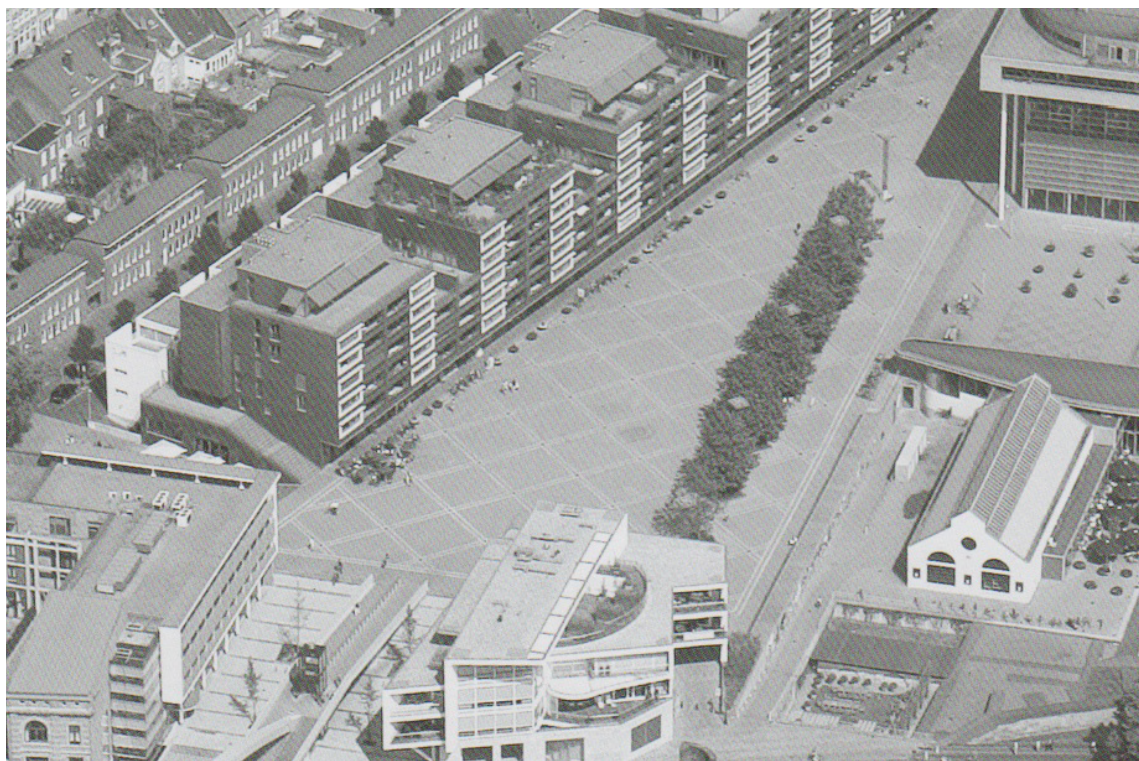
Si ricerca la compresenza di molteplici attività culturali nel medesimo luogo: per soddisfare tali richieste contemporanee, si prescrivono due tendenze formali principali relativamente alla composizione dell'edificio pubblico. La prima possibilità, identifica un edificio unico e singolare, ovvero si definisce la presenza di un involucro unitario che contiene al suo interno tutta la complessità funzionale del nuovo edificio. La seconda possibilità, identifica un edificio concepito come somma di parti, ovvero come presenza di una scomposizione e ricomposizione di volumi che identificano ed esplicitano le articolazioni funzionali.

A livello progettuale, con tale direttiva si prescrive l'adozione di leggi di ordine astratto che assicurano la lettura della qualità spaziale: il controllo delle dimensioni dello spazio e dell'edificio, il controllo del principio compositivo in sezione, la verifica degli assi di simmetria, la conferma di modularità o di tracciati regolatori, la relazione tra i percorsi dello spazio pubblico e le diversità funzionali tra i piani principali, l'identificazione del ruolo del fronte principale e la definizione delle facciate secondarie rispetto allo spazio urbano circostante.

Tale relazione tra fronti costruiti e spazi pubblici, si deve accentuare mediante una studiata articolazione dell'organizzazione planimetrica degli spazi a terra. In particolare l'attuale richiesta di valori paesaggistici all'interno del progetto di architettura, deve proporre edifici pubblici relazionati a strade, piazze e parchi. Il paesaggio deve dialogare con il progetto di architettura; includendo così valori visuali geografici, ma anche valori identitari legati alla presenza dell'uomo, alla sua storia ed alla sua cultura. Mediante il progetto dell'arredo urbano, dei percorsi, del verde e delle attività del tempo libero è possibile raggiungere una progettazione moderna e vivibile: si necessita una diversificazione degli spazi a verde, proponendo piantumazioni per gruppi omogenei, recinti con giardini tematici, salti di quota con sedute, pergole, specchi d'acqua o prefigurando anche spazi espositivi per installazioni all'aperto, con allestimenti temporanei e permanenti anche inusuali. La natura e la pedonalizzazione in particolare, sono considerati i valori del XXI secolo (anche in reazione alle condizioni delle città contemporanee spesso strangolate dalle infrastrutture): in quest'ottica l'elemento fiume si considera come principale possibilità per l'espressione di tali esigenze.

Il progetto deve in sintesi riproporre ed interpretare l'indissolubilità dell'antico legame tra architettura e spazi pubblici, mediante una reciproca relazione che sappia qualificare lo spazio della collettività attraverso le architetture che su di esso si affacciano.

Lorenzo Bonfietti. *L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.*
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.



In altro, Maastricht (Paesi Bassi), North Node Céramique, Jo Coenen & Co Architekten, 1992. In basso, Londra, Richmond, architetto: Quinlan Terry, 1985-1987.

Linea Guida n°8. Prescrizioni operative.

Determinare un senso urbano, sociale e collettivo mediante la relazione tra organizzazione planimetrica e fronte edificato. Considerare edifici e spazi pubblici come materiale progettuale unitario ai fini di garantire il controllo della dimensione architettonica e del tessuto relazionale urbano e sociale. Considerare un'aggiornata e sempre più sfaccettata nozione di tempo libero della realtà contemporanea. Rispondere ad una ricerca crescente di esperienze culturali e ricreative alternative compatibili con la presenza fluviale, maggiormente dinamiche ed articolate rispetto al passato, come la compresenza di molteplici attività culturali nel medesimo luogo.

Nella composizione dell'edificio pubblico, prevedere un manufatto unico e singolare con la presenza di un involucro unitario che contiene al suo interno una specifica complessità funzionale, o alternatively, un edificio concepito come somma di parti, con la presenza di una scomposizione e ricomposizione di volumi che identificano ed esplicitano le articolazioni funzionali. Considerare edifici pubblici relazionati a strade, a piazze, a parchi e come momento di inclusione paesaggistica fluviale. Confermare la qualità spaziale mediante il controllo delle dimensioni dello spazio e dell'edificio, il controllo del principio compositivo in sezione, la verifica degli assi di simmetria, la conferma di modularità o di tracciati regolatori, la relazione tra i percorsi dello spazio pubblico e le diversità funzionali tra i piani principali. Affermare l'identificazione del ruolo del fronte principale, e la definizione delle facciate secondarie rispetto allo spazio urbano circostante.

Prefigurare un'organizzazione planimetrica relazionata ai fronti costruiti. Essa deve segnalare l'uso pedonale dei percorsi aperti per attività del tempo libero, individuando una spina pedonale principale dalla quale si diramano gli accessi ai principali edifici. Il disegno deve prevedere aree per piantumazioni o per superfici a verde, sedute, punti di osservazione, punti ristoro cui insiste la riva fluviale. Infine, diversificare gli spazi a verde, accentuare eventuali cuori verdi dell'insediamento, proponendo piantumazioni per gruppi omogenei, recinti con giardini tematici, salti di quota con sedute, pergole, specchi d'acqua o prefigurando anche spazi espositivi per installazioni all'aperto, con allestimenti temporanei e permanenti anche inusuali.



Nona Linea Guida.

9. Applicare la mixité urbana in relazione alla policentricità del contesto fluviale.

La nona direttiva prescrive la controllata alternanza funzionale, sociale e paesaggistica/morfologica/tipologica come principio fondamentale per la formazione di una pluralità di situazioni urbane e per una determinata valorizzazione del patrimonio paesaggistico fluviale.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che non prevedono un alto livello di differenziazione urbana. Tale prescrizione, vuole rispondere alla monotonia progettuale espressa (in modalità d'intervento diverse), sia dal Movimento Moderno, sia da pratiche progettuali contemporanee. Determinate realizzazioni del Movimento Moderno, tra cui si possono considerare come emblematiche le grandi Siedlungen tedesche basate su processi industriali a catena, rilevano l'uniformità, la ripetizione e la monotonia come principi ispiratori ad ogni scala di progetto. La prefigurazione di una parte di città fluviale inoltre, deve allontanarsi anche da gran parte della progettazione contemporanea, spesso considerata risposta ad esigenze di velocità esecutiva e di massimo profitto.

Alternativamente alle precedenti progettualità, in una attuale proposta, le strade, le facciate e le distribuzioni interne non devono rispondere ad esigenze di totale indifferenziazione e di rigidità assoluta. Un progetto contemporaneo, deve inoltre evitare risultati di scarsa qualità edilizia oltre ad una pedissequa ripetizione e risoluzione di normative con soluzioni consolidate.

Riprendendo i migliori contributi teorici, le opere realizzate e le conclusioni in particolare della "Parte Seconda. Il Tema" della presente ricerca, si vuole imporre lo strumento della mixité progettuale come alternativa a tali omogeneizzazioni urbane e tipologiche, evitando così la formazione di periferie degradate e la perdita dei caratteri urbani di un determinato contesto. A tal proposito, si riprende il concetto di mixité espresso in recenti pubblicazioni da Chiara Barattucci: «*La mixité, protagonista delle politiche urbane e dell'urbanistica francese degli ultimi trent'anni, nonostante la sua polisemia, indica un ideale mescolamento sociale e funzionale cui tendere nello spazio urbani, attraverso politiche, piani e progetti.*»¹⁶

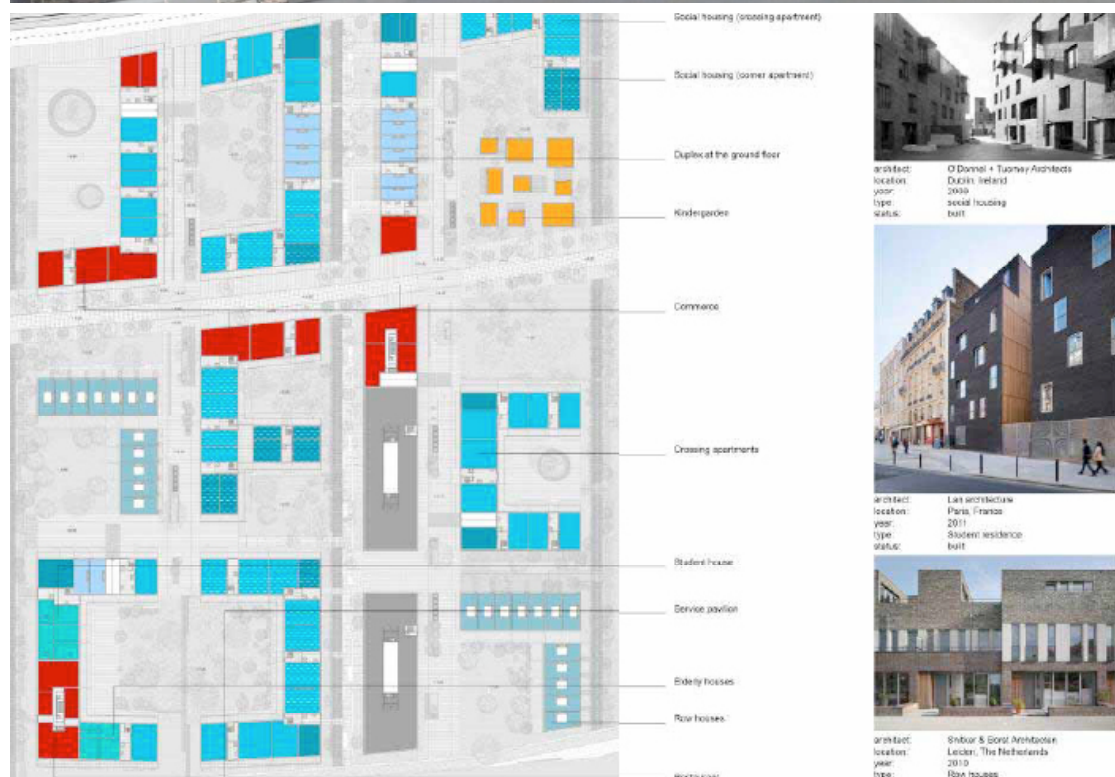
La mixité, intesa come politica urbana e sviluppata trasversalmente a livello funzionale, sociale e paesaggistico/morfologico/tipologico, in alternativa alle suddette condizioni, deve assecondare una domanda sociale consistente nel desiderio di specificità che naturalmente l'uomo esprime.

A livello di tecniche progettuali i suddetti principi si concretizzano nelle seguenti indicazioni. In primo luogo, si presuppone una mixité funzionale (alternativa allo zoning del Movimento Moderno), mediante una ripartizione equilibrata tra abitazione, commercio, lavoro, servizi e trasporti pubblici tra cui scuole, sedi universitarie, centri sportivi, biblio-

16 CHIARA BARATTUCCI, 2014, «*La mixité nelle politiche urbane e nell'urbanistica francese degli ultimi trent'anni, 1983- 2013*», in: ASUR – Archivio di Studi Urbani e Regionali, n.111.

teche, ostelli e parchi pubblici.

In secondo luogo, si presuppone una mixité sociale, con percentuali fissate di edilizia residenziale sovvenzionata, ai fini di favorire una maggiore integrazione sociale ed evitare la formazione di nuovi ghetti urbani. In terzo luogo, si prefigura una mixité sviluppata a livello paesaggistico, morfologico e tipologico.

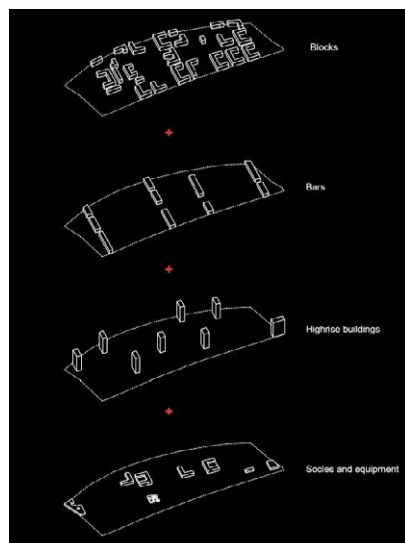
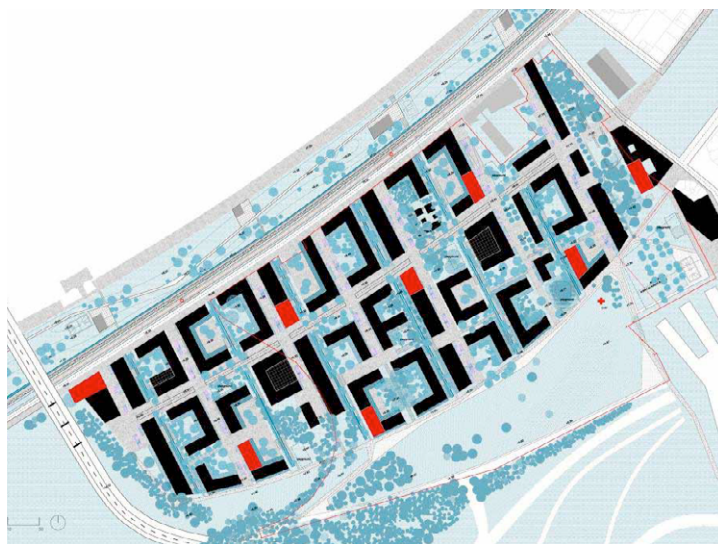


Anversa (Belgio), Nieuw Zuid, Studio 012 Bernardo Secchi, Paola Viganò, concorso 2010.

Quest'ultimo punto, applicato ad ogni scala di intervento, deve identificarsi come principale valore progettuale: tale pluralità di situazioni si deve trasversalmente esprimere a livello paesaggistico, urbano e tipologico in un continuo confronto verso il contesto di appartenenza.

A livello paesaggistico, l'alternanza di elementi naturali progettati, di viste studiate, di

percorsi verdi, di alberature “primarie” può determinare una corretta variazione di visuali e invasi spaziali; tali elementi naturali possono inoltre alternarsi ad aree maggiormente urbane e costruite per permettere una maggiore inclusione anche all’interno dell’edificio degli elementi paesaggistici e per variare la percezione dei contesti di appartenenza.



living in high-rise buildings

living in penthouse

living with “cheaper and bigger”

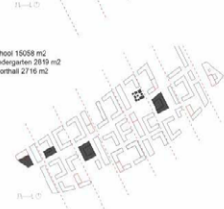
living in duplex

social housing
60000 m²
25%



commercial
(suggested locations)
15000 m²
5%

new housing
8000 m²



school 15000 m²
kindergarten 2000 m²
apartment 2700 m²

Anversa (Belgio), Nieuw Zuid, Studio 012 Bernardo Secchi, Paola Viganò, concorso 2010. Il progetto coinvolge un’area che si trova sulla riva orientale della Schelda a sud della città storica. Il sito, in passato legato al porto, viene ora restituito alla collettività attraverso un nuovo rapporto con il fiume ed un’immagine riconoscibile. La peculiarità dell’intero intervento risiede nella ricerca di un principio insediativo unitario: una struttura urbana a vocazione pubblica denominata “striga”. Il ruolo ordinatore affidato a questo principio è alla base del disegno del quartiere e risulta dalla lettura del sito e dal ritmo dei tracciati esistenti. La proposta riflette la volontà di organizzare secondo strighe molto articolate perpendicolari al fiume, i tessuti e gli spazi pubblici che permettono l’accessibilità e garantiscono la connessione tra il parco e la sponda del fiume. A livello tipologico la proposta definita “bigger and cheaper” propone un’alta variabilità di residenze e attività di servizio; il tutto viene attentamente studiato in base all’orientamento ottimale degli appartamenti, ai punti di vista panoramici degli alloggi, alla possibilità di progettare uno spazio aperto per ogni appartamento ed infine in base all’attenzione per i consumi energetici ed ai costi di costruzione.

Come accade nelle più importanti città europee, il fiume deve rappresentare l'elemento di presenza singolare e di variabilità che può soddisfare le richieste di bellezza e di habitat integrato della società contemporanea.

A livello morfologico, l'alternanza di principi di insediamento è una costante fondamentale del progetto urbano contemporaneo: tale prescrizione infatti, definisce una variabilità di situazioni urbane che permette una riconoscibilità ed una complessità fisica e sociale tipica del tessuto storico delle città europee. La mixité si può applicare con serialità, con ripetizioni di volumi, con prospetti degradanti, con differenti densità edilizie o con interruzioni determinate da vuoti urbani.

A livello tipologico, l'utilizzo della pluralità architettonica mediante l'alternanza controllata del tipo o l'utilizzo di un elemento tipologico ripetuto un'unica volta ad identificare una particolare condizione simbolica, si identifica come componente essenziale all'interno di una proposta contemporanea. In questi casi lo spazio pubblico è l'elemento di costante applicazione e verifica.

Tali considerazioni, trovano alle diverse scale, la loro variabile declinazione assecondando, interpretando e valorizzando le specificità del luogo. Il contesto infatti orienta ed influenza l'applicazione del concetto di mixité: alternanze paesaggistiche, studiate volumetrie, assialità, frontalità urbane, variazioni tipologiche possono determinare nel caso di studio specifico di tale trattazione, una ideale valorizzazione del rapporto fluviale. La flessibilità applicata al progetto, permette quindi maggiori relazioni ed attenzioni verso il luogo, le preesistenti e gli spazi pubblici.

L'equilibrato controllo paesaggistico, morfologico e tipologico declina così la formazione di diverse densità urbane come fondamentale parametro di controllo per il progetto di una parte di città. Volendo quantificare la densità abitativa per una parte di città contemporanea, ricordando gli estremi teorizzati dalla concentrazione di Le Corbusier "1000 abitanti ad ettaro" o per opposto dalla dispersione delle città giardino "50 abitanti ad ettaro", si propone una densità abitativa di 200 abitanti/ettaro, come valore medio cui attenersi nella prefigurazione di un futuro insediamento.

Il valore della mixité, verificando la policentricità della città contemporanea, definisce una pluralità di spazialità urbane e una gerarchizzazione del costruito: soddisfa in sintesi le esigenze dell'habitat contemporaneo.

Linea Guida n°9. Prescrizioni operative.

Verificare la mixité intesa come politica urbana e sviluppata trasversalmente a livello funzionale, sociale e paesaggistico/morfologico/tipologico. Determinare una mixité funzionale prevedendo una ripartizione equilibrata tra abitazione, commercio, lavoro, trasporti e servizi pubblici tra cui scuole, sedi universitarie, centri sportivi, biblioteche, ostelli e parchi pubblici. Determinare una mixité sociale, con percentuali fissate di edilizia residenziale sovvenzionata, ai fini di favorire una maggiore integrazione sociale ed evitare la formazione di nuovi ghetti urbani. Determinare una mixité a livello paesaggistico, morfologico e tipologico. Prevedere in particolare un'alternanza di elementi naturali progettati, di viste studiate, di percorsi verdi e di alberature "primarie". Alternare tali elementi naturali ad aree maggiormente urbane e costruite, per permettere una maggiore inclusione anche all'interno dell'edificato degli elementi paesaggistici e per variare la percezione dei contesti di appartenenza. Prevedere una variabilità di situazioni urbane mediante l'alternanza di serialità, di ripetizioni di volumi, di prospetti degradanti, di differenti densità edilizie o di interruzioni determinate da vuoti urbani. Prevedere l'utilizzo di tipi edilizi diversi, con una controllata alternanza volumetrica e tipologica di palazzine, case a schiera e case isolate.

Considerare il fiume come presenza singolare per rispondere alle esigenze di bellezza e di habitat integrato richieste dalla società contemporanea.

Considerare un valore medio di densità abitativa pari a 200 abitanti/ettaro.



New York City, Roosevelt Island Redevelopment Project, Axonometric, Progetto di O.M.Ungers, 1975.



Decima Linea Guida.

10. Estendere negli spazi interni una nozione tridimensionale di spazio pubblico.

La decima direttiva prescrive il controllo della configurazione dello spazio pubblico tridimensionale, come massima verifica qualitativa architettonica.

Analizzando la situazione contemporanea, si vogliono escludere nella prefigurazione di una parte di città fluviale, le progettualità che non prevedono un definitivo superamento del tradizionale tema tipologico dello spazio pubblico inteso in una condizione statica e superata.

Considerando i migliori contributi teorici, le opere realizzate e le conclusioni in particolare della “Parte Seconda. Il Tema” della presente ricerca, si prevede un’evoluzione progettuale dello spazio pubblico.

Una tale contemporanea nozione di spazialità collettive vuole rispondere ai cambiamenti della società e degli usi di edifici e spazi pubblici. A tal proposito si riportano le considerazioni di Cino Zucchi: «*I recenti tentativi di descrivere la città contemporanea hanno esplorato i cambiamenti radicali avvenuti nell’uso e nel disegno degli spazi collettivi, e indirizzato lo sguardo su alcune nuove situazioni spaziali e tipi edilizi legati alla aumentata mobilità: nodi e stazioni di interscambio, shopping malls, centri specializzati per il divertimento. A nuovi comportamenti sociali corrispondono le nuove forme, spesso spettacolari, degli edifici e degli spazi*».¹⁷

L’architettura, assolvendo a nuove richieste e tendenze sociali, nell’attualità vuole rispondere sempre maggiormente al concetto di *ibrido*. Tale principio coglie un’attitudine sociale alla trasformazione, al movimento ed a caratteri innovativi a livello strutturale, tecnologico e funzionale.

A tal proposito si riportano le considerazioni di Stefano Boeri: «*Molti degli edifici pubblici degli ultimi decenni sono come grandi palazzi onnivori che aspirano a risucchiare ogni attività di consumo, ogni forma di tempo libero*».¹⁸

Il concetto di ibrido, spesso associato a valori opposti a ideali di purezza, omogeneità, regolarità e ordine oppure utilizzato in senso negativo per identificare ricerche sulla digitalizzazione formale dell’architettura contemporanea, può invece rappresentare una possibilità per il recupero di parti di città contemporanee.

Tale definizione di ibrido può infatti positivamente riferirsi alla formazione in un unico sistema di programmi, funzioni e percorsi risolto in una colta complessità di spazi interni: grazie al progetto dello spazio pubblico tridimensionale si può trasformare in una opportunità notevole per l’intero insediamento.

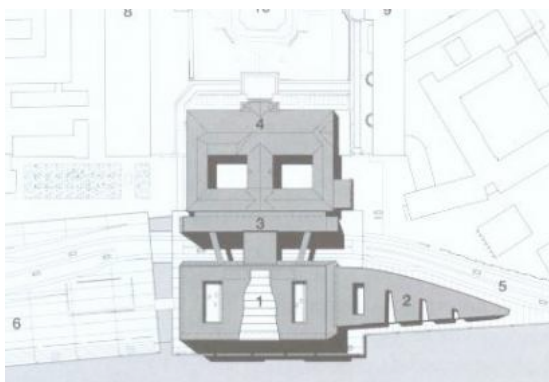
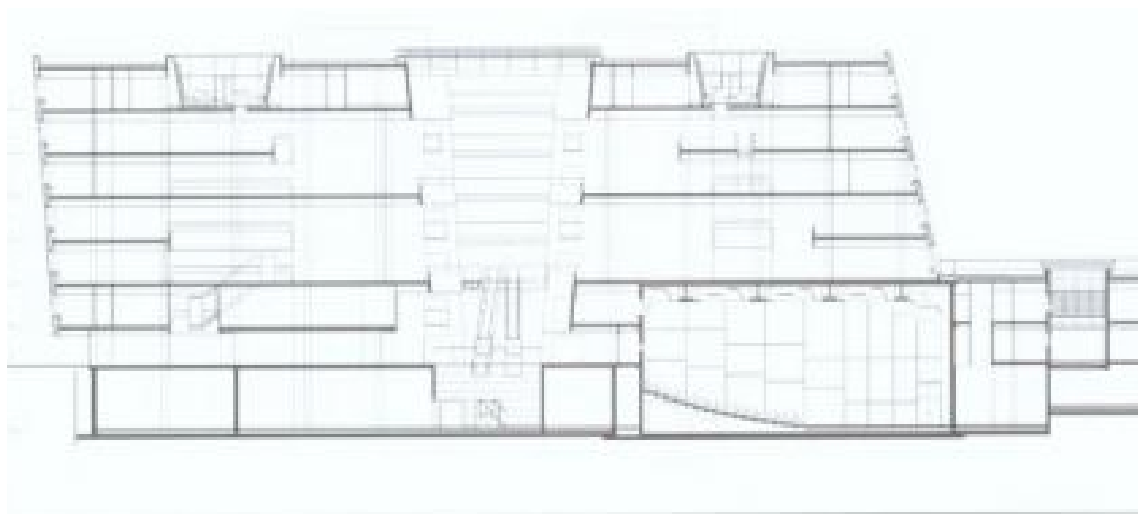
A livello progettuale, gli spazi pubblici interni (che comprendono portici, passaggi, strade coperte, androni, atri e scale) ed esterni, devono essere accentuati per formare un *unicum* progettuale esprimibile e ben identificabile (anche grazie a eventuali soluzioni

17 CINO ZUCCHI, *Enclave: la città delle minoranze*, in MIRKO ZARDINI (a cura di), *Paesaggi ibridi. Highway, Multiplicity. Un viaggio nella città contemporanea*, Milano, Skira, 1999 (1996), p.27.

18 STEFANO BOERI, *Luoghi in sequenza*, in MIRKO ZARDINI (a cura di), *Paesaggi ibridi. Highway, Multiplicity. Un viaggio nella città contemporanea*, Milano, Skira, 1999, p.59.

architettoniche adottate come pilastri, lesene, rampe di scale, cavee, ballatoi, tribune, gallerie, coperture o dispositivi di illuminazione verticale).

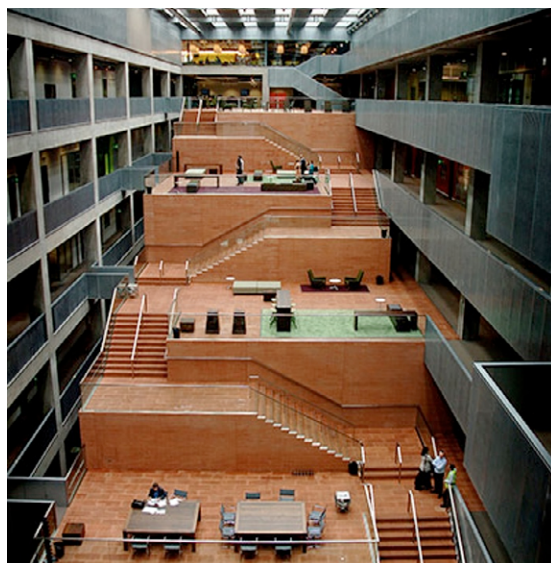
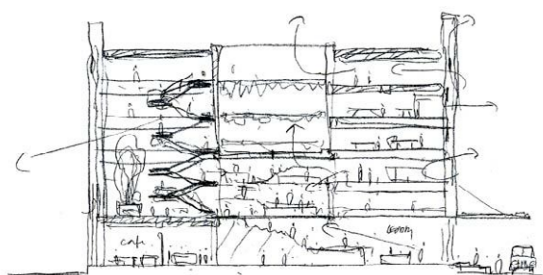
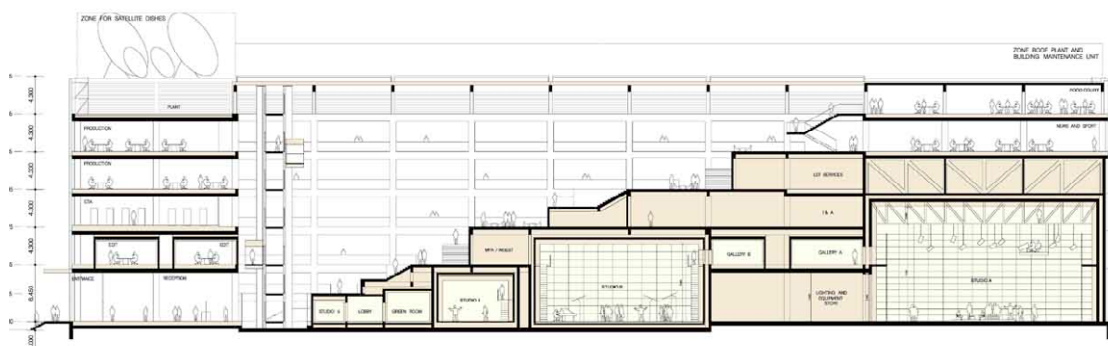
Uno spazio continuo ed unitario interno/esterno, deve arricchirsi di complessità in sezione, mediante la formazione di piani orizzontali stratificati, sovrapposizioni verticali e interiorizzazioni o esteriorizzazioni spaziali. Lo studio in sezione si identifica come massima estensione tridimensionale dello spazio pubblico.



Copenhagen (Danimarca), Danish Royal Library. The "Black Diamond", 1999. Architetti Schmidt, Hammer and Lassen.

La composizione tridimensionale, si deve attuare mediante la rielaborazione di elementi tipologici noti e l'invenzione di nuove sequenze spaziali di chiaro impianto geometrico. Attraverso colte citazioni di elementi delle spazialità urbane ereditate dalla storia, quali la piazza, il chiostro, l'atrio, il patio, il portico, la loggia, il giardino pensile, le strade e i parchi in chiave formale contemporanea, si devono raggiungere dimensioni progettuali inaspettate, eventualmente includendo in spazi interni ed esterni i valori visuali rappresentati dallo specchio d'acqua.

Lo spazio pubblico assume quindi, nella complessità in sezione, il principale carattere del XXI secolo: la diversificazione dei livelli, degli accessi, dei percorsi si pone come massima condizione qualitativa del progetto contemporaneo, potendo considerare ed interpretare una differenziazione ed una variabilità di costruito, di ritualità e soprattutto di elementi paesaggistici fluviali.



Glasgow (Scozia), BBC Scotland, architetto David Chipperfield (2001-2007).

A livello di casistiche realizzate si ricordano a tal proposito i casi della Diagonal di Barcellona di Rafael Moneo, la sede della BBC Scotland a Glasgow di David Chiepperfield, la Nuova sede dell'Università Bocconi a Milano dei Grafton Architects oppure il Dormitorio per studenti Simmons Hall di Steven Holl: in questi casi la lettura tridimensionale degli spazi pubblici interni ed esterni indirizza e orienta l'intero progetto.

Considerando infine la condizione fluviale, si presuppone la determinazione della complessità in sezione della riva come attuale verifica tridimensionale della stessa.

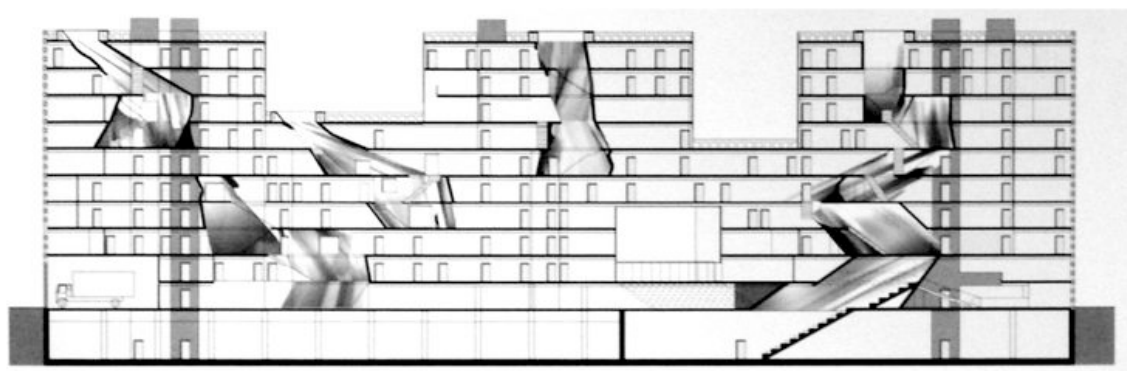
Anche per questi elementi urbani, l'idea classica di riva fluviale statica e utilizzata unica-

mente come contenimento, è stata superata in favore di un sistema mutevole, dinamico e sostanzialmente pubblico.

La complessità in sezione, la differenziazione di percorsi, la diversificazione dei livelli e dei pendii è sicuramente l'elemento di maggiore interesse per il progetto della riva di una parte di città fluviale. La progettualità contemporanea modifica i confini esterni tradizionali di questi elementi, trasformando un semplice bordo urbano/fluviale in un sistema complesso, collettivo e mutevole che si relaziona alla dinamicità del fiume ed alle sue fluttuazioni di livello.

La riva, può prevedere uno sviluppo tridimensionale mediante una propria espansione lineare a formare una serie di livelli intermedi, mediante un sistema fisso di piani orizzontali e verticali oppure mediante una sequenza di terrazze o una serie di gradonate degradanti verso l'acqua. La sezione della riva può inoltre arricchirsi di ulteriori complessità mediante la formazione di espansioni puntuali verso l'acqua: in questo caso si possono formare punti di diretto contatto paralleli o perpendicolari alla riva.

La sezione della riva può inoltre differenziarsi per la formazione di determinati manufatti a sbalzo fluviale come balconate, percorsi aggettanti oppure percorsi sospesi. Sono inoltre possibili interventi con elementi a filo d'acqua inondabili o adattabili a seconda del livello di piena come pontili o isole galleggianti oppure con vere e proprie imbarcazioni stabili o piattaforme ormeggiate. Anche la definizione architettonica delle aree golenali prevede una notevole varietà d'intervento: in questi casi attrezzature pubbliche, percorsi verdi ed attività all'aperto possono prevedere specifiche sequenze tridimensionali.



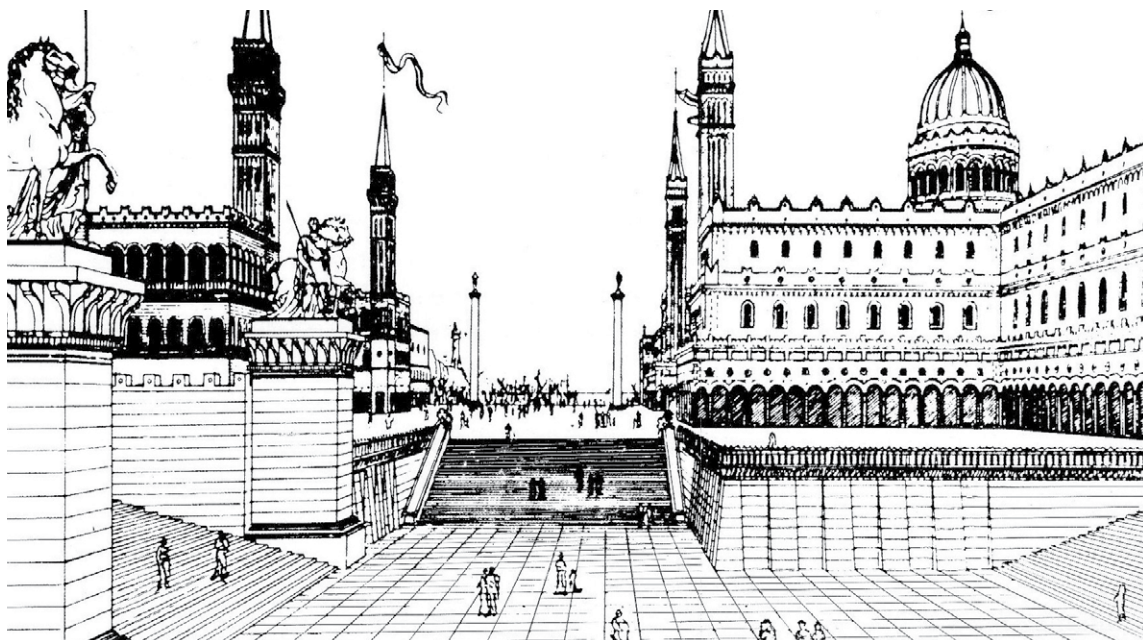
Cambridge, Massachusetts, Usa. Dormitorio per studenti Simmons Hall. Architetto Steven Holl 1999-2002.

Linea Guida n°10. Prescrizioni operative.

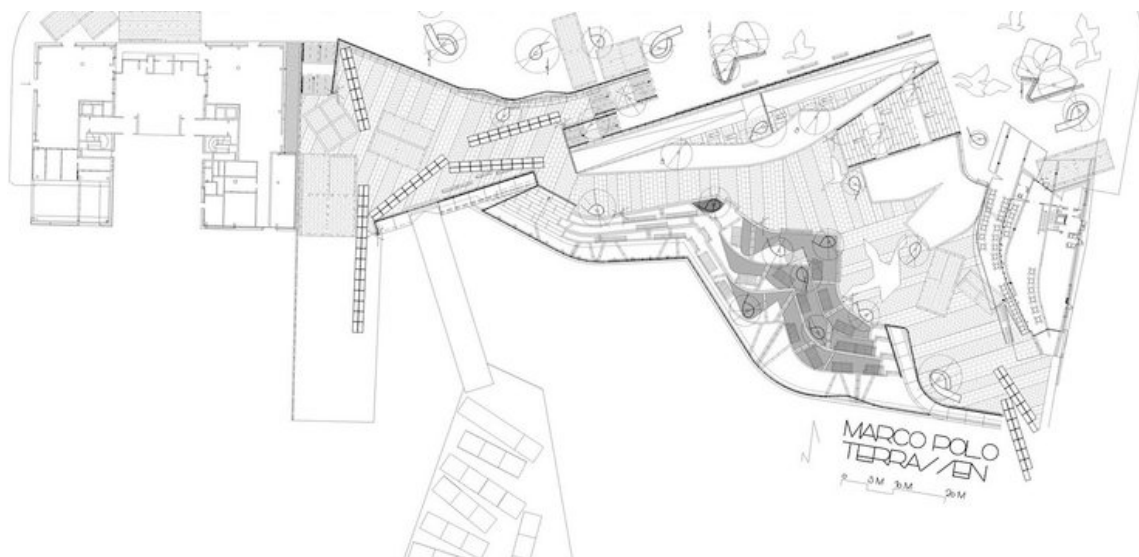
Verificare lo spazio pubblico come principio di organizzazione che assegna un ordine tridimensionale definitivo ai vari frammenti, sia che siano parte del piano stradale, sia che siano posti all'interno degli edifici. Gli spazi pubblici interni (che comprendono portici, passaggi, strade coperte, androni, atri e scale) ed esterni devono inoltre essere accentuati per formare un unicum progettuale. L'aspetto architettonico dei fronti disegnati deve essere arricchito da pilastri, lesene, rampe di scale, cavee, ballatoi, tribune, gallerie, coperture o dispositivi di illuminazione verticale.

Determinare una concezione continua ed unitaria interno/esterno, che deve arricchirsi di una complessità in sezione, attraverso la formazione di piani orizzontali stratificati, sovrapposizioni verticali e interiorizzazioni/esteriorizzazioni spaziali. Interpretare in chiave formale contemporanea, colte citazioni di elementi delle spazialità urbane ereditate dalla storia, quali piazza, chiostro, atrio, patio, portico, loggia, giardino pensile, strada e parco. Attraverso la complessità in sezione, proporre la diversificazione dei livelli, degli accessi, dei percorsi come condizione maggiormente qualitativa del progetto contemporaneo potendo considerare ed interpretare una differenziazione di costruito, di ritualità e soprattutto di inclusione di elementi paesaggistici fluviali: includere i valori visuali rappresentati dallo specchio d'acqua all'interno dell'architettura.

Determinare, infine, la complessità in sezione della riva fluviale mediante terrazzamenti, golene attrezzate, alzaie e percorsi diversificati in una successione articolata di livelli da contrapporre alla condizione di infinito senza tempo rappresentata dall'orizzonte d'acqua.



Karl Friedrich Schinkel (1781-1841), piazza ideale.



Amburgo (Germania), Hafen City, Marco Polo Terraces.

cap.4.3. Conclusioni della Parte Terza.

L'insieme di queste pratiche consigliate, prefigura la possibilità di un intervento ottimale per una parte di città fluviale.

I migliori casi evidenziati dalla cultura progettuale, ammettono e assecondano in un'attenta analisi, tali prescrizioni. Tali direttive, oltre a voler fissare e definire concetti e idee già presenti nelle migliori pratiche progettuali, puntano a migliorare le strategie di intervento contemporanee includendo valori e processi inediti attualmente in corso di verifica nella città d'oggi.

Le occasioni progettuali di verifica, che seguiranno a questo confronto tra posizioni teoriche e tecniche di intervento, possono prevedere l'applicazione delle prescrizioni nella loro globalità oppure parzialmente.

Esse saranno applicate in tutta la loro completezza per raggiungere un assetto ottimale di un nuovo intervento (parti di città considerate di nuova fondazione), mentre, in casi di contesti esistenti (spesso definiti da tracciati stradali fortemente definiti e viabilità attuata), verranno applicate nella loro parzialità. Tali considerazioni, relative allo stato di fatto reale della città, costringeranno ad eccettuare più o meno, l'una o l'altra Linea Guida, al fine di migliorare puntualmente l'habitat esistente.

Perché questo obiettivo viene affidato alla ricerca scientifica?

Perché la professione interviene velocemente e spesso in maniera non consapevole, in quanto la risposta tecnica si confronta inevitabilmente con immobilizzazioni di capitali e di investimenti. Il compito della ricerca, invece, per indirizzare amministrazioni e comunità di professionisti, è quello di saper presentare un contesto di regole ed un'attuazione ideale delle decisioni, ai fini di evitare, o meglio di superare quelle operazioni speculative di bassa qualità che hanno danneggiato e continuano a danneggiare grandi porzioni dei nostri territori.

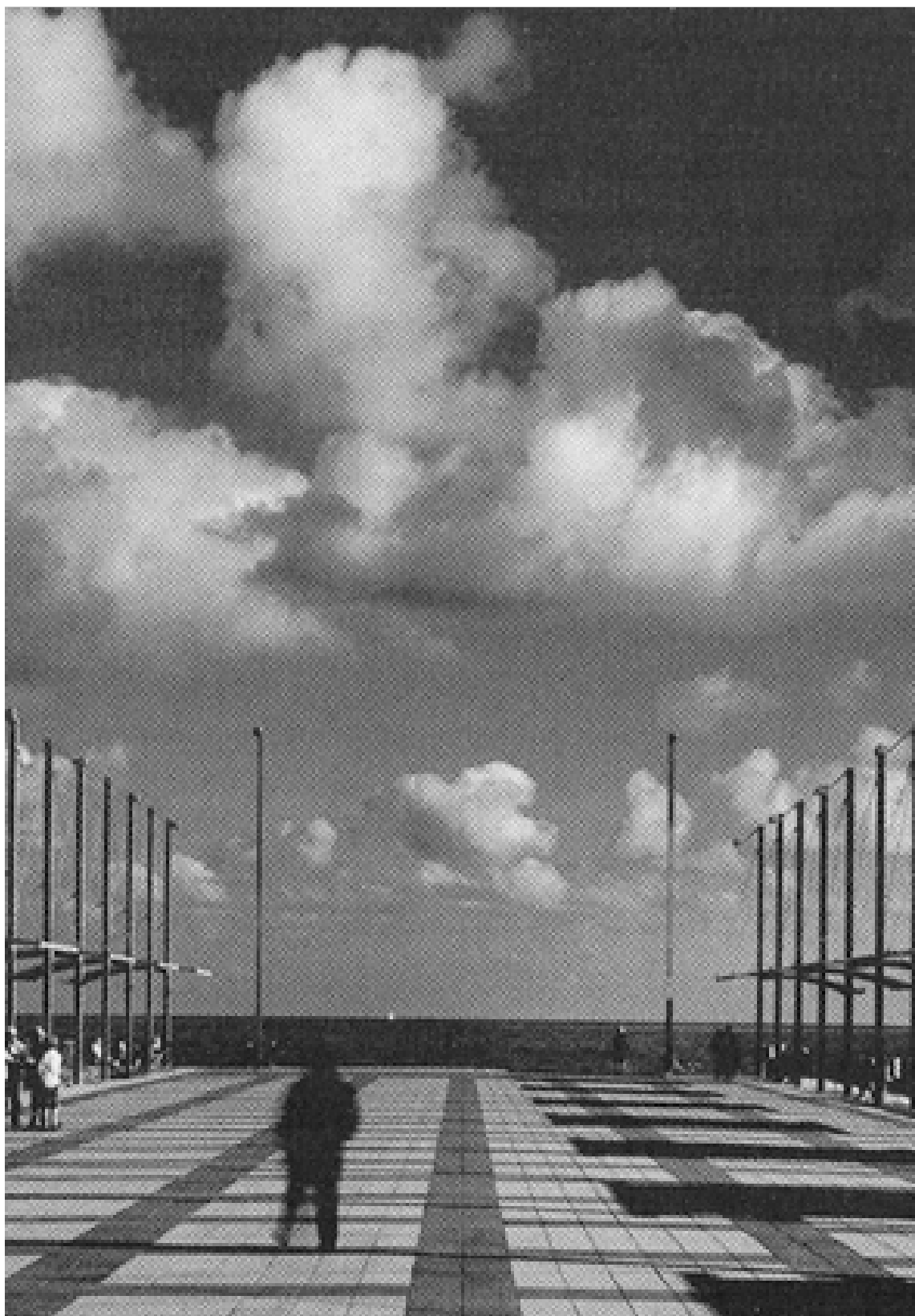
Volutamente gli indirizzi non esprimono nessun approfondimento relativamente ad ogni aspetto linguistico e materico della proposta progettuale; tale scelta ha voluto evitare facili applicazioni a diversi contesti progettuali. Le direttive, devono essere infatti intese come un riferimento normativo di prescrizioni certe, utili a prefigurare una pluralità di future operazioni che dovranno necessariamente arricchirsi di aspetti linguistici e materici derivanti da un attento studio e da una colta interpretazione dei vincoli offerti dal patrimonio del luogo e dal patrimonio di cultura offerto dal tema.

Il fine ultimo dell'intera ricerca, nei modi in cui è stata condotta, dalla fase analitica e descrittiva alla fase propositiva ed interpretativa, è di estendere la validità progettuale della relazione tra città e fiume anche nell'epoca contemporanea, attraverso la precisazione di una più alta qualità progettuale della declinazione contemporanea dello spazio pubblico inteso come ruolo di vita collettiva.

5. CONCLUSIONE.



*Lorenzo Bonfietti. L'architettura dello spazio pubblico e la condizione del paesaggio fluviale.
Dieci strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.*



cap.5.1. Conclusioni.

La presente ricerca si è confrontata con le criticità della città contemporanea: in particolare con l'attuale carenza di spazi pubblici e con la mancanza di qualità architettonica e urbana del costruito.

Si è voluto rispondere ad una situazione presente caratterizzata sia dal dilagare dello sprawl, sia dalla omogeneizzazione edilizia, sia dalla pedissequa applicazione di normative e formule consolidate, ma soprattutto dalla mancanza di un disegno urbano complessivo in grado di ordinare e di regolare la città ed il territorio.

In opposizione allo sprawl infatti, si prefigurano altri modelli operativi per il progetto urbano d'oggi, che accolgono la geografia (il fiume, brani di paesaggio, spazi inediti ma progettati) e accolgono la storia (la memoria, le preesistenze, i fatti urbani, i monumenti), per un diverso disegno delle aree di espansione residenziale delle periferie.

Lo studio ha indagato in particolare come sia possibile promuovere delle centralità alternative, che diventino nuclei di riorganizzazione delle aree abitate nelle zone di espansione residenziale. La ricerca ha anche verificato come lo strumento operativo ritenuto più idoneo, sia ancora il progetto di architettura di una parte di città. Esso deve saper interpretare le condizioni del luogo e del contesto di appartenenza e deve sviluppare una diversa tradizione progettuale, mediante un controllo architettonico dello spazio pubblico.

L'analisi si è occupata di uno specifico caso morfologico-tipologico e di una particolare condizione paesaggistica: si è approfondita la rilevanza di una condizione urbana basata su una stretta relazione "acqua-terra". Si è sperimentata l'evoluzione di uno spazio urbano chiuso delimitato su tre lati da un'edificazione continua, verificando come il quarto lato di un tale vuoto urbano, il cosiddetto lato infinito, possa esser parte della progettazione. La ricerca ha verificato come uno spazio pubblico o una tale parte progettata di città, possa accogliere spazialmente e culturalmente un tema fortemente caratterizzante di paesaggio ovvero il paesaggio fluviale.

Lo studio si è concluso con l'avvio di una fase propositiva mediante la formazione di specifiche linee guida capaci di indirizzare il progetto architettonico contemporaneo dello spazio pubblico, ottenuto come risultato di una stretta relazione tra le superfici d'acqua e i fronti costruiti nella progettazione di una parte di città fluviale.

La ricerca ha previsto una serie di passaggi conoscitivi derivanti dal metodo scientifico, attraversando la fase della descrizione, la fase della comparazione e della classificazione per giungere infine, alla fase dell'interpretazione.

Dopo una prima fase di approfondita conoscenza della realtà storica e geografica del sito, lo studio si è soffermato su una fase mirata, per far emergere quali sono le teorie, i mezzi e le competenze finalizzate alla trasformazione della realtà insediativa d'oggi.

Entrando maggiormente nello specifico, si sono affrontate ulteriori divisioni di seguito commentate. Lo studio si è articolato in tre parti: la prima parte è denominata "Il Luogo",

la seconda parte è denominata "Il Tema", la terza parte è denominata "Il Progetto".

La prima parte "Il Luogo" ha proposto una fase *analitico-descrittiva*. Questa sezione si è contraddistinta per una precisa conoscenza dell'argomento oggetto di ricerca. Qui sono state valutate e messe a confronto delle valide definizioni provenienti da varie discipline. La ricerca ha proposto inoltre una fase descrittiva evidenziando le criticità della città contemporanea. Lo studio ha voluto far emergere per opposto, come il contributo offerto dalla condizione fluviale sia reale strategia di valorizzazione nel progetto di una parte di città. In questa fase si sono posti a confronto i contributi di maestri del presente e del passato e sono state raccolte alcune importanti definizioni teoriche.

La seconda parte "Il Tema" ha proposto una fase di *descrizione, comparazione e classificazione* della cultura progettuale relativa al tema oggetto di studio. E' stata messa in luce una ricca documentazione di casi di alta qualità in cui l'insediamento, lo spazio pubblico e il fiume formano una relazione stabile. In questa analisi, il passato è inteso non come esemplificazione di forme precostituite a cui attingere banalmente, bensì come possibile rilettura critica di principi interpretativi generali che nel corso della storia hanno guidato le teorie e le realizzazioni di alta architettura.

Questo studio ha condotto ad una classificazione per soglie storiche, di una serie di modelli interpretativi rilevanti. Tale fase ha permesso di individuare alcuni concetti trasversali, attribuendo il giusto peso ad alcuni valori che identificano periodi storici e diventano strumento nel ripensamento verso la forma e l'aspetto della città del futuro.

La fase della comparazione ha fissato in numero limitato, valori, principi interpretativi, epocali e antropologici, che da sempre sono stati l'idea matrice che ha poi portato all'avanzamento di teorizzazioni, ideologie e tecniche.

Avendo a disposizione dei modelli operazionali senza tempo, si è arrivati, infine, alla fase dell'*interpretazione*.

Dopo aver riunito dati e certezze derivati dalla conoscenza del Luogo e dopo aver delineato il Tema, documentando il contributo offerto dalle teorie sulla progettazione architettonica e urbana contemporanea, mediante la terza parte "Il Progetto", la ricerca ha proposto un numero limitato di Linee Guida capaci di indirizzare il controllo architettonico dello spazio pubblico fluviale nella progettazione di una parte di città.

Procedendo per selezioni e per confronti si è delineato un articolato percorso di ricerca, finalizzato ad ottenere, estraendo dalla realtà delle cose e dai materiali di architettura, un valido strumento operativo per il progetto di architettura contemporaneo.

Sono state riordinate delle serie di trascrizioni architettoniche che condizionano il progetto di architettura, mettendo in evidenza una proposta colta con forti radici nella realtà derivata dallo studio e dalla interpretazione della geografia, della storia e della realtà di un luogo.

Questa è stata ritenuta l'unica via da percorrere, per restituire il destino della collettività contemporanea, al decoro ed alla autorevolezza di parti di città altamente caratterizzanti.

Il rigore del metodo e un approccio scientifico al fare architettonico, che sappia riscoprire negli insegnamenti e nelle testimonianze della tradizione un terreno di stimoli e di termini solidi con cui confrontarsi, può diventare una risposta di problemi e alle difficoltà che accompagnano i temi della trasmissibilità del sapere e della concreta espressività della progettazione architettonica contemporanea.

cap.5.2. Questioni aperte.

Prima Questione. Il Luogo.

Vista l'attuale carenza di borse di studio internazionali, la presente ricerca non ha potuto procedere ad un inventario della totalità delle ricerche simili e collaterali in corso in Europa.

Sarebbe stato di grande rilevanza al presente lavoro, integrare studi specifici relativi ad aspetti geografici, idraulici, gestionali o di unità d'intervento circa l'elemento fluviale.

La completa conoscenza di tali aspetti ed il confronto con studi paralleli, avrebbe permesso di realizzare un sistema interdisciplinare in grado di governare sotto ogni aspetto le dinamiche fisiche, sociali ed architettoniche fluviali.

Solo la commistione dei saperi ed il confronto reciproco, permette l'approdo ad inediti risultati. Approfondendo solo uno degli aspetti relativi al contesto fluviale, il presente lavoro attenderebbe quindi una successiva fase di evoluzione all'interno di un più ampio gruppo di studio e di ricerche diventando permanente.

Con tali premesse operative, si dovrebbe arrivare alla formazione di una equipe di figure in grado di controllare e trasformare il contesto fluviale in ogni suo aspetto. Certamente, grazie all'unione di diversi saperi, si potrebbero raggiungere altri risultati inediti.

Solo allora il Luogo inteso come condizione fluviale, esaminato secondo una serie di punti di vista intrecciati e trasversali, potrebbe diventare occasione di nuove sintesi interdisciplinari.

Seconda Questione. Il Tema.

Il pluralismo delle tendenze architettoniche in corso, come evidenziano le rassegne Internazionali di Architettura (tra cui la Biennale di Architettura di Venezia), impedisce un confronto serrato tra posizioni teoriche: in particolare relativamente alle diverse realtà urbane di intervento considerate.

Tra le teorie e le tecniche di intervento alla scala della metropoli e interventi relativi ad un habitat tradizionale e regionalista, si rende particolarmente difficoltoso un efficace confronto. Trattasi infatti di contesti di applicazione totalmente diversi, appartenenti a specifici modelli letterari, culturali e progettuali. La distanza tra realtà così diverse, si evidenzia anche negli attuali contributi internazionali, che rilevano una maggior quantità di apporti indirizzata verso la congestione e la condizione della metropoli.

Rispondendo invece alla richiesta di approfondimento di studi provenienti dalla media città ed in particolare dalla comunità padana, si nega inevitabilmente il dialogo verso tali

teorie e contributi contemporanei, essendo differente l'oggetto di studio indagato. Si rileva quindi, relativamente al tema del presente studio, una forte dicotomia tra proposte a scala urbana della metropoli, rispetto a proposte relative alla piccola e media città. La riflessione sulla relazione tra metropoli e il contesto fluviale, meriterebbe quindi un ulteriore e parallelo percorso di ricerca.

Terza Questione. Il Progetto.

La ricerca compiuta, ha volutamente affrontato la fase progettuale come approfondimento di un processo conoscitivo astratto, quindi senza disegni, sopralluoghi, dimensionamenti operativi o sintesi formali, ma mediante la composizione di una serie di prescrizioni, denominate Linee Guida, capaci di indirizzare un progetto altamente qualitativo di una parte di città fluviale.

Tali indirizzi, prefigurano mentalmente una seconda fase operativa che si dovrebbe concretizzare su un sempre più definito disegno di progetto, in un caso concreto e realizzabile.

Tali principi, prefigurano un alto grado di innovazione, dimostrabile unicamente nell'applicazione e nella verifica in un caso concreto; la ricerca auspica quindi l'avvio di una futura fase progettuale nella quale possano essere soddisfatti ed indagati i requisiti di alta qualità architettonica e sostenibilità secondo le richieste contemporanee. Come afferma l'abate Marc-Antoine Laugier, ai Principia seguono gli Exempla.

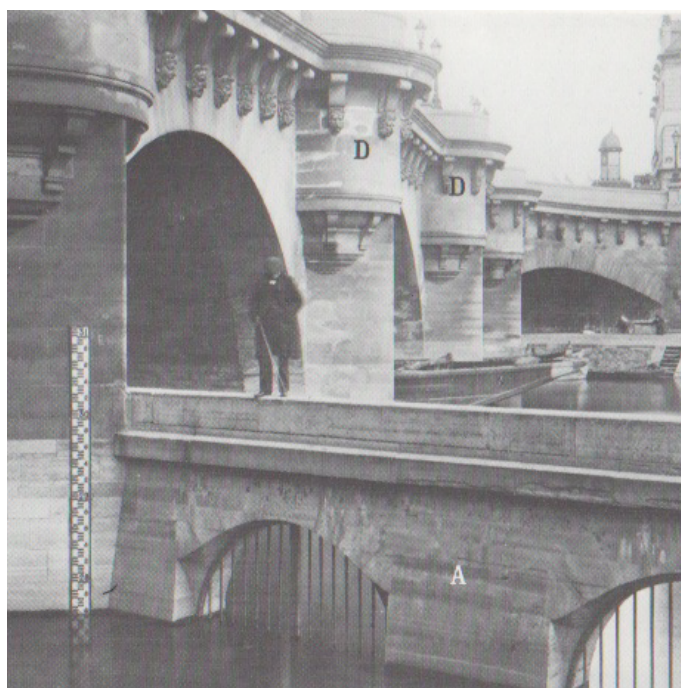
Sarà compito di altri studi ed eventualmente di altri operatori, resi più esperti proprio dal confronto con la serie di ipotesi contenuta in questo studio, avviare delle concrete occasioni di progettazione e di realizzazione che permettono alla ricerca scientifica di pervenire ad un ulteriore giudizio critico a livello procedurale, relativamente ai parametri di valutazione e agli alti profili di sostenibilità che sono attualmente richiesti nel dibattito in corso tra i più importanti centri di ricerca europei.

In un continente di antico insediamento come l'Europa, dove da migliaia di anni la civiltà umana si è diffusa seguendo il corso di importanti fiumi, mai come in questa fase storica, esiste una comune cultura del progetto, che può essere meglio conosciuta da tutti e che può diventare patrimonio identitario di tutti.

*« L'acqua, è il principio di tutte le cose
e della comunità tra gli uomini. »*

Leon Battista Alberti (1404-1472),
De re aedificatoria, liber X.

6. GLOSSARIO.



cap.6.1. Vocabolario tecnico.

Alveo.

ing. *Riverbed*

Incavo del terreno nel quale scorre un corso d'acqua (sin.) letto, fondo.

L'insieme dei canali fluviale (v.) e delle barre fluviali (v.).

L'alveo può essere a canale unico (alveo a canale singolo o monocursale) o di più canali (alveo a canali multipli o pluricursale).

Alzaia.

franc. *Chemin de halage*

Percorso anticamente allestito lungo un corso d'acqua per il passaggio dei cavalli, muli ecc. per il traino delle imbarcazioni. Strada di servizio.

Argine.

La sponda considerata nella sua maggiore altezza rispetto all'alveo di un corso d'acqua (sin.) rialzo; terrapieno artificiale di contenimento di un corso d'acqua, costruito lungo le rive (sin.) ciglione.

Avanporto.

franc. *L'avant- port*

Parte di una porto (v.), limitata da dighe e posizionata davanti alle opere interne che costituiscono i bacini.

Bacino portuale.

franc. *Bassin*

Parte di una porto (v.) riservata per l'ancoraggio di imbarcazioni, spesso limitata da una diga. Un porto contiene abitualmente più bacini.

Bacino di messa a terra.

franc. *Bassin D' échouage*

Bacino (v.) aperto ai movimenti di marea.

Bacino alluvionabile.

franc. *Bassin à flot*

Bacino (v.) con chiusura che permette di mantenere un livello adeguato per evitare la messa a terra in condizione di bassa marea.

Bacino di riparazione.

franc. *Bassin de radoup*

Bacino (v.) per costruzione o la riparazione delle imbarcazioni.

Bacino idrografico.

Territorio che raccoglie le acque di precipitazione facendole confluire in uno stesso corso d'acqua. Formato da sorgente, corso del fiume e foce.

Banchina.

franc. *Darse*

Compartimento all'interno di un bacino, limitata da due moli paralleli o gettati. Opera portuale attrezzata per l'ormeggio di imbarcazioni (sin.) approdo, molo.

Barra fluviale.

Le superfici deposizionali tipiche di alvei a fondo mobile che ne caratterizzano fortemente la morfologia costituite da sedimenti analoghi a quelli presenti sul fondo, ma emersi per gran parte dell'anno. Si tratta di forme estremamente dinamiche.

Canale.

franc. *Canal*

Corso d'acqua artificiale per la navigazione, l'irrigazione ecc.

franc. *Chenal*

Canale a formare l'entrata di un porto.

franc. *Bief*

frazione di un canale o corso d'acqua compreso entro due chiuse o conducenti l'acqua d'un canale o di un corso d'acqua su una mezzo idraulico.

lat. *canale (m)*,

Tratto di mare tra due rive vicine, o più spesso, alveo artificiale per lo scorrimento dell'acqua a scopi di irrigazione, di bonifica, di navigazione, la cui costruzione comporta opere di scavo, di movimento di terra e di riporto e la realizzazione di una serie di manufatti accessori. I canali assumono importanza urbanistica quando sono realizzati dentro le città come per esempio i Gracht di Amsterdam (boulevard alberati), il Canal Grande a Venezia (strada monumentale) e nel borgo Teresiano di Trieste (strada trionfale). I canali di irrigazione sono tuttavia i più diffusi, e prelevano acqua dai fiumi oppure da bacini naturali o artificiali per distribuirli, mediante una rete capillare, nel comprensorio agricolo. I canali navigabili, frequenti nei Paesi Bassi, costituiscono ancora oggi, le principali arterie per il traffico di merci ingombranti e "povere".

Canale fluviale.

Si identifica come parte dell'alveo che risulta totalmente o parzialmente ricoperta di acqua per la maggior parte delle portate che interessano il fiume. Si distinguono per questo in canali di magra, di morbida e di piena a seconda dell'entità della corrente idrica che li

forma; essi si distinguono molto bene nei fiumi con fondo e sponde di materiale coesivo quindi facili da modellare.

Cassone di fondazione.

franc. *Batardeau*

Ostacolo artificiale che permette di asciugare temporaneamente una parte di fossi, di corsi d'acqua delimitando uno spazio preciso dove fare lavori.

Chiusa.

franc. *ècluse*

Istituito presso la porta d'ingresso di un bacino di un porto, su un corso d'acqua, permette di tenere o lasciar uscire l'acqua a volontà e permette il passaggio per la navigazione.

franc. *Vanne*

Una porta mobile che non permette il passaggio alla navigazione.

Chiusa a compensazione.

franc. *écluse a sas*

Sistema formato da due porte, entro le quali si trova una camera di compensazione della lunghezza di un battello, serve a regolarizzare la navigazione di un corso d'acqua.

Diga.

franc. *Digue*

Sollevati in terra, in pietra, in legno servono a contenere le acque, elevare il loro livello, o deviare un corso. Le dighe formano una recinzione continua dinanzi alle terre basse di una pianura, lungo le rive di un corso d'acqua per combattere contro le inondazioni, o discontinua davanti ad un porto per proteggere un porto un porto del moto ondoso e insabbiamento.

franc. *Jetée*

Diga costruita perpendicolarmente ad una riva, a un lato. In un porto, il chenale è spesso formato da due jetées.

Dock.

Costruzioni sul bordo di un bacino destinata a conservare le merci.

Faro.

franc. *Phare*

Torre costruita su un punto della costa, porta una lanterna e serve alla navigazione.

Golena.

ing. *Dike foreland*

Zona tra diga/argine e fiume, che è parzialmente o completamente sommersa durante gli

eventi di acqua alta (livello dell'acqua sopra la media).

La golena può essere aperta o chiusa. Golena chiusa se è situata tra l'argine maestro e un argine consortile che la protegga. In tal caso le inondazioni sono meno frequenti ed è anche possibile trovare edifici all'interno di essa.

Golena aperta se non è protetta da alcun argine e in caso di piena del corso d'acqua viene subito inondata.

ing. *Dike hinterland*

La terra protetta da inondazioni dietro una diga.

Isola fluviale.

Sono superfici più stabili, emergenti anche in condizioni di portate formative (portate a piene rive o di bankfull) che presentano vegetazione pluriennale arborea ed arbustiva. Si tratta cioè di superfici con caratteristiche morfologiche tessiturali e vegetazionali identiche a quelle della piana inondabile solo che, a differenza di quest'ultima, sono delimitate su entrambi i lati da porzioni di alveo (un canale principale o secondario).

Lanca.

Stagno, di regola a forma di mezzaluna, che si forma in un meandro o in un braccio di fiume rimasto isolato.

Linea di golena.

ing. *Dike Line*

Posizione di una diga con tutte le sue strutture costruite e macchinari per proteggere l'entroterra diga dalle inondazioni.

Luogo.

lat.locu(m)

Ambito spaziale materialmente o idealmente determinato; in senso più specifico, spazio delimitato riconducibile a entità geografica o topografica o alle funzioni proprie di un ambiente; nella fenomenologia dell'architettura implica la relazione "interno/esterno", le nozioni di "uso" e "limite"; in riferimento al progetto evoca la nozione di "contesto"; permane come "sintesi di spazio e tempo" (A.Agustoni), presuppone la compresenza di natura e artificio; è un fenomeno determinato dai linguaggi propri alle relazioni umane che lo attraversano. Per architetti/urbanisti e antropologi è nel luogo che "l'uomo si insedia e agisce" (G. Samonà). "Nel fabbricare le mura della città" - per Vitruvio- "primariamente è la elezione di luogo sanissimo". L.B. Alberti tra i primi lo indica come archetipo della dimora dell'uomo che "da principio, ricercò un luogo per riposarsi in qualche zona senza pericoli". Il luogo impone il proprio *genius loci* al progetto, vincola la costruzione: "Se il pittore, lo scultore, possono concepire e realizzare allo stesso tempo e senza avere bisogno di un concorso estraneo, lo stesso non si può dire dell'architetto, al quali si impone un programma, un bilancio, un luogo, da un lato, la natura dei materiali e il

modo di metterli in opera dall'altro" (E. Viollet-le-Duc). La relazione tra l'uomo, le cose che costruisce e il l. definisce l'architettura come "arte del luogo"(C. Norberg-Schultz). Oggi, iconismo, tipologia dell'architettura, morfologia della città e del paesaggio, restano categorie di conoscenza e strumenti del progetto propri di una "tendenza sensibile" che costruisce simboli, rappresenta mondi e con i propri mezzi genera, sempre altri luoghi.

Meandro.

ing. *Meander*

Corso d'acqua serpentina causata da processi di erosione e di sedimentazione, in particolare nei comuni medio e basso raggiunge del fiume dove la pendenza è minima.

Sono un andamento planimetrico sinuoso costituito da una o più anse che si susseguono per lo più regolarmente lungo un tratto del corso d'acqua. Lo spostamento dei meandri avviene attraverso l'erosione fluviale che si verifica a spese della sponda esterna della curva, in corrispondenza della quale si concentrano le massime velocità della corrente. All'erosione di sponda esterna si contrappone un fenomeno di sedimentazione sulla sponda interna, dove le velocità sono invece minime. L'alveo nel suo insieme subisce così continui spostamenti laterali, attraverso i quali migra e costruisce la pianura inondabile. Questo fenomeno viene più facile nel tratto in cui le sponde hanno una granulometria più morbida quindi più facile da deformare.

Molo.

franc. *apponement*

piattaforma basata su palafitte in acqua, contro la quale le barche possono attraccare

Paesaggio.

franc. *paysage*

Equivale essenzialmente a vedere da un determinato punto di vista. Secondo la definizione cinquecentesca è una porzione di territorio considerata dal punto di vista prospettico (dalla finestra si vede un p.incantevole). Paesaggio è un termine che riflette se stesso; indica contemporaneamente l'atto dell'osservare e ciò che è osservato. Il pays, la porzione di territorio antropizzato, si fa p. nel momento in cui diventa un potenziale elemento di rappresentazione. Attraverso la nozione di paesaggio urbano Aldo Rossi (1965) conduce la questione dello studio della città su terreno empirico della realtà fenomenica. Il campo di indagine è ridotto alla forma della città, e su tali studi si misurano gli strumenti della progettazione architettonica. Secondo Cosgrove (1984), "Il paesaggio non è semplicemente il mondo che vediamo, esso è una costruzione, una composizione di quel mondo. Il paesaggio è un modo di vedere il mondo."

Piana inondabile.

ing. *flood plain*

In prossimità dell'alveo è normalmente presente definibile come una superficie pianeggiante adiacente al corso d'acqua e costruita da sedimenti trasportati nelle attuali con-

dizioni di regime. Tale superficie è geneticamente legata principalmente alle variazioni laterali del corso d'acqua, in particolare all'accrescimento delle barre di meandro (almeno in fiumi a canale singolo sinuoso - meandriformi). In un corso d'acqua naturale ed in condizioni di equilibrio dinamico, la piana inondabile è normalmente soggetta ad essere inondata per portate con tempi di ritorno dell'ordine di 1 – 3 anni.

Piarda.

Nome delle golene pianeggianti lungo le rive del Po. Luogo adibito allo stoccaggio provvisorio dei prodotti dell'agricoltura, in attesa del carico sugli appositi veicoli predisposti al trasporto di grossi quantitativi di merci.

Porta d'acqua.

franc. *porte d'eau*

Manufatto a difendere l'entrata di una chenale, di un canale, d'un fossato ecc. abitualmente formato da due torri inquadranti il passaggio o da un solo corpo passante.

Porto.

lat. *portu(m)*, franc. *port*

Spazio di mare o specchio d'acqua dolce, naturalmente o artificialmente protetto, attrezzato in modo da consentire alle navi l'ancoraggio o l'ormeggio in sicurezza. Il p. oggi si divide sempre più in porto marittimo-industriale e porto storico o antico che, insieme al Waterfront (v.), viene di solito recuperato e valorizzato dalle politiche urbane attrezzandolo con attività ricreative, commerciali, culturali. Rispetto al litorale i porti possono essere interni, cioè costruiti entro lagune o su corsi d'acqua naturali o artificiali, e esterni, se situati sul mare. Rispetto allo scopo e alle operazioni che in essi si svolgono si distinguono in p. di rifugio, destinati al ricovero di piccole navi; porto di commercio, attrezzati per traffici intensi; porti turistici o marina, costruiti per la nautica da diporto; porto a destinazione speciale, costruiti per un particolare servizio, ossia porti militari, pescherecci, porti per servizi rapidi viaggiatori e merci, e p. di scalo, situati lungo le linee di navigazione. Nel XIX e XX secolo i porti marittimi assumono una tale importanza economica che le loro dimensioni diventano incompatibili con le aree urbane limitrofe, costringendoli a trovare una diversa localizzazione lontana dal centro (Marsiglia-Fos su Mer). I porti antichi abbandonati e i loro waterfront diventano motivo di competizione e strumento di promozione dell'immagine urbana di molte città-porto (Baltimora, Rotterdam, Anversa, Amburgo, Dubai).

Protezione fluviale.

ing. flood protection

Misure per limitare i danni causati da acqua alta, comprese le difese contro le inondazioni tecnici, migliorando la ritenzione floodwater naturale e la gestione del rischio di alluvioni.

Ripa.

Sponda, riva ripida di lago o di fiume.

Riva.

ing. riverbank

Striscia di terra emersa a contatto con le acque del mare, di un lago o di un fiume ecc. (sin.) sponda. Fascia costiera comprendente l'immediato entroterra.

franc. Quai

riva costruita di un corso d'acqua, di un porto. In particolare, le zone piane superiori servono alla circolazione, e il carico o lo scarico delle merci.

franc. Mur de quai

Il suo rivestimento verticale.

franc. Berge

bordo di un corso d'acqua al suo livello naturale. Il berge è spesso utilizzato per il carico merci e o per la circolazione.

Salita portuale.

franc. cale

inclinazione a salire fuori dall'acqua una barca che deve essere riparata o rendere l'acqua una barca che deve solo riparare o costruire

Sbarramento fluviale.

franc. Barrage

Ostacolo artificiale occupante un corso d'acqua per ottenere una forza motrice.

Sbarramento fluviale.

franc. Estacade

Ostacolo artificiale a traliccio, generalmente in legno, piazzato davanti ad un canale di un porto, davanti ad un ponte, per fermare il passaggio alla navigazione o per tenere i corpi flottanti. Elemento galleggiante o costruito su pilotis e non impedisce il movimento dell'acqua.

Sezione fluviale.

ing. River cross-section

La sezione perpendicolare a un fiume; sui corsi d'acqua raddrizzati spesso trapezoidale

Spazio pubblico.

Spazio urbano per eccellenza, luogo delle relazioni civili, centro significativo della vita associata dove la città si rappresenta, espressione di identità e di appartenenza. la defi-

nizione architettonica dello spazio pubblico è una stretta relazione con il principio della costruzione della città; luogo centrale per valore e significato, nella storia esso è sempre stato anche il luogo privilegiato in cui sperimentare i principi di composizione urbana. La sua qualità dipende fortemente dalla sua architettura. Le attività che vi prospettano, istituzioni civili e religiose, per la cultura e per gli scambi, danno ragione della sua esistenza; le architetture che lo costituiscono ne definiscono la forma e ne rappresentano il carattere. Negli anni Sessanta in Italia, si tenta di dare un fondamento scientifico al progetto. Gli studi urbani evidenziano il legame fra tipologia e morfologia, e sottolineano il ruolo dei vuoti, si riconosce l'impossibilità di definire un principio di costruzione unico per la città, che ormai cresce per parti distinte. Lo spazio pubblico è il "cuore" necessario a dare identità alle parti. Viene ribadita la necessità della definizione tipologica degli edifici e vengono reinterpretati alcuni tipi della tradizione per sperimentare nuove composizioni.

Terrazzo fluviale.

Una piana inondabile formatasi in condizioni diverse dalle attuali, abbandonata per processi di abbassamento del fondo, che si trova quindi in posizione più elevata rispetto alla piana inondabile attuale e può essere raggiungibile da piene per portate con tempi di ritorno superiori ai 3 anni.

Vuoto.

lat. parl. *vocitu(m)*

Vuoto ovvero privo di contenuto; area libera che consente il movimento; impronta, sottrazione di volume. "Fuori delle costruzioni di muraglie, di chiusi, fortificazioni che non ammettono vuoti, tutti gli altri lavori dell'arte del costruire sono un assieme di parti piene e vuote" (A.-C. Quatramère de Quincy). Il vuoto presuppone sempre una relazione con il pieno e implica la definizione di un limite. In ragione della prevalenza di vuoto e pieno, di chiuso e aperto, assume qualità di "interno o di esterno".

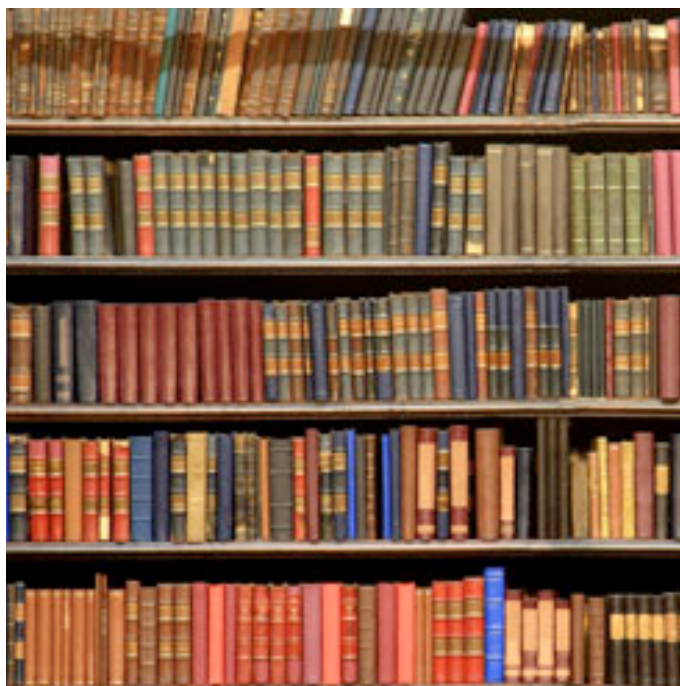
Presume un procedimento di sottrazione e di "arresto del processo di accrescimento (...) preliminare al recupero di elementi strutturali e infrastrutturali" (G. Samonà) in cui svolge un ruolo fondamentale il v. come elemento di riscontro della forma della città. Il progetto contemporaneo riconcettualizza ogni volta le molteplici connotazioni del vuoto: inteso come principio di sottrazione, applicato alle densità variabili del costruito, il vuoto è strumento di conoscenza e di progetto, capace di dare senso anche a condizioni insediative che sfuggono a tipologie codificate; come scavo, impronta, intervallo, il vuoto rappresenta una frontiera, del progetto (vuoto) di architettura, che ritrova nel paesaggio (vuoto) il fondamento delle ragioni archetipiche del costruire.

Waterfront.

Il termine indica la linea o la fascia costiera interna alla città che affaccia solitamente sul porto storico. Nelle antiche città-porto (Genova, Marsiglia), la vicinanza fisica dei due sistemi è dovuta alla stretta interdipendenza funzionale ed economica che garantisce la sussistenza di entrambi. Nel XIX secolo le nuove dimensioni del commercio, le trasfor-

mazioni tecnologiche marittime e lo sviluppo industriale hanno accelerato la già rapida crescita portuale avviando una netta separazione funzionale e fisica tra porto e città. Il graduale superamento dei confini originari, la maggiore concentrazione industriale e i problemi ambientali che ne sono derivati richiedono una diversa localizzazione delle strutture portuali (Brisbane). La delocalizzazione causa un letterale abbandono e degrado delle aree urbane intorno e del vecchio porto (Rotterdam), veri e propri vuoti urbani ai margini delle preziose aree centrali colmati solo negli ultimi decenni con imponenti iniziative di rivitalizzazione del Waterfront. Molte città italiane si sono poste il problema del waterfront (Bari, Palermo, La Spezia). Emblematici sono gli interventi di recupero delle aree del waterfront di Barcellona, trasformato in occasione delle Olimpiadi del 1992, e di Dubai, un colossale insieme di edifici, isole e canali artificiali che include zone residenziali, commerciali, ricreative, un grande porto commerciale ed un canale lungo 75 km che dal mare raggiunge il deserto.

7. BIBLIOGRAFIA RAGIONATA.



Cap.7.1. Guida alle fonti bibliografiche ed iconografiche.

7.1.1. L' Identità fluviale padana.

Il fiume Po.

AA. VV., *Storia d'Italia, I caratteri originali*, vol.I, Torino, Einaudi, 1972.

LUCIANO ZEPPIGNO - CARLO COVA, *Guida al Po*, Verona, Mondadori, 1973.

ENZO SERMASI, *Gonzaga e biciclette: il Po reggiano e mantovano*, Bologna, Calderini, 1975.

ENZO SERMASI, *Il fiume cerca il mare: il Po nel delta*, Bologna, Calderini, 1975.

THOMAS MALDONADO (a cura di), *Paesaggio: Immagine e realtà*, catalogo della mostra, Galleria d'Arte Moderna di Bologna, Milano, Electa, 1981.

PIPI MERISIO - ALDO ROSSI, *Vivere lungo il Po*, Bergamo, Bolis, 1982.

GIANNI CELATI, *Verso la foce*, Milano, Feltrinelli, 1989.

PIER GIORGIO OLIVETI, *Bassa Padana*, Novara, De Agostini, 1994.

ERMANNIO REA, *Il Po si racconta : uomini, donne, paesi, città di una Padania sconosciuta*, Milano, Il saggiatore, 1996.

SANDRO SCANSANI, *Transpadana: cronache racconti antropologie*, Reggio Emilia, Diabasis, 1997.

MARTA RAFFINETTI - GIOVANNI MAGGI, *Il fantastico Po : miti, fiabe e leggende dal Pian del Re al delta*, Lugano, Todaro, 1998.

CARLO FERRARI - LUCIO GAMBI (a cura di), *Un Po di terra: guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, Reggio Emilia, Diabasis, 2000.

GIANNI DALLASTA (a cura di), *La Grande Alluvione. Immagini e ricordi dell'alluvione dell'11 novembre 1951*, Mantova, Sometti, 2001.

LAURA GAVIOLI (a cura di), *Il Po in controluce : arte padana, alluvione e dintorni*, Venezia, Marsilio, 2001.

EDGARDO AZZI - ALBERTO SALARELLI, *Gli uomini del fiume. I mestieri del Po*, Mantova, Sometti, 2002, voll. 1,2,3,4,5.

SERGIO VENTURI, *Attraversare il grande fiume*, Mantova, Sometti, 2002.

IRENEO FERRARI - GILMO VIANELLO (a cura di), *Un Po di acque: insediamenti umani e sistemi acquatici del bacino padano*, Reggio Emilia, Diabasis, 2003.

MAURO CALZOLARI, *Il Po in età romana. Geografia, storia e immagine di un grande fiume europeo*, Reggio Emilia, Diabasis, 2004.

GRAZIELLA SIBRA (a cura di), *Carta generale del fiume Po : sulle tracce di un progetto cartografico (1821-1872)*, Badia Polesine (Ro), Masi, 2004.

FEDERICA POCATERRA, *Lungo il Po, viaggi e approdi tra paesaggio e architettura*, Boves (CN), Librarsi, 2005.

MAURO ADORNI - GIOVANNI AMORETTI, *La forza delle acque. Le grandi piene del Po e degli affluenti dal 1951 al 2000 nelle province di Parma, Cremona, Mantova, Piacenza e Reggio Emilia*, Parma, Mup, 2005.

MASSIMO SPIGAROLI (a cura di), *La Bassa com'è: immagini del territorio*, con fotografie di Edoardo Fornaciari, Parma, Silva, 2005.

EDGARDO AZZI - DAVIDE PAPOTTI - ALBERTO SALARELLI, *Il fiume dei fiumi*, Verona, Cierre, 2007.

ENRICO BEDOLO, *Alfabeto delle pianure : fotografie 2009_10*, Fidenza, Mattioli, 2010.

GUIDO CONTI, *Il grande fiume Po*, Milano, Mondadori, 2012.

PAOLO RUMIZ, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, 2013.

GABRIELE PAGANI, *Rive del Po. Storie e vicende del Po nel Lodigiano, Pavese e Piacentino. Il fascino della golena e della vita di fiume*, Robecchetto con Induno (MI), Raccolto, 2014.

SIMONE GUIDORZI - CARLO MONDANI (a cura di), *Fiume Po fronte di guerra : la seconda guerra mondiale lungo il grande fiume in cento fotografie*, Verona, Azzurra publishing, 2015

VITALIANO DAOLIO - STEFANO ROTTA, *La barca sul Po : memorie e natura fra Parma, Mantova e Cremona : Paternità, amore e amicizia nei racconti di un pescatore*, Parma, Graphital, 2015.

Il territorio della Lombardia.

ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI DI MANTOVA (a cura di), *Corti e dimore del contado mantovano*, Firenze, Vallecchi, 1969.

PIERLUIGI TOZZI, *Storia padana antica. Il territorio tra Adda e Mincio*, Milano, Ceschina, 1973.

CARLO PEROGALLI, MARIA GRAZIA SANDRI, LUCIANO RONCAI, *Ville delle province di Cremona e Mantova*, Milano, Sisar, 1973.

MARIA ROSA PALVARINI - CARLO PEROGALLI, *Castelli dei Gonzaga*, Segrate, Grafiche Milani, 1983.

ALDO ROSSI, *Architetture padane*, Modena, Panini, 1984.

DINO NICOLINI, *La corte rurale nel Mantovano*, Milano, Silvana, 1984.

LEANDO ZOPPÈ, *Itinerari gonzaghesci*, Milano, Itinera, 1988.

ALBERTO GOZZI - ANTONIO MEDICI, *Città dei Gonzaga : Sabbioneta, Guastalla, Gualtieri, Pomponesco*, Milano, CittàStudi, 1993.

ASSOCIAZIONE FRA COMUNI DEGLI ITINERARI GONZAGHESCHI, *Itinerari d'arte nella terra dei Gonzaga*, Viadana (Mn), Arti Grafiche Castello, 1994.

PIERINO PELATI, *Acque, terre e borghi del territorio mantovano. Saggio di toponomastica*, Mantova, Fondazione Pelati - Bonoldi, 1996.

CARLO PARMIGIANI, *La corte dell'Oltrepo mantovano*, Carpi, Sarti, 1997.

ALBERTO SALARELLI, *La casa rurale nel viadanese*, Mantova, Sometti, 2001.

EUGENIO CAMERLENGHI, *Lineamenti di geografia e storia del paesaggio agrario mantovano*, Mantova, Tre Lune, 2003.

GIUSEPPE BARBIERI - LOREDANA OLIVATO (a cura di), *Ferrante Gonzaga. Un principe del Rinascimento*, Parma, Mup, 2007.

ROGGERO ROGGERI - LEANDRO VENTURA, *I Gonzaga delle nebbie. Storia di una dinastia cadetta nelle terre tra Oglio e Po*, Cinisello Balsamo (Mi), Silvana, 2008.

FRANCESCA BENEVELLI, *Guastalla: città e signoria*, Cremona, Fantigrafica, 2009.

NATALINO CAVALLI - VITTORIO NEGRELLI - CARLO PARMIGIANI - ANSELMO TERZI, *Il cotto della bassa*, Reggiolo (RE), Lui, 2010.

ALESSANDRO OLIANI, *La guerra delle acque. L'Oltrepò Mantovano, Ferrarese e Modenese nei secoli XVI – XVIII*, Modena, Antiche Porte, 2013.

GIULIA IORI, *Gerolamo Trenti : pittore dal vero a Pomponesco nella bassa Lombarda, Mantova, Sometti, 2013.*

Il territorio dell'Emilia.

COMITATO PER LA VALORIZZAZIONE TURISTICA DELLE AREE PADANE DELL' EMILIA ROMAGNA (a cura del), *Le piccole capitali del Po*, Reggio Emilia, Tecnograf, 1982.

GIUSEPPE ADANI - MARINA FOSCHI -SERGIO VENTURI, *Piazze e palazzi pubblici in Emilia Romagna*, Cinesello Balsamo (Mi), Silvana, 1984.

STEFANO STORCHI, *Guida a Guastalla*, Bari, Dedalo, 1984.

COMUNE DI GUASTALLA, *Città di Guastalla. Il tempo dei Gonzaga*, Cesena, Wafra, 1985.

GIAN PIETRO TESTA - MARIO REBESCHIN, *Un Po di colori*, Comitato per la valorizzazione turistica delle aree padane dell'Emilia-Romagna, Bologna, 1985.

ERSILIO FAUSTO FIORENTINI, *Piacenza e il suo fiume: guida alla conoscenza del Po in provincia di Piacenza*, Comitato per la valorizzazione turistica delle aree padane dell' Emilia Romagna, Piacenza, TEP, 1985.

PIER LUIGI CERVELLATI, *La cultura della città. Emilia Romagna*, Firenze, Cantini, 1991.

ALBERTO GOZZI - ANTONIO MEDICI, *Città dei Gonzaga : Sabbioneta, Guastalla, Gualtieri, Pomponesco*, Milano, CittàStudi, 1993.

FRANCESCA BOCCHI, *Lo specchio della città. Le piazze nella storia dell'Emilia Romagna*, Casalecchio di Reno, L'inchiestroblu, 1997.

MARCO FOLIN, *Rinascimento estense: politica, cultura, istituzioni di un antico Stato italiano*, Roma, Laterza, 2001.

SERGIO VENTURI - NANDO BACCHI (a cura di), *L'anima del Po. Terre, acque e uomini tra Enza e Oglio*, Parma, Battei, 2003.

RINALDI ROSSELLA, *Dalla via Emilia al Po. Il disegno del territorio e i segni del popolamento (secc. VIII-XIV)*, Bologna, Clueb, 2005.

SILVANA TURZIO - KAI UWE - SCHULTE BUNERT, *Fondo vivo : il Consorzio di bonifica dell'Emilia centrale nelle immagini di Kai Uwe e Schulte Bunert*, San Martino in Rio, Consorzio di bonifica dell'Emilia centrale, 2010.

CHIARA VISENTIN (a cura di), *Il fiume e la comunità, progetti e figure tra il centro storico e la golenata di Boretto*, Parma, Monte Università Parma, 2010.

La permanenza del luogo nel progetto di architettura.

BRUNO ZEVI, *Saper vedere l'architettura*, Torino, Einaudi, 1953.

ERNESTO NATHAN ROGERS, *Le preesistenze ambientali e i temi pratici contemporanei*, in "Casabella-Continuità", n. 204, febbraio-marzo 1955, pp. 3-6.

ERNESTO NATHAN ROGERS, *I CIAM al museo*, in "Casabella-Continuità", n. 232, 1959, p. 3.

ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Padova, Marsilio, 1966; Milano, CittàStudi, 1995.

ALDO ROSSI, *Caratteri urbani delle città venete*, in AA.VV., *La città di Padova*, Padova, Marsilio, 1969.

ALDO ROSSI, *La città analoga*, (1976), in ALBERTO FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Tutte le opere*, Milano, Electa, 1999, pp. 42-43.

GIORGIO GRASSI, *L'architettura come mestiere e altri scritti*, Milano, Franco Angeli, 1981.

MANFREDO TAFURI, *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Torino, Einaudi, 1982.

ALDO ROSSI - ERALDO CONSOLASCIO - MAX BOSSHARD, *La costruzione del territorio. Uno studio sul Canton Ticino*, Milano, Clup, 1986.

FRANCESCO DAL CO, *Storia dell'architettura italiana. Il Secondo Novecento*, Milano, Electa, 1997.

WILLIAM CURTIS, *L'architettura moderna del Novecento*, Milano, Mondadori, 1999.

ALDO ROSSI, *Autobiografia scientifica*, Parma, Pratiche, 1990.

ALDO DE POLI, lemma *Teoria*, in *Enciclopedia dell'Architettura*, diretta da Aldo De Poli, Milano, Federico Motta-Il Sole 24Ore, 2008, vol. 4, pp. 189-192.

ANTONIETTA LOLANDA LIMA, *Le Corbusier*, Palermo, Flaccovio, 1998.

7.1.2. La tradizione progettuale della piazza europea.

Autorevoli testi di storia sulla formazione della città.

GEORGE EVERARD KIDDER SMITH, *L'Italia costruisce Italy builds*, Milano, Edizioni di Comunità, 1955.

EDITH ENNEN, *Storia della città medioevale*, Roma-Bari, Laterza, 1975.

HENRI PIRENNE, *Le città del Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1977 (ed. cons. quinta edizione).

LUCIO GAMBI, *Una geografia per la storia*, Torino, Einaudi, 1983.

FRANCESCA BOCCHI, *Emilia Romagna*, Roma-Bari, Laterza, 1984.

Spazio pubblico e architettura della piazza nella città italiana.

ERNESTO NATHAN ROGERS, premessa al volume *The Heart of the City*, a cura di Jaqueline Tyrwhitt e José Louis Sert, New York, Pellegrini and Cudahy, 1952.

MARIO MORINI, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, Hoepli, 1963.

FRANCO MANCUSO (a cura di), *Piazze d'Italia*, Milano, Touring Club Italiano, 1971. Roma-Bari, Laterza, 1975.

LUIGI FIRPO (a cura di), *Leonardo, architetto e urbanista*, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1971.

PAOLO FAVOLE, *Piazze d'Italia*, Milano, Bramante, 1972.

STEEN EILER RASMUSSEN, *Architetture e città*, Milano, Mazzotta, 1973.

GIORGIO CIUCCI, *La Piazza del Popolo*, Roma, Officina, 1974.

GIORGIO SIMONCINI, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, voll.1-2.

FRANCO BORSI - GENO PAMPALONI, *Le Piazze. Collana Monumenti d'Italia*, Novara, De Agostini, 1975.

GIORGIO GRASSI (a cura di), *Das neue Frankfurt 1926-1931*, Bari, Dedalo, 1975.

GIUSEPPE ADANI - MARINA FOSCHI - SERGIO VENTURI, *Piazze e palazzi pubblici in Emilia Romagna*, Cinesello Balsamo, Silvana, 1984.

CENTRO STUDI STORICI DI MESTRE, *Piazze e città nel territorio di Venezia*, Mestre, Liberalato, 1991.

MARIO GALLARATI, *Architettura a scala urbana*, Firenze, Alinea, 1994.

GIORGIO SIMONCINI, *La città nell'età dell'Illuminismo, Le capitali italiane*, Firenze, Olschki, 1996.

Spazio pubblico e architettura della piazza nella città europea.

CESARE CHIODI, *La Città moderna. Tecnica urbanistica*, Milano, Hoepli, 1935.

ENRICO GUIDONI, *La città europea. Formazione e significato dal IV all' XI secolo*, Milano, Electa, 1978.

PAOLO SICA, *Storia dell'urbanistica*, vol. 1 *Il Settecento*; vol. 2 e vol. 3 *L'Ottocento*; vol. 4 vol. 5 *Il Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 1980.

PAOLO SICA, *Antologia di urbanistica. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 1980.

ENRICO GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Bari-Roma, Laterza, 1981.

MUSÉE CARVALET, *De la Place Louis XV à la Place de la Concorde*, Alençon, Imprimerie Alençonnaise, 1982.

PIERRE PINON, *Places et monuments*, Paris, Institut Français d' Architecture; Bruxelles, Mardaga, 1984.

TOURING CLUB ITALIANO, *Piazze d'Europa*, testo di Martin Meade, Milano, Arti Grafiche Gajani, 1984.

ENRICO GUIDONI, *Le Piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, numero monografico della rivista "Storia della città", n. 54/55/56, aprile--novembre 1990.

BENEDETTO GRAVAGNUOLO, *La progettazione urbana in Europa. 1750 - 1960*, Roma-Bari, Laterza, 1991.

HENRY ARMAND MILLON, *I trionfi del Barocco. Architettura in Europa 1600-1750*, Milano, Bompiani, 1999.

MARCO ROMANO, *La città europea*, Venezia, Marsilio, 2015.

Il progetto di piazze e spazi pubblici nella città contemporanea.

MAURICE CERASI, *Lo spazio collettivo della città*, Milano, Mazzotta, 1976.

PHILIPPE PANERAI, JEAN CASTEX, JEAN CHARLES DEPAULE, *Isolato urbano e città contemporanea*, Milano, Clup, 1980.

ALDO ROSSI, *Architetture padane*, Modena, Panini, 1984.

MARCO DE MICHELIS - PIERLUIGI NICOLIN - WERNER OECHSLIN - FRANK WERNER (a cura di), *La ricostruzione della città*, Milano, Triennale di Milano, Electa, 1985.

ALDO DE POLI, *La piazza storica come tema di progettazione urbana*, in GIANNI BRAGHIERI - ALDO DE POLI - GIULIO DUBBINI - MARINO NARPOZZI - ALDO ROSSI, *Progetti veneziani*, Milano, Clup, 1985, pp. 141-153.

MANUELA CANESTRARI - GIOVANNI LONGOBARDI, *Lo spazio pubblico nelle piccole città*, Roma, Officina, 1986.

PAOLO CAPUTO, *Le architetture dello spazio pubblico*, Milano, Electa, 1997.

MARC AUGÉ, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 2009 (1993), ed. originale *Non-lieux*, Paris, Editions du Seuil, 1992.

ANTONELLO BOSCHI E ALBERTO BONACCHI, *Questioni di forma ... urbana. La composizione dello spazio pubblico nel rinnovo della città*, Firenze, Alinea, 1999.

PIETRO CARLO PELLEGRINI, *Piazze e spazi pubblici. Architetture 1990-2005*, Milano, Federico Motta, 2005.

ENRICO CICALÒ, *Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2009.

PAOLO CONFORTI - DARIO NADDEO, *Cento Piazze. Proposte per lo spazio pubblico*, Sala Baganza (Parma), Tipolitotecnica, 2010.

FRANCO MANCUSO, *La piazza nella città europea. Luoghi, paradigmi, buone pratiche di progettazione*, Padova, Il Poligrafo, 2012.

DINA NENCINI, *La piazza: ragioni e significati nell'architettura italiana*, Milano, Christian Marinotti, 2012.

7.1.3. Strategie di intervento per il ridisegno di una parte di città su fiume.

Contributi teorici.

MARC ANTOINE LAUGIER, *La cabane rustique*, frontespizio della seconda edizione dell'*Essai sur l'architecture*, 1755.

GIULIO CARLO ARGAN, *Sul concetto di tipologia edilizia*, in *Progetto e destino*, Milano, Il Saggiatore, 1965 (1962).

VITTORIO GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, Milano, Feltrinelli, 1966.

ALDO ROSSI, *L'architettura della città*, Padova, Marsilio, 1966.

GIORGIO GRASSI (a cura di), *Das neue Frankfurt 1926-1931*, Bari, Dedalo, 1975, pp.34-37.

BERNARD HUET, *La città come spazio abitabile: alternative alla Carta di Atene*, in "Lotus", n°41, 1984.

GIANNI BRAGHIERI - ALDO DE POLI - GIULIO DUBBINI - MARINO NARPOZZI - ALDO ROSSI, *Progetti veneziani*, Milano, Clup, 1985, pp.141-153.

ALBERTO FERLENGA (a cura di), *Aldo Rossi. Architetture 1959-1987*, vol.I, Milano, Electa, (1987), 1999.

GIORGIO CIUCCI, (a cura di), *L'architettura italiana oggi. Racconto di una generazione*, Roma-Bari, Laterza, 1989.

ALBERTO FERLENGA, *Aldo Rossi. Deutsches Historisches Museum*, Berlino, Electa. Milano, 1990.

ALDO ROSSI, *Autobiografia scientifica*, Parma, Pratiche, 1990.

CARLOS MARTÌ ARÌS, *Le variazioni dell'identità. Il tipo in architettura*, Torino, CittàStudi, 1990.

EMILIO FAROLDI E MARIA PILAR VETTORI (a cura di), *Dialoghi di architettura*, Alinea Editrice, Firenze. 1995.

FRANCO PURINI, *Cinque principi imperfetti*, in "Paesaggio urbano", n.3, maggio-giugno 1998.

FRANCO PURINI, *La fine della tipologia*, in "Industria delle costruzioni", n.283, maggio 1995, pp.40-45

MIRKO ZARDINI (a cura di), *Paesaggi ibridi. Highway, Multiplicity. Un viaggio nella città contemporanea*, Milano, Skira, 1999.

RAFAEL MONEO, *Una reflexión sobre la arquitectura hoy*, Valencia, Servicio de Publicaciones UPV, 2000, ed. it. *La solitudine degli edifici e altri scritti*, Torino [etc.], U. Allemandi, 1999.

GIORGIO GRASSI, *Scritti scelti 1965-1999*, Milano, Franco Angeli, 2000.

PIERLUGI NICOLIN, *Conflitti. Architettura contemporanea in Italia*, Milano, Skira, 2005, p.38.

FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Roma, Mancosu 2006.

RENATO BOCCHI, *Progettare lo spazio e il movimento: scritti scelti di arte, architettura e paesaggio*, Roma, Gangemi, 2009.

CHIARA BARATTUCCI, *Zoning / Mixité. Alle radici dell'urbanistica italiana e francese, 1870-1945*, Roma, Officina, 2013.

CHIARA BARATTUCCI, «*La mixité nelle politiche urbane e nell'urbanistica francese degli ultimi trent'anni, 1983- 2013*», in: ASUR – Archivio di Studi Urbani e Regionali, n.111, 2014.

Progetto e paesaggio nella città contemporanea.

AA. VV., *Storia d'Italia, I caratteri originali*, vol.I, Torino, Einaudi, 1972.

ROSARIO ASSUNTO, *Il paesaggio e l'estetica; Natura e storia*, Napoli, Giannini, 1973.

EUGENIO TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Milano, Comunità, 1974.

LUIGI GHIRRI, *Il profilo delle nuvole. Immagini di un paesaggio italiano*, Milano, Feltrinelli, 1989.

EMILIO FAROLDI - MARIA PILAR VETTORI (a cura di), *Dialoghi di architettura*, Firenze, Alinea, 1995.

ITALO CALVINO, *Saggi*, Milano, Mondadori, « I Meridiani », 1995, vol. II.

Convenzione europea del Paesaggio, Firenze 20 Ottobre 2000.

ISOTTA CORTESI, *Il parco pubblico: Paesaggi 1985-2000*, Milano, Motta, 2000.

FRANCO ZAGARI, *Questo è paesaggio: 48 definizioni*, Roma, Mancosu 2006.

Il progetto di architettura nella condizione fluviale.

ANTHONY WYLSON, *Aquatecture: architecture and water*, London, The Architectural Press, 1986.

RINIO BRUTTOMESSO (a cura di), *Waterfront : una nuova frontiera urbana: 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, Venezia, Centro Internazionale Città' d'Acqua, 1991.

ROBERTO GARGIANI, *Auguste Perret 1874-1954. Teoria e opere*. Milano, Electa, 1993.

HERBERT DREISEITL - DIETER GRAU - KARL H. C. LUDWIG, *Waterscapes: planning, building and designing with water*, Basel, Birkhäuser, 2001.

JAAP EVERT ABRAHAMSE, *Eastern Harbour district Amsterdam. Urbanism and architecture*, Rotterdam, Netherlands Architecture Institute, 2003.

HERBERT DREISEITL - DIETER GRAU, *New Waterscapes: planning, building and designing with water*, Basel, Birkhäuser 2005.

SUSANNE KOMOSSA - HAN MEYER - MAX RISSELADA - SABIEN THOMAS - NYNKE JUTTEN, *Atlas of the dutch urban block*, Bussum, Thoth, 2005.

CECILIA MARIA ROBERTA LUSCHI (a cura di), *Dialogo fra l'Acqua e l'Architettura*, Firenze, Alinea, 2005.

CARLO MONTI - MARIA ROSA RONZONI, *L'Italia si trasforma. Città fra terra e acqua*, Bologna, Be-Ma, 2007.

CHRISTOPH HÖLZER, TOBIAS HUNDT, CAROLIN LUKE, OLIVER G. HAMM, *Riverscapes. Designing urban embankments*, Basel, Birkhauser, 2008.

HERBERT DREISEITL - DIETER GRAU, *Recent waterscapes: planning, building and designing with water*, Basel, Birkhauser, 2009.

JAN FEYEN - KELLY SHANNON - MATTHW NEVILLE, *Water & Urban Development paradigms. Towards an integration of engineering, design and management approaches*, London, Leuven, 2009.

PYO, MI YOUNG, *Advanced Public Design (3 volumi) Landscape architecture : waterfront, street, park & square*, Seoul, Damdi, 2009.

RYAN ZOE, *Building with Water. Concepts, typology, design*, Basel, Birkhäuser, 2010.

DONALD WATSON - MICHELE ADAMS, *Design for flooding. Architecture, landscape, and urban design for resilience to flooding and climate change*, Hoboken (New Jersey), Wiley, 2011.

MATIN PROMINSKI, ANTJE STOKMAN, SUSANNE ZELLER, DANIEL STIMBERG, HINNERK VOERMANEK, *River, space, design : planning strategies, methods and projects for urban rivers*, Switzerland, Birkhauser, 2012.

HARRY SMITH, MARIA SOLEDAD GARCIA FERRARI, *Waterfront regeneration. Experiences in city-building*, London, Routledge, 2012.

PIERRE GRAS, *Storia dei porti. Declino e rinascita delle città portuali. 1940-2010*, Bologna, Odoja, 2013.

LAURA DAGLIO, *Abitare con l'acqua, Soluzioni e strategie per il progetto sostenibile*, Segrate (MI), Maggioli, 2014.

7.1.4. Glossario.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES (Sous la direction de), *Vocabulaire de l'Architecture. Principes d'analyse scientifique*, Paris, Imprimerie National, 1972.

COMITE INTERNATIONAL D'HISTOIRE DE L'ART, *Glossarium artis*, Munchen, K. G. Saur, 1987, Vol.9
Stadte: Stadtplane, Platze, Strassen, Brucken : systematisches Fachwörterbuch.

Enciclopedia dell'architettura, sotto la direzione scientifica di ALDO DE POLI, Milano, IlSole24Ore
-Federico Motta, 2008, voll. I-IV.

MASSIMO RINALDI, NICOLA SURIAN, FRANCESCO COMITI, MARTINA BUSSETTINI, *Sistema di Valutazione Morfologica dei corsi d'acqua: Manuale tecnico - operativo per la valutazione ed il monitoraggio dello stato morfologico dei corsi d'acqua*, Roma, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, 2010.

MATIN PROMINSKI - ANTJE STOKMAN - SUSANNE ZELLER - DANIEL STIMBERG - HINNERK VOERMANEK,
River, space, design : planning strategies, methods and projects for urban rivers, Switzerland,
Birkhäuser, 2012.

Ringraziamenti.

L'autore desidera ringraziare tutti coloro che, in vario modo, hanno contribuito alla realizzazione della presente ricerca. Un particolare ringraziamento si riserva al prof. Aldo De Poli, a Eleonora, Daniela e Ovidio.

