

Francesco Alberti



Progetti di mobilità e recupero urbano

Firenze 2004

Università degli studi di Firenze - Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio
Dottorato di ricerca in progettazione urbana territoriale e ambientale – XV ciclo

Tesi di Dottorato di ricerca

Progetti di mobilità e recupero urbano

Dottorando: Francesco Alberti

Tutor: prof. Marco Massa

Firenze, luglio 2004

Indice

Premessa, 1

Obiettivi generali e collocazione teorica dello studio, 1

Contenuti della ricerca, 4

Articolazione del lavoro di tesi, 6

Parte I

Mobilità, frontiera urbana

Movimento centripeto. I percorsi per la costruzione della città, 11

Lo sguardo mobile: l'irruzione del tempo come misura urbana, 11

Forme, modelli, idee per la città in movimento, 14

Mobilità e forma urbana nell'era dell'automobile, 41

Movimento centrifugo. La dimensione erratica dell'ipercittà, 57

Concentrazione e dispersione, 57

"L'urbano senza-luogo": il venir meno dei valori di prossimità, 61

Spazio, tempo, velocità, 64

Dispositivi di transito e "non luoghi", 68

La città come ipertesto, 70

Parte II

Mobilità e recupero urbano

Oltre le logiche di settore: la mobilità come progetto complesso, 77

La costruzione di un modello: il tema della "rete", 77

Mobilità e sviluppo sostenibile: contraddizioni e convergenze, 83

Dall'infrastruttura al "progetto di mobilità", 86

Lo spazio del moto come spazio pubblico, 93

Non luoghi e spazi pubblici, 93

Lo spazio connettivo come matrice di riqualificazione, 96

L'intervento nella città consolidata, 99

"Traffic calming" e "circulation douce", 105

Social world vs. traffic world, 109

Dalla maglia stradale al "capital web", 109

Coincidenza oppositorum: viabilità primaria "a rendimento sociale", 111

"Il faut tuer... le profil en travers type!", 115

"Penser boulevard" (o della dissezione stradale), 118

Dalla megastruttura alla "urbastruttura", 125

Spazi pubblici recuperati: l'interramento dei tracciati di attraversamento, 130

Trasporto pubblico: tessuto connettivo della città, 137

Trasporto collettivo come spazio pubblico, 137

"La révolution du tramway", 139

L'interfaccia fra città e iper-città: progetti recenti di metropolitane, 146

Un nuovo capitolo del rapporto tra ferrovie e città, 151

Gli interscambi ferroviari: poli e centra-lità per la città contemporanea, 157

Fermate locali, capisaldi metropolitani, 161

Spazi intercities: la mobilità come progetto di paesaggio, 168

Quali paesaggi per quali infrastrutture? 168

La questione ecologica, 171

Mitigazione ambientale e progetto di paesaggio, 175

L'infrastruttura come "valore aggiunto paesaggistico", 182

"Autoroute et paysages", 184

Lo sguardo mobile oggi, 189

Una nuova estetica per la mobilità, 189

Il paesaggio come "opera cinetica", 192

Conclusioni, 198

Mobilità e contesto: una sintassi elementare, 198

Multidimensionalità degli spazi del moto: note di sintesi, 202

I requisiti della complessità, 207

Riferimenti bibliografici, 214

Compito dell'urbanistica non è semplicemente assicurare agevoli mezzi di trasporto, ma, piuttosto, ancor prima ridurre la necessità. (Walter Gropius, 1930)

Premessa

Obiettivi generali e collocazione teorica dello studio

Oggetto di questo studio è la mobilità intesa come problema e occasione di progetto e il "progetto di mobilità" come movente e strumento di qualificazione dell'habitat umano. L'espressione "progetto di mobilità" è assunta in analogia a quella di "progetto urbano"¹, di cui può essere intesa come declinazione o estensione, laddove il medesimo approccio è applicato per articolare un discorso che abbraccia la scala territoriale (quella cioè delle "grandi infrastrutture") configurandosi come "progetto di paesaggio".

Lo slittamento dalla nozione di "infrastruttura" – cui è associata l'idea di manufatti rispondenti in modo deterministico a specifiche esigenze funzionali – a quella di una progettualità che affronta il tema della mobilità di persone e beni in termini problematici, secondo un approccio di tipo qualitativo (disposto quindi anche a rivedere gli aspetti quantitativi del programma in riferimento agli esiti complessivi delle trasformazioni), è accentuata dal richiamo fatto nel titolo al "recupero urbano", inteso qui soprattutto come un fine, rispetto al quale il progetto, facendo leva su

¹ La nozione di progetto urbano non è univoca e rimanda a un dibattito quanto mai vasto, che esula dall'oggetto di questo studio. D'altra parte, se l'espressione è ambigua, è anche vero che tale ambiguità – per esempio per quanto riguarda il riferimento alla scala d'intervento, la dimensione temporale entro cui il progetto si colloca, la possibilità di contemplare elementi variabili accanto ad altri presentati come vincolanti, indicazioni generali accanto a prescrizioni di dettaglio, etc. - riflette al contempo la ricchezza di contenuti e la flessibilità operativa di uno strumento il cui carattere saliente, in fondo, è proprio quello di accettare la complessità delle situazioni per interpretarla in forma propositiva. Riportiamo comunque, come punto di riferimento, la definizione in cinque punti avanzata da Manuel de Solà Morales (1989, pp. 12-14), il cui carattere sintetico è stato di notevole aiuto, nel corso di questo lavoro, per verificare la congruenza rispetto alla trattazione degli esempi progettuali citati. Secondo de Solà Morales, le cinque condizioni cui deve sottostare il "progetto urbano moderno" per definirsi tale, sono:

"1. effetti territoriali oltre la [relativa] area di intervento; 2. carattere complesso e interdipendente dei contenuti; superamento della monofunzionalità (parco, strada, tipologia, ecc.); mescolanza di usi, utenze, ritmi temporali e orientamenti visivi [principio questo particolarmente significativo in relazione al tema della mobilità. *NdR*]; 3. scala intermedia, da completarsi in un tempo limite di pochi anni; 4. impegno volontariamente assunto di adottare un'architettura urbana, indipendentemente dall'architettura degli edifici; 5. importante componente pubblica negli investimenti e negli usi collettivi del programma."

un'esigenza diffusa che pretende di essere governata, può forse rappresentare uno strumento efficace.

Il lavoro fa ovviamente riferimento all'ampio dibattito sul rapporto tra infrastrutture e territorio in corso ormai da molti anni nel nostro paese (di cui dà conto, sia pure sinteticamente, nel capitolo intitolato "Oltre le logiche di settore: la mobilità come progetto complesso") sostenendo in particolare l'importanza di un punto di vista che, a nostro avviso, è rimasto fino a oggi immeritabilmente in secondo piano: non in alternativa (come voleva la sterile e poco limpida *querelle* che ha opposto, in tempi non lontani, "piano" e "progetto"), ma in continuità con le acquisizioni e alcuni recenti orientamenti della disciplina.

Fra i dati acquisiti (nonostante gli arretramenti della politica nazionale e le incertezze di quelle regionali), la necessità di un superamento delle logiche di settore nella programmazione e pianificazione territoriale costituisce senz'altro un punto fermo. In particolare, il coordinamento fra politiche localizzative e politiche infrastrutturali (soprattutto per quanto concerne i trasporti) è visto come condizione indispensabile sia per porre un freno alla diffusione senza controllo dell'insediamento sul territorio con il conseguente consumo di risorse ambientali che caratterizza l'attuale fase urbana (in Italia più che altrove e nelle regioni della media impresa più che nelle altre), sia per innescare processi virtuosi di sviluppo sostenibile. L'interdipendenza fra insediamenti e infrastrutture si presta infatti ad essere utilizzata attribuendo alle seconde un ruolo "strategico" di indirizzo - oltre che di servizio - alla localizzazione, in una prospettiva di riequilibrio territoriale, mentre la relazione accessibilità-uso del suolo può diventare lo strumento di politiche finalizzate tanto a ridurre l'impatto della mobilità privata in ambito urbano (sia promuovendo il trasporto pubblico, sia limitando gli spostamenti "forzati" dovuti a dipendenze funzionali fra aree deboli e aree forti), quanto lo stesso consumo di suolo, favorendo il "ricompattamento" degli insediamenti attorno ai nodi di maggiore accessibilità. Tutte questioni ampiamente trattate e sempre più ricorrenti - almeno da dieci anni, dall'avvio cioè della campagna per le "città sostenibili" in concomitanza con la pubblicazione della carta di Aalborg - in documenti, atti, "piani d'azione strategica" dell'Unione europea.

Assai presente nel dibattito è anche l'idea che si debba andare oltre le semplici nozioni di "impatto", "compatibilità", "mitigazione" ambientale delle opere infrastrutturali (implicitamente viste come interventi necessari in sé, ma immancabilmente detrattivi nei confronti del territorio), a favore di criteri di valutazione comparativa che tengano conto di tutta la gamma degli effetti -

ambientali, localizzativi, economici – negativi o positivi, producibili dall'infrastruttura, sia ai fini di un'adeguata compensazione dei territori eventualmente danneggiati, sia, soprattutto, per ottimizzarne le ricadute positive. Ciò presuppone il passaggio dal principio imperante del *networking passivo* (le reti infrastrutturali intese come sistemi chiusi, destinati principalmente al collegamento di polarità forti) a quello di *networking attivo*, basato su una nozione di "rete di nodi" interconnessi con il territorio: nodi, cioè, attraverso i quali può avvenire l'interazione fra dimensione *locale* e *globale* (compresa l'immissione di "valore aggiunto territoriale"², quale apporto derivante dall'entrata in gioco delle risorse locali), vantaggiosa per entrambe. Una conferma della valenza strategica attribuibile alla programmazione integrata trasporti/territorio nella prospettiva della sostenibilità.

A tale approccio, che sposta l'accento dalla dimensione "orizzontale" delle aste di collegamento, a quella "verticale" dei nodi di interconnessione (e quindi dalla funzione circolatoria della rete, a quella dell'accessibilità) prefigurando un nuovo ruolo "territorializzante" per le infrastrutture di trasporto, si riallaccia un altro filone d'indagine a cui è dedicata una buona parte della letteratura più recente: quello relativo ai processi decisionali e alla necessaria compartecipazione alle scelte di tracciato degli attori locali, passaggio obbligato per trasformare il progetto infrastrutturale in "progetto di territorio".

Il ricorso a "pratiche innovative" (in particolare in area lombardo-veneta per quanto riguarda la definizione di interventi di potenziamento del sistema viabilistico, in modo più diffuso in relazione al programma Alta Velocità/Alta Capacità" ferroviaria, con particolare riguardo al riassetto dei nodi urbani) è d'altra parte una delle novità più interessanti che si sono registrate in Italia nel campo delle politiche territoriali, prima che la "legge obiettivo" imponesse una disciplina speciale, anacronisticamente verticistica, per le opere ritenute strategiche a livello nazionale. Tuttavia, i frequenti casi di incomunicabilità istituzionale registrati sul merito delle soluzioni prospettate (che hanno portato ora a situazioni di *impasse* decisionale, ora alla discutibile sopravvalutazione del potere risolutivo delle "compensazioni"), insieme all'evidenza della spaventosa arretratezza culturale dispiegata nella maggioranza dei casi dalle opere realizzate o in cantiere, impongono alla riflessione l'urgenza, fino ad oggi soprattutto evocata, di riattualizzare la pratica progettuale, restituendo un ruolo centrale al progetto stesso, inteso come strumento di ricerca - attraverso l'interazione

² Cfr. Dematteis G., *Governa F.*, 2001.

di funzioni e forme - di organizzazioni spaziali congruenti con esigenze di ordine diverso. La presente ricerca, rivolta essenzialmente all'ambito europeo, rientra appunto in questo campo d'interesse.

Contenuti della ricerca

In modo più specifico, rispetto al dibattito in corso cui si è fatto sopra sinteticamente riferimento, questo studio cerca di trovare una propria consistenza "originale" nel proporre:

1. *Un bilancio di esperienze significative che si sono realizzate in Europa*, in cui il tema della mobilità è stato assunto come "veicolo di trasformazione del luogo [che utilizza] gli obiettivi legati al traffico e ai trasporti come alibi per creare le condizioni per una struttura complessiva in cui tutti i successivi interventi siano intesi ad articolare un sistema urbano fluido e coerente"³. Esperienze che comprendono sia elaborazioni teoriche sviluppate nel dibattito culturale di alcuni paesi intorno alla necessità di "forzare" il carattere monofun-zionale degli spazi in cui si esplica la mobilità e che hanno fortemente rinnovato il reperto-rio classico delle infrastrutture di trasporto (autostrada urbana, boulevard, sistemi di tra-sporto pubblico in sede propria, etc.), sia esemplificazioni progettuali ritenute paradigmati-che dei nuovi tipi di approccio: di queste alcune sono ben note, altre pressoché sconosciu-te, altre del tutto inedite in Italia. Il riferimento esclusivo a opere realizzate o in corso di realizzazione è un modo per sottolineare l'importanza - che in alcuni paesi (come Francia e Olanda) si è ormai affermata come un impegno istituzionale - della divulgazione e messa in circuito delle *best practice*, ai fini della cumolazione, dello scambio e del confronto delle esperienze, indispensabili sia all'aggiornamento tecnico-culturale di professionisti e ammi-nistratori in una direzione che è sempre di più quella dell'interdisciplinarietà; sia alla qualifi-cazione della stessa domanda, in una prospettiva di emancipazione culturale che dovreb-be pur sempre rappresentare uno degli obiettivi principali perseguiti dagli stati democratici; sia all'adeguamento degli apparati normativi (in effetti, gran parte di queste innovazioni per essere applicate in Italia richiederebbero una profonda revisione della legislazione vigente: una battaglia che a nostro avviso la disciplina dovrebbe affrontare con più decisione).

³ Smets M., 2001, p. 120.

2. L'individuazione, all'interno di tali esperienze, di similitudini, relazioni, procedimenti concettuali e temi ricorrenti, che consentano di definire il campo d'azione del progetto di mobilità, fissarne alcuni contenuti metodologici, coglierne le potenzialità in relazione ai contesti interessati. La trattazione si è sviluppata seguendo due chiavi interpretative principali, fra loro per altro strettamente correlate:

- il progetto di mobilità come progetto di spazio pubblico,
- il progetto di mobilità come progetto di paesaggio,

nozioni entrambe non "stabilizzate", ma comunque riferibili a un'idea generale dello spazio come bene collettivo, dalla cui traduzione materiale – e soltanto da questa – deriva la legittimità di ogni intervento.

Punto centrale nell'interpretazione dello spazio del moto come *spazio pubblico* è la ricerca di un equilibrio (ovviamente diverso a seconda dei livelli di servizio, anche compresenti, di volta in volta chiamati in causa) tra la dimensione tecnica della spostamento e la "sfera sociale", tendenzialmente conflittuali. Tale conflittualità, estremamente marcata negli spazi stradali, si attenua nei sistemi urbani di trasporto collettivo in sede propria per poi riemergere nei termini mutati della dialettica globale/locale in corrispondenza dei principali nodi di accesso alla rete ferroviaria. Questa ricerca di equilibrio (che ha già portato a risultati importanti perfino nel campo della viabilità "di grande comunicazione" - non solo a Barcellona, ma anche, per esempio, in Francia) ha, come è facile comprendere, rilevanti conseguenze per quanto riguarda l'organizzazione spaziale, sia dal punto di vista quantitativo (ripartizione funzionale dello spazio), che da quello qualitativo (grazie alla possibilità di utilizzare tali spazi "ripartiti" come strumento di costruzione sistemica di nuovi valori urbani e ambientali).

L'interpretazione del progetto di mobilità come *progetto di paesaggio* è invece affrontata da una duplice prospettiva:

- il punto di vista "permanente", ovvero l'inserimento territoriale di un'infrastruttura (che nei casi più interessanti contempla l'integrazione delle problematiche ecologiche con obiettivi diversi di natura culturale);
- l'idea del percorso come punto di vista "mobile", strumento di comunicazione nel senso più ampio e ricco del termine, da valorizzare in tutte le sue potenzialità.

Gli esempi trattati evidenziano come l'impegno progettuale a conciliare questi due aspetti (anzi tre: ecologia, inserimento territoriale, visione dinamica) porti a privilegiare, in relazione ai contesti di riferimento, materiali e linguaggi di tipo prevalentemente naturalistico ovvero artificiale e astratto, con un frequente ricorso,

nell'uno e nell'altro caso, all'inserimento di "fasce intermedie", insieme di mediazione fra l'ambito "tecnico" dell'infrastruttura e il contesto pre-esistente e di "allestimento" del quadro percettivo.

3. *La ricostruzione ex-post di una continuità culturale riconoscibile fra le migliori esperienze contemporanee e i vari filoni di ricerca afferenti al Moderno e ai suoi prodromi* (trattati nella prima parte dello studio), con particolare riguardo alle componenti meno ortodosse rispetto alla *mainstream* fissata nel IV Ciam e codificata dalla Carta d'Atene (Cullen, Buchanan, Kahn, Lynch, Team 10 e tutta l'"altra tradizione moderna" a cui fa capo l'evoluzione contemporanea del progetto urbano).

4. *L'individuazione "conclusiva" di un elenco di requisiti o valori, più o meno contestualmente riscontrabili nelle opere esaminate, in grado di rappresentare il "grado di complessità" del progetto, nelle sue diverse "rappresentazioni":* come capitale sociale fisso, dispositivo di comunicazione, struttura territoriale, manufatto fisico, spazio percorribile.

Articolazione del lavoro di tesi

L'elaborazione testuale della tesi intorno a questi temi presenta una forma per così dire "discorsiva", di cui l'articolazione dell'indice e la titolazione dei capitoli cerca di rendere conto, suggerendo un percorso in tre fasi:

- 1) interpretazione del ruolo assunto dai sistemi di mobilità come elementi generatori e strutturanti della città industriale e moderna (nonché delle sue alternative ideali);
- 2) verifica degli effetti (fisici e culturali) di dilatazione della sfera urbana e disgregazione degli insediamenti, assecondati dalla motorizzazione di massa e dall'ulteriore sviluppo delle reti di comunicazione materiale e immateriale, nel corso della seconda metà del Novecento;
- 3) prospettive aperte da atteggiamenti, politiche, progetti, sviluppatasi negli ultimi decenni in Europa, di modi, se non ancora regole, per una reintegrazione fra i sistemi della mobilità e le altre strutture territoriali, nel segno del riequilibrio urbano e ambientale e del recupero complesso degli insediamenti.

L'organizzazione in due parti e la loro consistenza relativa – misurabile anche nelle sinossi che seguono - evidenzia il maggior peso che si è voluto assegnare nella trattazione alla *pars costruens* rispetto a quella "retrospettiva".

Parte I – Mobilità, frontiera urbana

Movimento centripeto. I percorsi per la costruzione della città

Nel primo capitolo vengono ripercorsi (in modo sintetico e "sincronico") alcune esperienze - progetti, proposte, idee, dall'avvento della ferrovia alla motorizzazione di massa - che possono rappresentare un precedente culturale, e quindi un riferimento metodologico utile, per riattualizzare in senso "complesso" il progetto della mobilità, organizzate secondo quattro temi-guida: 1 - il rapporto tra forma e funzione nelle proposte di adattamento infrastrutturale della città industriale; 2 - la ricerca d'integrazione fra l'uso sociale dello spazio urbano e le esigenze della circolazione; 3 - l'uso dei sistemi di mobilità come motivi ispiratori di proposte e modelli di riforma urbana "globale"; 4 - l'interpretazione dell'infrastruttura come strumento di controllo progettuale della grande scala e/o architettura urbana. L'ultima parte è dedicata al passaggio, avvenuto intorno agli anni Sessanta, dalla fase di elaborazione teorica di modelli urbani per l'"era dell'automobile", alla messa a punto di ipotesi empiriche d'intervento sulla città esistente, con particolare riferimento ai lavori di K. Lynch, L. Kahn, G. Cullen, e C. Buchanan.

Movimento centrifugo. La dimensione erratica dell'"ipercittà"

L'apporto dei mezzi di comunicazione alla concentrazione o dispersione degli insediamenti è funzione di altri fattori, economici e sociali, ma è indubbio che il livello di prestazione offerto da tali mezzi può svolgere un ruolo di potente catalizzatore rispetto a quei processi. Gli argomenti trattati in questo capitolo riguardano il rapporto fra "dimensione urbana" (fisica e "virtuale") e sviluppo dei sistemi di comunicazione (materiali e immateriali), a partire dal quale la nozione stessa di "morfologia urbana" può assumere significati molto diversi: struttura di relazioni indipendenti dalla localizzazione (Webber, Giddens), entità "sospesa" tra eventi spaziali e loro "forma-immagine" (Choay, Virilio), geometria variabile generata dagli itinerari sovrapposti di diverse "popolazioni" (Martinotti), rete ipertestuale di eventi non gerarchizzati, fruibile e combinabile *ad libitum* (Corboz). Nella scala di valori della società contemporanea, che ha il suo riflesso fisico nell'organizzazione del territorio, la comunicazione sembra avere il sopravvento sul senso di appartenenza, l'accessibilità ha messo in secondo piano prossimità, la mobilità prevale sulla permanenza. Cosicché a livello spaziale, i segni della mobilità sono quelli che maggiormente caratterizzano l'epoca. La continua oscillazione tra diverse "sfere urbane" (dal locale al globale), la transcalarità delle relazioni che essa comporta, la compresenza di movimenti lunghi e corti, veloci e lenti, di luoghi densi e territori rarefatti: è questo il territorio dell'"ipercittà" con il quale dovrà misurarsi il progetto di mobilità.

Parte II - Mobilità e recupero urbano

Oltre le logiche di settore: la mobilità come progetto complesso

In questo capitolo sono trattati in modo più esteso gli argomenti sopra tratteggiati relativi al dibattito culturale in corso e all'apporto specifico del presente studio: la nozione di rete come *réseau*, il ruolo strategico delle interconnessioni, le potenzialità territorializzanti che in questa prospettiva possono assumere gli interventi infrastrutturali, i diversi livelli di integrazione che devono essere considerati (compreso quello fra modalità di trasporto differenti), la necessità di ripensare in senso qualitativo le caratteristiche tecniche, funzionali, tipologiche, formali delle infrastrutture nella loro fisicità di oggetti, forme e figure inserite nel territorio. Viene quindi affermato il valore strumentale del progetto al fine di ricomporre le contraddizioni implicite nel concetto di "mobilità sostenibile", quali traspaiono ad esempio dagli atti e nelle politiche dell'Unione europea.

Lo spazio del moto come spazio pubblico

Si introduce il discorso sulla possibilità di intendere il progetto di mobilità come progetto di spazio pubblico, nozione, quest'ultima, per molti aspetti usurata proprio per effetto di quel "deficit di prossimità" che, come il-lustrato precedentemente, contraddistingue in modo tipico l'attuale fase storica: una crisi di significati di cui la "scomparsa della strada", trasfigurata dall'uso prevalentemente circolatorio attribuite dalla specializza-zione funzionale, rappresenta la manifestazione più emblematica e discussa, già dagli anni Sessanta. Si propone quindi un percorso di lettura, che partendo proprio dal recupero del valore conviviale della strada ordinaria attraverso interventi di regolazione del traffico combinati a operazioni di riqualificazione urbana (secondo i due modelli base

già individuati da Jahn Gehl - quello delle "stanze urbane" codificato da Buchanan, e quello del "woonerf" olandese, poi sviluppato soprattutto in Germania) verifichi la possibilità di estenderne i principi a infrastrutture di rango superiore e a modalità di trasporto differenti. Allo scopo, viene ripreso il concetto, introdotto da David Crane nel 1960, di *capital web*, la "ragnatela spaziale" costituita dall'articolazione, a tutte le scale, delle infrastrutture urbane, nell'accezione più ampia del termine.

Social world vs. traffic world

L'introduzione, nella progettazione e valutazione delle infrastrutture viarie di qualsiasi livello, del parametro del "rendimento sociale" (vale a dire la capacità di supportare usi sociali diversi al di là della funzione circolatoria), si afferma a Barcellona già agli inizi degli anni Ottanta, in vista dell'attuazione del programma di potenziamento infrastrutturale previsto dagli strumenti urbanistici dell'area metropolitana. Le realizzazioni che ne sono seguite, i cui presupposti teorici erano stati codificati nella cosiddetta "Charte de Serrià" - documento inedito in Italia ma molto studiato, ad esempio, in Francia - è messo a confronto con casi meno noti e con le stesse esperienze francesi, in parte derivate da quella catalana, dei nuovi *boulevards urbains* - reinterpretazioni della tipologia hausmanniana, sia in chiave autostradale, sia come tracciato urbano "multifunzionale", adattabile alle varie esigenze di scala.

Tra le indicazioni metodologiche desumibili dai progetti esaminati (nuove connessioni e riconversione di tracciati esistenti), emerge in particolare la possibilità di contestualizzare l'intervento infrastrutturale agendo, secondo una logica combinatoria, sulla sua sezione trasversale, attraverso la ripartizione dello spazio in fasce destinabili a usi diversi; ripartizione che può avvenire in orizzontale (come appunto nel caso dei *boulevards* e delle *rondas*), in verticale (attraverso la realizzazione di tracciati sotterranei, o la copertura di infrastrutture in trincea), o secondo le tre direzioni dello spazio (introduzione, sull'esempio del Moll de la Fusta, della nozione di "urbastruttura" quale versione contestualizzata della megastruttura).

Trasporto pubblico: tessuto connettivo della città

Due sono gli aspetti che, in una prospettiva di recupero e riqualificazione urbana, concorrono più di ogni altro a fare dei sistemi di trasporto collettivo - con particolare riguardo a quelli in sede propria - i mezzi ideali per strutturare il *capital web*: il fatto di costituire un duplice livello di spazio pubblico (quello "fisso" dell'infrastruttura, e quello "mobile" delle vetture) e di concretizzarsi in segni - linee, reti, elementi puntuali - la cui presenza e/o ricorrenza veicolano di per sé il senso d'un'identità territoriale.

Gli esempi proposti in questo capitolo si riferiscono in particolare all'evoluzione dei progetti di "tranvia moderna" in ambito francese; ad alcune realizzazioni di servizi metropolitani tendenti ora a ridurre, ora ad accentuare in chiave creativa il carattere "eterotopico" tipico di questa modalità di trasporto; ai modi con cui il trasporto ferroviario è tornato a esercitare un ruolo trainante sia nella riorganizzazione delle funzioni urbane, sia nella definizione morfologica degli ambiti "toccati".

Per quanto riguarda i "nodi", si riconoscono in generale quattro modalità attraverso le quali essi possono esplicare la loro intrinseca vocazione a rappresentare altrettanti "punti notevoli" del territorio urbano: in quanto "marcatori territoriali" (la cui rappresentatività - come Leitmotiv che attraversa e "tiene insieme" l'area urbana - è legata alla diffusione e alla ripetizione di segni architettonici riconoscibili); ovvero in quanto generatori di *centralità*, *nodalità* o *polarità urbana*, intese rispettivamente come ambiti areali connotati dall'interazione tra spazi e attrezzature pubbliche (e quindi contraddistinti da una molteplicità di usi diversi); punti di accesso a sistemi urbani articolati, in tutto o in parte sostenuti dal livello di servizio offerto dal nodo stesso; versioni introverse e non integrate al contesto delle nozioni precedenti, legate alla creazione di ambiti urbani fortemente "tematizzati" (distretti direzionali, piattaforme multimodali, etc.).

Spazi intercities: la mobilità come progetto di paesaggio

L'evoluzione contemporanea del rapporto tra infrastruttura e paesaggio passa attraverso l'esaltazione da parte del Giedion dell'autostrada come paradigma della modernità, i *j'accuse* di McHarg, Lynch, Turri, etc. di fronte all'evidenza degli scempi perpetrati in nome dello "sviluppo", e il tentativo di risolvere la questione all'interno di procedure formalizzate di valutazione degli impatti ambientali, accompagnate da misure di mitigazione.

Diversamente, alcune esperienze europee mostrano come il problema della compatibilità ambientale possa essere trattato in termini progettuali "positivi", assumendo gli aspetti ecologici come componente del quadro esigenziale. Per l'inserimento dei tracciati autostradali si presenta il caso

francese, in cui il tema è stato affrontato a partire da una solida impostazione teorica, accompagnata da interventi legislativi di tutela delle fasce limitrofe ai nuovi tracciati e di incentivazione del *paysagement*. Per i tracciati ferroviari, si illustrano due esperienze molto diverse (il progetto della linea Tgv-mediterranée e quello della linea Hsl Zuid in Olanda), accomunate dalla ricerca, spinta fino al livello del dettaglio progettuale nonostante la scala geografica degli interventi, di soluzioni qualificanti il territorio, anche in funzione autopromozionale e di conquista del consenso.

Lo sguardo mobile oggi

Uno dei temi centrali degli interventi illustrati nel capitolo precedente è la messa in scena del paesaggio fruito dal viaggiatore, attenzione che rimanda agli studi effettuati da Lynch negli anni Sessanta e che può dare luogo ad atteggiamenti progettuali diversi, in larga misura condizionati dalla forza figurativa propria dei territori attraversati. Questi sono riconducibili sostanzialmente a quattro filoni, basati rispettivamente sulla valorizzazione di singoli oggetti architettonici collocati lungo il percorso (*jumpcut urbanism*) o di qualità paesaggistiche che precedono l'intervento infrastrutturale (*percorso belvedere*), ovvero sull'organizzazione del paesaggio in funzione "orientativa" o "spettacolare". Dal punto di vista metodologico (analisi e criteri d'intervento per la costruzione e riqualificazione dei paesaggi "mobili") il contributo recente più significativo è stato offerto dalla I Biennale di Architettura di Rotterdam del 2003, con la mostra e la pubblicazione *Mobility: a room with a view*, che, riprendendo e aggiornando i contenuti di *The view from the road* dello stesso Lynch, ha inteso porre l'accento sul valore sociale di questo tipo di approccio, tenendo conto del tempo assorbito dalla mobilità nella vita di gran parte della popolazione urbana di tutto il mondo.

Rispetto a questo percorso, il desiderio di stabilire connessioni fra esperienze passate e presenti, idee e forme; il riferimento a temi progettuali ampi quali lo spazio pubblico e il paesaggio e a nozioni fondamentali come quella dello sviluppo sostenibile; il carattere "incontenibile" dello stesso fenomeno sociale rappresentato dalla mobilità introducono orizzonti, al di là del Leitmotiv del progetto urbano, a cui ci è sembrato giusto affacciarsi, accettando il rischio di qualche digressione. Ciò rispecchia in qualche misura l'assunto base secondo cui alla settorializzazione delle pratiche progettuali deve subentrare la capacità di "guardarsi intorno", di accogliere punti di vista diversi riposizionando continuamente il fuoco delle proprie competenze, di mantenere costantemente uno "sguardo mobile" tra gli "insegnamenti" del passato, le condizioni attuali del dibattito culturale, i problemi e i modi con cui sono stati affrontati, gli scenari di futuro a cui conducono le tendenze in atto, siano esse da assecondare o contrastare.

Gli *abstracts* sopra riportati hanno quindi anche lo scopo di evidenziare, coi limiti e i vantaggi delle sintesi estreme, la struttura lineare del ragionamento, il cui "depositato secco" – in termini di indicazioni metodologiche generalizzabili (elementi di sintassi, procedimenti compositivi, requisiti distintivi del progetto "complesso") – è l'oggetto delle considerazioni conclusive raccolte nell'ultimo capitolo.

[> Indice](#)

[> Capitolo successivo](#)

Parte I - Mobilità, frontiera urbana

Movimento centripeto. I percorsi per la costruzione della città

Lo sguardo mobile: l'irruzione del tempo come misura urbana

La specializzazione funzionale del sistema dei collegamenti e l'apertura della città verso il territorio sono aspetti tendenziali che caratterizzano l'evoluzione della città industriale assai prima dell'avvento dell'automobile e delle estremizzazioni teoriche della Carta d'Atene.

Con un anticipo di settant'anni sulle *tabulae rasae* dimostrative di Le Corbusier e la forza dirompente delle trasformazioni reali e irreversibili, gli sventramenti hausmanniani¹, la realizzazione del Ring a Vienna e, sull'esempio di questi, l'abbattimento delle fortificazioni urbane – per esempio a Firenze e, sistematicamente, nelle città tedesche – per far spazio ad ampi tracciati carrozzabili, funzionali alle esigenze di trasporto, ordine pubblico e autorappresentazione delle classi sociali emergenti, decretano, sul piano operativo prima ancora che dell'elaborazione teorica², l'incompatibilità fra strutture storiche e nuovi bisogni della società, affermando il primato dell'efficienza tecnocratica e

¹ La realizzazione dei boulevard parigini rappresenta un momento chiave nell'evoluzione della città occidentale, come punto di snodo tra la fase "storica" e quella "moderna" (con ciò indicando una netta separazione concettuale, ovviamente semplificatoria e "interpretativa" di processi in realtà assai articolati nel tempo e nello spazio). Nonostante il programma di rinnovo urbano intrapreso da Hausmann si mantenga tutto all'interno delle "mura di Thiers", completate solo pochi anni prima dell'avvio dei *grands travaux*, e può quindi essere letto come l'ultima espressione di una concezione di città come organismo compatto e autocentrato (cfr. Choay F., 1992, parte seconda), il *boulevard* – termine applicato per la prima volta alla *promenade* realizzata sotto Luigi XVI fra la Bastiglia e la porta Saint-Denis al posto della mura abbattute da Vauban (1670) e ora ripreso per designare i singoli tratti d'un sistema anulare di grandi arterie di traffico - contiene ormai in sé il concetto di circonvallazione "prima come strada di percorrenza [lungo le fortificazioni], poi come strada che le rimpiazza" (Morandi M., 2003, p. 20 nota 6); in tal modo esso si distingue dall'*avenue*, che rappresenta invece la trasformazione tipologica del percorso "interno", ortogonale alle mura, di accesso al centro urbano a ad una delle sue parti (cfr. Ph. Panerai, 1990).

² La "necessità" di demolire le fortificazioni urbane, rese obsolete dalle nuove tecniche militari e divenute d'ostacolo allo sviluppo urbano sarà poi teorizzata nei trattati di Reinhard Baumeister (1876) e Joseph Stübben (1890). In entrambe le opere sono citati, come esempio di "buona pratica", i viali di circonvallazione realizzati a Firenze da Giuseppe Poggi (1864-1872), intervento che "non solo ha garantito il mantenimento delle torri caratteristiche dal punto di vista storico-artistico, ma ne ha anche prolungato l'esistenza attraverso opportune opere di restauro" (Baumeister R., 1876, cit. in Piccinato G., 1974, p. 237).

dell'uso razionale del suolo sulla *forma urbis*³.

Al pari delle ciminiere e dei quartieri operai, delle *halles* dei mercati e dei parchi pubblici, *boulevards*, *ponts* e *chaussées*⁴ - quest'ultime fiancheggiate da *trattoirs* per separare la mobilità pedonale da quella veicolare - insieme alle nuove "muraglie" dei rilevati ferroviari e alle stazioni, diventano componenti essenziali ed emblematici della scena urbana "dopo la rivoluzione".

Superata la fase pionieristica, la ferrovia in particolare assume un ruolo di catalizzatore nel definire l'immagine della città e nel conformare l'immaginario dei cittadini al passaggio fra il XIX e il XX secolo.

Ricorre, nelle cronache, nella narrativa e nella letteratura tecnica del tempo il paragone fra stazioni ferroviarie e cattedrali gotiche (un'ampia antologia di citazioni è contenuta nel volume *Station to Station* di Steven Parissien⁵), nella duplice accezione di architetture monumentali e "luoghi mitici", in cui si condensano lo spirito e le capacità tecnico-costruttive di un'intera epoca.

Più ancora, il treno che entra sbuffando in stazione assurge a simbolo di un nuovo dinamismo (di sguardo, di pensiero, di azione sociale), che infrange la staticità della scena urbana tradizionale, spostando il fuoco dell'identificazione collettiva più sul futuro – il Progresso - che sulla Storia. All'immagine del treno in movimento si ispirano i nuovi linguaggi anti-accademici della pittura e della poesia ed è proprio

³ È lo stesso Le Corbusier a indicare nell'opera di Hausmann e, prima ancora, nella politica urbanistica di Luigi XIV i precedenti storici della battaglia contro la *rue corridor*. La descrizione del monumento che "la città dell'epoca macchinista" dovrebbe dedicare a questi precursori della *ville radieuse*, oltre a rivelare un'inconsueta vena *kitsch* dell'autore del *Plan Voisin*, evidenzia il desiderio di ricostruire una genealogia nobilitante al radicalismo della sua proposta urbana: "Non ho per nulla simpatia per i monumenti commemorativi in bronzo. Tuttavia immagino qui una 'bella composizione': Luigi XIV dà la mano a Napoleone I che dà l'altra a Napoleone III. Dietro in secondo piano, Colbert e Hausman [sic] si danno parimenti la mano, sorridono del sorriso che deriva dalla soddisfazione del compito assolto. Questi eroi sono nudi, con corazze, segno che sono considerati come superuomini..." (Le Corbusier, 1935, p. 120)

⁴ Fondata nel 1747 come *Bureau de dessinateurs-géographes*, incaricati di redigere le mappe di tutte le strade e i maggiori sentieri del regno di Francia, l'*Ecole des ponts et chaussées* – così ribattezzata nel 1775 - è l'istituzione che segna la nascita dell'ingegneria civile sia come campo d'applicazione separato dall'ingegneria militare che come disciplina autonoma dall'architettura, rispetto alle quali, già nella prima metà del XIX secolo, prenderà il sopravvento. Il suo immediato successo, da ascrivere in buona parte all'intuizione del suo primo direttore Louis David Perronet, è legato alla comprensione dei cambiamenti in atto nella società e alla formazione di figure professionali in grado di affrontare le nuove problematiche alle diverse scale in cui si presentano. "Quello che la scuola inventa in circa mezzo secolo non è [...] solo un territorio tecnico, ma anche uno spazio di progetto totalmente assente dalle concezioni e dai trattati classici [...] Se esiste un fenomeno caratteristico dell'insegnamento dei Ponts et Chaussées, esso non è di semplicemente di tipo costruttivo; si attiene fin dal principio alle nuove frontiere che il progetto si dà e di cui la città, per una volta, forse per la prima volta, non costituisce più il dominio esclusivo [...]" (Fortier B., 1983b, p. 37)

⁵ Fra gli autori citati, Théophile Gautier, per cui le grandi stazioni rappresentavano "le cattedrali della nuova umanità [...], punti d'incontro delle nazioni" e G.K. Chesterton che vi riconosceva "molte delle caratteristiche di un grande edificio religioso [...], ampi archi, spazi vuoti, luci colorate [...] rituali ricorrenti" e l'opportunità di ritrovarvi "quiete e consolazione" (Parissien S., 1997, p. 7).

nel tempio di una stazione ferroviaria che si celebra il battesimo della nuova arte "cinematica" dei fratelli Lumière, con la locomotiva che rompe, tra lo sgomento del pubblico, il velo d'Imene della "quarta parete" e con essa la fissità prospettica della scena classica d'impostazione serliana.

È la fine, secondo una certa interpretazione letteraria, dell'"età dell'innocenza", col sacrificio di Anna Karenina, sui binari della stazione di Kiev, che prelude alla fine di una società immobilizzata dalle proprie convenzioni.

Ed è l'inizio della fine, secondo l'impostazione critica, ad esempio, di Françoise Choay, della città stessa - intesa necessariamente come ambito delimitato, dialetticamente contrapposto al territorio aperto (rurale e naturale) e internamente gerarchizzato - rispetto a una condizione *post-urbana* che ne ha poi preso progressivamente il posto.⁶

Anche la strada, con i nuovi viali – assi e "circonvallazioni" - partecipa di questa generale trasformazione della città all'insegna del movimento, e quindi del tempo come nuova unità di misura nella fruizione dello spazio, contribuendo a formare "la nuova sensibilità visiva, il nuovo carattere dell'uomo metropolitano"⁷:

[...] la larghezza del *boulevard* rende impossibile la visione prospettica centrale; lo sguardo scivola veloce sulle superfici, si incanala lungo i filari di alberi, si affida alla prevedibilità delle sequenze edilizie, è attratto dai monumenti posti sullo sfondo. Il *boulevard* consente la narrazione della città e della sua vita.⁸

Tuttavia, rispetto ai tracciati su rotaia - che sanciscono, intanto sulla lunga distanza, il definitivo passaggio per il trasporto terrestre a una dimensione infrastrutturale altamente specializzata - essa conserva ancora, in continuità con la città pre-industriale, il carattere polivalente di "spazio abitabile" e via di comunicazione.

Il dispiegamento tecnologico delle opere a rete e dell'illuminazione pubblica, le linee del *tramway* e i vomitori del *métro*, nel conferire alle strade "il valore simbolico fondamentale della vita moderna"⁹, non si frappongono ma anzi contribuiscono a farne la vetrina e il palcoscenico del nuovo protagonismo sociale delle masse ("le

⁶ Choay F., 1992. L'Autrice individua in particolare come data significativa il 1867, anno di pubblicazione di *Das Kapital* di K. Marx, in cui si prospetta la soppressione della differenza fra città e campagna, e della *Teoria general de la urbanizaciòn* di I. Cerdà, in cui compare per la prima volta la parola "urbanistica" a indicare una "scienza della città": "Da quel momento, quando per la prima volta la città fu pensata come luogo e motore della storia e contemporaneamente come oggetto spaziale a pieno titolo, questa stessa città comincia paradossalmente a disaggregarsi sotto la spinta dello sviluppo delle tecniche, mentre la mentalità delle società industriali ed il suolo del pianeta sono segnati dai primi indizi che annunciano l'emergere dell'era post-urbana" (p. 7).

⁷ Cfr. R. Pavia, 1997.

⁸ Ibidem, p. 246.

⁹ Berman M., *L'esperienza della modernità*, Il Mulino, Bologna 1982, cit. in Torres M., 2000, p. 242.

abitazioni del collettivo" come ha scritto Walter Benjamin¹⁰) in quella che è stata definita una fertile stagione di transizione¹¹, prima che il conflitto latente tra uso sociale da un lato ed efficienza economica dall'altro si risolva decisamente a favore della seconda riducendola a mero strumento di circolazione, "funzione autonoma e univoca d'irrigazione meccanica delle varie unità del sistema".¹²

Forme, modelli, idee per la città in movimento

Se dunque la città industriale si rappresenta e sviluppa intorno alle esigenze - e relative risposte tecniche - di una crescente domanda di mobilità e infrastrutture (ed è prevalentemente allo studio di tali risposte che si dedica in particolare la scuola urbanistica tedesca di Reinhard Baumeister e Joseph Stübben, da più parti indicati come i capostipiti di un'ideologia tecnocratica e banalizzante rispetto alla complessità delle problematiche urbane¹³), è ancora intorno all'uso innovativo di sistemi di trasporto che ruotano alcune immagini e modelli alternativi a quella città, su cui si è costruito il pensiero moderno: dalle figure lineari di Soria y Mata e Milijutin, alle visioni di Antonio Sant'Elia, alle geometrie di Hilberseimer, ai progetti di Le Corbusier, a Broadacre City.

La distanza che separa quelle *visioni* urbane dall'esperienza contemporanea della città *visibile* dà la misura del grado di utopia e/o della sopravvalutazione implicita nell'idea di una razionalità urbanistica capace di indirizzare e ricomporre processi e intenzioni che in realtà sfuggono, per la gran parte, dalle sue effettive capacità di controllo¹⁴. Rivela poi – come è stato notato¹⁵ - la maggior propensione dei precursori ed epigoni del Moderno a gestire la temporalità in termini di rottura con il passato che non di costruzione di modelli capaci di adattarsi a scenari futuri, non deterministicamente prevedibili e comunque sempre mutevoli. Ma evidenzia anche come nel corso del tempo si sia allentata la tensione reciproca fra interpretazione

¹⁰ Benjamin W., 1986, p. 553.

¹¹ Cfr. Consonni G., 1986, p. 8.

¹² Huet B., 1984, p. 8.

¹³ Si vedano ad esempio Consonni G., 1986; Pedrolli A., 2001.

¹⁴ "Man mano che perdeva il ruolo operativo che le era stato assegnato agli inizi, l'urbanistica si ancorava ad alcuni miti egualitari: la distribuzione dei servizi sociali, un'accessibilità indifferenziata, l'asunzione degli standards – sempre oscillanti fra *minimum e optimum* – tendono a prefigurare un habitat privo di squilibri, fratture, conflitti. In questo quadro il piano, che è lo strumento specificamente designato per il controllo dello spazio, avrebbe dovuto realizzare la distribuzione del beneficio urbano a tutta la città. Ma la città (e il territorio) non è che il campo – quando non addirittura l'oggetto – dei più generali processi economici e politici che investono la società. Il suo modo di essere è il modo di essere della sua realtà, e una società di ineguaglianze non ammette una città di eguali." (Piccinato G., 1974, p. 3).

¹⁵ Cfr. Ghirardelli M., 1998

della realtà, desiderio di miglioramento e produzione di visioni che caratterizzava – con intenti diversi, talvolta contrastanti e più o meno condivisibili – quelle esperienze. Cui sono seguite, in ordine sparso e a fianco del perpetuarsi di forme prevalenti di produzione urbana semplificate secondo criteri puramente quantitativi, progettualità sganciate in modo programmatico, se non dichiaratamente "provocatorio", da qualsiasi rapporto col mondo reale; modelli e strategie (talvolta slogan) non corrispondenti a immagini comunicabili dei cambiamenti prospettati; prefigurazioni urbane caratterizzate dal più acritico "realismo" e quindi dall'assenza di una qualsiasi carica "ideale" (spesso contraffatta nel riferimento – in realtà solo formalistico – a immagini nostalgiche o avveniristiche di paradisi perduti o città del futuro).

Fra le tante forme di "integrazione" oggi perseguite dalla disciplina, anche questa, riteniamo, merita una qualche considerazione. Ed è anche con questo spirito – la convinzione che sia una *forma*, ancorché supportata da altre modalità di discorso, il significante più efficace per veicolare, nel bene e nel male, un significato urbano – che alcuni saggi e articoli, pubblicati a partire dagli anni Ottanta¹⁶ sono stati dedicati al tentativo di ricostruire i passaggi storici – schemi, progetti, idee – che incrociando le due grandi rivoluzioni tecnologiche del XIX e XX secolo nel campo dei trasporti, la ferrovia e l'automobile, hanno contribuito o opposto resistenza all'affermazione di quelle che Giancarlo De Carlo¹⁷ ha definito due "contraffazioni" tipiche del nostro tempo: la *specializzazione monofunzionale* e l'*uniformità* (quest'ultima vista come ovvio corollario dell'indifferenza programmatica al contesto connaturata alla prima), di cui "la scomparsa della strada" e in generale l'odierno paesaggio disarticolato delle infrastrutture sono gli aspetti più emblematici; ricostruzioni indirizzate ora alla ricerca di una sorta di "origine dell'errore", ora, in modo più interessante, alla riscoperta di proposte, ipotesi, intuizioni, da cui ripartire come *atteggiamenti culturali* o da recuperare come *materiali* per una nuova fase di progettazione.

Dal confronto tra i testi originali e le loro riletture contemporanee, alcuni temi e considerazioni sembrano assumere particolare rilievo.

¹⁶ I contributi cui facciamo riferimento rappresentano una derivazione storiografica della ricca letteratura fiorita già a partire dagli anni Sessanta intorno al tema della strada e al recupero della sua centralità come fattore di svolta nella costruzione del progetto urbanistico (argomenti su cui avremo modo di tornare nel corso della trattazione) e sono stati stimolati – almeno all'inizio - dal dibattito sulla "città diffusa" che proprio allora (fine anni Ottanta) si stava imponendo alla disciplina come tema emergente. Si vedano, in bibliografia: Consonni G., 1986; Gregotti V., 1989; Ventura N., 1989; Ghirardelli M., 1998; Hubert J.B., 1995; Pavia R., 1997; Calabrese M.L., 2003; Morandi, 2003;

¹⁷ De Carlo G., 1990, p. 302.

1. *La dialettica tra esigenze funzionali e figurative che accompagna l'urbanistica fin dai suoi esordi disciplinari, con particolare riguardo all'organizzazione delle vie di comunicazione.* In questo senso, nonostante il valore emblematico che essa ha acquistato alla luce degli sviluppi successivi, la diatriba di fine Ottocento tra i sostenitori dell'"urbanistica scientifica" e quelli dell'"urbanistica artistica" ("culturalista", secondo la più ampia definizione della Cohay¹⁸), riconducibili rispettivamente alle due scuole di area germanica di Stübben e Baumeister da un lato e di Camillo Sitte dall'altro, può essere letta, meno drammaticamente, come il riflesso della ricerca di un punto d'equilibrio fra istanze compresenti nell'approccio operativo caratteristico di questa fase e ugualmente rappresentative dello *Zeitgeist* (entrambe le "fazioni" sono in effetti perfettamente integrate nella società capitalistica industriale del tempo e consapevoli del ruolo di supporto, coordinamento logistico e "allestimento" assegnato agli urbanisti nella costruzione della città).

"Le trasformazioni richieste dall'igiene o da altre impellenti ragioni – ammette lo stesso Sitte - devono essere realizzate anche se occorre sacrificare loro non pochi motivi pittoreschi."

Ma – aggiunge - tale convinzione non deve impedirci di studiare con attenzione quei motivi, fossero pure soltanto pittoreschi, dell'urbanistica antica, e di valutarli secondo le esigenze moderne. In tal modo potremo vedere chiaramente l'aspetto artistico del problema e sapere con certezza ciò che, fra le bellezze delle antiche sistemazioni può essere ancora salvato e conservato, almeno, come una preziosa eredità del passato¹⁹.

Fra le "impellenti ragioni" vi è senz'altro quella della crescita esponenziale del traffico, riguardo al quale Sitte contesta la maggiore efficacia della griglia ortogonale (tipica dei "sistemi moderni") rispetto all'incrocio a tre vie ("assai frequente nelle città del passato"), con argomentazioni relative alle interferenze tra i flussi veicolari analoghe a quelle già esposte da Baumeister (sostenitore, appunto, nel suo manuale, della superiorità del sistema "triangolare" rispetto ai modelli "ad angolo retto" e radiale²⁰). D'altra parte gli stessi Baumeister e Stübben sottolineano, non diversamente da Sitte, la necessità di definire dimensionalmente le strade urbane anche in funzione degli effetti architettonici e attribuiscono grande importanza alla scenografia delle piazze.

¹⁸ Cohay F., 1965.

¹⁹ Sitte C., 1889, cit. in Ley K., 2003, p. 6.

Il problema riguarda allora le geometrie – *Gerade oder krumme Straße?* (strada dritta o curva?)²¹ –, lo stile delle trasformazioni (Sitte, tra fra le strade rettilinee predilige le *avenues* barocche non alberate, mentre il manuale di Stübben si profonde soprattutto nell'esemplificazione delle molteplici soluzioni possibili all'interno della tipologia del boulevard), l'opportunità di riservare esclusivamente al godimento estetico almeno "qualche strada o piazza principale"²², sottraendole quindi alle leggi della circolazione (tesi sostenuta da Sitte e ripresa da Stübben, che contiene *in nuce* l'idea di aree centrali pedonalizzate o a "traffico limitato").

Non sorprende quindi che Raymond Unwin, considerato comunemente dalla critica contemporanea come un prosecutore del filone culturalista di matrice sittiana, a proposito di "strade e sistemi stradali"²³ riunisca in un'unica definizione la "scuola tedesca", della quale riconosce come tema dominante la tendenza a risolvere le intersezioni viarie con incroci angolari, preferibilmente sfalsati (secondo l'idea di Sitte), contrapponendola a quella francese (rappresentata dalle realizzazioni hausmanniane e dagli studi di Eugène Hénard), più propensa a far convergere in un unico punto diverse direzioni, ricorrendo se necessario a *places* circolari.

Rispetto al problema generale del rapporto tra organizzazione dei flussi di traffico e disegno urbano, Unwin esprime una posizione di "buon senso", a partire dall'accettazione del postulato degli urbanisti "scientifici" in base al quale "Le strade

²⁰ Cit. in Ley K., 2003, p. 5.

²¹ Cfr. Stübben J., *Gerade oder krumme Straße?*, in «Deutsche Bauzeitung» n. 11, 1987, pp. 132-134, cit. in Piccinato G., 1974, p. 482, nota 1. Si tratta di un dilemma ricorrente nella pubblicistica dell'epoca, sollevato già all'epoca del piano berlinese di Holbrecht (cfr. Ley K., 2003, p. 10; Rodriguez-Lores J., *"Gerade oder krumme Straße". Von den irrationalen Ursprüngen modernen Städtebaus*, in Fehl G., Rodriguez-Lores J., a cura di, *Stadterweiterungen 1800-1875*, Christians, Hamburg 1983, cit. in Ley K., 2003, p. 11, nota 45); ed è infatti una delle "Questioni di urbanistica" su cui si sofferma Cornelius Gurlitt, professore della Technische Hochschule di Dresda e direttore della rivista *Stadtbaukunst*, nel saggio *L'architettura* (1904); le altre "questioni" riguardano parimenti viabilità e circolazione: *Strade larghe o strade strette?*, *In salita e in discesa* (in cui si sostiene la necessità di seguire, nei tracciamenti stradali, l'andamento dei terreni), *Piazze silenziose o rumorose*, *Incroci stradali*. Scrive dunque Gurlitt: "Davanti a noi abbiamo la pianta di un prato perfettamente pianeggiante, attraverso il quale una via conduce dal villaggio al mulino. Nulla avrebbe impedito di seguire [...] una linea retta. Ma la via invece non è dritta, ha molte curve, 'serpeggia' attraverso il prato, come dicono i poeti. [...] Gli abitanti del villaggio [...] che creano il viottolo camminando non andavano dritti al loro obiettivo, ma seguivano un tracciato ad 'S'. E in questo andare qua e là si trova l'umanità, la bellezza del viottolo stesso. Percorriamo ora le strade rettilinee della città. L'uomo ha gli occhi che guardano avanti; egli vede ciò che si trova davanti, a meno che si rivolga intenzionalmente di fianco [...]; ma nelle strade rettilinee davanti a noi non si trova nulla, a meno che l'urbanista non abbia localizzato un'opera d'arte proprio in quel punto. Davanti a noi abbiamo il vuoto: la strada senza fine, o che appare senza fine, la polvere e la nebbia di una lontananza infinita" (p. 373).

Nei suoi testi, Gurlitt sostiene la tesi "che non c'è contraddizione tra il punto di vista *estetico* e quello *tecnico* nella costruzione della città: 'solo l'utile può essere bello, solo il bello può essere utile'" (cit. in Piccinato G., 1974, p. 492, nota 1).

²² "[...] perché l'artista per i suoi scopi ha bisogno di qualche strada o piazza principale e poi abbandona volentieri il resto alla circolazione e alle esigenze materiali di tutti i giorni (Sitte C., 1989, p. 122)

sono in primo luogo strutture per il traffico; in secondo luogo assolvono anche un altro compito: delimitare e fornire aree edificabili"²⁴;

[...] non sempre accade che il tipo di strada o di incrocio più conveniente per il traffico offra necessariamente le migliori aree edificabili, o permetta la migliore disposizione degli edifici; in alcuni casi sarà quindi necessario fare alcune concessioni in un senso o nell'altro, a volte sacrificando la bellezza degli edifici a favore del traffico, e a volte sacrificando in parte la continuità del flusso del traffico a favore di una migliore disposizione degli edifici.²⁵

Il repertorio di immagini selezionate per *Town planning in practice* e quello messo in atto nei piani urbanistici evidenziano un atteggiamento attento ai valori del passato e privo di preconcetti nei confronti dei "sistemi moderni", cui corrisponde l'affermazione di due principi fondamentali:

- la varietà delle soluzioni possibili (dal grande rettilineo alberato alla "serpentina", dall'*étoile* alla piazzetta irregolare ricavata pittorescamente all'incrocio di strade minori) deve rispecchiare la variabilità delle esigenze della mobilità in rapporto al ruolo urbano di ogni singola parte (da cui la critica alla "inutile stravaganza" di molte città del Continente "che ha indotto a progettare strade di ampiezza di gran lunga superiore alle necessità"²⁶, ma anche all'eccessiva insistenza, da parte dei sostenitori dell'approccio artistico, a favore delle strade curve, inadatte al tram e al traffico intenso);
- ogni intervento finalizzato a ottenere un certo effetto visivo - ad esempio la variazione di una sezione stradale - non può esaurirsi in un vezzo formalistico ma deve sempre corrispondere ad un'articolazione funzionale del percorso.

Brevi ampliamenti della sede stradale creati allo scopo di permettere un doppio viale d'alberi e un marciapiede fra questi viali, oppure allo scopo di offrire spazio sufficiente per alcuni sedili a lato del marciapiede, possono contribuire a rendere varia e piacevole una strada suburbana. [...] tuttavia, nonostante gli effetti indubbiamente splendidi e pittoreschi raggiunti nelle città gotiche grazie a *street lines* irregolari e a strade con sezioni diverse, non posso fare a meno di credere che, in opere di nuova progettazione, queste richiedano precise giustificazioni, e che qualsiasi irregolarità, operata unicamente allo scopo di creare una certa varietà, dovrebbe essere evitata.²⁷

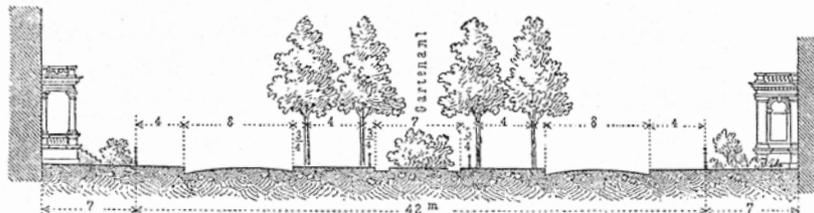
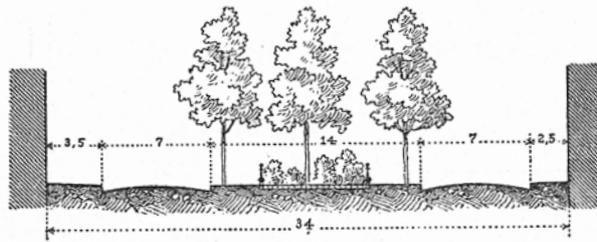
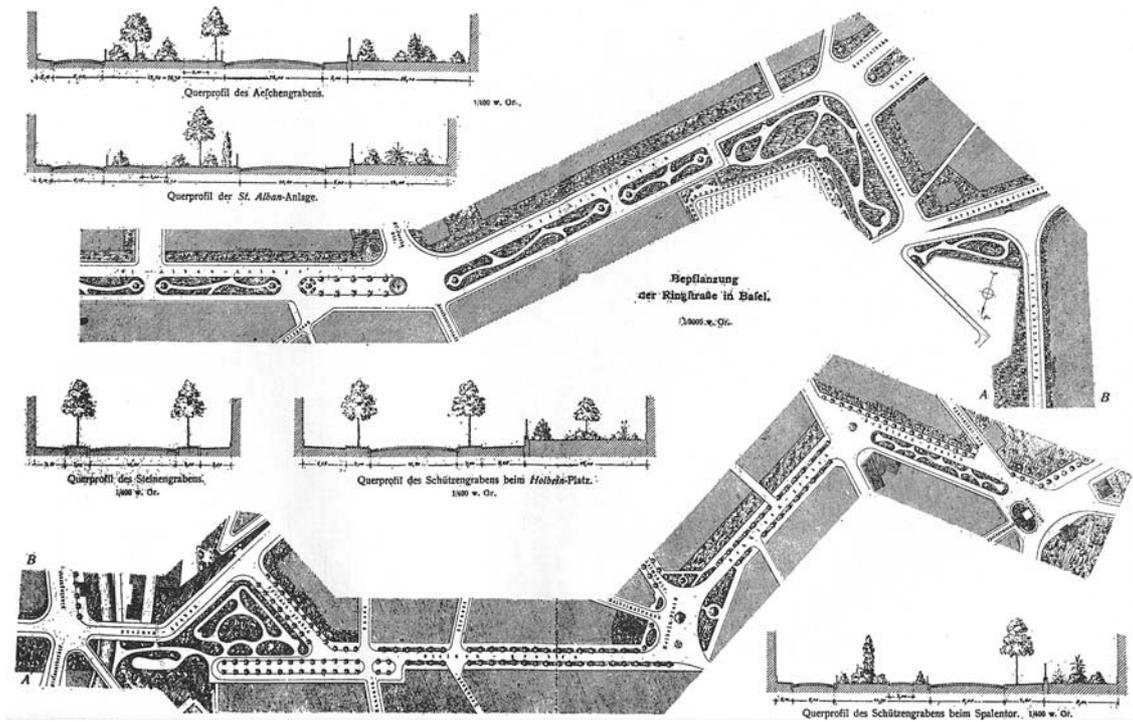
²³ Unwin R., 1909, capitolo *Della organizzazione, della sistemazione e della disposizione del verde nelle strade principali*, pp. 199-238.

²⁴ *Ibidem*, p. 199. La definizione è ripresa fedelmente da Stübgen (1890, p. 281): "Le strade urbane, come le strade di comunicazione tra un centro e l'altro, sono in primo luogo assi di traffico; solo in secondo luogo servono perché ai loro lati sorgono degli edifici."

²⁵ *Ibidem*, p.211.

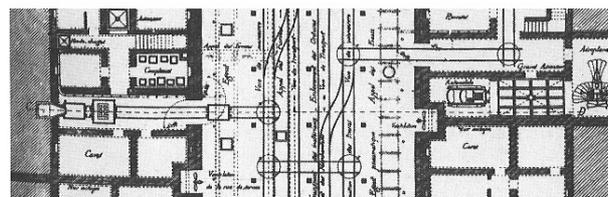
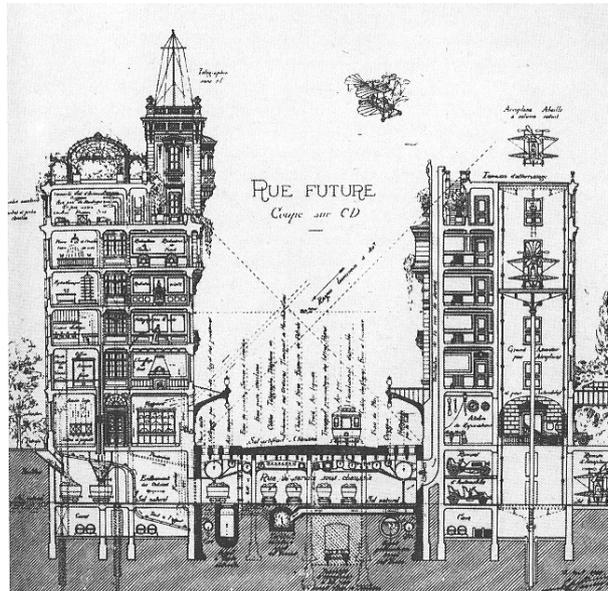
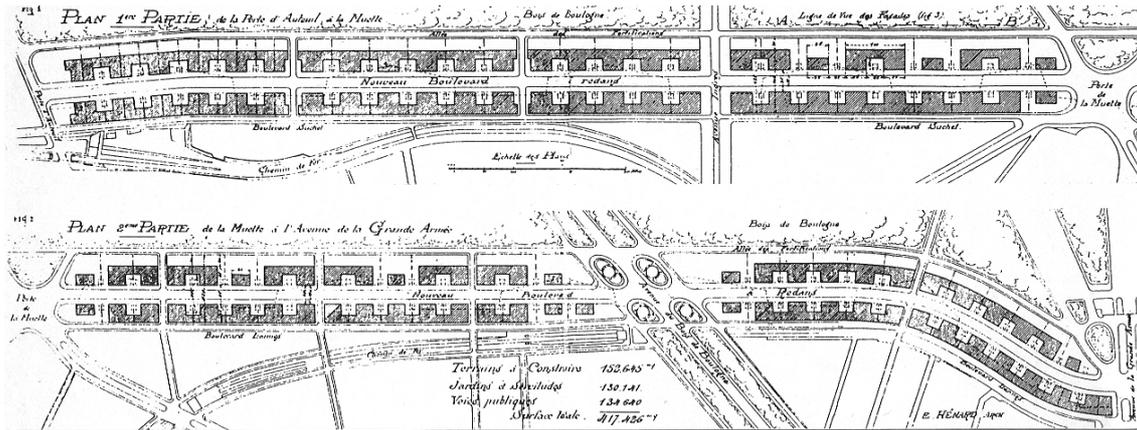
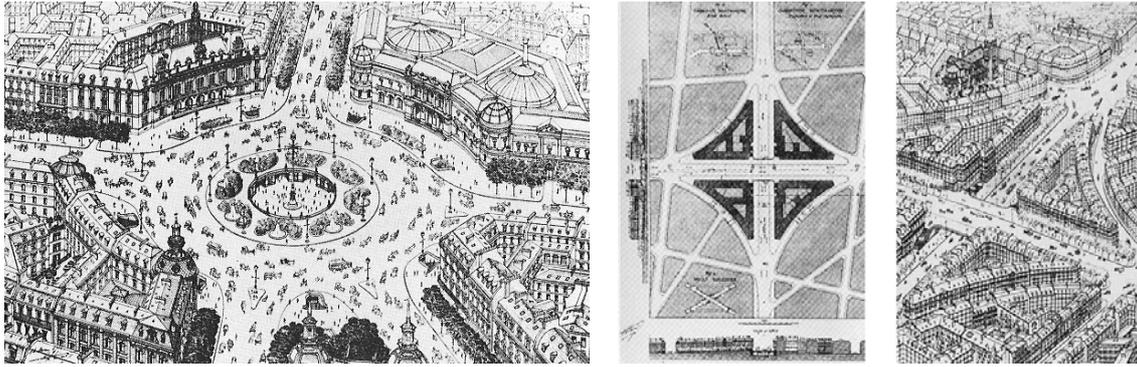
²⁶ *Ibidem*, p. 210.

²⁷ *Ibidem*, pp. 226-227. Con tale affermazione, sviluppata a partire dall'esempio storico di rue Pierres a Bruges, tratto dal libro di Sitte, Unwin conferma la distanza fra il suo modo d'intendere il *town planning* e la *Städtebaukunst* del maestro viennese, per altro già evidente in alcuni passaggi precedenti, in cui aveva messo in



Joseph Stübben

Il Ring di Basilea e sezioni stradali tipo (da *Der Städtebau, Handbuch der Architektur*, 1890)

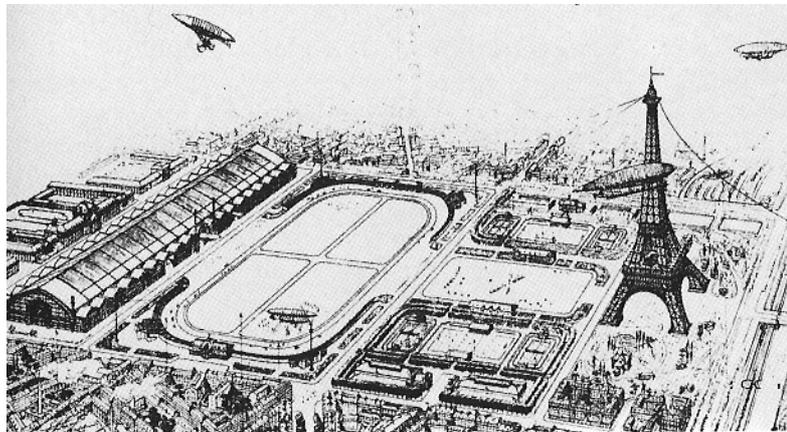


Eugène Hénard

Carrefour à giration, carrefour à voies superposées, boulevard à redans.

La strada futura: sezione e pianta al livello interrato (dettaglio)

Più volte citato nel manuale di Unwin, Eugène Hénard rappresenta la punta più "ardita" in questa ricerca di una sintesi formale tra esigenze della circolazione e ambiente urbano condotta "dall'interno" della città industriale. *Dall'interno*, anche perché, a differenza dei contemporanei, nei suoi *Etudes sur les transformations de Paris*²⁸, Hénard non si preoccupa tanto dell'ampliamento della città – "risolta" paradossalmente attraverso il disegno di un nuovo margine: un anello di edifici in linea, affacciati su un boulevard e intervallati da parchi, da realizzarsi sul sedime delle mura di Thiers (e quindi integralmente in area demaniale, fuori dalla logica della valorizzazione fondiaria) – quanto dell'adeguamento della città esistente, secondo uno schema per così dire "strategico" che anticipa molti temi della *Ville contemporaine* di Le Corbusier²⁹: la piattaforma centrale per il traffico aereo (qui è il riuso dell'area dell'Esposizione del 1889, con la *Galerie des machines* adibita ad hangar per dirigibili, il Champ de Mars a pista d'atterraggio e la Tour Eiffel a torre di segnalazione), l'organizzazione della viabilità primaria secondo due assi ortogonali che attraversano il "centro direzionale" (il raddoppio della *grande croisée* hausmanniana e la ristrutturazione dell'area fra il Louvre e il Grand Palais), la residenza *à redans* (gli edifici previsti lungo l'anello di circonvallazione), una scacchiera di parchi.



Eugène Hénard: proposta per l'area di Champ de Mars a Parigi

All'interno dello schema generale si collocano le proposte sviluppate per singoli elementi, affiancate dalle previsioni per la "città del futuro" esposte a Londra alla Conferenza del Riba del 1910³⁰, nelle quali la mobilità è assunta per la prima volta come occasione creativa per la messa a punto di nuove figure urbane: non solo spazi stradali, ma anche tipologie edilizie e soluzioni "miste", rese plausibili – nonostante il

dubbio la validità dell'incrocio sfalsato e criticato, sia pur garbatamente, l'eccessiva predilezione di Sitte e di alcuni urbanisti tedeschi per le strade curve.

²⁸ Si tratta di una serie otto fascicoli pubblicati tra il 1903 e il 1909, in seguito raccolti in volume.

²⁹ Presentata, come noto, al *Salon d'Automne* nel 1922.

sapore avveniristico che richiama la coeva letteratura "fantascientifica" (Verne, Wells) – dal ricorso a tecnologie in uso (quando Hénard pubblica il primo fascicolo dei suoi studi, lavora già da vent'anni al Bureaux des Travaux di Parigi e ha partecipato a due esposizioni universali) e quantificabili in termini di costo: costruzioni in ferro, tecniche di scavo, impiantistica, etc..

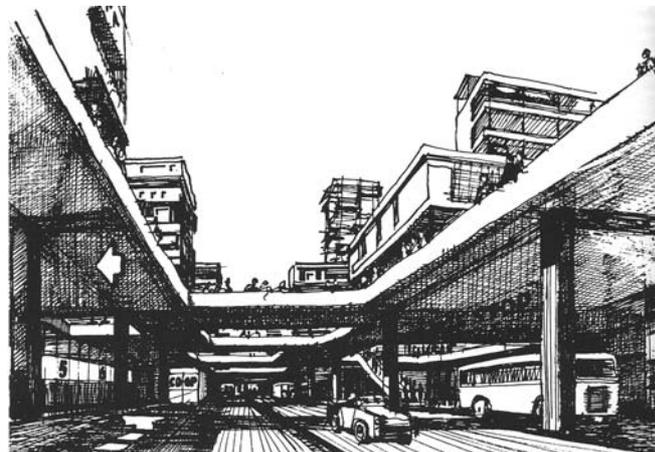
Alle sperimentazioni di Hénard si devono quindi:

- la definizione del modello circolatorio della rotatoria (*carrefour à giration*) e la prima idea progettuale per un'intersezione a strade sovrapposte (*carrefour à voies superposées*), abbinata rispettivamente allo studio per rendere utilizzabile come spazio pubblico l'isola centrale (si propone una piazza su due livelli, accessibile mediante sottopassaggi pedonali) e per integrare i due livelli stradali entro un complesso di edifici speciali che ne facilitino l'inserimento urbano;
- l'invenzione della tipologia *à redans*, come alternativa alla monotonia delle cortine edilizie continue lungo i tracciati viari rettilinei - secondo alcuni autori³¹, il primo embrione dell'edificazione aperta, in quanto i fabbricati non sono necessariamente vincolati all'allineamento col filo stradale³²;
- la prima individuazione di un elenco di sei categorie di "spostamenti" diversi per ampiezza, direzione, intensità, distribuzione o concentrazione temporale (spostamenti di vicinato e pendolari; movimenti diurni generati dalle attività economiche e serali legati al *loisir*; flussi in uscita del fine settimana e in entrata dovuti a manifestazioni ed eventi popolari) a cui devono corrispondere tipologie di percorsi adeguate;
- l'idea di strade a due o più livelli, integrate, come il *carrefour à voies superposées*, alle strutture edilizie della "città del futuro" e organizzate in modo da consentire la separazione dei traffici fra loro incompatibili (trasporti pesanti e rimozione rifiuti dagli altri tipi di traffico, in primo luogo), nonché l'installazione di tutte le opere a rete entro condotte sempre agibili.

³⁰ Cfr. Hénard E., 1911.

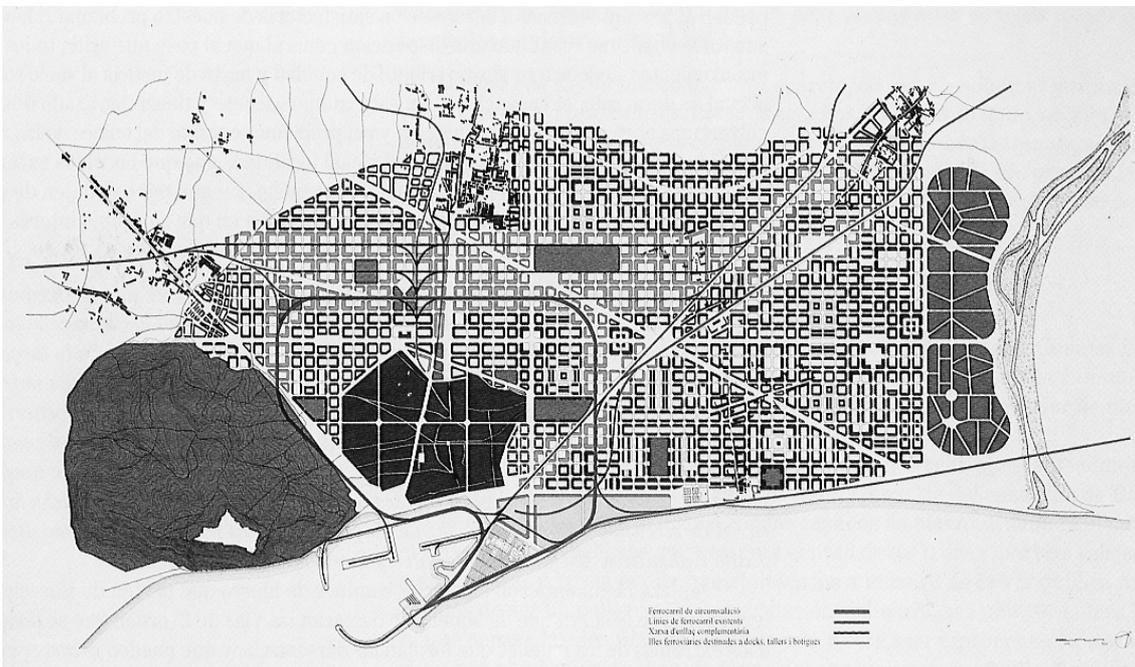
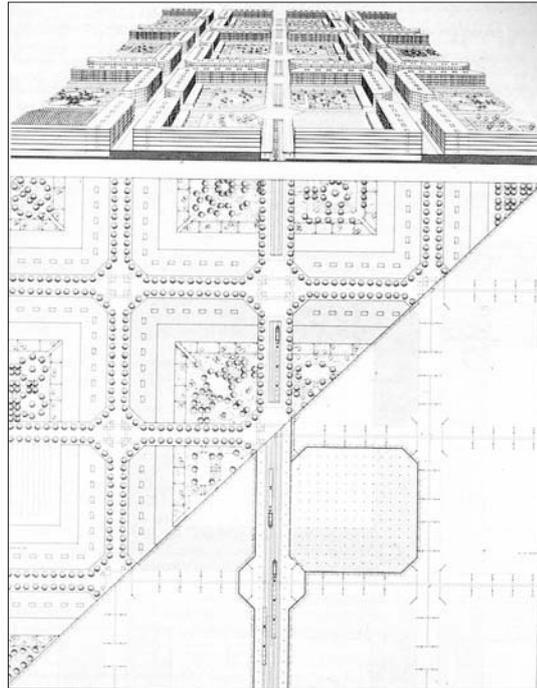
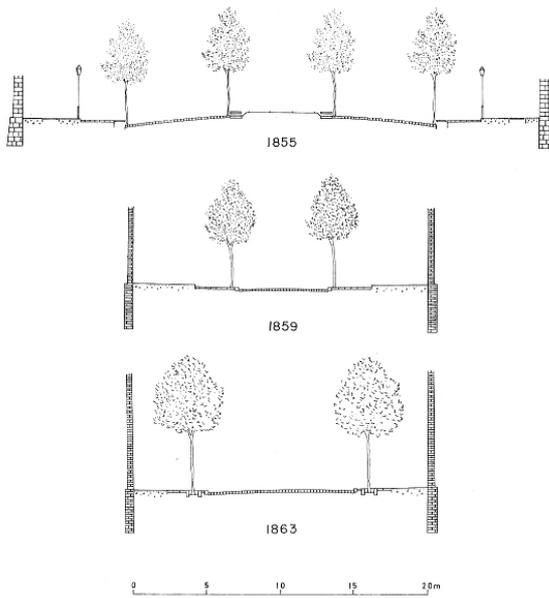
³¹ Cfr. Calabi D., Folin M., 1974, pp. 25-34.

³² "Perché una strada renda tutti i servizi che una circolazione intensa ha il diritto di esigere, bisogna che la sua carreggiata sia correttamente allineata e che la sua larghezza sia uniforme [...]. Questa verità del tutto evidente deve forse portare all'allineamento rigoroso degli edifici e degli alberi che fronteggiano la carreggiata? Ciò non è dimostrato, e se la parte utile della via risponde ai requisiti richiesti, non vi è nessuna necessità di mantenere la continuità d'allineamento degli altri elementi. Alla fila infinita e monotona delle case e degli alberi, si potrebbero



Città verticali

Harvey W. Corbett, *La ville future: une solution hardie du problème de circulation*, «L'illustration», 9 agosto 1913; Ludwig Hilberseimer, *Hochhausstadt* (1924); Norman Bel Geddes, "Futurama" General Motor Building, Esposizione universale di New York (1936); progetto del *core* di Hook new town (1960).



Ildefonso Cerdà

Le sezioni stradali nelle tre versioni del piano di Barcellona.

Interpretazione del modello con ferrovie in trincea alternate alle *calles* e ricostruzione del sistema del trasporto su rotaia previsto per l'*Ensache*.

Un contributo, quello di Hénard, che la critica contemporanea ha spesso sottovalutato, cogliendone soprattutto gli aspetti di esaltazione "acritica" della città industriale, i cui segni sono però rintracciabili, lungo tutto il XX secolo, oltre che nell'opera di Le Corbusier, nelle diverse proposte di articolazione "in verticale" della città moderna e delle relative percorrenze (dalla *Großstadt* di Hilberseimer, al "Futurama" di Norman Bel Geddes), ovvero nei tentativi di "metabolizzare", all'interno del disegno urbano, i movimenti del traffico veicolare, magari ricorrendo (come nelle megastrutture degli anni Sessanta o in progetti più recenti di *pôles d'échanges* e dispositivi viari multilivello) ad accostamenti atipici e "contaminazioni" fra percorsi, spazi pubblici e architetture.

2. Il carattere "integrato" di quelle proposte in cui il problema dell'adeguamento infrastrutturale e dell'ampliamento della città è assorbito entro una considerazione più complessiva del suo "sistema connettivo".

Nel piano di Barcellona di Ildefonso Cerdà (1855-1863) la maglia viaria ortogonale, solitamente utilizzata negli ampliamenti urbani dell'epoca come *principio di omologazione* ("che si mostra debole dove la struttura isediativa preesistente è forte e forte dove essa presenta preminenti caratteri di labilità"³³) assurge, nonostante la sua uniformità geometrica, a *principio fondativo* proprio in ragione del carattere multifunzionale attribuito allo spazio stradale e alle croci di via e delle relazioni stabilite fra gli stessi tracciati - che definiscono i famosi isolati "smussati" di 133 metri di lato - e il loro sviluppo tridimensionale. Come ebbe a scrivere lo stesso Cerdà, la *calle* non è e non deve essere "semplicemente un percorso carrabile [*carretera*] destinato a servire le comunicazioni fra due punti", ma,

senza perdere le sue caratteristiche di percorso carrabile, è soprattutto [...] destinata a prestare, come in effetti presta, una serie interminabile di servizi, in particolare per la popolazione che vi abita e per una certa categoria di persone di passaggio in relazione con i residenti stessi. [...]

Gli abitanti delle case che limitano e formano la *calle* la considerano, non senza ragione, come appendice indispensabile e complemento necessario alla loro vita. In effetti, la *calle* fornisce loro la luce per vedere, l'aria che respirano, le viste di cui fruiscono, e inoltre tutti i mezzi per esercitare il sentimento di comunicabilità o sociabilità che Dio nella sua immensa e previdente saggezza ha impresso nel cuore dell'uomo.³⁴

quindi sostituire gruppi alternati di alberi e di case. Si otterrebbe così un nuovo tipo di viale che offrirebbe notevoli vantaggi rispetto ai tipi attuali." (Hénard E., 1903, pp. 65-66).

³³ Zanni F., 1986, p. 24.

³⁴ Cerdà I., *Necesidades de la circulación y de los vecinos de las calles con respecto a la vía pública urbana y manera de satisfacerlas* in «Revista de Obras Públicas», vol. XI, n. 13-15, luglio-agosto 1863, pp. 149-151, cit.

Spazio, dunque, di *movimento* e di *sosta*, di spostamenti rapidi e lenti effettuati per le ragioni più diverse e con diversi mezzi; tramite fra dimensione locale e "globale" (Cerdà parla espressamente di "viabilità universale", o "grande rete stradale che attraversa il globo"³⁵); ma anche luogo di attività economiche stanziali e ambulanti, sede di servizi tecnologici entro e fuori terra, accesso alle abitazioni, spazio di relazione e teatro di vita, che diventa il mezzo stesso di sussistenza per quella "gente meno agiata [che] si guadagna la vita medesima attraverso spettacoli innocenti, quali sono i musicanti di strada, gli ammaestratori di scimmie, orsi, cani, i venditori di panorami, i prestigiatori, etc., etc. [...]"³⁶.

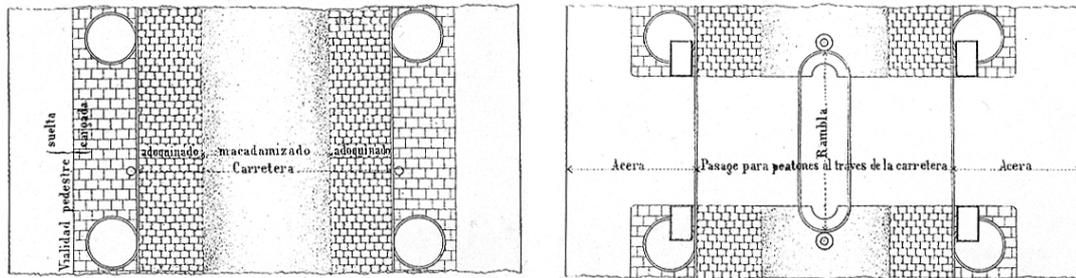
Una ricchezza di usi e significati che è alla base della scelta – per l'epoca estremamente "progressista" - di una rete di percorsi non gerarchizzati (a parte cinque assi maggiori che attraversano diagonalmente e trasversalmente la griglia per collegare gli estremi dell'*ensache* e congiungersi alla viabilità territoriale), nonché dei ripensamenti che spingono l'ingegnere urbanista a modificare per tre volte – fra il 1855 e il 1863 – la sezione stradale tipo e l'organizzazione dei diversi livelli di traffico. Nella prima versione, le strade della scacchiera hanno una larghezza di 35 metri – analoga a quella dei boulevard hausmanniani – e sono divisi in corsie dedicate alle diverse modalità di trasporto, riservando ai pedoni due marciapiedi di 7 metri ciascuno; nella seconda (1859), la strada si restringe a 20 metri, probabilmente per limitare l'"effetto barriera": modifica che, mantenendo inalterati i marciapiedi, comporta però una riduzione eccessiva delle corsie veicolari. La soluzione finale è il risultato di una diversa impostazione del problema: si mantengono i 20 metri, divisi equamente tra veicoli e pedoni (due marciapiedi di 5 m e una carreggiata di 10 m), proporzione che viene mantenuta anche per le "gran vie" larghe 50 metri; quindi, per evitare i conflitti tra diversi tipi di traffico, si destina alternativamente la fascia centrale delle *calles* al traffico veloce o ai tram (ipotizzando, se necessario, anche l'istituzione di sensi unici) e, per non avere interferenze agli incroci, si stabilisce che i tram corrano in trincea ad un livello più basso. A questa articolazione corrisponde uno studio accurato delle superfici – asfalto per la mobilità pedonale "veloce", mattonelle per il trasporto a piedi di carichi

in Soria y Puig, 1996, p. 110 e p. 106 [trad. sp.]. Gli articoli di Cerdà pubblicati sulla «Revista de Obras Públicas» sono l'unica fonte pervenutaci di una più ampia e sistematica *Teoria general de la vialidad* (teoria generale della viabilità) scritta dallo stesso autore negli anni immediatamente successivi alla *Teoria generale dell'urbanizzazione*.

³⁵ Cerdà I., 1859, pp. 121-123.

³⁶ Cerdà I., *Necesidades de la circulación y de los vecinos de las calles*, cit., pp. 152 (v. nota 37), cit. in Soria y Puig A., 1996, p. 110.

e merci, selciato per i veicoli "pesanti" e macadam per quelli "leggeri" -, compreso il diverso trattamento - asfalto - delle fasce destinate all'attraversamento pedonale, rese più sicure dall'inserimento di brevi *ramblas* centrali: misure che anticipano di un secolo i principi del *traffic calming*.



Ildefonso Cerdà: schema delle pavimentazioni per le strade dell'Ensache

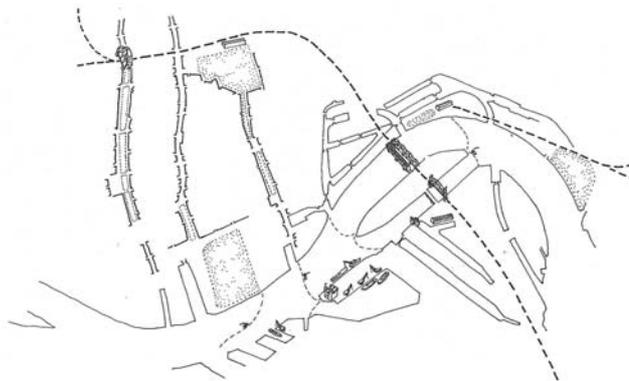
Sul sistema viario di base si innesta il gioco combinatorio delle cortine edilizie, che, come noto, secondo l'impostazione originaria del piano dovevano riguardare solo due – eccezionalmente tre – lati delle *manzanas*, destinando lo spazio residuo – cioè i due terzi dell'isolato - a giardini privati e condominiali (comunque percepibili dalla strada attraverso i lati liberi e quindi integrati nel paesaggio urbano), oppure, inglobando le strade adiacenti, alla formazione di piazze di varia dimensione. Dall'accorpamento di due o più isolati prendono quindi forma i parchi pubblici, distribuiti, come tutte le attrezzature collettive, secondo una logica che precorre gli standard dell'urbanistica razionalista³⁷.

Da segnalare, infine, come nel disegno di Cerdà anche i tre sventramenti effettuati per ragioni igieniche all'interno del nucleo storico, prolungando nei suoi tessuti densi altrettante strade dell'*ensache* (due ortogonali alla linea di costa e una parallela), riflettano a loro volta - al contrario, ad esempio, di quelli parigini - un principio d'integrazione, in quanto realizzano attraverso una continuità di strade concepite come spazi pubblici la connessione tra città vecchia e città nuova; un'impostazione in controtendenza rispetto alle pratiche coeve di ampliamento urbano, nelle quali è la città nuova ad "appoggiarsi" al centro esistente e non viceversa.

Sia pure espressa in forme diverse, la convinzione che il problema della regolazione del traffico non possa essere disgiunto da quello della composizione degli spazi urbani ispira fin dall'Ottocento anche la tradizione urbanistica olandese.

³⁷ Ogni quartiere, costituito da 25 isolati, è servito da una scuola, una chiesa, una caserma; ogni quattro quartieri, corrispondenti a un distretto, è previsto un mercato; ogni settore, pari a quattro distretti (cioè 100 isolati) è dotato di due parchi urbani, un ospedale, un centro civico e una zona industriale. La città nel suo complesso (ca. 1200 isolati, più il vecchio centro) è inoltre provvista di due grandi parchi suburbani (Montjuic a ovest e una grande area lungo il fiume Besos a est), un mattatoio e un cimitero.

Nel piano di Rotterdam elaborato dal direttore dei lavori pubblici municipali G.J. De Jongh nell'ultima decade del XIX secolo, l'ampliamento del porto fluviale, che comprende la creazione delle due darsene meridionali parallele al Maas e la trasformazione dell'area oggi nota come Kop van Zuid, si accompagna alla proposta – approvata da Comune ma realizzata solo in modo parziale – di spostare il baricentro della città attraverso l'urbanizzazione del polder posto a ovest del nucleo esistente, secondo un assetto che introduce "un nuovo tipo di rapporto fra città e porto, [...] basato non solo sulla monumentalità e rappresentatività delle [nuove] banchine portuali, ma anche sulla scelta di orientare verso il fiume i principali elementi urbani"³⁸.



Piano di ampliamento di Rotterdam elaborato da G.J. De Jongh e schema dei collegamenti viari e ferroviari previsti

Lo schema prevede tre grandi arterie ortogonali alla riva raccordate da strade trasversali, tutte trattate come viali di rappresentanza, il cui andamento non è però rigidamente rettilineo, ma adattato a quello dei canali di scolo esistenti. L'ampiezza di tali direttrici primarie (entro cui si colloca la griglia delle strade locali) è di 40 metri, tale da poter ospitare traffici lenti, veloci e, potenzialmente, linee ferrate per il trasporto merci ("un tipo di funzione che De Jongh sentiva di non dover trascurare in una città orientata al trasporto come Rotterdam"³⁹), ad esclusione dell'Heemsraadssingel, destinato a diventare l'asse portante della nuova espansione e a definire a nord il nuovo limite urbano, che risulta composto da due segmenti orientati nell'uno e nell'altro verso. Il tracciato in questo caso si traduce in una strada-parco, con al centro un canale esistente e due carreggiate ai lati fiancheggiate dal verde e delle aree pedonali, per una larghezza complessiva più che doppia rispetto alle altre arterie. Ai due snodi più importanti, De Jongh prevede la creazione di due grandi piazze: una in posizione centrale (realizzata), che doveva

³⁸ Meyer H., 1999, p. 302.

³⁹ Ibidem, p. 303.

diventare il cuore della città nuova, con il Municipio e altri edifici amministrativi (non realizzati); l'altra (anch'essa, purtroppo, rimasta sulla carta) all'estremo nord, concepita come una piattaforma rialzata sopra la ferrovia esistente, in guisa di moderno belvedere:

Il panorama – si legge nella relazione allegata al progetto – sarà splendido da tutte le angolazioni [...] con il trambusto dei treni in arrivo e in partenza [...] A sud, uno guarda oltre l'Heemraadsingel, largo più di cento metri, fin dove la cima degli alberi maestri delle navi e le ciminiere rivelano la posizione del Maas, su cui galleggia la flotta mercantile di Rotterdam.⁴⁰

Anche nella versione definitiva del piano per Amsterdam sud di J.P. Berlage, approvata nel 1917, ferrovia e sistemi tranviari sono assorbiti "dentro un nuovo tipo di paesaggio urbano che non disdegna la qualità estetica delle infrastrutture"⁴¹, in cui i riferimenti alle geometrie del passato (nello specifico le simmetrie delle città barocca, per altro utilizzate da Berlage con incomparabile sobrietà rispetto ai *grands dessins* propagandati oltre oceano dal movimento "City beautiful" e culminati nel piano di Burnham per Chicago) hanno perso ogni traccia della nostalgia che contraddistingueva l'approccio sittiano, per diventare strumento di controllo qualitativo, quanto più possibile "oggettivo", dell'immissione nella città dei nuovi segni prodotti dall'industrializzazione, in una fase culturale di cui lo stesso Berlage avverte chiaramente la transitorietà⁴².

È appunto questa esigenza che induce il maestro olandese a rivedere la frammentazione edilizia che caratterizzava la prima versione del piano (1901-1904), introducendo i grandi blocchi residenziali a quattro piani (larghi 50 m e lunghi dai 100 ai 200 m), in grado di rispondere contemporaneamente a tre ordini di problemi: la crescente domanda di alloggi⁴³; la necessità, connessa ai nuovi tipi di traffico, di non avvicinare troppo due incroci successivi; la volontà di istituire un controllo architettonico unitario per porzioni di tessuto sufficientemente ampie, come in effetti è stato possibile attuare, con l'apporto degli architetti della "scuola di Amsterdam", quando negli anni Venti il piano entrò nella fase realizzativa.

⁴⁰ Cit. ibidem, p. 303.

⁴¹ Gasparrini C., 2003, p. 27.

⁴² "Il nostro gusto estetico si è già modificato considerevolmente, poiché nel campo della bellezza artistica si stanno manifestando cambiamenti rivoluzionari. Dobbiamo affliggerci [...] per questo motivo? Non credo affatto. Scheffler ha dichiarato che l'architettura futura delle metropoli sarà un'architettura democratica. Ebbene, l'intero sviluppo industriale sta percorrendo lo stesso cammino, perché è animato da quell'idea democratica, da quei principi etici, che finiranno per darci una cultura moderna, un'architettura moderna, una città moderna." Berlage H.P., *Terza conferenza di urbanistica*, 1914, p. 206.

⁴³ Un quarto motivo, evidenziato da Leonardo Benevolo (1985, p. 379), è di tipo organizzativo: "perché l'esecuzione è affidata di solito a cooperative edilizie, e il numero di alloggi d'un isolato corrisponde appunto alla dimensione media d'una cooperativa."

Il distacco fra costruzioni e viabilità – che permea in modo omogeneo i settori ricompresi entro il disegno complesso dei viali principali, evitando eccessive specializzazioni - è ottenuto attraverso un'ampia articolazione delle zone-filtro (marciapiedi, zone alberate, etc.) nella "ricerca di una gradualità continua, spiraliforme, degli spazi non edificati: dai giardini individuali, agli spazi collettivi di isolato, a quelli pubblici 'trattenuti' da gruppi di isolati, a quelli che si pongono a scala di tutta la città"⁴⁴; mentre il coordinamento che si è riuscito a mantenere fra progetto urbano e progetti di architettura ha dato luogo a sua volta a un'edilizia

[...] sempre disegnata in modo da far comprendere i raccordi fra i diversi tipi di percorso, marcare incroci e biforcazioni, adottare 'soluzioni d'angolo' che raccordano corpi di fabbrica di diversa altezza e disegno, fare emergere punti nodali della composizione urbanistica e segnare gli estremi delle strade come per marcarne gli ingressi⁴⁵.

In Olanda, questa attitudine alla complessità e all'integrazione fra reti e ambiente urbano sembra superare positivamente anche il passaggio (ben rappresentato nell'opera urbanistica, ad esempio, di W.M. Dudok) tra "piano disegnato" e "piano funzionale": passaggio che si accompagna al progressivo dilatamento e alla specializzazione della maglia viaria principale, dovuti al peso crescente assunto dalla mobilità automobilistica, nonché alla progressiva "apertura" degli isolati, influenzata dal dibattito interno al movimento moderno, ma che non si traduce mai in una rottura programmatica con la città preesistente e neppure nella dispersione di unità abitative nel paesaggio, tanto da caratterizzare tale esperienza come una variante della pianificazione razionalista sostanzialmente autonoma rispetto alla dottrina dei Ciam. Il confronto tra la celebre prospettiva da est del piano di Berlage e quella per il settore Bosch-en-Lommer inserita nel piano generale di Amsterdam coordinato da Cornelis van Eesteren, di cui costituisce una sorta di "controcampo" alla data 1936, evidenzia in effetti l'"inconfondibile aria di famiglia" che – come scrisse Giovanni Astengo - lega le diverse fasi di urbanizzazione di questa città:

Ciò che più colpisce è che Amsterdam non ha sobborghi, non ha discontinuità, non ha zone di compenetrazione con la campagna; scendendo dalla grande stazione posta esattamente al centro del ventaglio e dirigendosi secondo le varie radiali verso l'esterno, si raggiungono via via i quartieri più recenti e poi, *netta*, appare la campagna. La città non è cresciuta e non cresce a caso, per germinazione *spontanea*, ma le sue parti, nettamente distinte di volta in volta, senza zone miste e incerte di saldatura, denotano la presenza di un ordine e di un pensiero.⁴⁶

⁴⁴ Consonni G., 1986, p. 13.

⁴⁵ Di Cristina B., 2001, p. 10.

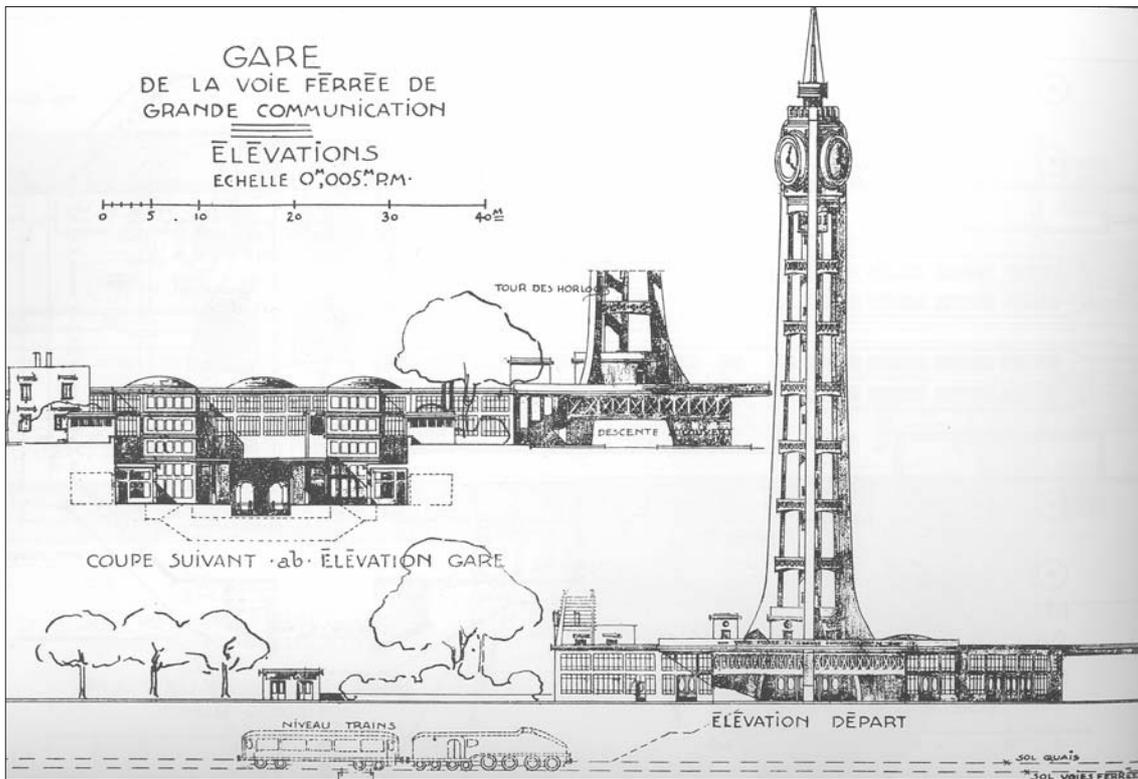
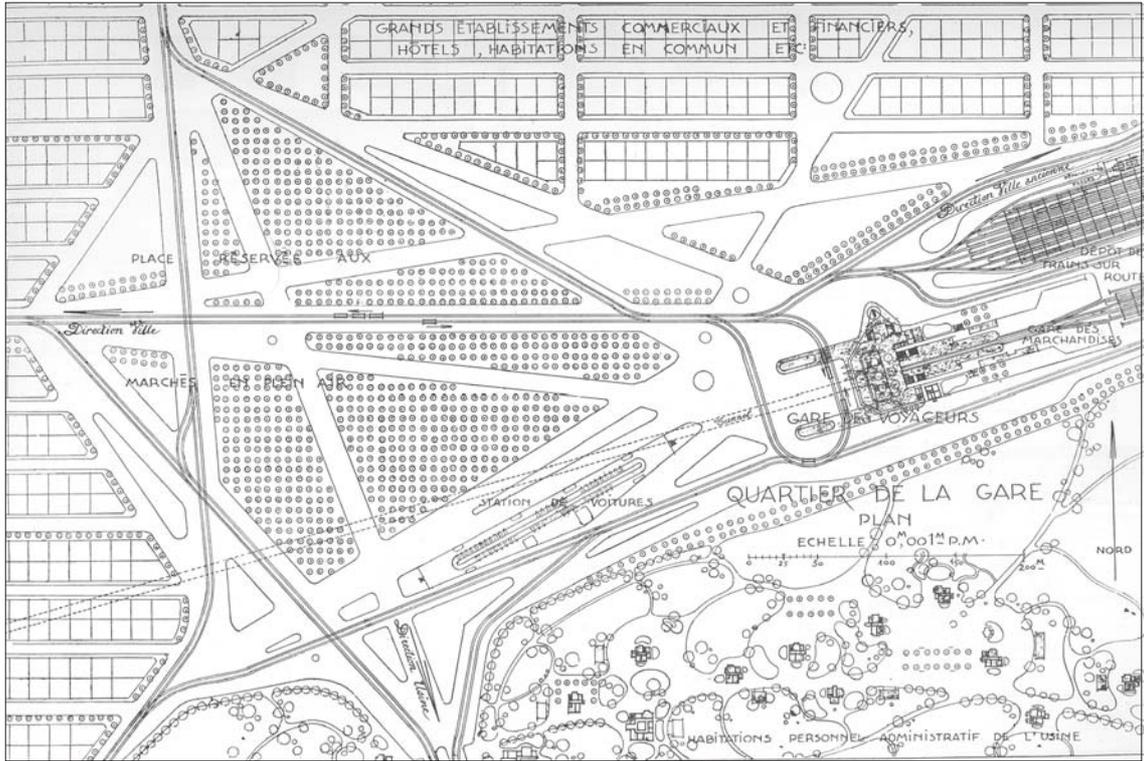
⁴⁶ Astengo G., 1949, p. 28.



Amsterdam

Progetto di ampliamento Amsterdam Zuid (J.P. Berlage, 1917): prospettiva da est.

Piano particolareggiato per il settore Bosh-en-Lommer (C. van Eesteren, 1936): prospettiva da ovest.



Tony Garnier

La cité industrielle (1901-1917): la piazza del mercato, attraversata dalle linee del tram e la stazione dei treni con il piano del ferro al livello interrato.

Un'analoga aspirazione all'unità anima le tavole della *Cité industrielle* immaginata da Tony Garnier nel 1901 e rielaborata per la stampa nel 1917: una città ideale del XX secolo – sorta di prototipo sia dello "stile oggettivo" preconizzato da Berlage, sia dell'ideale di "qualità urbana" poi propugnato dal movimento moderno - dove alla rigorosa suddivisione funzionale delle attività fa riscontro l'elevata permeabilità del sistema delle percorrenze e l'integrazione fra queste, gli spazi pubblici e le attrezzature collettive. Come mai prima, l'intera organizzazione urbana si appoggia qui al sistema del trasporto su rotaia. Il tracciato della ferrovia ("supposto completamente dritto per permettere l'uso di *trains à grande vitesse*"⁴⁷) corre interrato fino alla stazione centrale, elemento di cerniera fra città vecchia, nuova espansione residenziale e zona produttiva, da cui prosegue per un tratto in trincea fino a imboccare una nuova galleria; la stazione è quindi articolata su due livelli, di cui quello a piano strada occupato dai servizi al viaggiatore: una soluzione, estremamente innovativa, che consente di evitare l'"effetto barriera" solitamente prodotto dalla ferrovia. Dalla stazione centrale si diparte un ventaglio di linee tranviarie che attraversano l'immenso piazzale alberato del mercato pubblico per dirigersi verso i vari settori urbani, con diramazioni che servono direttamente le attrezzature specialistiche, dal distretto delle scuole superiori al complesso ospedaliero in collina. Il problema dei collegamenti principali è quindi risolto interamente col trasporto pubblico, il che consente di ridurre drasticamente l'impatto delle strade "veloci" all'interno della città. Infatti, oltre alla strada di circonvallazione, per altro concepita come un percorso panoramico, soltanto la via centrale, che attraversa la *nouvelle ville* e raggiunge la stazione, ha il carattere di un'arteria di traffico e una sezione (40 metri, di cui 21 di carreggiata) che, oltre ad accogliere l'asta tranviaria principale, permette di separare veicoli lenti e veicoli veloci. Tutte le altre svolgono quindi prevalentemente una funzione di servizio alla residenza, con carreggiate fra gli 8 e gli 11 m e marciapiedi molto ampi (da un minimo di 2,5 metri, a un massimo di 5,5 metri: i più larghi sempre orientati a sud), integrati dai percorsi pedonali che attraversano gli isolati, destinati per almeno il 50% a giardini pubblici:

Questa disposizione permette di traversare la città in qualsiasi senso, *indipendentemente* dalle strade che non occorre più seguire, e il suolo della città, preso nel suo insieme, è come un grande parco, senza recinzioni per limitare i terreni⁴⁸.

Tale immagine – nonostante una maggiore densità edilizia, rispetto alla prefigura-

⁴⁷ Garnier T., 1917, p. 17.

⁴⁸ Garnier T., 1917, cit. in Benevolo L., 1985, p. 348.

zione teorica, imposta dalla domanda reale - può essere apprezzata "dal vivo" nel quartiere *Etats-Units* a Lione, disegnato da Garnier nel 1920 e costruito, sia pure solo in parte, alla fine del decennio, sotto l'egida del sindaco socialista Edoard Herriot. Strutturato intorno a un largo boulevard percorso dal tram, servito da strade residenziali di dimensioni analoghe a quelle della *Cité* e attraversato da percorsi pedonali immersi nel verde intercalati ai blocchi residenziali, esso esprime un'idea di città-parco assai distante sia dal modello dei *garden suburbs*, sia – nonostante l'evidente rapporto di discendenza culturale – da quello della *ville radieuse*, indicando un'alternativa non polemica alla *rue corridor* che non comporta il totale distacco dell'edificio dalla strada ma anzi conferma – e si può ben supporre che lo faccia intenzionalmente – il ruolo di quest'ultima come spazio polivalente e matrice morfologica della città, affidando al trasporto pubblico il compito di gestire in modo specializzato la "mono-funzione" circolatoria.

I due temi del verde e della mobilità – in cui il ruolo fondamentale di collegamento è affidato, come in Garnier, alle linee del trasporto pubblico su rotaia – danno poi origine nei programmi edilizi di Francoforte e Berlino degli anni Venti (e nella "Neue Frankfurt" di Ernst May in modo più evidente e compiuto che nei quartieri Britz e Zehlendorf di Bruno Taut) a due ordini sovrapposti e complementari di connettività alla scala urbana. E anche in questi casi, "che sono i più vicini a realizzare il distacco tra strada e casa teorizzato dal movimento moderno", se osserviamo da vicino le relazioni fra le parti, il costruito e l'intorno, vedremo come "si passa gradualmente dai grandi viali ai percorsi di distribuzione e alle strade di tre-quattro metri con una progressione che tiene conto dei diversi tipi di abitazione che sono alimentati dalle strade"⁴⁹.

L'attenzione alle proporzioni e al trattamento degli "spazi intermedi" - marciapiedi, fasce verdi – in cui la cura del dettaglio rinvia alla coerenza di una visione d'insieme, accomuna questi interventi, al di là delle variabili di scala, di densità insediativa e di linguaggio, agli altri esempi fin qui tratteggiati. In tutti queste esperienze il problema della separazione dei traffici non conduce necessariamente a una specializzazione assoluta della viabilità ma, piuttosto, a una relativizzazione del problema del traffico (che non significa sottovalutazione⁵⁰) rispetto al prevalente interesse attribuito alla città come struttura complessa.

⁴⁹ Di Cristina B., 2001, p. 10.

3. *L'uso dei sistemi di mobilità come principi direttori e figure generatrici dello sviluppo urbano a scala territoriale.*

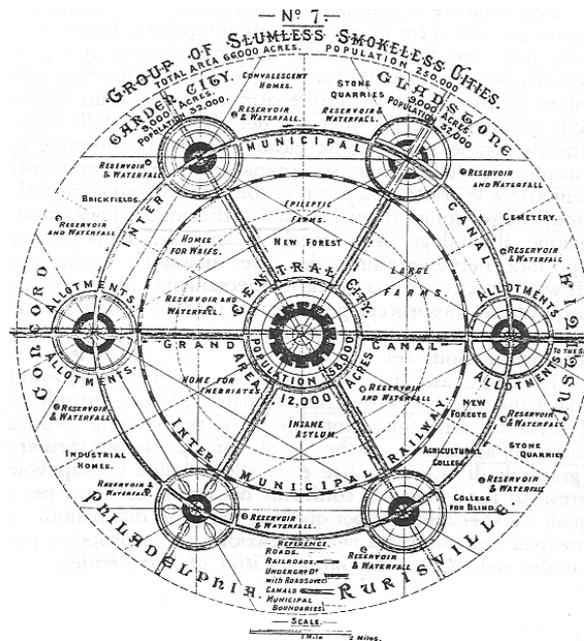
Al passaggio fra il XIX e il XX secolo, il progresso tecnologico nel campo della mobilità diventa il tema intorno a cui acquista corpo e plausibilità il "mito" moderno del decentramento urbano, quale antidoto ai mali della città industriale. "La vittoria sulla distanza" – come scriveva l'urbanista sovietico L.M. Sabsovič⁵¹ – è vista da una parte sempre più estesa di operatori e teorici, anche molto lontani per formazione e intenti (dai fautori delle "città giardino", a quelli della "città socialista", a Frank Lloyd Wright), come una grande conquista sociale, in grado di neutralizzare, attraverso la creazione di nuovi tipi d'insediamento conformati sulle potenzialità distributive (e quindi intrinsecamente egualitarie) dei sistemi di trasporto, le forze centripete, gerarchizzanti, esercitate dalla rendita fondiaria e con essi la duplice opposizione centro urbano/periferia (eliminando la seconda) e città/campagna (integrando i due termini). Al contempo, le immagini prodotte evidenziano la volontà di contenere quelle stesse spinte centrifughe entro schemi controllabili e razionali, presentati – come già abbiamo visto per Cerdà e Tony Garnier e con l'eccezione, forse, della sola Broadacre city e di alcune proposte sovietiche – quali modelli alternativi non alla città in quanto tale ma "soltanto" a quella esistente.

In questo filone - caratterizzato, come abbiamo detto, da un'ampia ed eterogenea gamma di *input* ideologici, cui corrisponde però un numero relativamente esiguo di *output* figurativi, per lo più riconducibili ai due principi base di organizzazione dei trasporti (per *reti* diffuse o *direttrici* principali) - i modelli di organizzazione messi a punto da Arturo Soria y Mata ed Ebenezer Howard si distinguono sia per il loro valore fortemente anticipatorio, quasi "archetipico", che per chiarezza d'impostazione (al punto da rasentare, nell'autore spagnolo, il semplicismo). A partire dall'acquisizione del controllo temporale sullo spostamento, garantito, intanto, dal trasporto su rotaia, *ciudad lineal* e *garden cities* prefigurano lo sviluppo di reti connettive tra poli a crescita limitata (le città esistenti per Soria y Mata, le stesse *garden cities* per Howard) come alternative all'espansione periferica della città tradizionale: l'una ponendo l'accento sulle potenzialità strutturanti dei sistemi

⁵⁰ Ad esempio, il boulevard des Etats-Unis a Lione rappresenta tutt'oggi un'importante arteria di collegamento urbano, ma è allo stesso tempo, ancora, uno spazio pubblico qualificato, che svolge un ruolo di luogo "centrale" per il quartiere in cui è collocato.

lineari, che diventano matrici di insediamenti nastriformi continui, le altre come nuclei residenziali e produttivi "autocentrati", nell'ambito di una costellazione di piccole città a bassa densità edilizia in grado di riprodursi, oltre certe soglie dimensionali, per gemmazione.

Nel modello howardiano l'importanza attribuita alle infrastrutture di trasporto è meno esplicita che nella *ciudad lineal* ma ugualmente essenziale. Il "diagramma 7" di *Tomorrow. A peaceful path to real reform* (1898) individua una ricca articolazione di collegamenti "intermunicipali" necessari allo sviluppo sistematico delle *garden cities*: strade, ferrovie, metropolitane interrate con strade di superficie (*underground with roads over*), canali navigabili, che prefigurano una rete non gerarchizzata di accessibilità diffusa il cui valore alternativo rispetto agli squilibri prodotti dalla polarizzazione urbana resta straordinariamente attuale⁵².



Ebenezer Howard: esemplificazione diagrammatica dell'organizzazione a rete sottesa al modello delle *garden cities*.

Per Soria y Mata, la crescita urbana deve appoggiarsi a sua volta a un sistema infrastrutturale in grado di assicurare condizioni uniformi di accessibilità e servizio. La traduzione materiale di questo assioma non è altro che l'assunzione come principio insediativo unico (secondo una logica insieme "democratica" ed

⁵¹ Sabsovič M.L., *Vopros Goroda*, in «Planovoe khoziaistvo» n. 2, 1934. Trad. it. *Il problema della città*, in Ceccarelli P., 1970, pp. 3-28.

⁵² In assenza di tale supporto, in cui si materializza l'indipendenza funzionale dalla metropoli, l'applicazione del modello non può che tradire le istanze di decentramento iniziali, dando luogo – come infatti è accaduto – a quartieri suburbani estensivi o – con le *new towns* - a nuclei urbani "satelliti": insediamenti che, in generale (e

economicamente razionale) del dispositivo tecnico all'epoca più in voga ed efficace rispetto alle molteplici tipologie di percorrenza e approvvigionamento richieste: il boulevard, nella variante con tranvia centrale⁵³, completo di tutti i sottoservizi disponibili e immaginabili⁵⁴.

Nella prima metà del Novecento, la medesima idea-base, in parte riconoscibile anche nell'organizzazione del settore principale della *cit  industrielle* di Garnier e nella sua trasposizione reale nel quartiere Etats-Units,   stata poi riproposta in Unione sovietica nell'ambito del dibattito sulla *socialisti eska e rasselenie* (la "dislocazione socialista della popolazione sul territorio") e - a pi  riprese e in diverse forme - da Le Corbusier.

Nelle prefigurazioni dei "disurbanisti" russi per "Mosca citt  verde"⁵⁵, in alcuni progetti del concorso per la nuova citt  di Magnitogorsk⁵⁶, nello schema teorico per la citt  socialista di N.A. Milijutin e relative applicazioni esemplificative⁵⁷ - tutti datati 1930 - il tema infrastrutturale, sdoppiato in un tracciato ferroviario e in uno autostradale, diventa il principio generatore di insediamenti inseriti nel territorio agricolo, organizzati secondo fasce funzionali parallele variamente disposte rispetto alle due linee del trasporto, comprendenti le attivit  industriali, le residenze (alte e/o basse) e il verde pubblico, in cui trovano solitamente posto le attrezzature collettive. Un principio che, in modo meno meccanico, ritroviamo anche nella *cit  linéaire industrielle*, uno dei tre "insediamenti umani" teorizzati nel 1942 da Le Corbusier con l'Ascoral⁵⁸, destinato a collegare, in un gioco di triangolazioni del tutto analogo a quello previsto da Arturo Soria, i poli della cultura, del commercio e del terziario rappresentati dalle citt  radiocentriche esistenti (ristrutturate o ampliate secondo i principi della *ville radieuse*), e a definire le maglie del territorio agricolo, sede degli insediamenti sparsi di terzo tipo (le "unit  di sfruttamento agricolo"). Nonostante la somiglianza con lo schema funzionale di Milijutin, la rigidit  d'impianto delle

non solo nell'esperienza inglese), si sono sempre rivelati tanto pi  attrattivi, quanto pi  prossimi alla "citt  madre".

⁵³ La sezione della strada centrale di 40 metri, prevista per il progetto di citt  lineare di Madrid,   in effetti del tutto analoga, sia dimensionalmente, sia per la ripartizione fra trasporto su ferro, marciapiedi e carreggiate, a quella dei grandi boulevard in costruzione nelle principali citt  europee. A differenza di queste, per , il modello prevedeva, ai fianchi della strada, una sola fila di isolati di circa 200 metri di profondit  destinati a un'edificazione a villette monofamiliari, distanziati da *calles transversales* di 20 metri e intervallati da giardini ed edifici pubblici. Le attivit  produttive non sono mai direttamente menzionate.

⁵⁴ Fra cui "il vapore destinato al riscaldamento delle abitazioni e delle cucine" e un "tubo pneumatico" per la distribuzione della posta (cit. in Sica P., 1985, p. 57).

⁵⁵ Su progetto di M. Ginzburg e Bar  .

⁵⁶ Gruppo Bar  -Vladimirov-Ochitovic-Sokolov e Igor Leonidov, a nome dell'Osa.

⁵⁷ A Sosgorod, Magnitogorsk e in due citt -fabbrica presso Stalingrado e Nizegorod. Cfr. Milijutin N.A., 1930.

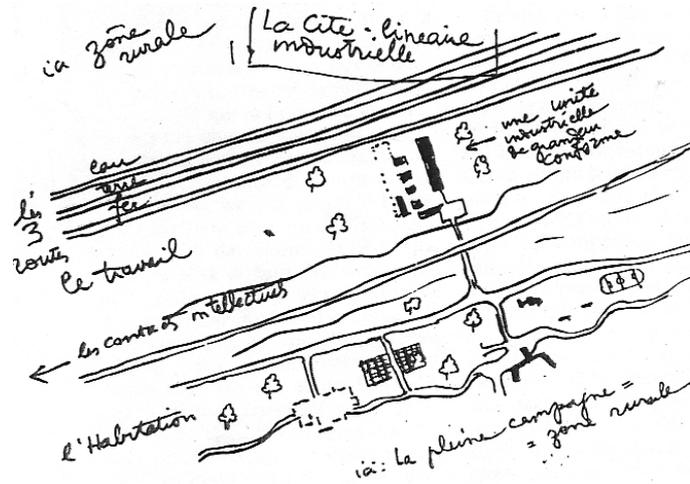
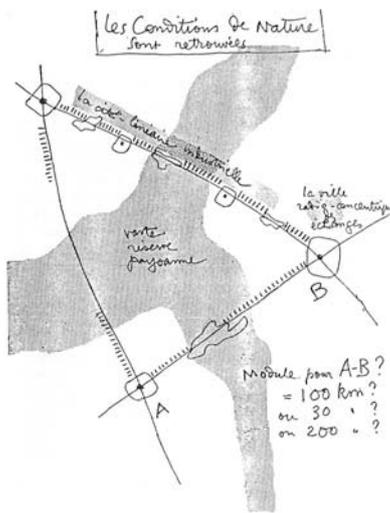
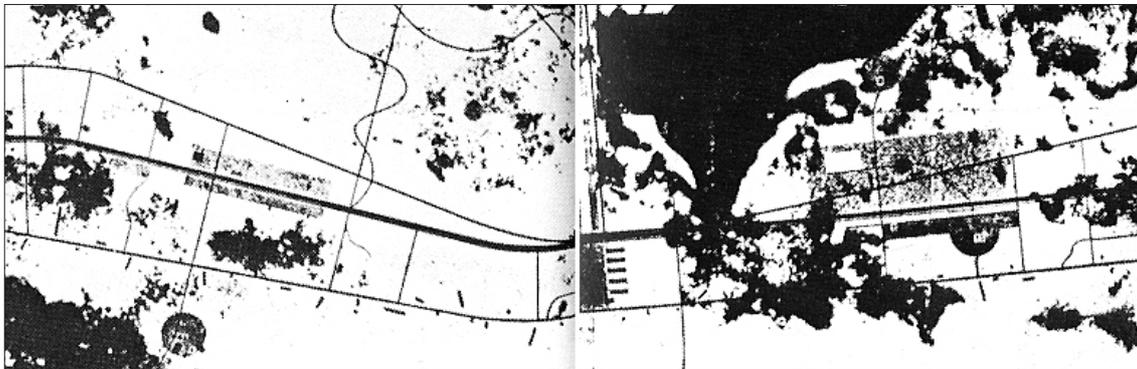
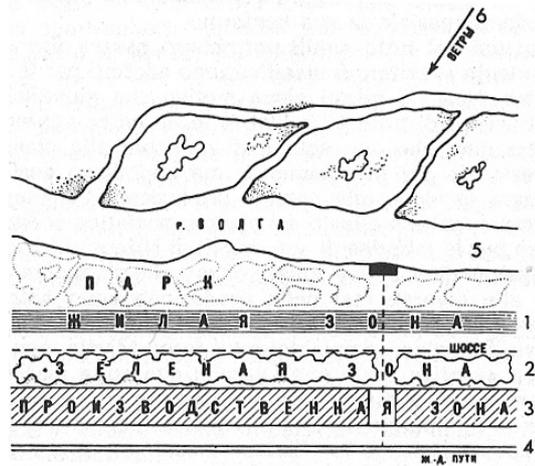
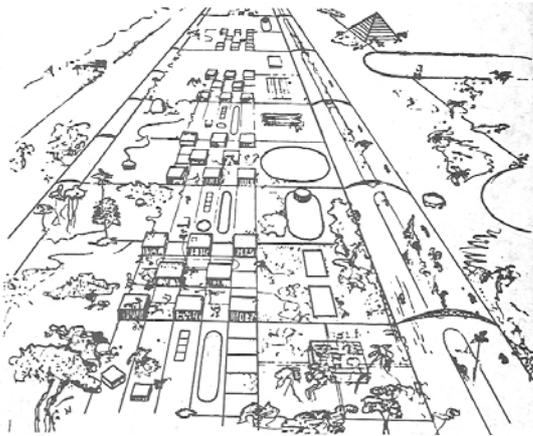
⁵⁸ *L'Assemblée de constructeurs pour une r novation architecturale*, una sezione del gruppo francese dei Ciam.

proposte precedenti sono qui superate dalla combinazione tra la netta geometria delle vie di comunicazione e l'articolazione libera nel territorio delle unità elementari, comprendenti rispettivamente:

- una *parkway* per la mobilità delle persone e un fascio di "tre vie" - acqua, gomma e ferro - per il trasporto delle merci (che definiscono l'ambito territoriale destinato alle funzioni produttive);
- le "fabbriche verdi" da un lato dell'autostrada e le unità d'abitazione ("città giardino orizzontali" e "verticali") con i loro "prolungamenti" (commercio al minuto, servizi sanitari, scuole e attrezzature sportive di base), dall'altro.

Elaborata nei due anni successivi alla pubblicazione della Carta d'Atene, la proposta dei tre insediamenti umani costituisce la sua rappresentazione più esplicita e senza compromessi, tanto da evidenziarne chiaramente, a una lettura contemporanea, una delle principali contraddizioni di fondo: quella cioè tra un'idea "qualitativa" - continuamente ribadita - dello spazio aperto, naturale, fruibile senza soluzione di continuità, e l'assoluta specializzazione tecnologica e funzionale dei collegamenti (ridotti, nella schematizzazione della città lineare industriale, a un corridoio dedicato alle merci e ad una sola infrastruttura stradale progettata in funzione di una velocità di 100 km/h), che, portando a convogliare in modo univoco ogni spostamento dall'una all'altra delle zone destinate alle tre funzioni base (abitare, lavorare, ricrearsi), toglie di fatto ogni interesse a quello stesso spazio "intermedio", non riconducibile a nessuna delle funzioni suddette.

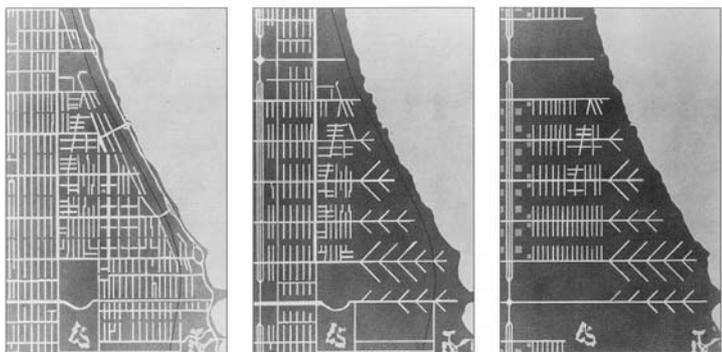
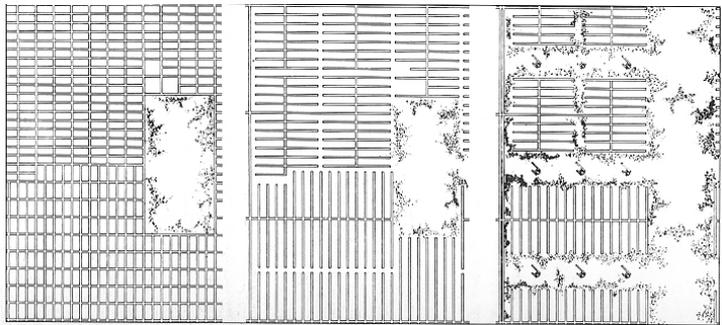
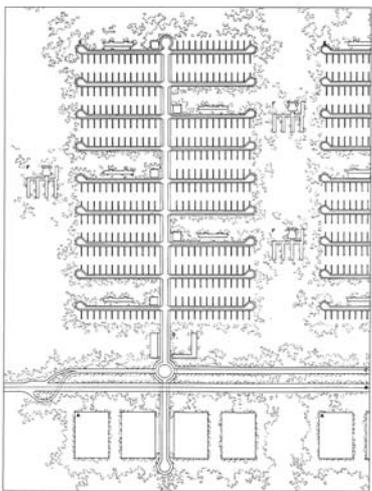
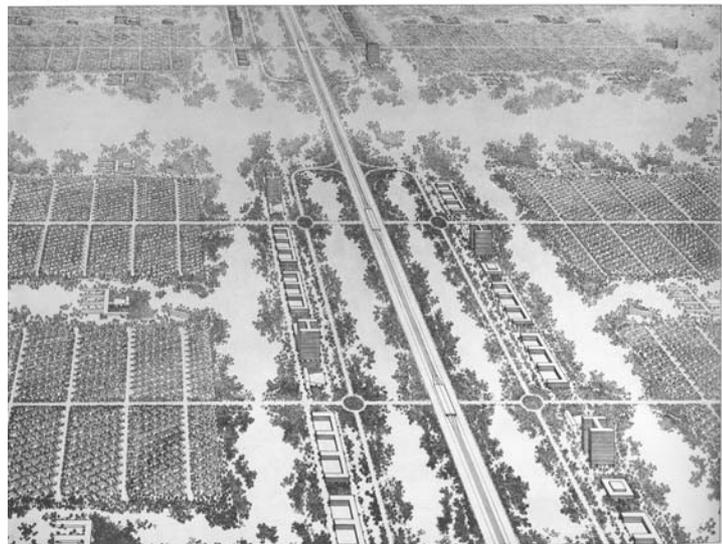
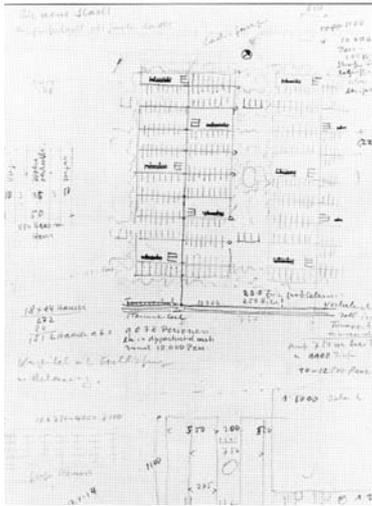
Una contraddizione che certo non si può riscontrare nella Broadacre city wrightiana, dal momento che la quasi totalità del territorio utile è qui coltivata e suddivisa in fondi agricoli di almeno un acro di superficie, senza la previsione di alcuno spazio pubblico al di fuori dei luoghi espressamente preposti all'educazione, allo cultura, allo svago, alla sanità nonché – naturalmente – dell'uso pubblico dei sistemi di mobilità. L'immagine diagrammatica a cui può essere ricondotta tale utopia anti-urbana, maturata all'interno della "scuola di Taliesin" negli anni immediatamente seguenti la crisi del 1929, è quella di una "rete senza nodi", in cui le direttrici principali si incrociano senza generare alcuna forma di centralità. Le infrastrutture lineari, cui si raccordano i percorsi a "pettine" che conducono alle singole proprietà e alle attrezzature sparse nel territorio, disegnano una griglia cartesiana, materializzando le linee di suddivisione del sistema geodetico jeffersoniano. La "città" si gioca quindi tutta nel contrappunto fra le maglie larghe di questa rete, le zone di parcheggio dei



Città lineari

Progetto di I. Leonidov per Magnitogorsk; schema funzionale per una città-fabbrica presso Stalingrado (N.A. Milijutin); "Mosca, città verde" di M. Ginzburg e Baršč (1930).

Le Corbusier: il sistema delle "città industriali lineari" nel modello dei "tre insediamenti umani" e schema di organizzazione (1942-1943).

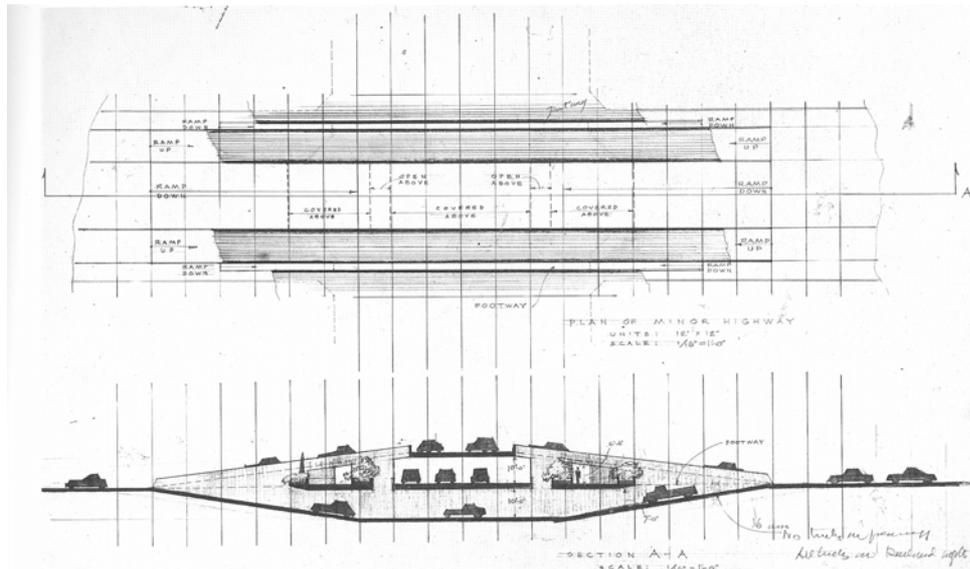


Ludwig Hilberseimer

“La metropoli come garden city” in uno schizzo del 1927.

Il modello viario ad albero (1940) e le sue applicazioni: una “città ideale” (1943), la trasformazione di un isolato a scacchiera (1950) e del South Side di Chicago (1951), come principio insediativo per l’intera area metropolitana

vari centri-servizi e la scala delle architetture: dai grattacieli direzionali, alle abitazioni dei nuovi coloni organizzate intorno ai garage.



Frank Lloyd Wright: studi per la viabilità di Broadacre City

Il motivo del "pettine", o meglio di un sistema basato su grandi assi lineari su cui si innestano i percorsi di distribuzione primaria e secondaria che alimentano le varie unità insediative (questi ultimi a sfondo cieco, secondo un principio già sostenuto da Unwin⁵⁹), accompagna l'intera ricerca di Ludwig Hilberseimer negli anni del suo insegnamento presso l'Illinois Institute of Technology di Chicago (1938-1967), volta a integrare in America "i metodi razionalisti che egli aveva sviluppato in Germania e i concetti ecologici o ambientali del Garden city movement che Ebenezer Howard aveva fondato in Inghilterra"⁶⁰ - non senza l'influenza, per altro, delle visioni "orizzontali" della stessa Broadacre. L'idea di una "metropoli come città giardino", già abbozzata in uno schizzo eseguito nel 1927 da studente del Bauhaus, è ripresa e sviluppata in una serie infinita di esemplificazioni, in cui il modello sopra descritto, che consente di ridurre al massimo gli incroci e di intercalare ai settori residenziali "spine" di verde contenenti le attrezzature pubbliche⁶¹, viene applicato secondo le più diverse possibilità combinatorie, sia per prefigurare nuovi tipi d'insediamento - i quali, per aggregazione di unità elementari possono arrivare a coprire l'area di un'intera regione -, sia come ipotesi d'intervento per trasformare, attraverso

⁵⁹ "Per usi residenziali, in particolare da quando si sono sviluppati i veicoli a motore, le strade a cul-de-sac, ben lungi dall'essere indesiderabili, sono soprattutto gradite da chi desidera la quiete per il proprio alloggio" Unwin R., 1909, cit. in Riganti P., 1997, p. 24.

⁶⁰ Harrington K., 1988, p. 69.

riduzioni *ad hoc* operate su una maglia viaria ortogonale, i tessuti compatti di sobborghi metropolitani esistenti. La prevalenza accordata a un'edilizia di tipo estensivo, la ripetizione ossessiva di pochi elementi ricorrenti, il carattere meramente funzionale attribuito alla viabilità e l'assenza - come in Broadacre city - di spazi pubblici "urbani", insieme all'ambiguità dei disegni di cui non sempre è chiaro se si tratti di schemi esemplificativi o di soluzioni morfologiche definite, fanno dei *pattern* di Ludwig Hilberseimer una sorta di sublimazione "hegeliana" dello *sprawl*, fenomeno che tra i primi egli ha riconosciuto, analizzato e aggredito progettualmente opponendo alla "decentralizzazione selvaggia" e alla "disurbanizzazione senza piani"⁶² le sue composizioni viarie, con esiti tanto suggestivi sul piano formale, quanto profondamente inquietanti su quello dei contenuti urbani.

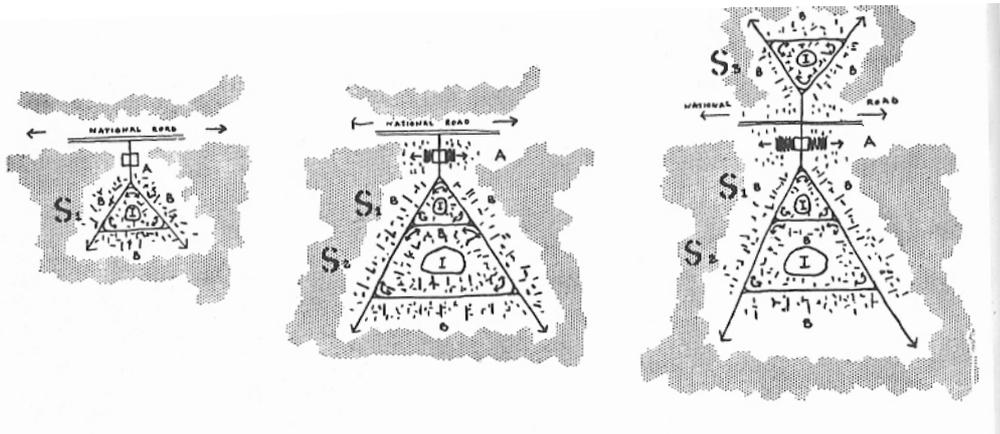
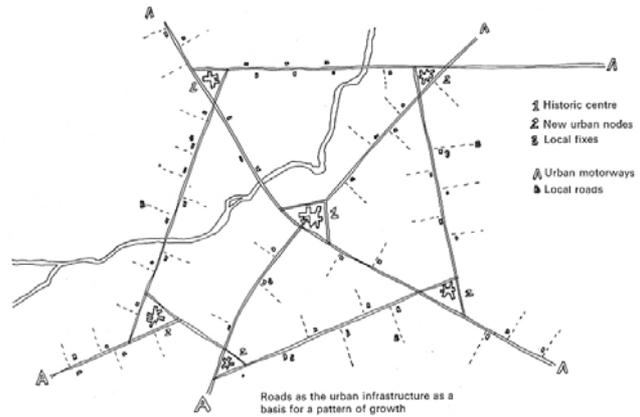
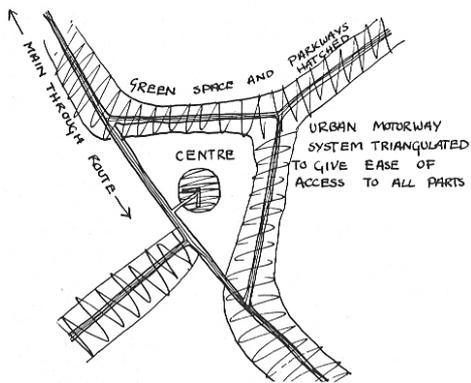
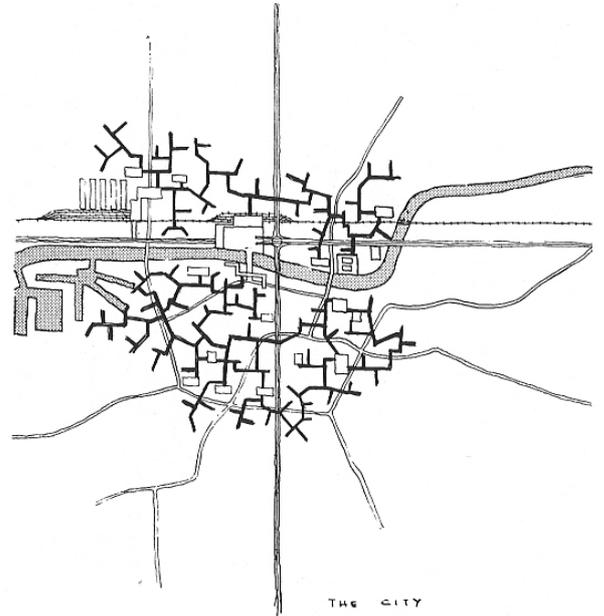
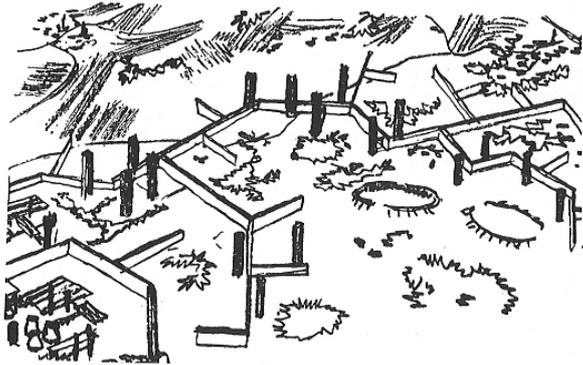
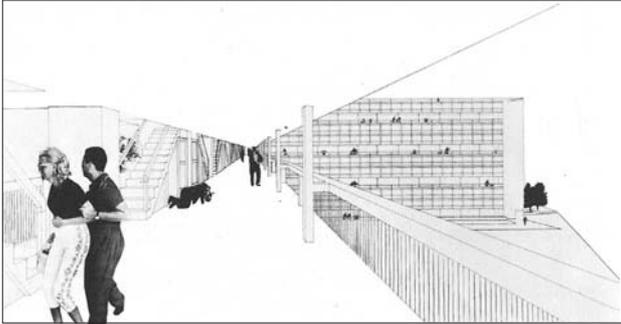
Nel corso degli anni Cinquanta, il dogma funzionalista postulato dai Ciam, la cui osservanza informa anche le esercitazioni americane di Hilberseimer, comincia a incontrare prime forme "organizzate" di resistenza culturale.

Alla meccanica giustapposizione delle quattro funzioni base (la circolazione è appunto la quarta), gli inglesi Peter e Alison Smithson – protagonisti della "fronda" interna al movimento moderno rappresentata dal Team Ten e riconosciuti dalla critica come i principali teorici del gruppo – oppongono l'urgenza di riattualizzare quattro categorie urbane "tradizionali" ritenute sociologicamente più significative - *casa, strada, quartiere, città* –, ovvero di studiare nuove forme di organizzazione urbana in grado di riprodurre il carattere di sistema associato, identitario e continuo, sotteso, negli insediamenti pre-moderni, a quelle nozioni. All'interno di questa ricerca, condotta in modo indipendente da vari esponenti del Team Ten, si collocano le diverse sperimentazioni di "megastrutture" tese a integrare in un unico complesso architettonico abitazioni e strade residenziali *in-the-air*, oppure attività terziarie, parcheggi e grande viabilità, e l'individuazione del modello aggregativo dei *cluster*: insiemi autonomi – ma suscettibili di crescita – di costruzioni - eventualmente megastrutture - organizzate su una rete di percorsi, a formare quartieri compatti comprendenti residenza e lavoro⁶³. Nel modello di *open city* messo a punto dagli Smithson alla fine del decennio, tutto ciò si inserisce, a livello

⁶¹ In particolare, Hilberseimer si preoccupa di collocare all'interno delle "spine" verdi le scuole elementari, raggiungibili da qualsiasi abitazione dell'unità insediativa senza dover mai attraversare una strada.

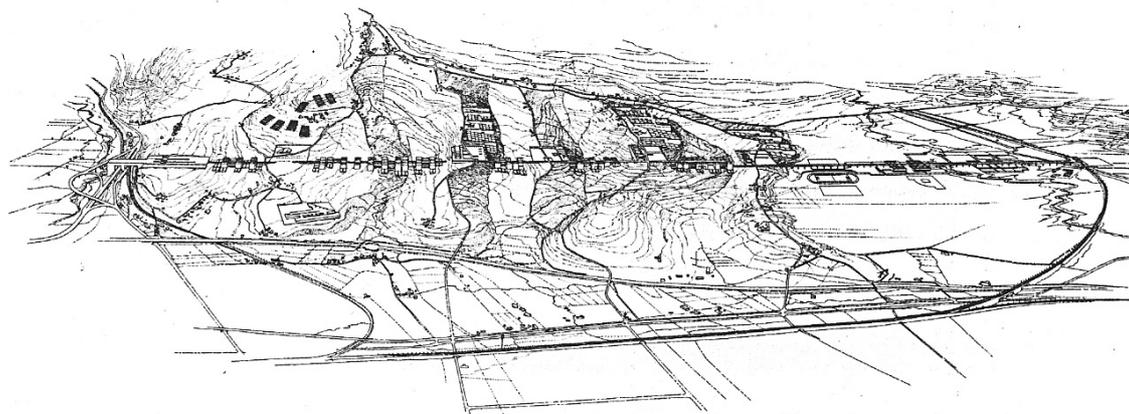
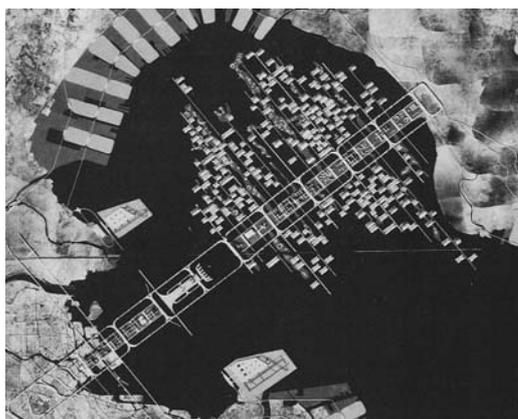
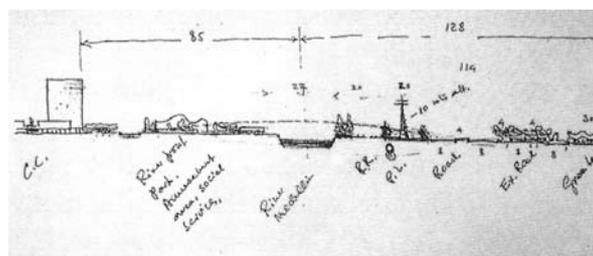
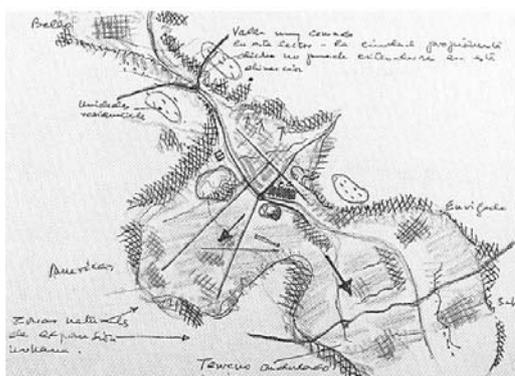
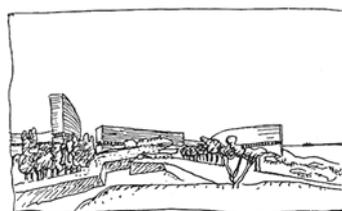
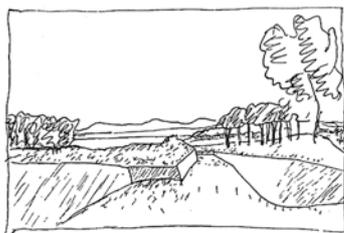
⁶² Hilberseimer L., *The new regional pattern*, Chicago, 1949, p. 187; cit. in Harrington K., 1988, p. 70.

⁶³ Suddivisi, negli Smithson, per tipo: attività produttive, terziario, amministrazione, artigianato, etc. (Cfr. Smithson A. e P., 1967, p. 25).



Alison e Peter Smithson

Dal modello "Golden Lane" alla "open city": unità d'abitazione con *street in-the-air*, aggregazione delle unità in *cluster*, il sistema della viabilità come struttura organizzativa dei *clusters* (da *Urban structuring*, 1967).



Architettura, infrastruttura e paesaggio

Le Corbusier, Plan Obus (Algeri, 1930-1934); J.Ll. Sert: schema d'insediamento e sezione sulla valle a Medellín (1948); K. Tange: progetto per la Baia di Tokio (1959-60); J.B. Bakema e J. Van den Broek: progetto di ampliamento di Amsterdam (1965); V. Gregotti, Università della Calabria (1973).

territoriale, entro le maglie di un *network* strutturale "di base", unico elemento stabile, sebbene incrementabile nel tempo, della forma materiale di una *community*, costituito ancora una volta da autostrade urbane. Tale sistema "può essere pensato a priori come una rete a maglie triangolari di densità variabile"⁶⁴, cui si "agganciano" i "punti fissi identificativi" (*fixes*) del sistema urbano – le aree a maggiore intensità d'uso, sia esistenti, sia soprattutto di nuova formazione – collocate non in corrispondenza dei nodi, ma all'interno delle maglie più strette. Il principio è "che la densità e il flusso del traffico debbano essere uguali su tutta la rete." Pertanto

Non c'è alcuna gerarchia d'importanza, soltanto una gerarchia di densità. Ovvero, laddove l'uso è maggiore la rete stradale è più densa. Se estrapolassimo la mappa stradale dal suo contesto, dovrebbe essere possibile individuare solo da questa le aree più intense.⁶⁵

Applicata alle città esistenti, con i necessari adattamenti alle situazioni specifiche, una rete stradale così strutturata potrebbe servire, nelle intenzioni degli autori, oltre che per orientarne la crescita, a deviare il traffico dai punti più congestionati verso le aree esterne o di *redevelopment*, ciascuna trasformata in un nuovo *urban fix* – un concetto, quest'ultimo, che Kenneth Frampton giudica criticamente come il "contributo monumentale reso dall'architettura in termini di 'evento' entro lo spazio senza fine della *motopia*"⁶⁶. L'idea di decentrare le funzioni urbane in ragione dell'accessibilità è in realtà un principio condivisibile e quanto mai attuale; ciò che rende la proposta criticabile e culturalmente superata è però il fatto ch'essa sia perseguita senza contemplare alcuna ipotesi alternativa allo sviluppo illimitato della circolazione privata. Dimostrazione di come, al pari dei loro maestri, gli esponenti della seconda generazione cresciuta all'ombra dei Ciam fossero ancora "totalmente affascinati dalla promessa egualitaria della mobilità, a cui pensavano come a una situazione di fatto, cui poter far fronte esclusivamente con la messa a punto di invenzioni architettoniche appropriate."⁶⁷

4. *La ricca articolazione interna della stessa proposta razionalista, in cui il tema di "collegamenti" diventa occasione di progettazione urbana sia alla grande scala delle infrastrutture territoriali, sia a quella del singolo settore urbano.* Tale varietà si esprime attraverso la sperimentazione di combinazioni o relazioni spaziali inedite fra "materiali" e dimensioni diverse (l'architettura e il paesaggio, la dimensione

⁶⁴ Smithson A. e P., 1967, p. 59.

⁶⁵ Ibidem, p. 63.

⁶⁶ Frampton K., 1975, p. XLX.

longitudinale del collegamento e quella verticale delle costruzioni), dando luogo ora a forme plastiche unitarie, ora a sistemi complessi di funzioni e architetture.

Punto di partenza di questa ricerca sono gli edifici-autostrada ideati da Le Corbusier a cavallo degli anni Venti e Trenta per Rio de Janeiro, San Paolo del Brasile, Buenos Aires e soprattutto, con il *Plan Obus* (in cui è riconoscibile una sorta di applicazione tridimensionale del principio lineare di Soria y Mata), per Algeri. La dirompente carica innovativa di queste proposte, e quindi la notorietà e l'influenza esercitata da allora in poi nella cultura architettonica, dipendono dalla forza delle immagini che le rappresentano, ovvero dal loro carattere di manifesto d'una nuova estetica urbana e infrastrutturale - non certo dall'efficacia delle soluzioni tecniche e funzionali adottate. Nonostante si tratti di collegamenti veloci che corrono sospesi a quaranta, sessanta, "cento metri dal suolo della città" sostenuti a tale altezza, - come spiegava lo stesso Le Corbusier alla conferenza di Rio del 1929 - "non da archi, ma dai volumi di edifici per gli uomini, per delle folle di uomini", gli ovvi problemi connessi all'incrocio e al raccordo fra le direzioni del traffico, alle relazioni con la viabilità esistente, all'accessibilità degli alloggi e dei garage sottostanti (per non parlare di quelli strutturali, ambientali e di manutenzione) non sono infatti nemmeno presi in considerazione⁶⁸. È questa, d'altra parte, una "disattenzione" programmatica verso gli aspetti di funzionamento, che caratterizza in modo significativo e solo apparentemente paradossale le proposte più radicali dell'estensore della Carta d'Atene (basti pensare alla corona di grattacieli prevista intorno alla piattaforma aeroportuale della *Ville contemporaine*), sottolineandone, da un lato, il valore ideologico e dimostrativo, dall'altro, il significato formale e di approccio "globale" al progetto, tanto più attuale in quanto intrinsecamente contrario, al di là degli enunciati apodittici fissati nella Carta, all'idea di una settorializzazione per compartimenti stagni tra progettazione urbanistica, architettonica e infrastrutturale.

A queste immagini, dunque, possono essere ricondotte le più interessanti visioni megastrutturali sviluppate nei decenni seguenti e, in generale, tutte quelle proposte in cui l'infrastruttura è assunta quale elemento ordinatore per il controllo progettuale della grande scala e come strumento d'intermediazione tra architettura e paesaggio. Tra le quali, il "piano pilota" per la città colombiana di Medellín, elaborato nel 1948 da

⁶⁷ Ibidem, p. XLX.

⁶⁸ Le Corbusier si limita infatti a evidenziare i vantaggi, soprattutto economici, della proposta: riduzione delle spese di urbanizzazione (canalizzazioni concentrate lungo un'unica direzione) e redditività dell'intervento infrastrutturale (in quanto abbinato alla realizzazione di abitazioni), solitamente a fondo perduto. Cfr., Le Corbusier, 1964b, p. 140

Josep Lluís Sert (uno degli architetti moderni maggiormente legati all'insegnamento di Le Corbusier) è divenuto a sua volta il modello di un approccio più "prudente", derivato della "decantazione" degli elementi progettuali chiamati in gioco dal maestro svizzero: qui infatti l'asse viario principale, che corre lungo un fiume, organizza linearmente in un'alternanza di costruito e verde le diverse funzioni urbane (grattacieli direzionali, "piastre" commerciali e per attività culturali, edifici bassi di abitazione, zone artigianali, etc.) assecondando la configurazione geomorfologica del sito, piuttosto che sovrapponendosi ad essa.

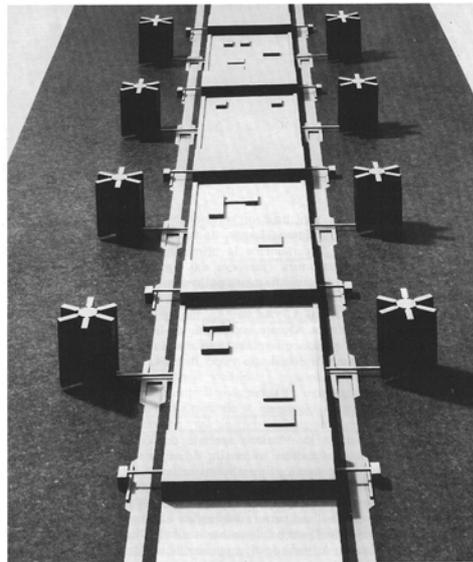
Altri esempi, per altro molto noti, sembrano suggerire una progressione parabolica, tendente dapprima a "complicare" il procedimento lecorbuseriano, affrontando – tecnicamente oltre che formalmente - i problemi sollevati dall'intervento megastrutturale (ed è da questo filone che, di lì a poco, prenderanno spunto le esercitazioni grafiche dei megastrutturalisti "visionari"), per poi scomporlo in "pezzi" sempre più diluiti nel territorio, ma ancora tenuti insieme da un filo infrastrutturale continuo.

Al ramo ascendente delle parabole appartengono le città a crescita potenzialmente illimitata della fine degli anni Cinquanta: dal modello astratto di "città metro-lineare" di Reginald Malcolmson (un edificio a lastra continua contenente tutte le linee di trasporto, fiancheggiato da torri simili a quelle della *Ville radieuse*), al piano di Kenzo Tange per la Baia di Tokio⁶⁹. In questo progetto, un telaio composto da una sequenza lineare di anelli viari di forma rettangolare attraversa le acque della baia, ospitando all'interno funzioni direzionali e una darsena portuale e facendo da supporto, dove la baia sia allarga, a un sistema di viadotti ortogonali con agganciate le unità residenziali: in altre parole, "un'enorme struttura di comunicazione sull'acqua che connette megastrutture, è servita da megastrutture, ed è costituita di megastrutture."⁷⁰

Il principio adottato da Bakema e Van den Broek nel loro progetto del 1965 per l'ennesimo ampliamento di Amsterdam è molto simile a quello appena descritto: un insediamento lineare organizzato lungo un asse centrale per il traffico veloce (autostrada e monorotaia) che attraversa le acque del lago compreso tra il centro città e i polder orientali. Ma quello che in Giappone è un sistema di megastrutture, in Olanda si

⁶⁹ Pubblicato nel 1960, il progetto (redatto insieme agli architetti del cosiddetto movimento "metabolista" giapponese – K. Kamiya, A. Isozaki, S. Watanabe, N. Kurokawa e H. Koh) fu probabilmente concepito contestualmente a quello per lo sviluppo del porto di Boston, elaborato l'anno precedente nell'ambito di un seminario del Mit, e costituito da due grandi blocchi residenziali con sezione a ponte, sollevati sopra la maglia dei trasporti veloci: secondo alcuni critici – come riporta R. Banham (1976, p. 49) le prime megastrutture propriamente dette della storia dell'architettura. Per Banham (ibidem, p. 51), il progetto di Tokio, "costituisce probabilmente il contributo maggiore di Tange – e certamente del Metabolismo – alle idee urbanistiche del ventesimo secolo".

disarticola in un'infinità di pezzi staccati, raggruppati in 35 unità abitative da 10.000 abitanti, comprendenti case alte, medie e basse, sistemate a pettine rispetto all'asse principale, e in complessi direzionali con piastre e grattacieli (tra i quali l'ampia testata del sistema, in rapporto al suo sviluppo filiforme, ricorda la morfologia della *city* posta al termine dell'autostrada nel *plan Obus*), tutti solidamente ancorati a isole artificiali.



Reginald Malcolmson: "città metrolineare" (1957)

Infine, nel progetto di Vittorio Gregotti per l'Università della Calabria del 1973 si riaffaccia l'idea di un'edificio-infrastruttura sovrapposto al sistema orografico (qui è la valle dei Crati, presso Cosenza), il quale, pur mantenendo uno sviluppo lineare tutt'altro che irrilevante (3200 m) si riduce però alla larghezza di un percorso pedonale attrezzato, teso fra uno snodo autostradale e una stazione ferroviaria. L'impalcato metallico è "sorretto" dai blocchi a pianta quadrata dei ventuno dipartimenti universitari che, come gli edifici di Le Corbusier, assecondano le discontinuità altimetriche del terreno mantenendo costante la quota del percorso. Un segno in ogni caso molto netto, che inserisce l'architettura – nonostante la relativa esiguità dei volumi – in una dimensione di paesaggio.

A una scala più ridotta si collocano quei complessi edilizi, cui abbiamo già accennato, contenenti i percorsi pedonali a servizio degli alloggi o quelli carrabili a servizio di un centro commerciale o direzionale. Tra i primi, uno dei prototipi è riconosciuto nel progetto degli Smithson per la riabilitazione del quartiere Golden Lane a Coventry (1952), che in uno schema riecheggiante "*l'ilot insalubre*" di Le

⁷⁰ Banham R., 1974, p. 54.

Corbusier (1936) introduce un ballatoio aperto "largo abbastanza perché due mamme con la carrozzina possano fermarsi a parlare lasciando ancora uno spazio per il passaggio"⁷¹, e l'idea del *cluster*, ovvero di "una città multilivello con strade residenziali *in-the-air*"⁷² ottenuta dal collegamento di più edifici dello stesso tipo; tra i secondi i più rappresentativi sono quelli progettati negli anni Sessanta per i centri civici di due new town inglesi: Hook (che non fu mai realizzata, ma venne utilizzata come modello per gli insediamenti dell'"ultima generazione") e Cumbernauld, a tutt'oggi "l'esperienza megastrutturale più completa disponibile nel vecchio mondo"⁷³ - in realtà un edificio a ponte che passa sopra l'asse autostradale su cui è strutturato l'insediamento e ospita alcuni piani di parcheggi.

La variante orizzontale di queste architetture urbane è data dai *mat-buildings* o "edifici tessuto", che testimoniano come la ricerca finalizzata a "reinventare, attraverso una traslazione dell'idea di strada, una struttura pubblica di connessione dei nuovi sistemi urbani"⁷⁴ sia stata alimentata dalla "suggerzione anche di ambienti culturalmente lontani dalla tradizione dell'occidente (la città del levante) dove il percorso stradale non ha avuto un ruolo strutturante"⁷⁵. Le realizzazioni si limitano a pochi esempi: l'orfanotrofio di Amsterdam di Aldo Van Eyck e, a una scala più ampia, la Freie Universität di Berlino di Woods, Candilis, Josic, frutto della semplificazione dello schema di tessuto multilivello già proposto dagli stessi autori per la ricostruzione del centro di Francoforte (1963). Analoga concezione è riscontrabile nel progetto per l'ospedale di Venezia (1964), con cui si compie, secondo Sergio Crotti, il "paradosso lecorbuseriano", ovvero il recupero culturale della *rue corridor*, come principio ordinatore d'un'"edificio-piazza-strada-tessuto" la cui organizzazione richiama esplicitamente la fitta trama delle calli e dei campielli veneziani.

Un campione significativo di tali sperimentazioni progettuali, in gran parte sviluppate da esponenti del Team 10, è analizzato da Kenneth Frampton nel celebre saggio *La strada ordinaria come manufatto continuo*, pubblicato nel 1979 nella raccolta *On streets*⁷⁶, per verificare se "nell'anonimità astratta delle forme tipo megalopoli" vi sia spazio per "talune infrazioni al sistema motopiano astratto, che siano identificabili e accettabili come spazi definiti a carattere pubblico di densità e capacità variabile."⁷⁷

⁷¹ Smithson A. e P., 1967, p. 25.

⁷² Ibidem, p. 22.

⁷³ Banham R., 1976, p. 189. Progetto architettonico di Geoffrey Copcutt sull'impianto urbano di Hugh Wilson.

⁷⁴ Gregotti V., 1987, p. 2.

⁷⁵ Di Cristina B., 1998, p. 12.

⁷⁶ Anderson S., 1979. Si veda il capitolo "Lo spazio del moto come spazio pubblico"

⁷⁷ Frampton K., 1979, p. 338.



Edificio-tessuto: la Freie Universität di Berlino (Woods, Candilis, Josic)

Secondo Frampton, la maggiore o minore efficacia di questo approccio – e in generale le possibilità di riuscita di una strategia urbana alternativa sia alla tabula rasa, sia alla "completa corrosione del tessuto urbano esistente attraverso l'intrusione demolitrice del privilegio per l'automobile"⁷⁸ – dipendono dal "grado con cui i tipi sono in condizione di mantenere la continuità del tessuto urbano e [...] di identificare la differenziazione tra categorie come pedone-automobile, pubblico privato e così via."⁷⁹ *Continuità, differenziazione e interfaccia* sono dunque i requisiti chiave da rendere effettivi – "sia dal punto di vista sociale che dal punto di vista plastico" – per poter riassorbire nella forma di un'architettura urbana i valori della "strada ordinaria": requisiti che difficilmente potrà avere un percorso "in the air" e che portano a rivalutare – sono le conclusioni di Frampton - la flessibilità del "blocco perimetrale prebellico"⁸⁰.

⁷⁸ Ibidem, p. 364.

⁷⁹ Ibidem, p. 341.

⁸⁰ Cfr. anche Frampton K., 1975, p. XLIX. Rispetto ad esempi più noti, l'autore sottolinea la complessità della soluzione adottata nell'isolato residenziale "Spangen", realizzato a Rotterdam nel 1919 da M. Brinkmann, che grazie all'apertura di passaggi, alla rottura della continuità dei fronti e alla sapiente articolazione dei corpi di fabbrica rende possibile una varietà di relazioni fra spazio pubblico perimetrale e spazio semi-pubblico interno, impensabile in una megastruttura.

Mobilità e forma urbana nell'era dell'automobile

Fra la metà degli anni Cinquanta e i primi anni Sessanta, la necessità di nuove politiche urbane che tengano conto dell'impatto sulla città della motorizzazione privata ha ormai assunto, nei paesi industrializzati, i caratteri dell'emergenza, al di là degli allarmi e delle ricette dei diversi sostenitori d'una riforma urbana globale.

La rapida diffusione della mobilità individuale – processo che nelle grandi città statunitensi si presenta già da tempo come un fenomeno di massa - mette in crisi i sistemi di trasporto pubblico su ferro, troppo rigidi rispetto alla nuova domanda di spostamenti frequenti e multidirezionali⁸¹ e impone di fatto, nella programmazione e progettazione dei sistemi di trasporto, un'ulteriore specializzazione della strada come infrastruttura "dedicata", in analogia con le linee ferroviarie.

Alla scala dei collegamenti *intercity*, il tema dell'autostrada non sembra porre, tuttavia, almeno fino agli anni Sessanta, problemi che non siano risolvibili con gli strumenti della progettazione architettonica, nell'ambito di una cultura ancora ampiamente condivisa aderente ai principi funzionalistici del Movimento Moderno. Nella sua "versione umanizzata" rappresentata dalla *parkway*⁸² essa è anzi salutata come un'occasione irripetibile per affermare, nella dimensione territoriale del progetto, nella dinamica della fruizione spaziale e nel possibile connubio fra natura e costruzione, la nuova estetica della città contemporanea - come d'altra parte confermano le immagini provenienti dall'America, propagate con l'entusiasmo del profeta - dalla prima uscita nel 1941 di *Space, time and architecture* al suo ultimo aggiornamento per la quattordicesima edizione del 1962 - da Siegfried Giedion:

Perché mai la strada-parco può essere detta un elemento della città che stiamo costruendo adesso? Per un fatto: che essa adempie a una legge fondamentale della città nascente: essa separa le funzioni confuse del traffico dei veicoli e dei pedoni. Nello stesso tempo essa dà il colpo mortale al concetto che la strada maestra è un'arteria isolata, che attraversa la campagna senza rapporto con questa. Essa è concepita in termini dell'ambiente che la circonda, essendo essa stessa una parte della natura [...] Ed infine la strada-parco preannunzia la prima tappa nell'evoluzione della città futura: abolire la *rue corridor*. [...] Essa sembra anticipare il tempo in cui, compiute le necessarie operazioni chirurgiche, la città congestionata artificialmente sarà ridotta alla sua misura normale. Allora la strada-parco passerà attraverso la città come oggi passa attraverso il paesaggio [...]⁸³

⁸¹ Cfr. A. Dell'Orto, M. Innocenti, A. Panighetti, 1997.

⁸² La definizione è di S. Giedion, (1941-1954, p. 717). Tipologia stradale introdotta verso la meta dell'800 da F. L. Olmsted e altri, per conciliare il progetto di nuovi parchi urbani con la continuità della circolazione veicolare, la *parkway* diventa a partire dagli anni '40 il modello per progetti di tracciati autostradali secondo una logica d'inserimento e non di sovrapposizione rispetto ai contesti ambientali.

⁸³ Giedion S., 1941-1962, pp. 723-725.

In Europa, l'interesse per le possibilità espressive legate alla combinazione di ingegneria e *landscaping*, che caratterizza fin dagli esordi, ammantati dalla retorica nazista della *Heimat*, lo sviluppo della rete autostradale tedesca, è testimoniato, soprattutto in paesi come la Germania e la Gran Bretagna dove il processo d'industrializzazione e la motorizzazione di massa sono a uno stadio più avanzato, da una ricca produzione saggistica e manualistica, per altro quasi del tutto ignorata in Italia anche dagli addetti ai lavori. Fra i titoli più importanti, *The Landscape of roads* di S. Crowe e *Richtlinien für Straßenbepflanzung* di E. Lorenz, entrambi pubblicati nel 1960, testi in cui il tema progettuale delle infrastrutture viarie è affrontato a partire dal riconoscimento della loro duplice natura di "oggetto architettonico e [...] punto di vista sul paesaggio e sulla sua organizzazione"⁸⁴ e quindi della bivalenza del "problema paesaggistico" da essi sollevato: da un lato l'inserimento territoriale del manufatto, dall'altro il paesaggio percepito percorrendo la strada. "Questi paesaggisti degli anni '60 – come osserva Fausto Fiorentini – sono unanimi nell'asserire che, una volta studiati gli aspetti tecnici ed economici, occorre una concezione spaziale del progetto ed una considerazione dei rapporti spazio-tempo"⁸⁵: una posizione che mette al centro del progetto il contesto, sia come punto di partenza che come "stato modificato" dall'intervento. Ne derivano soluzioni di tecnica progettuale - di fatto variazioni sul tema della *parkway*, riconfermata come l'unica tipologia stradale a scorrimento veloce in grado di conciliare aspetti trasportistici ed estetici - in cui vengono definiti e codificati per la prima volta alcuni concetti-base validi ancora oggi, anche se raramente praticati: dalla correlazione fra curve verticali e orizzontali per la flessuosità dei tracciati, all'uso del verde e delle alberature come "guida ottica", ai criteri progettuali per inserire spartitraffico alberati fra i due sensi di marcia dell'autostrada.

Assai più problematico appare invece, fin da subito, il rapporto fra automobile e contesto urbano.

Le immagini edulcorate della città del futuro – grattacieli collegati da ampie passerelle pedonali e, a un livello più basso, immense autostrade su cui scorre un traffico ordinato - allestite con profusione di "effetti speciali" da Norman Bel Geddes nel padiglione Ford all'esposizione universale di New York del 1936 e circolate in tutto il

⁸⁴ Gregotti V., 1989, p. 2.

⁸⁵ Fiorentini F., 1996, p. 75.

mondo attraverso i rotocalchi e i cinegiornali⁸⁶, lasciano il campo, nelle metropoli americane, ai paurosi paesaggi di macerie che precedono nella realtà l'arrivo delle nuove infrastrutture, rivelando il vero volto - tutt'altro che patinato - e gli enormi costi sociali di un *urban renewal* interamente votato all'automobile⁸⁷, secondo il motto all'epoca popolare "*What's good for Ford is good for the nation*".

Nel 1960, appena sei anni dopo la prima revisione del libro di Giedion con cui l'autore confermava la sua ammirazione per "la moderna plastica di innumerevoli crocevia a trifoglio"⁸⁸ quali segni tangibili di una nuova monumentalità all'insegna dello spazio-tempo, l'innesto nel corpo della città delle grandi arterie dedicate al traffico meccanizzato appare già, dall'osservatorio bostoniano di Kevin Lynch, come "la grande occasione mancata" della progettazione urbana: un fallimento imputabile all'ostilità nei confronti del territorio, visto riduttivamente come un "ostacolo da superare", che la gran parte dei progettisti autostradali mostrano d'aver ereditato dall'ingegneria ferroviaria. Eppure – afferma Lynch - è solo in relazione col contesto che l'autostrada può mettere a frutto tutte le sue potenzialità di luogo urbano, trasformando l'uso quotidiano dell'automobile in un'esperienza visiva appagante e contribuendo così ad elevare in modo decisivo la qualità della vita contemporanea.

A tale questione, ricorrente nella bibliografia dell'ideatore del *physical planning*, egli dedica in particolare un famoso saggio, *The view from the road*, scritto con Donald Appleyard e John R. Myer, nel quale il tema infrastrutturale è assunto come caso emblematico di un "problema progettuale tipico della città: il problema di progettare sequenze visive per un osservatore in movimento" - punto di vista che rimanda ancora una volta alla necessità di integrare i "requisiti percettivi" del tracciato nella valutazione dei fattori influenti sul progetto, assegnando loro un peso

⁸⁶ "Il contenuto della mostra Futurama consisteva in uno spettacolo multimediale, che esaltava scienza e tecnica. Gli spettatori si sedevano in poltrone montate su una cinghia mobile, simile a una catena di montaggio. Per circa quindici minuti davanti ai loro occhi sfilavano dei plastici, presentati come fossero sequenze di un film, che descrivevano la città americana dei futuri anni Sessanta. A diverse scale i modelli cercavano di drammatizzare la morfologia di un grande territorio urbanizzato, una volta che fossero state rinnovate le infrastrutture. [...] Protagoniste indiscusse della narrativa erano l'auto e le nuove strade, alcune delle quali a ben 18 corsie! [...] [su cui] si muovevano ben 50.000 mini-auto meccanizzate." Ingersoll R., 2004, pp. 99-100.

⁸⁷ Nel 1956 il Congresso degli Stati Uniti approva un programma finalizzato a realizzare 60.000 km di *interstate highways*, di cui 12.000 inseriti all'interno dei tessuti urbani. "Gli sventramenti resi necessari dal programma, sotto la dicitura *Urban Renewal*, furono i più pesanti della storia moderna. Per fare un chilometro di autostrada occorrono circa venti ettari di terreno. I centri di città come Philadelphia, San Francisco, St. Louis, Newark, Atlanta e tante altre furono devastati per inserire le nuove infrastrutture automobilistiche. Gli sventramenti operati a Boston furono forse i più tragici [...]; negli anni Cinquanta per costruire la Central Artery, una sopraelevata che attraversa il centro storico, furono sfrattati 20.000 residenti; e negli anni Sessanta, per demolire l'intero quartiere del West End, ne sono stati eliminati altri 30.000, in maggioranza poveri e afro-americani. Così, il centro di Boston fu trasformato in una tabula rasa, come fosse stato bombardato." Ingersoll R., 2004, p. 101.

⁸⁸ Giedion S., 1941-1961, p. 720

determinante nella decisione finale.

L'obiettivo – secondo i tre autori - dev'essere quello di fare dell'autostrada un'"opera d'arte", non solo – come per il Giedion - in quanto opera di architettura, ma come specifico genere artistico: farne cioè il teatro di una "drammaturgia autostradale" intenzionalmente costruita sulla visione del *motorist* e quindi sul movimento apparente, al di là dal cruscotto, degli oggetti vicini e lontani; sull'illusione che crescano e/o assumano posizioni sfalsate man mano che "si avvicinano"; sul rapporto fra gli oggetti "stabili" collocati sullo sfondo e la successione rapida degli eventi che avvengono in primo piano; sugli effetti prodotti dell'illuminazione naturale (a seconda delle ore del giorno e delle stagioni) e artificiale (durante la notte o nei tratti in galleria); sulla diversa percezione del movimento che si ha attraversando paesaggi densi o rarefatti; sulla variabilità del campo visivo. Una drammaturgia, in cui lo "spettacolo" ha come scopo la rappresentazione della città:

Queste lunghe sequenze potrebbero rendere comprensibili le nostre vaste aree metropolitane: chi guida vedrebbe come è organizzata la città, quali valori simbolici porta con sé, come è usata dalla gente e come la gente si relaziona ad essa⁸⁹

Se disegnate con cognizione di causa, [le autostrade] possono presentare la città come un'immagine vivida e ben ordinata.⁹⁰

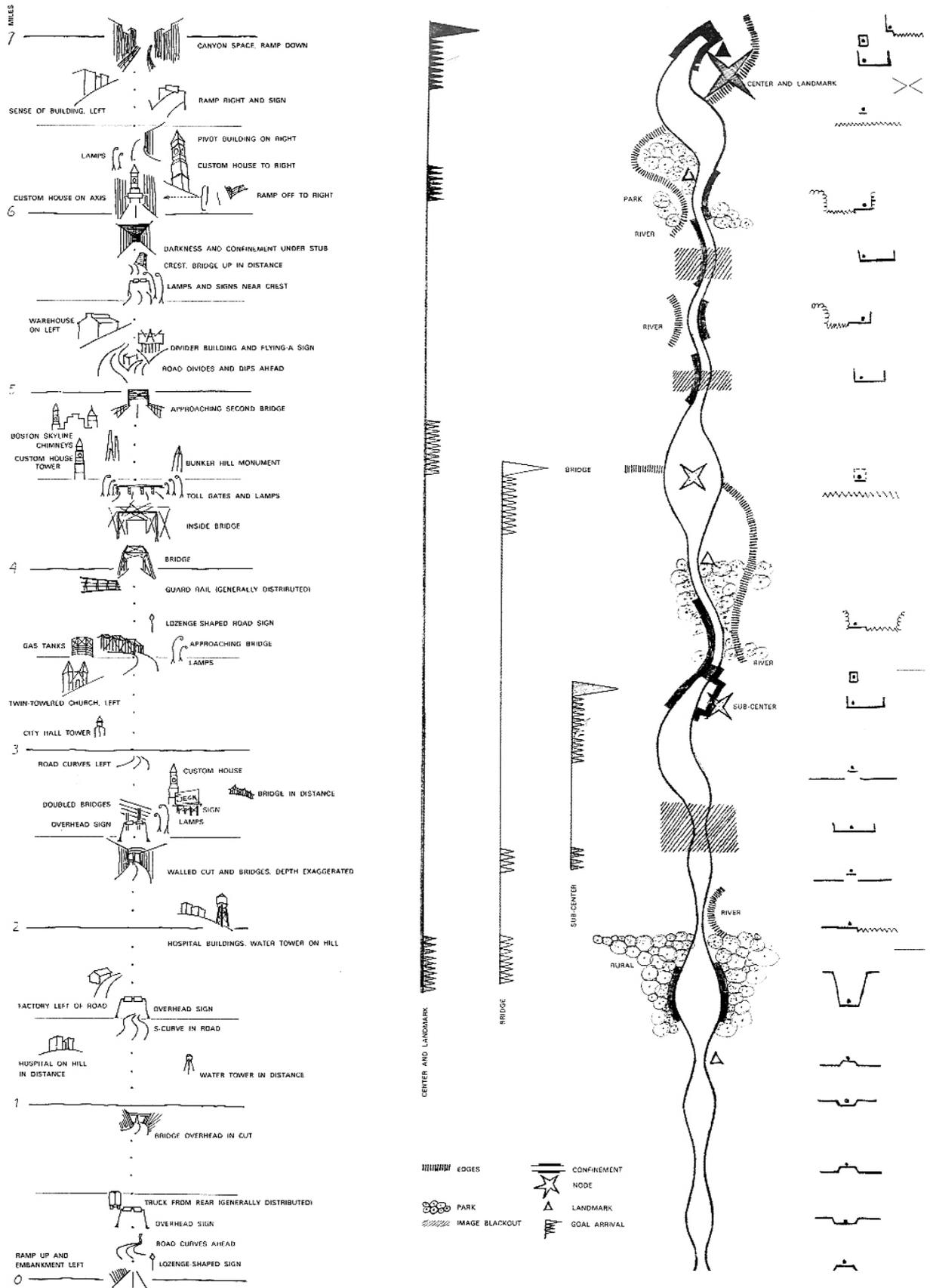
Il senso della sequenza spaziale connessa all'esperienza di guida su un'autostrada urbana viene quindi assimilato a quello di "un'architettura di grande scala", mentre

la continuità e il flusso temporale ininterrotto sono vicini alla musica e al cinema. Le sensazioni cinestetiche sono come quelle della danza e del parco di divertimenti, sebbene di rado così violente. Queste sono arti e situazioni da cui il progettista di autostrade dovrebbe imparare la sua tecnica.⁹¹

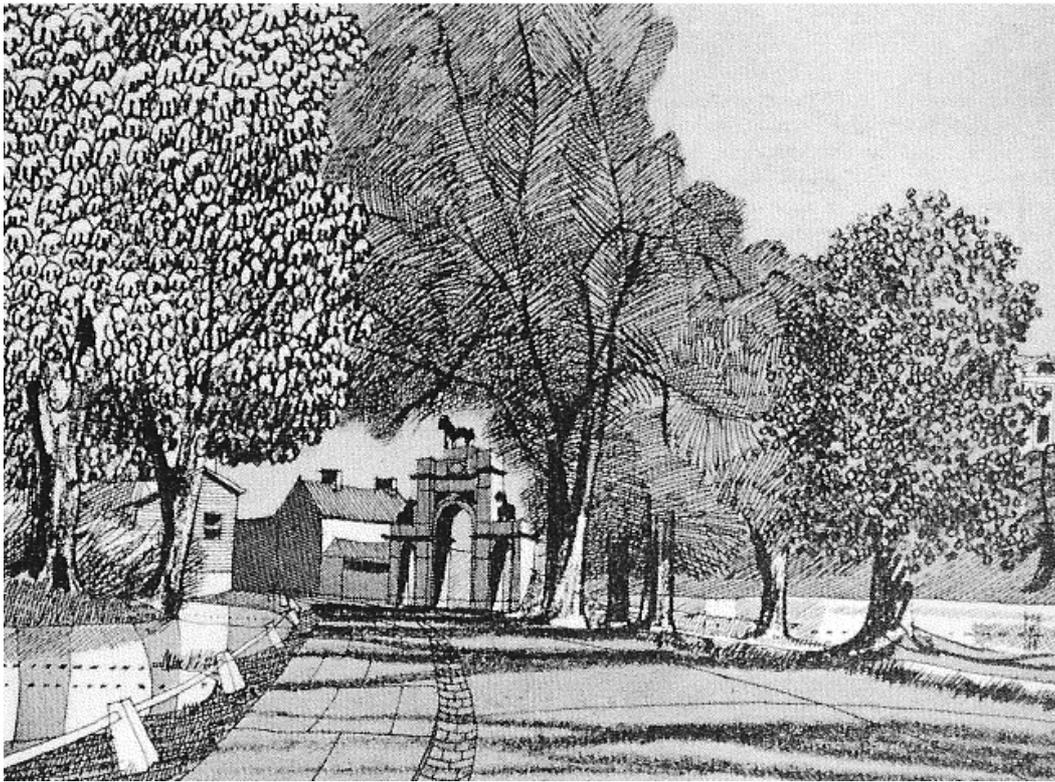
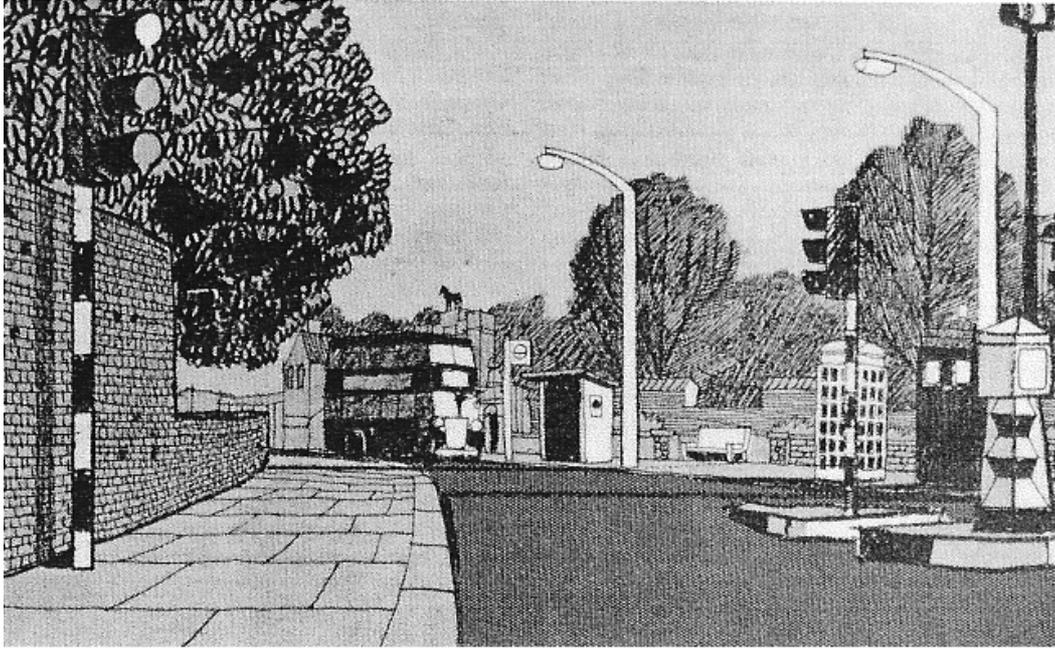
Ne deriva un'elaborata tecnica interpretativa - simile alla scrittura musicale - in grado di rappresentare sulla carta, tramite diagrammi, sia le sensazioni fisiche del moto corrispondenti a diverse conformazioni dell'intorno e alla disposizione degli elementi lungo il tragitto, sia il variare del senso d'orientamento legato al tipo di tracciato e alla dislocazione di punti di riferimento riconoscibili. Tecnica che gli autori si preoccupano di verificare lungo il percorso di avvicinamento alla *downtown* di Boston attraverso il Mystic River Bridge e che applicano infine nella proposta di un tracciato alternativo a quello ufficiale per il completamento della tangenziale di Boston, senza escludere *a priori* soluzioni ingegneristiche complesse, ma utilizzandone la potenziale carica espressiva per connotare situazioni altrimenti povere di significati urbani, facendo di

⁸⁹ Appleyard D., Lynch K., Meyer J.R., 1960, p. 5.

⁹⁰ Ibidem, p. 16.



The view from the road (K. Lynch, D. Appleyard, R. Myer, 1960)
 Schemi interpretativi dei riferimenti "oggettivi" e "soggettivi" lungo il percorso della Northeast Expressway di Boston.



Gordon Cullen
Esempio di *town-scaping* di una strada extraurbana.

alcuni svincoli a più livelli degli autentici *coup de theatre* in grado "di riempire il vuoto delle aree adiacenti"⁹².

In Inghilterra, i problemi del controllo formale delle trasformazioni fisiche indotte dalla motorizzazione, soprattutto al livello della percezione "orizzontale" propria di un soggetto in movimento (automobilista o pedone), sono posti all'attenzione pubblica dal gruppo inglese dell'«Architectural Review». Sotto gli slogan *Outrage* e *Counter-attack* (ripetuti nei titoli degli editoriali di alcuni numeri speciali della rivista pubblicati fra il 1955 e il 1957) Kenneth Browne, Gordon Cullen, Ian Narin e Jim Richards lanciano una campagna di sensibilizzazione, sostenuta anche dal quotidiano «Observer», per prevenire il rischio di una trasformazione generalizzata dei paesaggi urbani in *Subtopia* (neologismo coniato come crasi fra i termini *utopia* e *suburb*), quale risultato di un processo di accumulazione casuale dei segni generati dall'evoluzione tecnologica e dall'ottuso utilitarismo con cui essa viene generalmente applicata, nella convinzione che attraverso il *design* sia comunque possibile arrivare alla "armonizzazione creativa di vecchio e nuovo":

La nota chiave, se esiste una parola per esprimerla, è integrazione o '*togetherness*' [...] [Questa] corre attraverso l'estetica delle opere d'arte individuali, dove l'"unità dei componenti" nel suo significato più ampio è l'essenza della qualità artistica; e attraverso la vita stessa, dove termini psicologici come "integrato" ed "equilibrato" significano semplicemente che la vita ha cessato di essere una questione di componenti – "lavorare", "ricrearsi", "abitare" –, che essi sono tutti in relazione l'un l'altro⁹³.

In particolare si deve a Cullen, nelle pagine (poi raccolte in volume) della sua rubrica *Townscape*⁹⁴, la messa a punto d'una vera e propria "grammatica del miglioramento"⁹⁵, volta appunto a ricomporre entro immagini urbane unitarie, illustrate a partire da situazioni concrete attraverso esemplificazioni del tipo "prima e dopo" (con ciò ribaltando, in senso propositivo, la tecnica dei *Contrasts*, efficacemente introdotta agli albori dell'industrializzazione da A.W. Pugin per denunciare il cattivo gusto degli oggetti d'uso prodotti in serie⁹⁶), percorsi carrabili e pedonali, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione stradale e cartelloni pubblicitari, linee elettriche, verde di arredo, semafori, spartitraffico, e tutti gli altri dispositivi connessi alle esigenze della circolazione, applicando alla città una

⁹¹ Ibidem, p. 5.

⁹² Ibidem, p. 54.

⁹³ *Counter-attack*, 1957, pp. 406-407.

⁹⁴ Cullen G., 1961

⁹⁵ Gregotti V., 1989, p. 2.

⁹⁶ Pugin A.W., *Contrasts*, London 1836.

nozione di *improvement* mutuata dall'architettura dei giardini.

Al di là degli aspetti percettivi, è però soprattutto sul funzionamento della città, o meglio sulla resistenza stessa del modello città all'invasione dell'automobile, che si incentra il dibattito sull'urgenza di una sua riforma strutturale, entro un quadro di fattibilità complessivamente assai diverso da quello auspicato fra gli anni Trenta e Quaranta dai Ciam.

Compiendo un notevole sforzo di realismo rispetto alle posizioni iniziali, in risposta a un'istanza dell'Unesco per un sistema standard di organizzazione della mobilità veicolare applicabile nelle diverse aree urbane del mondo, già nel 1948 Le Corbusier aveva messo a punto la nota "regola delle 7V", che di fatto riproponeva l'idea di una città suddivisa in ambiti di dimensione conforme - i settori - da una griglia viaria regolare. La novità della proposta consisteva nella dimensione dei settori – circa cento ettari – e nella gerarchia dei percorsi, così articolata:

- arterie di distribuzione principale e secondaria - V2 e V3 - destinate al solo traffico meccanizzato (le prime innestate sulle grande viabilità territoriale – V1 – e direttamente collegate ai settori direzionali; le seconde formanti le larghe maglie dell'armatura urbana);
- assi prevalentemente commerciali e artigianali (il tipo V4, con ampi marciapiedi e traffico misto – per Le Corbusier "Qui si svolge la vita familiare e degli individui, qui è la strada vivente per eccellenza, la "Grand-Rue" della tradizione"⁹⁷);
- strade di servizio, interne ai settori residenziali (V5 e V6, questi ultimi eventualmente inseriti all'interno dell'*unité d'habitation*);
- percorsi pedonali immersi nel verde (V7) che collegano trasversalmente le V4.

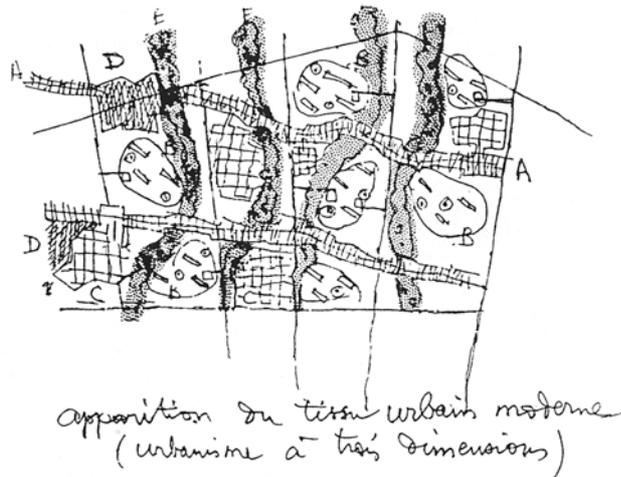
Presentata nell'*Oeuvre complète*⁹⁸ come parte integrante del modello dei "tre insediamenti umani", senza specificare mai a quale tipo di insediamento avrebbe dovuto riferirsi⁹⁹, la "regola delle 7V" rappresenta in realtà, nel pensiero lecorbuseriano, una decisa deviazione da una *Manière de penser l'urbanisme* a un approccio più operativo finalizzato alla pianificazione, che, di lì a poco, troverà con

⁹⁷ Le Corbusier, 1957, p.

⁹⁸ Ibidem, pp. 90-94.

⁹⁹ In realtà non sembra compatibile con alcuno dei tre; inoltre la sua applicazione riduce la presenza del paesaggio a una serie di parchi lineari paralleli percorsi dalle V7, contenenti le attrezzature pubbliche di base: un'idea più vicina alle "spine verdi" di Hilberseimer che a quella delle città giardino verticali o orizzontali.

Chandigarh la grande occasione per essere messo alla prova¹⁰⁰. L'idea dei settori urbani alimentati da un sistema di strade gerarchizzate – per altro già leggibile nel piano di Amsterdam di Van Eesteren – diventerà una costante, nel bene e nel male e con diverse varianti dimensionali, nel progetto di nuove città in Francia e Gran Bretagna ed è alla base della nozione di "area ambientale" introdotta, come vedremo, da Buchanan nel 1963.



Le Corbusier: il "tessuto urbano moderno" generato dall'applicazione della regola delle 7V

Il problema della separazione dei traffici come intervento *ex-post* per rendere compatibile l'uso dell'automobile nella città esistente è invece affrontato, a partire dal 1951, negli studi di Louis Kahn per il centro di Filadelfia, condotti inizialmente a titolo personale e poi, per alcuni anni, in qualità di consulente della Philadelphia Redevelopment Authority.

I famosissimi diagrammi elaborati per confrontare i *movement patterns* che attraversano l'area con quelli proposti – dimostrazione di come la genialità di un artista possa esprimersi persino attraverso un grafo stradale – si riferiscono alla possibilità di ridefinire l'uso della rete viaria "mettendo da parte a tempo indeterminato interventi di allargamento o altre costose migliorie, fintanto che un utilizzo più efficiente della superficie stradale esistente non sia stato

¹⁰⁰ L'incarico di progettare integralmente la nuova capitale della regione del Punjab per una popolazione di 150.000 persone - aumentabili in una seconda fase fino a 500.000 - è affidato dal governo indiano a Le Corbusier (con Pierre Jeanneret, Maxwell Fry e Jane Drew) nel 1951. Nel mese di aprile dello stesso anno lo schema d'impianto generale, conformato sulla regola delle 7V (già applicata, nel 1950, per lo schema direttore di Bogotà), è pronto: comprende 15 settori principali di ca. 800 x 1200 m (pari a ca. 100 ettari di superficie) in grado di ospitare da 8.000 a 20.000 abitanti, collegati all'autostrada per Delhi-Smilla (V1) e alla stazione ferroviaria (esterna alla città) da due strade V2 che conducono alla zona del mercato (posta sul perimetro della prima fase, in modo da risultare centrale quando la città sarà ampliata) e a un grande complesso di attrezzature pubbliche (alberghi, università, stadio, etc.). Un'altra V2 incrocia le precedenti, servendo il centro commerciale collocato nel settore centrale per poi giungere al Capitol, dove si trovano i grandi edifici pubblici, tutti progettati da Le Corbusier.

sperimentato."¹⁰¹ Kahn ricorre alla metafora delle vie d'acqua per illustrare i diversi elementi della proposta:

Le *expressways* sono come FIUMI / Questi FIUMI incorniciano l'area da servire / I FIUMI hanno PORTI / I PORTI sono le torri municipali dei parcheggi / Dai PORTI si dirama un sistema di CANALI che servono la parte interna / I CANALI sono le *go streets* / Dai CANALI si diramano i BACINI a sfondo cieco / I BACINI servono da *hall* di ingresso agli edifici.

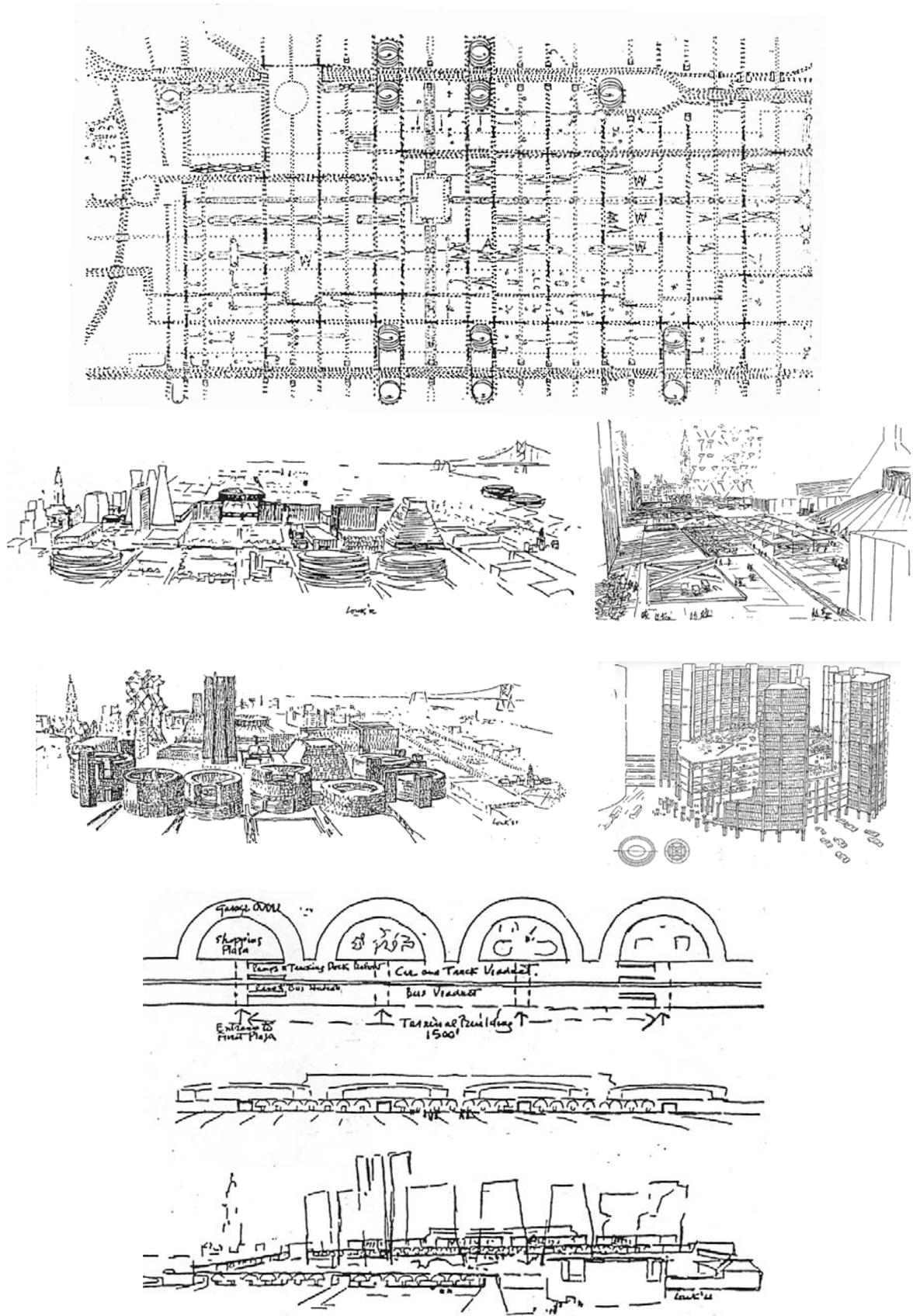
La separazione dei traffici è ottenuta assegnando le strade del reticolo esistente ai diversi tipi di movimento, distinguendo in particolare i percorsi caratterizzati da un movimento "staccato" (servizi pubblici, parcheggio, carico-scarico merci) da quelli destinati al movimento fluido (grandi direttrici urbane – i fiumi – e strade di distribuzione principali – i canali -, dotate ciascuna dei relativi "approdi": grandi parcheggi di attestamento a basso costo – i porti - e aree di sosta rapida e servizio – i bacini), cui si aggiungono i percorsi pedonali, utilizzabili anche dai mezzi pubblici. "Questo sistema di movimento – spiega l'autore – non è progettato per la velocità ma per l'ordine e la convenienza." ¹⁰²

Dal disegno dei movimenti scaturisce "naturalmente" l'opportunità di valorizzare le attitudini proprie delle diverse aree urbane: zone in cui è possibile prevedere una continuità di percorsi pedonali ove creare spazi pubblici e incentivare la formazione di sistemi commerciali diffusi; nodi strategici da valorizzare con l'immissione di funzioni rappresentative (come l'idea di rilocalizzare il Municipio di Filadelfia a Market Street End). A ogni movimento corrisponde inoltre una diversa scala del progetto di architettura: da un lato tende e allestimenti provvisori inseriti fra gli alberi delle aree pedonali - un'architettura "in sintonia coi 'sentieri del piede e dell'occhio"¹⁰³-, dall'altra le "torri municipali dei parcheggi", da 1500 posti ciascuna, che si confrontano con gli edifici monumentali più rappresentative. Dagli schizzi iniziali del 1953, l'idea sarà ripresa e sviluppata nel 1956, in un esplosivo assonometrico che mostra un ampio parcheggio cilindrico multipiano, con una piazza in copertura, sovrastato da una corona di grattacieli, e in uno schizzo prospettico in cui una serie di cilindri sono posti a formare una sorta di muraglia a difesa del nuovo centro civico. A questo punto la ricerca di Kahn ha però ormai assunto un carattere prevalentemente teorico, dopo che già nel '54 ha abbandonato il suo incarico di consulente pubblico, deluso dallo scarso interesse dimostrato dall'Authority per il suo lavoro. Seguendo un percorso inverso a quello seguito da

¹⁰¹ Kahn L., 1953, p. 28.

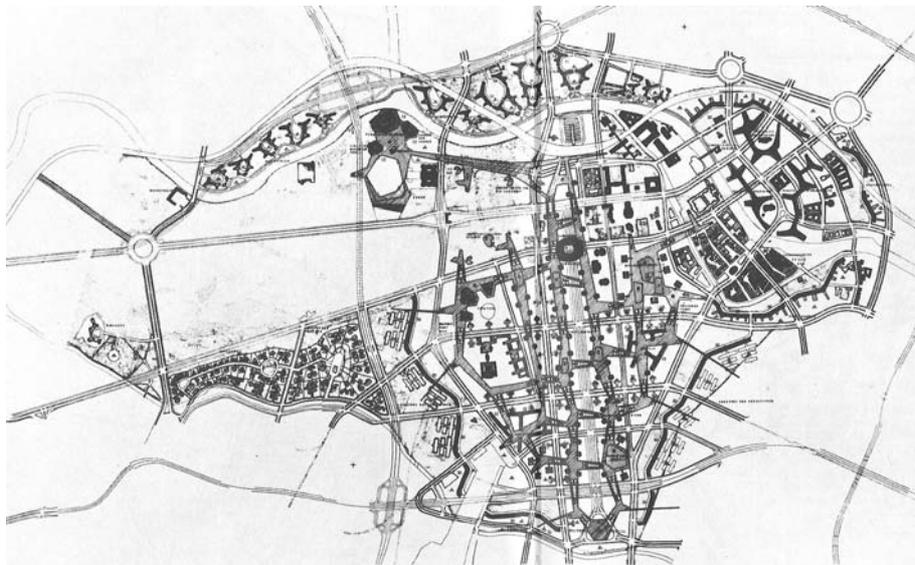
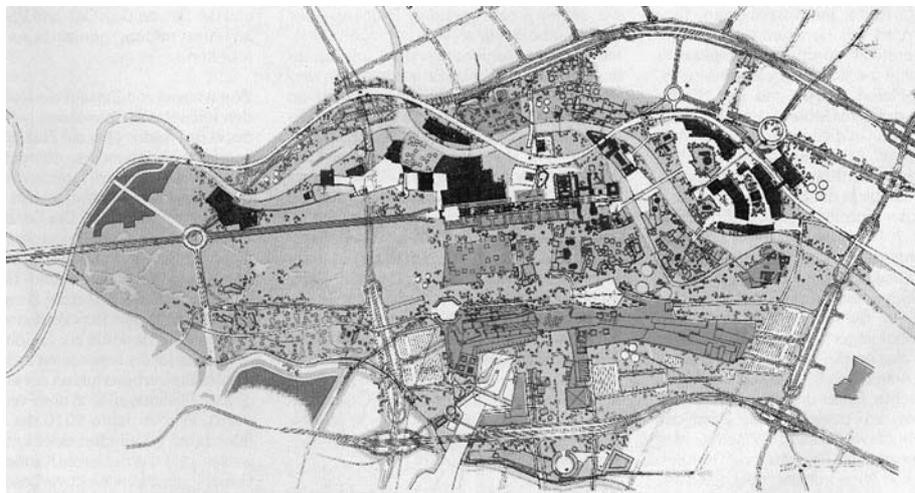
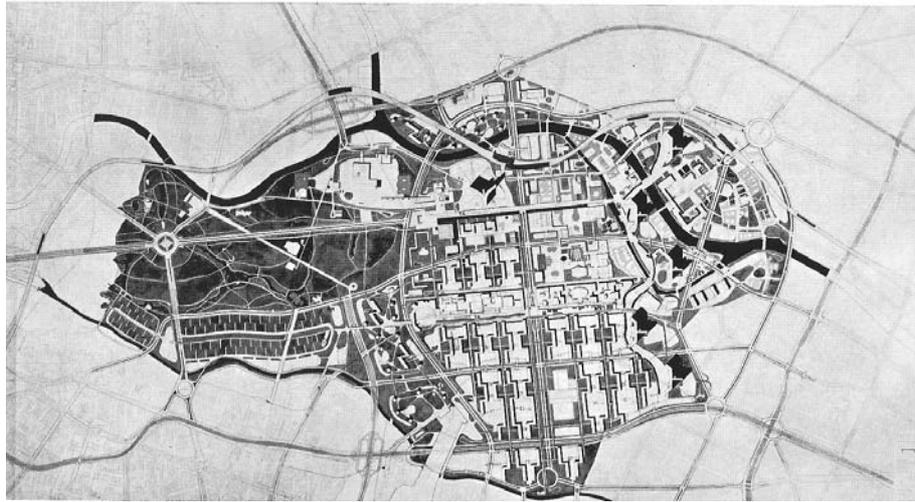
¹⁰² Ibidem, p. 29.

¹⁰³ Ibidem, p. 39. La citazione è da George Howe.



Louis Kahn

Progetti per Midtown Philadelphia : schema di circolazione, con la separazione tra flussi continui e discontinui e la localizzazione dei relativi parcheggi (1953); studi per l'area centrale e proposta di piattaforma pedonale sopraelevata su Market Street End (1956); il sistema dei parcheggi come nuovo limite urbano; assommetria di una torre parcheggio (1957); "architetture dei viadotti": le strade principali diventano a più livelli (1963).



Hauptstadt Berlin 1957-1958

Concorso per la ricostruzione dell'area centrale di Berlino: progetti di Le Corbusier, Hans Sharoun (con Wils Ebert), Alison e Peter Smithson (con Peter Sigmonde).

Le Corbusier dal Plan Obus, alla città giardino verticale, alle "7V", Kahn introduce nei suoi ultimi schemi per Filadelfia la terza dimensione, dapprima sdoppiando l'area antistante il nuovo Municipio con una promenade pedonale sopraelevata rispetto ai "docks" posti al livello strada, e poi rialzando l'intera rete delle strade di transito, con viadotti a più livelli destinati ai vari tipi di traffico. L'obiettivo è però opposto rispetto a quello di Le Corbusier; anziché separare edifici e viabilità, le "architetture del movimento" proposte da Kahn si prefiggono infatti di esplorare nuove modalità di rapporto diretto fra tracciato e costruzione, a partire dalla convinzione che la strada urbana "è una *community room*"¹⁰⁴ da difendere dall'aggressione dell'automobile e che quest'idea difensiva, analoga a quella intorno a cui - rispetto alla minaccia di un nemico esterno - si sono organizzate le città del passato, debba ancor oggi esprimersi in forme architettoniche monumentali. La risoluzione formale degli snodi - concepiti come bastioni triangolari o masti cilindrici a grande scala, contenenti grandi edifici pubblici simbolici - e l'integrazione fra piazze sopraelevate, edifici commerciali e percorsi multilivello - traslazione della metafora del fiume in quella dell'acquedotto - evidenziano un approccio metodologico che utilizza il progetto urbano come strumento creativo di risoluzione dei conflitti fra usi diversi, di mediazione fra esigenze non assunte come assolute (i viadotti di Kahn non sono autostrade, percorribili alla massima velocità di un automezzo, ma un modo per rendere scorrevoli certi tipi di flussi rispetto ad altri a carattere discontinuo), bensì verificate in rapporto alla massima qualità ottenibile entro un disegno coerente dello spazio urbano. Un contributo che distingue nettamente la Filadelfia di Kahn dal genere puramente visionario di tante "città ideali", e la rende vicina a un tipo di sperimentazione che, come vedremo, sta cominciando oggi a dare i suoi frutti.

Una grande occasione mediatica per un confronto dei diversi modelli prodotti dal Movimento moderno sul rapporto mobilità-spazio urbano è fornito dal concorso del 1958 per la ricostruzione della *innere Stadt* di Berlino. Nonostante l'apparente concretezza del tema, la competizione si basava su un presupposto fortemente utopistico: l'idea che attraverso l'architettura e l'urbanistica fosse possibile riunificare i settori urbani controllati a ovest dalle forze alleate e a est dall'Unione Sovietica, che solo due anni più tardi e per il successivo trentennio saranno invece separati dal Muro; ciò che fa di questa occasione un'emblematica cartina di tornasole della

¹⁰⁴ Kahn L., 1971, p. 266.

distanza che separava il livello delle elaborazioni culturali dalle condizioni operative reali. L'impressione che si tratti di un "bilancio conclusivo" è inoltre rafforzato dalla coincidenza dell'evento con lo scioglimento, avvenuto pochi mesi dopo, dei Ciam: in tal senso il concorso di Berlino può essere visto come la celebrazione spettacolare della fine di un'epoca.

Praticamente tutti i progetti presentati applicano in modo fedele il principio della separazione dei traffici codificato dalla Carta d'Atene. In particolare, il progetto di Hans Scharoun¹⁰⁵ – classificato al secondo posto – ripropone in modo suggestivo e letterale l'immagine della città-parco, ampliando il bosco del Tiergarten fino a oltre l'Isola dei musei. Dei tracciati originari solo l'asse di Unten den Linden e l'ottagono di Leipzigerplatz non sono invasi dal verde ma rafforzati dalla presenza di edifici che ne ricostituiscono il fronte stradale; l'idea dominante è comunque quella di architetture isolate (i monumenti superstiti, le nuove funzioni rappresentative) che si staccano dal suolo naturale. Anche la viabilità principale – a carattere autostradale – scorre per la gran parte interrata, facendo indovinare collegamenti diretti a grandi parcheggi sotterranei, riemergendo solo ai confini dell'area di concorso.

Le Corbusier propone una sistemazione dimostrativa di come la regola delle 7V possa essere applicata per trasformare anche una capitale occidentale: all'interno di una griglia di grandi assi di scorrimento (V1, V2, V3) che arriva a servire direttamente il nuovo centro politico-amministrativo previsto presso il Reichstag, Unten den Linden e Leipzigerstraße sono trattate come *Grand-rues* di rappresentanza (V4), fra le quali si distendono i settori residenziali, con edifici a *redans* intervallati da ampi spazi pedonali (V7). La densità complessiva è molto più alta rispetto al progetto di Scharoun e l'immagine d'insieme molto più urbana di quella dei piani precedenti.

Nel progetto degli Smithson¹⁰⁶, preso atto che l'intera area centrale ricade all'interno di un sistema di tangenziali già previste dal Senato di Berlino per eliminare il traffico di attraversamento, "il sistema stradale proposto è concepito in funzione del piacere della guida e della convenienza dei parcheggi"¹⁰⁷ mentre un ulteriore *pattern of movement*, sovrapposto al precedente e collegato da scale mobili ai marciapiedi, è dato da una rete irregolare di collegamenti che corrono alla quota omogenea delle coperture, esclusivamente destinata a pedoni e mezzi pubblici. Il principio degli

¹⁰⁵ In gruppo con Wils Ebert.

¹⁰⁶ In gruppo con Peter Sigmonde.

¹⁰⁷ Smithson A. e P., 1967, p. 52.

urban fixes è rintracciabile negli edifici a torre, "radicati" sulle piastre sottostanti, con cui si realizza da un punto di vista visivo l'aggancio della piattaforma pedonale al livello stradale. Evidenti, nel progetto, i riferimenti a Kahn¹⁰⁸: dalle distinzioni tipologiche introdotte nelle rete stradale (*through roads, general and single purpose roads*), alla fusione di temi architettonici e modelli di circolazione, alle immagini della piattaforma pedonale che ricorda gli studi per Market Street East a Filadelfia. Un'influenza che è ancora più esplicita nel secondo progetto berlinese degli Smithson, quello per la sistemazione dell'area di Mehringplatz, in cui si suppone che la rete autostradale esistente sia raccordata ogni 650 metri alla viabilità locale attraverso eventi architettonici concepiti come "*landcastles*", esemplificati in una macrostruttura a "U", con un blocco contenente parcheggi e negozi e due ali parallele di uffici che definiscono e "difendono" una piazza interna pedonale.

Se a Berlino l'applicazione del modello *open city* si avvantaggia, da un lato, della presenza di un sistema autostradale predefinito e, dall'altra, del fatto che la città, dalla fine della seconda guerra mondiale, si presenta in partenza come una *tabula rasa* potenzialmente aperta a qualsiasi nuova configurazione, i limiti "ideologici" dello stesso modello risultano evidenti negli studi di riforma del *road system* londinese, in cui la rete autostradale "di progetto", ancorché piegata (rispetto allo schema ideale a maglie triangolari) per adattarsi alle condizioni reali, si sovrappone al tessuto esistente in modo comunque distruttivo, tanto da non risparmiare nemmeno Hyde Park; un effetto accentuato dall'inserimento dei nuovi *urban fixes*, che presuppongono interventi di *redevelopment* estremamente pesanti, come stigmatizzò Ernesto Nathan Rogers quando il progetto fu presentato al Ciam di Otterlo nel 1959. Più convincenti appaiono invece le applicazioni a piccoli e medi centri, in cui tanto la rete viaria principale che i nuovi interventi si collocano all'esterno dell'agglomerato esistente, come dimostrano gli studi per Cambridge (1964) e Firenze (1968).

Il caso fiorentino è particolarmente interessante, anche in relazione al piano regolatore di Edoardo Detti del 1962, che fra gli strumenti urbanistici italiani del periodo è forse quello che si caratterizza maggiormente per un'impostazione fondata su una scelta strategica di mobilità. Come noto, il piano Detti prevedeva lo spostamento della linea ferroviaria che attraversa Firenze e il riuso del suo tracciato

¹⁰⁸ Gli Smithson avevano conosciuto Kahn negli Stati Uniti l'anno precedente e la loro ammirazione per il maestro americano e per le sue "architetture della circolazione" è testimoniata da numerosi scritti. Furono d'altra

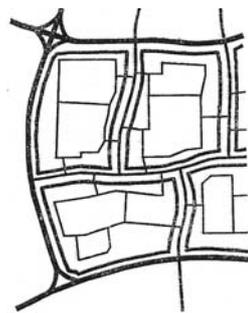
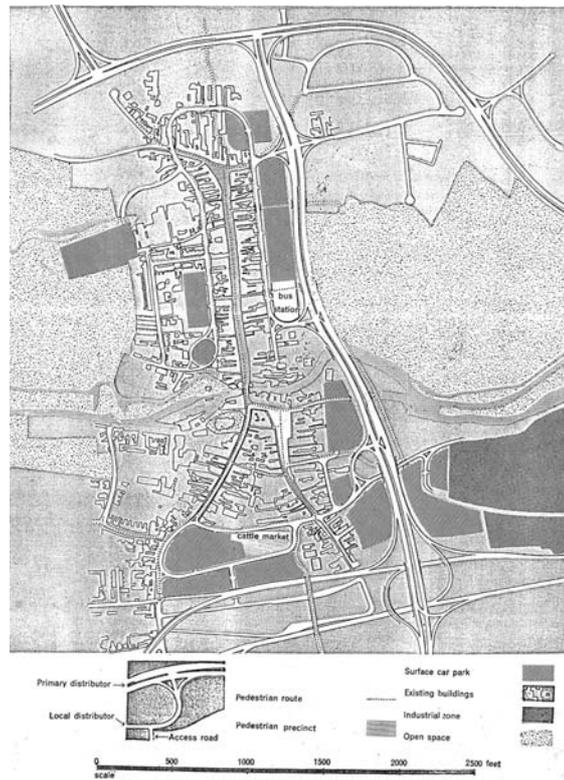
per la creazione d'un asse stradale di scorrimento connesso al sistema autostradale nazionale, lungo il quale, secondo un'idea non troppo lontana da quella degli *urban fixes*, avrebbero dovuto collocarsi, nelle aree ferroviarie dismesse e in quelle di espansione a nord-ovest, le nuove funzioni "centrali" della città moderna. La realizzazione dell'"asse attrezzato", così come era stato concepito, fu impedita dall'opposizione delle Ferrovie allo spostamento dei binari; da allora, la ricerca di un percorso alternativo che consenta comunque l'attraversamento da un estremo all'altro dell'area urbana costituisce una costante delle vicende urbanistiche fiorentine. Nel 1967 viene pubblicato sotto il titolo *Firenze uno e due*, un primo progetto sperimentale dell'asse attrezzato¹⁰⁹, che ora viene a occupare per un quarto del suo percorso il letto del torrente Mugnone. Il progetto degli Smithson si appoggia appunto allo schema infrastrutturale di *Firenze uno e due* ma, in alternativa alle previsioni di sviluppo del piano Detti, suggerisce:

- la pedonalizzazione completa dell'area centrale di Firenze, con l'istituzione di navette elettriche a servizio dei residenti;
- la creazione di un nuovo centro a sud-ovest, oltre l'Arno, di cui si prospetta una crescita per fasi secondo l'idea dei *cluster*, strutturato dal raccordo tra l'autostrada del Sole e la superstrada per Pisa-Livorno.

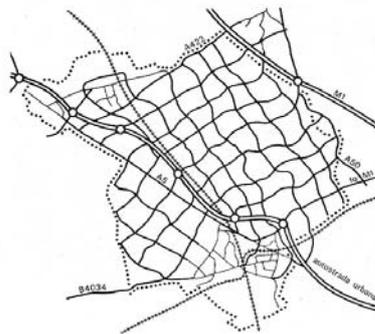
Tale localizzazione è preferita allo sviluppo a nord ovest più per ragioni simboliche che non funzionali (ritenendo comunque le prime non meno importanti delle seconde): essa consente infatti di mantenere sempre una relazione visiva fra il nuovo insediamento e la cupola del Brunelleschi - simbolo identitario per eccellenza, cui la città, nelle diverse fasi di espansione, ha sempre fatto riferimento - e di riprodurre specularmente, attraverso la costruzione di un "Ponte Nuovo" architettonicamente connotato, la relazione città storica-Ponte Vecchio che costituisce a sua volta uno dei caratteri distintivi del capoluogo toscano.

parte gli stessi Smithson a invitare Kahn a illustrare le sue teorie sul traffico all'ultimo Ciam, organizzato dal "Team Ten", tenutosi a Otterlo nel 1959.

¹⁰⁹ Progetto a cura di Paolo Sica e Alberto Montemagni. Paolo Sica è, fra gli urbanisti-architetti italiani, quello che probabilmente si è occupato più direttamente di infrastrutture. Le successive revisioni del progetto per l'asse attrezzato fiorentino - divenuto negli anni Ottanta "seconda circonvallazione" - sono la testimonianza di una ricerca - condotta sempre da posizioni d'avanguardia rispetto al dibattito culturale - caratterizzata dal progressivo prevalere di istanze di tipo contestuale rispetto alle ragioni astratte dell'efficienza trasportistica. Il tema dell'architettura delle infrastrutture di trasporto nella città - scrive Sica nel 1987 (pp. 24-26) - "[...] si fa oggi ricco di interrogazioni, non solo di fronte a un passato largamente costellato di insuccessi, ma in rapporto a una situazione della cultura della città che sollecita gli architetti e gli urbanisti a risposte meno sommarie, a una presenza critica più avvertita in spazi prima considerati marginali o non pertinenti, e al recupero di 'deleghe' oggi inammissibili. Tanto da far considerare questo tema un test critico della nostra capacità di assicurare coerenza e immagine alla città in tutti i suoi strumenti ordinatori."

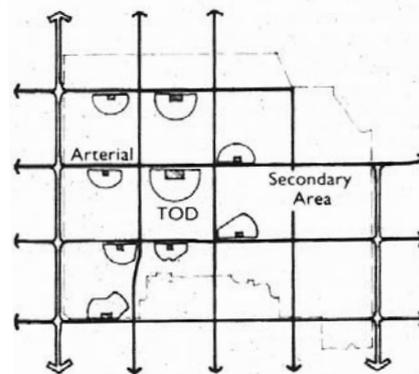
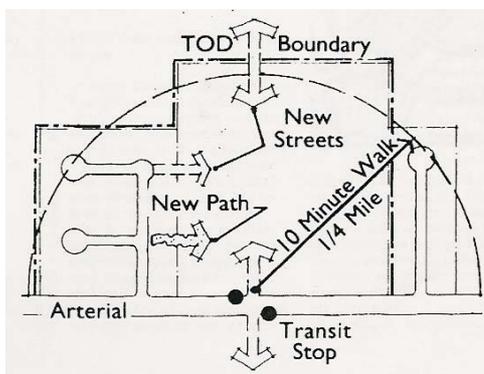


Distributori primari
 Distributori secondari
 Distributori locali
 Confini aree ambientali



1:100,000
 0 1 2 3 4 5m
 0 1 2 3 miglia

zone da urbanizzare nella prima fase
 zone verdi (definitive)



Aree ambientali

C. Buchanan: proposte di riorganizzazione del quartiere londinese di Oxford street e della cittadina di Newbury secondo il modello delle "stanze urbane" (ipotesi di *minimum redevelopment*; da *Traffic in towns*, 1963). Schema di distribuzione tipo e applicazione del modello nella new town di Milton Keynes. Il modello dei Tod (*Transit oriente developments*) di David Calthorpe, che abbinava il principio delle aree ambientali al trasporto pubblico in sede propria (da *The new american metropolis*, 1993).

L'idea della pedonalizzazione del centro storico di Firenze avanzata dagli Smithson, pur precedendo di circa vent'anni la sua parziale attuazione, si inserisce in un contesto culturale già profondamente mutato rispetto agli anni Cinquanta o ai primi anni Sessanta, quando ancora nessuna proposta di riassetto urbano – per quanto "rivoluzionaria" – , contemplava come abbiamo visto ipotesi di riduzione della pressione automobilistica, confidando piuttosto sul potere risolutivo della "separazione" - separazione dei traffici, separazione degli edifici dalle strade, separazione della città nuova (configurata sulla mobilità individuale) dalla città vecchia.

Punto di snodo verso un cambio di prospettiva - il dubbio che debba essere il traffico ad adeguarsi alla città e non viceversa, o quanto meno che l'adattamento debba essere reciproco – è rappresentato dal lavoro di Colin Buchanan, che nel 1962 viene incaricato dal governo inglese di studiare gli impatti della mobilità in relazione ai trend di crescita della motorizzazione privata e di formulare ipotesi d'intervento operativo come base per impostare una politica nazionale di lungo periodo.

In realtà, i germi di questo "dubbio" sono riconoscibili anche negli studi iniziali di Louis Kahn, mentre il principio della *togetherness* era già stato affermato, proprio in Inghilterra, da Cullen e soci; nell'un caso come nell'altro, tuttavia, la questione era stata posta come un problema esclusivamente architettonico, risolvibile in termini formali. Nel "Rapporto Buchanan" è possibile ritrovare le tracce anche di numerose altre elaborazioni ed esperienze precedenti: dal paradigma del "settore urbano", alla nozione di una rete primaria interessata da carichi di traffico omogenei così come formulata dagli Smithson, al riferimento diretto a Radburn, *garden suburb* costruito nel 1928 presso New York su disegno di Clarence Stein, con isolati progettati per avere un'agevole circolazione perimetrale e zone ricreative interne inavvicinabili dai veicoli a motore. Del tutto originale è però la combinazione di questi temi entro un quadro propositivo che, pur nella condivisione del principio della separazione dei traffici, oppone programmaticamente all'opzione spaziale della città aperta sul territorio e all'idea della "città a misura d'auto" (implicita nelle visioni urbane del movimento moderno, e ormai approdata, in termini banalizzati, nei manuali d'ingegneria stradale¹¹⁰), "le virtù della compattezza"¹¹¹ e la premienza della

¹¹⁰ Soprattutto tedeschi. Cfr. Reichow H. B., *Die autogerechte Stadt*, Ravensburg 1959.

¹¹¹ Buchanan C., 1963, p. 31: "[...] ci sono vantaggi consolidati, ben sperimentati nel principio della compattezza delle aree urbane che non devono essere gettati a mare con leggerezza a favore dei presunti vantaggi della dispersione. In un'area compatta le distanze degli spostamenti, inclusi gli spostamenti che riguardano tutti per lavoro e scuola, sono contenuti al minimo. La concentrazione di persone consente una

qualità complessiva dell'habitat urbano sull'efficienza trasportistica. Il carattere morale di questo obiettivo, più volte ribadito da Buchanan, è alla base di un atteggiamento pragmatico, non aprioristico, che attribuisce grande importanza alla fattibilità degli interventi proposti rispetto ai condizionamenti della situazione reale – siano essi fisici, economici, sociali o culturali.

[...] A che tipo di città dovremmo pensare nella seconda metà del ventesimo secolo? E che cosa verosimilmente saremo in grado di permetterci in termini di cambiamento e rinnovo? [...] È solo una questione di convenienza materiale e di accessibilità veicolare, o, per esempio, ha ancora una qualche importanza l'aspetto delle città? È indicativo di quanto ampia sia l'influenza dell'automobile il fatto che dobbiamo farci carico di tali questioni, fino al punto di domandarci che tipo di vita vogliamo.

Il risultato di *Traffic in towns* – questo appunto il titolo del rapporto, intorno al quale si aprì in Inghilterra un ampio dibattito, con echi sulla stampa di settore in tutta Europa – non è dunque una teoria urbana adattata alle esigenze della circolazione, ma un modello di circolazione flessibile, adattabile ai diversi contesti urbani – dal quartiere, alla piccola o media città, ai diversi settori di una metropoli, nelle città esistenti come nei nuovi insediamenti - che si pone in alternativa anche a soluzioni tecniche preconfezionate concepite unicamente in funzione del traffico ("strade anulari, tangenziali, strade di alleggerimento, *by-pass* interni, strade di spina e simili"). Esso si basa su uno schema ripetibile a tutti i livelli di distribuzione, costituito da maglie chiuse, calibrate in funzione della "capacità di traffico" sostenibile dalle aree intercluse - le "stanze urbane" o "aree ambientali – e perciò con caratteristiche differenti (numero di corsie, velocità di percorrenza) a seconda delle realtà urbane interessate.

Il rapporto tra la maglia e le aree dovrebbe [...] essere essenzialmente di servizio: la rete cioè dovrebbe servire le aree e non viceversa. Tutto ciò può sembrare elementare, ma, in effetti, è una delle maniere per inquadrare nella giusta prospettiva il problema: il traffico e le strade non costituiscono dei fini per se stessi, sono solo dei servizi; il fine è l'ambiente in cui vivere e lavorare.¹¹²

Il principio che il traffico debba essere subordinato alla qualità ambientale delle stanze urbane ha come implicazione l'individuazione di una soglia oltre la quale si presenta la seguente alternativa: o l'accessibilità dell'area da parte dei mezzi privati

molteplicità di servizi, interessi e contatti. C'è una scelta più ampia di tipi di alloggio, lavoro, scuola, offerte culturali e ricreative. In una comunità compatta è più facile mantenere le attività secondarie, come ristoranti, negozi specializzati, attività artigianali che troppo facilmente sono costrette a chiudere se non esiste una clientela sufficientemente a portata di mano. La questione fondamentale non sta nella scelta fra edilizia intensiva o *suburbs* a bassa densità – è auspicabile che la città abbia qualcosa di entrambi – ma se mantenere o abbandonare il grado di compattezza e prossimità che sembra contribuire in modo così determinante alla varietà e ricchezza della vita urbana."

¹¹² Buchanan C., 1963, in Ceccarelli P., Gabrielli B., Rozzi R., 1968, p. 154.

viene limitata; oppure si interviene per aumentare la capacità dell'area stessa, "per esempio realizzando garages per auto, che altrimenti verrebbero lasciate per strada; o forse riordinando l'area mediante la ricostruzione di edifici"¹¹³ (un'illustrazione inserita nel testo del Penn Center di Filadelfia progettato da Kahn serve a chiarire quest'ultimo concetto).

Il problema può quindi essere rappresentato mettendo in relazione tre variabili:

- la qualità ambientale, per cui si possono fissare degli standard inderogabili cui corrisponde una certa capacità massima di traffico;
- il livello di accessibilità, da contenere entro la soglia di capacità;
- le risorse economiche che si è disposti a investire per modifiche strutturali all'interno di un'area ambientale, finalizzate ad aumentarne la capacità (senza ridurre ovviamente lo standard ambientale).

Lo studio comprende alcuni esempi di applicazione del modello alla dimensione di una piccola città (Newbury), di una grande città (Leeds), di un centro storico (Norwich), di un settore metropolitano (area di Oxford street a Londra), sviluppati ipotizzando tre livelli di *redevelopment* - minimo, parziale, complessivo - con la sola eccezione di Norwich, per la quale è formulata soltanto un'ipotesi di riorganizzazione viaria. Se gli ultimi due livelli - in cui è leggibile l'influenza esercitata, oltre che dalle architetture della circolazione di Kahn, anche dalle visioni megastrutturali degli Smithson, Woods, Tange etc., - appaiono oggi eccessivamente pesanti, il valore "didattico" degli schemi di *minimum redevelopment* - che anticipano di molti anni le tematiche del recupero complesso - resta quanto mai attuale. Da rivalutare, come precedente delle analisi *multicriteria* improntate ai principi dello sviluppo sostenibile, anche i criteri individuati in appendice per la valutazione costi-benefici degli interventi di trasformazione urbana in funzione del rapporto accessibilità/ambiente, all'epoca aspramente criticati per il carattere qualitativo - non "scientifico"- di alcuni indicatori¹¹⁴.

Un'applicazione diretta del modello Buchanan è riscontrabile nella sistemazione del centro di Liverpool (1966), oppure, alla scala di una media città, nell'organizzazione di Milton Keynes, l'ultima e la più grande delle new towns inglesi di seconda

¹¹³ Ibidem, p. 161.

¹¹⁴ Molto critico fu il giudizio, ad esempio, espresso dagli economisti M.E. Beesley e J.F. Kain su «Urban studies» (vol. 1, n. 2, 1964) raccolto in *Traffico urbano: che fare?* Cfr. Ceccarelli P., Gabrielli B., Rozzi R., 1968, pp. 173-203.

generazione¹¹⁵, costruita a partire dal 1967 su una maglia regolare di strade di scorrimento di 650 metri di lato (misura forse derivata dal progetto degli Smithson per Mehringplatz) a formare una scacchiera di "stanze urbane". Non vi è dubbio, comunque, che l'apporto principale di *Traffic in towns* è soprattutto di tipo culturale, nell'affermazione di un principio di "complessità" che prelude alla progettazione "olistica" e alla nozione contemporanea di "città sostenibile"¹¹⁶.

[> Indice](#)

[> Capitolo successivo](#)

¹¹⁵ La costruzione di città nuove in Inghilterra prende avvio nel 1949 con il New towns act. Il modello di riferimento delle prime realizzazioni, tutte inserite nell'Outer ring della Grande Londra disegnata dal piano di Abercrombie, è ancora la garden city howardiana, di cui è ripresa la dimensione standard riferita a una popolazione di 35.000 unità. Le new towns di seconda generazione, che non riguardano più solo l'area londinese, sono quelle realizzate fra il 1961 e il 1970 e si caratterizzano per una maggiore distanza dalla "città-madre", l'eliminazione di uno standard dimensionale (Milton Keynes è progettata per 250.000 persone, ma proprio l'adozione della maglia viaria regolare ne consente sia la riduzione – in caso d'insuccesso dell'iniziativa – sia eventuali espansioni future), la collocazione in prossimità di importanti direttrici di traffico e la grande attenzione riposta nello studio della circolazione, che, insieme alla qualità ambientale delle parti residenziali, diventa l'input fondamentale per la determinazione della forma urbana.

¹¹⁶ Dal concetto di *environmental area* derivano in particolare tutti gli studi e le esperienze successive di aree a traffico limitato e/o "priorità pedonale": un filone che, come vedremo più avanti, ha poi assunto valenze e connotazioni talvolta divergenti rispetto al modello iniziale (per esempio con i *woonerf* olandesi). Di questa famiglia fanno parte anche i cosiddetti *Transit-oriented developments* teorizzati negli Stati Uniti dal New Urbanism (cfr. Calthorpe D., 1993), insediamenti a carattere misto dimensionati in funzione della loro percorribilità pedonale e "agganciati" a una rete di trasporto pubblico in sede propria. Questo aspetto, che li distingue dai modelli precedenti cosiddetti "auto-oriented" (anche se, ovviamente, la presenza del servizio pubblico non sostituisce tout-court la maglia viaria) non contraddice – anzi conferma – il principio fondamentale delle "stanze urbane", ovvero la stretta relazione stabilita fra l'organizzazione di un sistema di collegamenti efficiente e la qualità ambientale delle aree servite, garantita dalla limitazione del traffico veicolare (cfr. Riganti P., 1997).

Movimento centrifugo. La dimensione erratica dell'"ipercittà"

Concentrazione e dispersione

Al di fuori delle sperimentazioni *in vitro* delle città nuove – da Chandigarh a Milton Keynes – e delle trasfigurazioni utopiche di città reali – da Filadelfia a Berlino - lo sviluppo insediativo dei maggiori paesi industrializzati nell'"era automobilistica" sembra seguire, nella diversità delle situazioni nazionali, logiche autonome difficilmente governabili.

Sia pure con un certo schematismo, studi sugli effetti territoriali di lunga durata dei sistemi di trasporto hanno evidenziato alcune linee di tendenza generali, facendo corrispondere conformazioni tipiche dell'urbanizzazione alla maggiore o minore "resistenza" dimostrata in ambito locale dalle modalità del trasporto pubblico su rotaia rispetto all'esplosione della mobilità individuale. In sintesi, osserva Pierre Merlin:

[...] una rete di trasporti poggiante sull'automobile (e quindi sulle autostrade) apre molto spazio e favorisce un'urbanizzazione diffusa a base di residenze monofamiliari; al contrario, una rete poggiante su trasporti collettivi, soprattutto ferroviari, favorisce un'urbanizzazione lineare, a base di residenze collettive e a forte densità nel raggio di accessibilità intorno alle stazioni.¹

Più specificatamente, tale effetto strutturante di tipo lineare proprio delle infrastrutture del trasporto pubblico si esplicherebbe nella polarizzazione insediativa intorno ai punti di accesso in presenza di sistemi ferroviari di livello regionale o superiore² e nel rafforzamento delle direttrici radiali in presenza di sistemi tranviari e metropolitani suburbani (è il caso, ad esempio, di Milano³ e Londra⁴).

Appare inoltre innegabile il ruolo giocato in alcune grandi città del Nord Europa dalla messa in atto, negli anni stessi della motorizzazione di massa, di politiche di

¹ Merlin P., 1984, p. 15.

² Cfr. Di Giampietro G., 1995. Il saggio fornisce una ricca rassegna della letteratura incentrata sul tema del rapporto trasporti-territorio, con particolare riguardo agli studi sugli "effetti" (nozione sviluppata soprattutto in Francia, rispetto a quella di "impatti" – negativamente connotata e limitata alla valutazione delle conseguenze dirette – propria della tradizione americana) riconducibili nel breve, medio e lungo periodo a interventi e politiche nel settore della mobilità. Relativamente agli effetti di lungo periodo prodotti da infrastrutture e servizi ferroviari, vengono citati, in particolare, gli studi di Bros-Goby-Rechter-Sztockman-Simeon sulla ferrovia di Sceaux, a sud-ovest di Parigi (divenuta, alla fine degli anni '60 un tronco del *Réseau express régional*) e, in Italia, quelli di Italo Insolera sulla formazione, lungo l'omonimo tracciato ferroviario, del cosiddetto "corridoio adriatico" (pp. 45-46).

³ Cfr. Degani R., Pozzi P., *Le reti della mobilità*. Centro Studi Piano Intercomunale Milanese. Collana di studi "Progetto Milano". Sottoprogetto "Territorio, organizzazione urbana e risorse fisiche". Rapporto 8, IRER, Istituto regionale di ricerca della Lombardia, Milano 1985.

⁴ "[...] si pensi alla persistenza della organizzazione radio-concentrica nel piano della «Grande Londra» elaborato da Abercrombie, derivata dalla esistenza di un sistema ferroviario sotterraneo realizzato circa 60 anni prima". G. Simoncini, 1970, p. 237.

ampliamento e articolazione dell'offerta di trasporto collettivo su rotaia⁵, non tanto rispetto agli obiettivi prefissati di decentramento funzionale – i nuovi servizi, come il Rer parigino o le S-Bahn tedesche, hanno piuttosto determinato un'ulteriore valorizzazione delle aree centrali, funzionando da catalizzatori dei processi di terziarizzazione - ma almeno come freno all'espansione indifferenziata a macchia d'olio⁶.

Analogamente, nel distinguere – non senza qualche forzatura - fra sistemi di trasporto “rigidi” (quelli che disimpegnano il territorio per punti: in pratica tutti i sistemi di trasporto pubblico, ed in particolare quelli su ferro) ed “elastici” (“sistemi lenti di uso personale, come l'automobile”), Giorgio Simoncini riconosceva ai primi la prerogativa - e in certi casi il limite - di perpetuare e riprodurre modelli di organizzazione spaziale di tipo gerarchizzato e a carattere centripeto, focalizzando intorno alle aree d'interscambio fra servizi a diversa scala (urbana, metropolitana e regionale, corrispondenti a una segmentazione dell'offerta del tipo tranvia-sotterranea-ferrovia), attività diverse tendenti a generare polarità direzionali. Al contrario, l'interscambio dei sistemi non specializzati (elastici), “configurandosi come un semplice punto di passaggio, non individua un'area di insediamento preferenziale, e sviluppa pertanto un'azione centrifuga; esso infatti non trattiene, ma anzi facilita la dispersione nel territorio.”⁷

⁵ Basti citare il sostanzioso programma d'investimenti portato avanti tra gli anni '50 e '60 dalle Ferrovie tedesche che ha portato, insieme ad importanti interventi di adeguamento tecnologico del materiale rotabile, delle stazioni e degli impianti fissi, alla costruzione nelle città di Amburgo, Monaco, Francoforte, Stoccarda e Düsseldorf, dei passanti sotterranei di raccordo (*Verbindungsbahn*) fra le linee suburbane esterne, e con essa all'integrazione fra le reti ferroviarie urbane (*S-Bahn*), metropolitane (*U-Bahn*) e tranviarie; oppure la realizzazione del *Réseau express régional*, a supporto della politica di decentramento delle *villes nouvelle* prefigurata nello *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* della regione parigina (1965); ovvero alla continuità fra progetto urbanistico e implementazione dei sistemi di trasporto riscontrabile nei piani di Copenaghen del periodo (*Principskisten Plan* del 1961 e *Regional Plan* del '70).

⁶ Cfr. Dell'Orto A., Innocenti M., Panighetti A., 1997.

⁷ Simoncini G., 1970, cit., p. 236-237. "L'assenza di aree di maggiore concentrazione, determinata da punti di localizzazione preferenziale – continua l'Autore - non crea zone d'inerzia [...]. La impossibilità di prevedere l'andamento dei prezzi dei terreni, che fa disperare economisti e speculatori, è un aspetto di questa totale disponibilità al mutamento. Tale disponibilità è legata all'uso di sistemi le cui infrastrutture sono facilmente modificabili. Tale è appunto la qualità dei sistemi elastici su strada" (p. 237). La tesi sostenuta da Simoncini (per altro superata dai fatti) attribuisce ai sistemi di trasporto "elastici" la capacità di dar luogo a modalità di organizzazione del territorio sostanzialmente equilibrate e integrate, ancorché morfologicamente indefinite, ma appare contraddittoria laddove separa la rete stradale ordinaria (sistema "elastico" per eccellenza) da quella autostradale (considerata, in ragione della distanza dei punti di accesso e della velocità di percorrenza, un sistema "rigido").

Quanto alle definizioni "rigido" ed "elastico", lo sviluppo tecnologico del comparto ferroviario e l'integrazione modale, insieme a una considerazione più attenta degli aspetti ambientali dei problemi trasportistici, hanno portato, nel corso degli ultimi trent'anni, se non ad un ribaltamento dei termini, quanto meno ad una rivalutazione delle caratteristiche di servizio dei mezzi su rotaia. Non si può ad esempio non sottolineare, nel confronto, la differenza di portata "tra un'autostrada urbana e una linea ferroviaria di tipo metropolitano [...] Se la prima, con due corsie per senso di marcia, ha una capacità media pari a 2.800 passeggeri/h, la ferrovia con due binari ha una capacità di 45.000 passeggeri/h, ed è molto più flessibile rispetto all'autostrada, in quanto è legata ai miglioramenti tecnologici per il controllo automatico e non ai tempi di reazione del conducente del mezzo" (A. Dell'Orto, M. Innocenti, A. Panighetti, *Il riassetto ferroviario nelle metropoli europee*, cit., nota 6, p.24).

Non di meno, l'equazione che identifica *tout cour* esplosione automobilistica e dispersione insediativa, ricorrente nell'abbondante pubblicistica fiorita intorno al tema della "città diffusa" appare eccessivamente semplificatoria. Scrive al proposito Bernardo Secchi:

Da sempre si è ritenuto, non del tutto ingiustificatamente, che la forma urbana fosse fortemente determinata dalle tecniche e, in particolare, dalle tecniche del movimento e del trasporto ed è difficile non osservare la libertà di movimenti individuali costruita dall'automobile in questo secolo. Ma le maggiori facilitazioni di movimento e trasporto, i minori tempi, il maggior comfort ed i minori costi ad essi connessi, per lungo tempo hanno dato luogo a fenomeni opposti di concentrazione piuttosto che di dispersione.⁸

La formazione della grandi conurbazioni in Europa e negli Stati Uniti, fenomeno che fino alla "crisi urbana" degli anni Settanta sembrava delineare ineluttabilmente il futuro delle principali aree industriali, mostra chiaramente, alla luce dei successivi sviluppi, come sia piuttosto il combinato fra "tecniche di movimento e trasporto" (o meglio: di "comunicazione" e "trasferimento", ivi includendo anche i mezzi di comunicazione a distanza), modelli di sviluppo economico e comportamenti sociali a condizionare, anche dal punto di vista spaziale, l'evoluzione alla macro-scala dei sistemi metropolitani⁹.

Nella Chicago analizzata da Hilberseimer, e ancor più nella *Megalopolis* di Gottmann, la "pluri-città" statunitense risultato della fusione fra le aree di emanazione urbana dei principali centri dell'East Coast, alcuni aspetti connotativi della futura dispersione metropolitana - a cominciare dal "miscuglio irregolarmente colloidale di paesaggi rurali e suburbani"¹⁰ e dalla comparsa di sistemi locali non

⁸ Secchi B., 1998, p. 5. L'autore è tornato sull'argomento nel saggio *Città moderna, città contemporanea e loro futuri*, (in Aa. vv., 1999): "Tutte le teorie della localizzazione, formulate perlopiù nei primi decenni di questo secolo, studiano le conseguenze di un miglioramento delle tecniche di trasporto sulla concentrazione ed agglomerazione degli insediamenti, piuttosto che l'effetto opposto. La discontinuità rilevante per spiegare la dispersione della città contemporanea si colloca evidentemente tra le tecniche del trasporto ferroviario ed a loro simili e quelle automobilistiche, ma non vi ha dubbio che queste mentre sospingevano la dispersione ne siano state fortemente sollecitate." (nota 32, p. 53).

⁹ Scrive al proposito G. Di Giampietro (1995, p. 32), citando un rapporto della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti del 1975 intitolata "L'impatto della struttura e dell'estensione dello sviluppo urbano sulla scelta dei modi di trasporto. Il caso delle conurbazioni di media dimensione" e uno studio canadese dell'85: "La relazione di interazione tra sistemi dei trasporti e modalità di uso del suolo, sin dal suo porsi è stata intuita come significativa e interdipendente, ma talmente complessa e articolata da risultare infine una relazione circolare, '... come il dilemma dell'uovo e della gallina'. Infatti, secondo gli americani, il modello d'uso del suolo (cioè il tipo di lottizzazione, la zonizzazione, la densità...) determinerebbe intensità e caratteristiche degli spostamenti tra le zone del territorio, influenzando così il sistema dei trasporti; a sua volta il sistema dei trasporti influisce sulle convenienze e sulle opportunità d'uso del del suolo, diventando un importante fattore di trasformazione dell'uso e del valore del suolo stesso".

¹⁰ Gottmann J., 1961, p. 5.

gerarchizzati¹¹ - sono già chiaramente riconoscibili, ma appaiono ancora come il corollario, in termini di *overspill*, di un opposto fenomeno di concentrazione¹².

Se da un lato la diffusione del mezzo privato facilita la trasformazione di aree tradizionalmente agricole in quartieri residenziali a bassa densità, ciò avviene sempre all'interno di una logica gravitazionale prevalente del tipo centro-periferia e si traduce sul grafo dei flussi origine-destinazione dell'intera regione in nuove o più consistenti "aste" di spostamenti pendolari convergenti sui nodi di accesso ai principali core metropolitani, cui fanno riscontro, durante i fine settimana, movimenti ritmici "del tutto simili per volume [...] dalle aree residenziali verso il mare, le colline, le foreste".

Nonostante "si sia fatto di più per mantenere fluido il traffico all'interno di Megalopoli di quanto non si sia fatto in qualsiasi altro punto del globo"¹³ i problemi che derivano da un modello di occupazione del suolo conformato sull'uso e le potenzialità di trasporto *door to door* dell'automobile - problemi in gran parte analoghi a quelli rilevati in Europa da Colin Buchanan¹⁴ ma qui elevati alla scala di una regione che ha "le dimensioni di una nazione piuttosto che di una città"¹⁵, appaiono comunque tali da minacciare il futuro stesso della super-metropoli. È il paradosso, destinato ad esplodere con la crisi di fine decennio, tra la "necessaria" concentrazione di funzioni e attività nei grandi agglomerati metropolitani – cui l'avvento dell'automobile ha dato fin da subito un impulso eccezionale - e i rischi d'implosione connessi al predominio del mezzo privato su ogni altro sistema di trasporto, divenuto nel frattempo non competitivo (anche in ragione, come abbiamo detto, di politiche infrastrutturali funzionali allo sviluppo dell'industria automobilistica) sia dal punto di vista economico, sia da quello della tipologia dei servizi offerti.

¹¹ "Una parte considerevole del traffico automobilistico si sviluppa tra la casa e le sedi di lavoro che si trovano fuori del centro; un flusso più notevole si riscontra nel movimento da e verso centri di negozi, o persino tra i vari settori residenziali. Per esempio l'importanza delle correnti casa-lavoro nell'area fortemente industrializzata del New Jersey nord-orientale forma un reticolato incrociante in tutte le direzioni"; *ibidem*, p. 783.

¹² "La tecnologia moderna e la evoluzione sociale dei nostri tempi forniscono da una parte un crescente sviluppo di attività urbane, e dall'altra sistemi in continuo miglioramento per produrre quantità maggiori di prodotti agricoli con minor manodopera. Queste tendenze, integrandosi accomunandosi e reagendo con i fenomeni di accrescimento demografico, sono quindi destinate a incanalare un flusso crescente di popolazione verso occupazioni e sistemi di vita di tipo urbano. A mano a mano che questa marea raggiunge un numero sempre più grande di città, queste ultime traboccheranno oltre i loro vecchi confini per espandersi e disseminarsi su tutto il paesaggio, assumendo nuovi aspetti [...]" *Ibidem*, pp. 10-11.

¹³ *Ibidem*, p. 804.

¹⁴ In sintesi: congestione da *rush hour* delle principali arterie di collegamento; impossibilità di reperire spazi adeguati per il parcheggio nelle *downtown* con rischi di corto-circuito proporzionali alla loro importanza e attrattività; necessità di enormi investimenti pubblici per far fronte alla continua domanda di nuove e più capaci infrastrutture viarie; progressiva marginalizzazione dei sistemi di trasporto collettivo, in particolare ferroviari, nonostante la migliore rispondenza di tali servizi alle necessità di smaltire flussi crescenti di persone e merci.

¹⁵ Definizione di Aristotele per Babilonia. *Ibidem*, p. 7.

In una regione come Megalopoli, dove l'affollamento sempre crescente è diventato l'indispensabile alternativa alla decadenza, e dove la concentrazione delle attività orientate secondo i contatti è la vera condizione di progresso, il miglioramento dei trasporti per un traffico sempre crescente diventa un problema di necessità, quasi di sopravvivenza.¹⁶

“I pericoli inerenti allo spostamento verso l'esterno della popolazione, seguito o preceduto da uno spostamento verso l'esterno di attività lavorative”¹⁷ e indotto dallo scadimento generale delle condizioni di vita delle aree urbane - fenomeni entrambi legati, se non deterministicamente imputabili, alla motorizzazione di massa – potrebbero assumere infatti, in assenza di una pianificazione dei trasporti finalizzata al riequilibrio modale - i contorni di una catastrofe economica senza precedenti:

Le proprietà immobiliari urbane in questo caso perderebbero buona parte del loro valore e il capitale investito in edifici, in servizi, e nel sistema autostradale stesso verrebbe svalutato. La percentuale di ricchezza nazionale investita ora nelle città centrali è così grande [...], che non ci si può immaginare come le parti non urbane potrebbero affrontare una seria crisi dei valori urbani. A questo punto non sarebbe in pericolo la sola Megalopoli, perché se New York e Washington potessero essere largamente decentrate, quali altre città potrebbero mantenere ancora le funzioni che richiedono una forte concentrazione?¹⁸

“L'urbano senza-luogo”: il venir meno dei valori di prossimità

Per Melvin M. Webber, che negli stessi anni di *Megalopolis* conduce le sue *Indagini sulla struttura urbana*¹⁹ nel tentativo di “gettare un ponte tra la dimensione spaziale di taluni aspetti della vita associata [...] e la dimensione spaziale degli insediamenti umani e dell'intervento urbanistico”²⁰ è al contrario la staticità della configurazione fisica degli agglomerati urbani a rappresentare un freno rispetto al ritmo rapido di mutamento dell'organizzazione delle attività economiche e sociali e alla stessa “dislocazione delle attività secondo i contatti”²¹. Staticità fisica cui corrisponde, secondo l'Autore, una diffusa resistenza psicologica a riconoscere la natura essenzialmente funzionale e processuale delle comunità urbane e il perdurante “equivoco” - derivante dalla matrice architettonica della cultura urbanistica – per cui si tende generalmente a ricondurre i fenomeni urbani a immagini di “luoghi unitari”,

¹⁶ Ibidem, p. 772.

¹⁷ Ibidem, p. 837.

¹⁸ Ibidem, pp. 838-839.

¹⁹ Webber M. M., 1963a e M. M. Webber, 1963b.

²⁰ Ceccarelli P., *Prefazione all'edizione italiana*, in Webber M. M., 1963, p. 8.

²¹ “Nel corso di pochi anni sorgono industrie interamente nuove, vengono istituiti nuovi tipi di legame, che impongono nuovi modelli di comunicazione e richiedono che nello spazio le attività siano distribuite in

continuamente ridefiniti a comprendere forme d'interazione fra popolazione e attività sempre più estese (dalla città, all'area metropolitana, alla regione metropolitana), ma comunque viziate dai preconcetti della contiguità spaziale e del carattere geografico di tali fenomeni²².

La progressiva riduzione dell'“attrito della distanza”, determinata dall'enorme aumento della mobilità e dallo sviluppo di forme di comunicazione globale e quasi istantanea, diventa allora la base di un modello concettuale alternativo di “struttura urbana”, in cui la nozione di città come *carrefour* di comunicazioni - espresse dal movimento fisico di vettori su tracciati materiali (strade, binari) o convenzionali (rotte nautiche e aeree), nonché dal trasferimento istantaneo di informazioni attraverso “reti invisibili” - è estesa ad ambiti relazionali (le “sfere urbane”) non più riconducibili entro ambiti topologici determinati²³.

Chi partecipa di questo sistema di comunicazione disperso nello spazio, in qualche modo fa parte di comunità urbane di tipo *non-nodale*: comunità urbane che hanno configurazioni spaziali molto più disperse di quanto fino ad oggi non si sia voluto ammettere.²⁴

In una società culturalmente e tecnologicamente avanzata l'attributo dell'“accessibilità” appare ormai “condizione più necessaria della vicinanza”. Pertanto,

Nella misura in cui l'accessibilità viene svincolata dal fattore vicinanza, la coabitazione in un territorio – sia esso un'unità di vicinato, una zona suburbana, una metropoli, una regione o una nazione – diventa sempre meno importante per conservare le comunità sociali.²⁵

Lo spazio fisico, costruito, viene così a perdere il suo ruolo di strumento privilegiato nel dare forma all'urbano e alla vita sociale, a favore di un nuovo tipo spazio, “l'urbano senza-luogo”, in cui alla gerarchia statica degli oggetti e dei tessuti si

modo diverso di quanto lo fossero in precedenza. La intrinseca stabilità dell'impianto fisico urbano impone però il restringersi delle possibilità di trasformazione.” In M. M. Webber, 1963b, p. 128.

²² “Al centro dei processi urbani strutturati è l'interrelazione sociale – le transazioni d'affari, gli scambi d'informazione, le trame d'interazione strettamente intrecciate – attraverso cui gli abitanti della comunità urbana trattano tra loro e grazie alla quale soddisfano i legami di interdipendenza da cui dipendono la loro vita e il loro benessere. Gran parte di questa interazione si verifica a livello dei luoghi urbani, ma l'interazione tende ormai a trascendere sempre più i luoghi stessi in cui la gente vive”, *ibidem*, p. 106.

²³ Tale interpretazione si pone in continuità con un filone di studi della cultura urbanistica americana, il cui “denominatore comune pare rappresentato da un doppio aspetto dinamico che, oltre a far proprio [...] il carattere processuale (crescita) della struttura spaziale, si fonda sull'approfondimento del ruolo dei mezzi di comunicazione (dai trasporti ai messaggi) quali generatori e determinanti spaziali” (Sica P., 1970, p. 224). Fra i lavori più influenti si ricordano l'articolo di K. Lynch e L. Rodwin *A Theory of Urban Form* (in «Journal of America Institute of Planners» n. 4, 1958), in cui la struttura-forma urbana è vista come prodotto del gioco incrociato fra attività d'uso (*adapted spaces*) e flussi di persone, beni e informazioni (*flow system*) e il saggio di R. L. Meier *A Communication Theory of Urban Growth* (Cambridge Mass., 1962), citato a più riprese da Webber, che individua appunto nella comunicazione l'essenza storica di ogni organismo urbano, la quale ha portato le metropoli moderne a dotarsi di giganteschi apparati di trasporto, destinati in futuro a essere soppiantati dalle reti delle trasmissioni a distanza.

²⁴ Webber M.M., 1963, p. 106.

sostituisce una gamma di situazioni (spaziali o virtuali, ma tendenzialmente sempre più svincolate dall'appartenenza a un contesto) in cui si focalizza, alle varie scale, l'adesione individuale a comunità d'interessi diversificate – comunità, appunto, “senza prossimità” - legate ad attività professionali o del tempo libero a livelli crescenti di specializzazione²⁶. È appunto a queste situazioni e agli stessi canali di comunicazione, laddove corrispondano ancora a strutture materiali, che attraverso l'interpretazione dei flussi e dei modelli di organizzazione spaziale (questi ultimi legati all'attrito residuo esercitato dall'"impianto fisico" delle città), che si rivolge in particolare la “pianificazione processuale” propugnata da Webber per la metropoli.

La metropoli ben progettata da un punto di vista fisico è quella che ha un'organizzazione di canali e di spazi tale da facilitare le interazioni e le localizzazioni dei singoli utenti. Combinato alla rete di legami ed ai sistemi di attività, l'impianto fisico ben progettato è integrato al sistema economico, culturale e politico nella sua totalità, e dovrebbe potersi adattare flessibilmente alle trasformazioni quando i mutamenti dei sistemi sociali lo richiedono.²⁷

L'interpretazione della “città” come sistema dinamico complesso, a più livelli, definito dall'interazione fra soggetti variamente localizzati e “specializzati”, comporta naturalmente la rivisitazione di tutti gli strumenti analitici a disposizione del *planner*, la messa in discussione dell'importanza di indicatori “statici” quali la densità e l'uso del suolo a favore di letture relative ai flussi origine-destinazione di persone, beni, denaro, informazioni e alle modalità di dislocazione spontanea delle funzioni; una ricalibratura dei modelli spaziali basata sulla considerazione dei “fenomeni di campo” piuttosto che dei “fenomeni di luogo”, che consenta di cogliere “il grado di focalità” presente o latente in determinate situazioni spaziali rispetto alle diverse “sfere urbane” – da quella locale a quella mondiale. Comporta, inoltre, la definitiva archiviazione non solo del dualismo classico “città-campagna”, ma della stessa distinzione fra *core* metropolitano e *hinterland* inteso quale “luogo delimitato dall'interazione con il centro”:

²⁵ Ibidem, p. 137.

²⁶ Cfr. Cenzatti M., Crawford M., 1993. Il saggio riprende temi e concetti dell'opera di Webber, per tentare una classificazione degli spazi – ivi compresi quelli virtuali – in cui rintracciare oggi, sia pure in modo parziale e selettivo, i caratteri della socialità contemporanea. Si distinguono così due nuovi tipi di spazio pubblico "ai due estremi dello spettro morfologico", ma entrambi rispondenti a logiche di rete extra-territoriali: "gli 'spazi quasi-pubblici', di proprietà privata, ma usati pubblicamente, quali gli *shopping malls*, i terminali di aeroporti, i *convention centers*, gli atrii di alberghi e uffici, etc" (*enclave* o involucri, in cui, rovesciando il tradizionale rapporto fra architettura e città, "gli spazi interni diventano il punto focale dell'edificio e ne permettono il funzionamento e la collocazione in qualunque contesto, dal centro urbano all'aperta campagna") e "i 'quasi-spazi pubblici', definiti dalla prossimità artificiale e istantanea prodotta dalla radio, dalla televisione, dai telefoni, dai computer, dai modem e dai fax" (p. 35).

²⁷ Webber M. M., 1963b, p. 128.

In futuro, una volta che gli specialisti ad alto livello²⁸ saranno in grado di localizzarsi in insediamenti lontani o addirittura sulle montagne [...], la differenza tra *hinterland* e centro consisterà, nella più plausibile delle ipotesi, in una mera differenza di flusso di informazione e dei volumi di attività. Infatti, rispetto al "genere", coloro che partecipano alla sfera mondiale, coloro che partecipano a quella metropolitana sulle montagne e coloro che ne fan parte stando nel centro direzionale sono identici.²⁹

Con la crisi petrolifera e industriale, l'ulteriore sviluppo delle tecniche di comunicazione e la globalizzazione del capitale, il modello deterritorializzato indicato da Webber ha assunto, nel corso dei trent'anni successivi, un'evidenza fenomenologica sempre più marcata.

La de-contestualizzazione delle attività e delle relazioni sembra anzi divenuta il paradigma di quella che è stata definita, in rapporto a un'idea di modernità superata nei suoi presupposti economico-sociali non meno che nelle sue rappresentazioni materiali, la condizione *postmoderna* (Jameson), *altomoderna* (Giddens) o *surmoderna* (Augé)³⁰. Dalla lettura degli indicatori e dei fenomeni *in progress* come elementi per la costruzione di scenari previsionali e strumenti di intervento e programmazione, si è passati, con aggiustamenti lessicali tutto sommato di modesti rispetto agli anni '60, alla descrizione-interpretazione di un'attualità sfuggente, difficile da governare:

La separazione del tempo e dello spazio e il loro costituirsi in dimensioni standardizzate e "vuote" ha reciso i legami tra l'attività sociale e la sua "aggregazione" nelle particolarità dei contesti di presenza. Le istituzioni disaggregate estendono notevolmente la portata della distanziamento spazio-temporale e, per avere questo effetto, dipendono dalla coordinazione nel tempo e nello spazio. Questo fenomeno contribuisce a dischiudere molteplici possibilità di cambiamento tagliando i vincoli delle consuetudini e delle pratiche locali.³¹

Spazio, tempo, velocità

Se Webber si dimostrava ancora ottimista sul fatto che una forma urbana strettamente corrispondente "agli aspetti processuali del sistema sociale che dovrebbe accogliere è probabilmente anche bella, in quanto la bellezza è una

²⁸ Ovvero i professionisti appartenenti a "comunità d'interessi" mondiali nei vari settori scientifici, economico-finanziari, etc.

²⁹ Webber M. M., 1963b, p. 170.

³⁰ Jameson F., 1984; Giddens A., 1990; Augé M., 1992. Nella diversità dei punti di vista, relativi rispettivamente alle forme dell'espressività artistica, dei contenuti sociali e dei modelli di comportamento umano, i tre autori sembrano convergere nell'individuare una tendenza tipica del mondo contemporaneo verso la smisuratezza, l'eccessivo, il ridondante, che si manifesta attraverso l'exasperazione dei caratteri di frenesia, instabilità, indeterminatezza, disaggregazione affermatasi già nella fase precedente.

³¹ Giddens A., 1994, p. 31.

qualità intrinseca ad un sistema concepito con cura"³², all'inizio del decennio successivo è ormai evidente che il venir meno delle tradizionali logiche localizzative nei processi di riproduzione e crescita urbana, insieme a una fruizione dello spazio sempre meno fisica, diretta e condivisa, ha come inevitabile conseguenza l'indebolimento del valore semantico della città stessa, tendente al limite della perdita totale d'una sua immagine riconoscibile.

Tale rischio era già stato evidenziato dall'etologo E.T. Hall in relazione alla percezione unidirezionale e disattenta dell'intorno e all'alterazione del sistema delle relazioni prossemiche connesso all'uso dell'automobile, definita come "il più grande divoratore di spazio pubblico e personale che l'uomo abbia creato"³³:

[...] il guidatore si muove *nella corrente del traffico*, e i particolari più prossimi del paesaggio gli passano via sfocati dalla velocità. [...] non solo [...], ma tutto il rapporto dell'uomo col paesaggio risulta profondamente alterato. [...] Mano a mano che la velocità aumenta, il coinvolgimento sensoriale col mondo esterno diminuisce, finché si arriva ad una vera e propria privazione. Nelle moderne automobili americane il senso cinestetico dello spazio è assente; lo spazio cinestetico e lo spazio visivo sono completamente staccati, non si combinano più in un'unica rafforzata esperienza.³⁴

In tempi più recenti, l'allarme torna prepotentemente d'attualità, trascinato dalle conseguenze di una nuova rivoluzione tecnologica nel campo delle comunicazioni, riguardante i sistemi di tele-trasmissione.

Circa la natura che le nuove e potenti *utility* potranno assumere a lungo termine, e in particolare su come ne sarà condizionato l'uso delle infrastrutture di trasporto convenzionali, il dibattito è quanto mai aperto e oscillante, al solito, fra estremi contrapposti: da un lato la credenza, molto diffusa soprattutto in area americana, che i mezzi telematici, incentivando l'esodo lavorativo al di fuori delle zone critiche della congestione urbana, potrebbero contribuire in modo determinante a ridurre gli

³² Webber M. M., 1963b, p. 128

³³ Hall E.T., 1966, p. 217. Più in particolare, il padre della prossemica riconosce nella "sindrome dell'automobile" una delle cause principali dei fenomeni di estraneazione sociale e di rottura dei legami di solidarietà fra i membri di una stessa comunità urbana che caratterizza la vita delle grandi città occidentali contemporanee. Infatti, "Tutto lo spazio che potrebbe essere destinato a giardini pubblici, a marciapiedi e viali pedonali, dove la gente potrebbe incontrarsi e sviluppare rapporti più umani, viene ingoiato dall'automobile [...] Così, gli uomini non solo si indeboliscono fisicamente, ma restano separati, tagliati fuori dal prossimo. Andando a piedi, le persone imparano ad incontrarsi, e a conoscersi, se non altro di vista; ma con le automobili questo non è più possibile: lo sporco, il frastuono del traffico, il gas degli scappamenti, lo smog, le lunghe file di macchine parcheggiate hanno reso troppo sgradevoli e fastidiosi gli spazi cittadini" (p. 217). I temi dell'uso improprio degli spazi urbani da parte dei veicoli e delle conseguenze di tale sottrazione sulla tenuta stessa della *civitas* sono stati in seguito ripresi e sviluppati da J. Rykwert (1979) nel saggio *The street: The Use of Its History*, pubblicato all'interno della raccolta *On Streets* (Anderson S., 1979); ne riferiamo in un prossimo capitolo studio.

³⁴ Hall E.T., 1966, p. 219.

effetti nocivi del traffico automobilistico sull'ambiente e al riequilibrio territoriale³⁵; dall'altro l'allarme anti-globalista di chi, come Paul Virilio³⁶, intravede i pericoli di un'"eccentricità generalizzata" e con essa di un'ulteriore, definitiva involuzione delle periferie metropolitane in *homeland* indistinte.

Per Tomás Maldonado, più pragmaticamente, "di fronte a questi scenari, è meglio chiedersi con schiettezza quali siano i reali problemi urbani che la telematica può effettivamente aiutare a risolvere"³⁷: un apporto che potrà essere apprezzato – è convinzione dell'Autore – soprattutto "nella riqualificazione funzionale delle infrastrutture materiali, tanto di superficie quanto di quelle di sottosuolo. E ciò non soltanto in compiti di monitoraggio e sorveglianza dei flussi, come già accade in alcuni settori, ma anche in compiti di sofisticata gestione operativa dei processi". A patto però di considerare tanto le infrastrutture materiali che quelle telematiche come sistemi aperti interagenti, e di saper sfruttare i caratteri di flessibilità e adattabilità ai più diversi contesti fisici propri dei nuovi strumenti, senza inseguire il sogno di soluzioni universalmente valide, applicabili "indistintamente, per esempio, a Tokyo, São Paulo, San Francisco, Bombay, Lione e Roma"³⁸.

In ogni caso, non sembra che la direzione intrapresa dallo sviluppo tecnologico sia quella di una riduzione in valore assoluto della domanda di mobilità. Al contrario, come ha osservato N.P. Negroponte, direttore del Media Laboratory del MIT:

L'uomo postmoderno è potenzialmente un nomade [...] Una certa teoria dice che se avessimo un buon sistema di teleconferenze o servizi a banda larga straordinariamente facili da usare, gran parte degli spostamenti sarebbero superflui. Potremmo stare tutti a casa, preservando lo stato di ozono ed evitando di affaticare e usurare i nostri corpi. Ma lo stare a casa non sarebbe il risultato più interessante della disponibilità di *networks* migliori. Troppo spesso si trascura un punto essenziale e cioè che noi possiamo muoverci liberamente proprio perché abbiamo i mezzi elettronici per rimanere in contatto con la nostra sede. Nessuno va al di là del raggio di un colpo di telefono, di una trasmissione dati o di un fax dal proprio ufficio – o in effetti da qualsivoglia ufficio.³⁹

³⁵ Cfr. Niles J.S., *Beyond Telecommuting: A New Paradigm for the Effect of Telecommunications on Travel*, U.S. Department of Energy, Washington 1994 (cit. in Maldonado T., 1997, p. 93).

³⁶ Virilio P., 1984, pp. 125-130. Tali interpretazioni "apocalittiche", non sono condivise, pur al di fuori di ogni apologia delle telecomunicazioni, da I. de Sola Pool – "uno dei più eminenti studiosi degli aspetti sociali, economici e giuridici delle nuove tecnologie" (Maldonado T., 1997, p. 94) – secondo il quale "Non c'è ragione di credere che le città e i loro *downtown* siano destinati a sparire [...] È una pura fantasia immaginare che le telecomunicazioni possano condurre la gente a vivere in isolamento fisico. È infatti poco realistico giacché gran parte dell'attibidemtà umana non consiste solo nell'interscambio i informazione ma comporta anche l'azione sugli oggetti fisici" (in *Technologies without Boundaries. On Telecommunication in a Global Age*, Cambridge Mass. 1990, p.233).

³⁷ Maldonado T., 1997, p. 96.

³⁸ Ibidem, pp. 103-105.

³⁹ Negroponte N. P., *Products and Services for Computer Networks*, in *Communications, Computers and Networks*, numero speciale di «Scientific American», settembre 1991, p. 106 (cit. in Martinotti G., 1993, p.170).

Appare invece incontestabile il contributo delle tecnologie informatiche alla costruzione del mito dell'accessibilità totale e immediata e al passaggio, stigmatizzato da Virilio, dalla nozione “moderna” di *spazio-tempo* a quella “surmoderna” di *spazio-velocità*:

La ritrovata supremazia della *distanza/velocità* [...] su quella spaziale [...] e temporale [...] restaura una “grandezza primitiva”, vettore privilegiato dell'organizzazione pre-geometrica dello spazio, contribuendo a dissolvere la tradizionale strutturazione delle apparenze, la percezione comune dello spazio sensibile, strutturazione fondata fin dall'Antichità sui meriti mnemotecnici della geometria euclidea [...].

Assistiamo ormai (in diretta o in differita) ad una COPRODUZIONE della realtà sensibile, in cui le percezioni dirette e quelle mediatizzate si confondono per favorire una rappresentazione istantanea dello spazio, dell'ambiente. [...] L'osservazione diretta dei fenomeni sensibili fa posto ad una *teleosservazione*, in cui l'osservatore non è più in contatto immediato con la realtà osservata.⁴⁰

In analogia al concetto di spazio “derealizzato”, proposto da Françoise Choay per identificare lo slittamento dal mondo della realtà a quello della rappresentazione che contraddistingue l'esperienza dei segni architettonici nell'“orizzonte del posturbano” (dal monumento che interpella e richiama alla coscienza delle comunità umane i valori fondativi della loro identità storica, al “monumento storico”, edificio-segno destinato principalmente ad un consumo visivo)⁴¹, Virilio parla dell'“effrazione morfologica” della città, ovvero della dissociazione fra lo spazio urbano e la sua “forma-immagine”: sorta di “*deregulation* dell'apparenza fisica”, indotta, attraverso l'azzeramento dello scarto tra “vicino” e “lontano”, dalla velocità dei mezzi di trasporto e dall'incalzare delle immagini mediatizzate⁴². Un processo, in cui il fattore “spazio” tende sempre di più a ridursi a una funzione temporale, con le conseguenze che ne derivano ai vari livelli dell'organizzazione territoriale:

- la forma urbana che “non è più resa manifesta da una qualsiasi linea di demarcazione, da una divisione fra qui e altrove, ma è divenuta programmazione di un 'uso del tempo'”⁴³ (si vedano i grafici della *città del lavoro, dello shopping, della cultura, dello svago* che si sovrappongono sfalsate sui reticoli delle regioni metropolitane, come ad esempio quella milanese⁴⁴);
- la neutralizzazione del territorio stesso in quanto fattore d'attrito, caparbiamente perseguita dall'ingegneria dei trasporti (e metaforizzata con notevole forza

⁴⁰ Virilio P., 1984, p. 30.

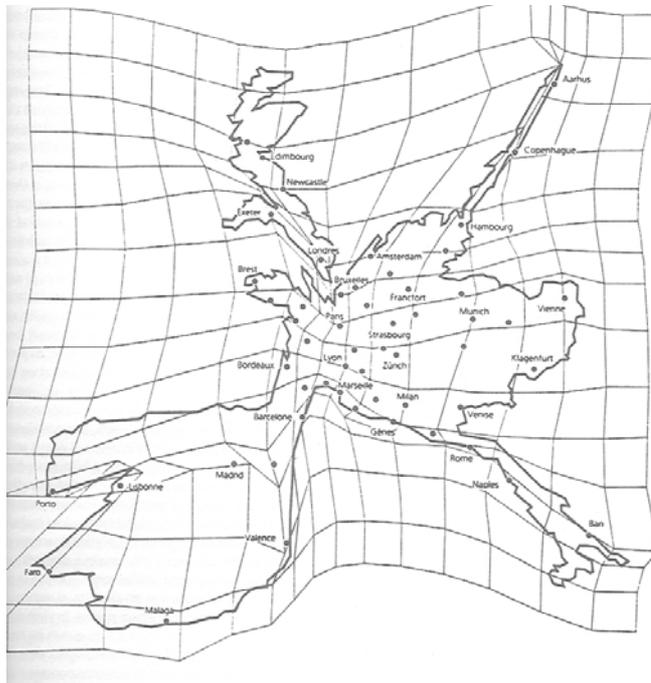
⁴¹ Choay F., 1988. Sul concetto di “posturbano”, si rimanda al capitolo 1.

⁴² Virilio P., 1984, pp. 27-67.

⁴³ Ibidem, p. 12.

⁴⁴ Cfr. Casiroli F., 1994.

icastica dalla deformazione del continente europeo nella carta isocrona della rete transnazionale dell'alta velocità ferroviaria).⁴⁵



L'Europa "ridimensionata" sulle distanze temporali dell'alta velocità ferroviaria (orizzonte 2010)

Dispositivi di transito e "non luoghi"

È in questo nuovo tipo di realtà, iniziato con l'automobile e proseguito con lo sviluppo dell'aviazione civile e delle ferrovie veloci, in cui "il popolamento del tempo di trasporto" soppianta "il popolamento dello spazio"⁴⁶ per annullarsi a sua volta nell'istante della connessione a un sistema telematico, che si esplica il nomadismo – fisico e virtuale – dell'uomo postmoderno, il suo "abitare le distanze"⁴⁷.

Lungo i tragitti di questi spostamenti, alle varie sfere urbane in cui il fenomeno si manifesta, si dispiegano le mutevoli geografie della città-territorio.

⁴⁵ "Grazie alle prodezze elettroniche dell'analisi multidimensionale delle prossimità terrestri, le distanze spaziali svaniscono una dopo l'altra per lasciare posto a termini sempre più brevi: così la capitale del Portogallo fa un balzo verso il centro dell'Europa, mentre la Scozia e la parte estrema della penisola italiana se ne allontanano velocemente" e "l'antica 'geografia' del continente si trasforma di colpo in una 'tragittografia' accelerata." (P. Virilio, 1996, p. 7). La sostituzione della scala geografica con quella temporale può essere letta come l'ultimo stadio di un processo, che a partire dall'Illuminismo ha portato nella rappresentazione cartografica del territorio al deciso sopravvento dei collegamenti artificiali sulla rete fluviale e sugli elementi naturali, attraverso il passaggio dalla simbologia disegnata a quella geometrica, in cui i rapporti di scala divengono appunto "il dispositivo di traduzione dell'intero complesso delle forme terrestri, di accertamento del loro grado di tolleranza alla rettilinearizzazione, l'indice di misura della loro più compiuta disposizione all'accessibilità." (Farinelli F., *Luoghi, strade, spazio: tra cartografia, geografia e potere*, in «Urbanistica» n.84, 1986, pp. 6-19).

⁴⁶ Virilio P., 1984, pp. 20; 125.

⁴⁷ La definizione è di Clementi A. (*Oltre le cento città*, in *Le forme del territorio italiano. I – Temi e immagini del mutamento*, Ministero dei Lavori Pubblici – Dicoter, Roma-Bari 1996, p. 122)

In queste mappe caleidoscopiche, l'annullamento dello spazio (nell'ambito dei trasferimenti fisici si tratta ovviamente di un *limite tendente a zero*), così come il suo opposto coincidente (la dimensione globale e persino gli spazi siderali, resi a tutti noi familiari dalla frequentazione dei *media*) producono, antropologicamente parlando, *non-luoghi*⁴⁸: canali, tragitti, interscambi, punti di incrocio, di convergenza e di smistamento, in cui le solitudini individuali si sfiorano senza toccarsi o si toccano senza produrre esperienze di relazione durature, abbinando alla “conquista dell'ubiquità” l'angoscia o il comfort dell'anonimato.

Dal punto di vista dell'etnologo, tali spazi – omologhi surmoderni delle nozioni di “itinerario, crocevia e centro” caratteristiche della città tradizionale geometricamente definita - non presentano alcuno dei contenuti esistenziali propri del “luogo antropologico”, impliciti invece in quelle stesse nozioni.

I luoghi – scrive al proposito Marc Augé – “hanno almeno tre caratteri comuni. Essi si vogliono (li si vuole) identitari, relazionali e storici.”

La mappa della casa, le regole di residenza, i quartieri del villaggio, gli altari, i posti pubblici, la divisione del territorio corrispondono ad un insieme di possibilità, di prescrizioni e di interdetti il cui contenuto è allo stesso tempo spaziale e sociale.

Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi né identitario, né relazionale, né storico, definirà un *non-luogo*. L'ipotesi che qui sosteniamo è che la surmodernità è produttrice di non-luoghi antropologici [...].⁴⁹

Coincidenti in buona sostanza coi capisaldi del dinamismo metropolitano propugnato da Webber trent'anni fa, ormai “i non-luoghi rappresentano l'epoca” (ed è intorno al ripensamento sui valori perduti che ruota appunto la critica attuale al posturbano e al surmoderno);

ne danno una misura quantificabile ricavata addizionando – con qualche conversione fra superficie, volume e distanza – le vie aeree, ferroviarie, autostradali e gli abitacoli mobili detti «mezzi di trasporto» (aerei, treni, auto), gli aeroporti, le stazioni ferroviarie e aerospaziali, le grandi catene alberghiere, le strutture per il tempo libero, i grandi spazi commerciali e, infine, la complessa matassa di reti cablate o senza fili che mobilitano lo spazio extraterrestre ai fini di una comunicazione così peculiare che spesso mette l'individuo in contatto solo con un'altra immagine di se stesso.⁵⁰

Con qualche eccezione.

⁴⁸ L'espressione, introdotta da M. de Certeau (*L'invention du quotidien. I – Arts de faire*, Parigi 1990) per indicare l'assenza del luogo nella nominazione del luogo stesso e nei significati (non necessariamente immanenti al luogo) che essa può evocare, è qui assunto nella più celebre accezione datagli da Marc Augé nell'omonimo saggio del 1992 (*Non-lieux*, cit.).

⁴⁹ Ibidem, p. 52

Vi è infatti un'apparente contraddizione fra le considerazioni sopra riportate e l'apologia del metrò parigino come “fatto sociale totale” – sintesi di vissuti individuali e collettivi – fatta dallo stesso Augé in un celebre saggio⁵¹ che precede di qualche anno *Non-lieux*. Nelle attese e nei transiti, nei vagoni e nelle stazioni del metrò, le solitudini soggettive diventano parte di quello che è designato come un rito sociale quotidiano, dove trovano posto regola e trasgressione, solidarietà umana e “paura del nemico”: situazioni e sentimenti intorno ai quali si condensa, al di là delle differenze generazionali, etniche e professionali, il senso di identità e di appartenenza della comunità metropolitana parigina – ma un analogo *spleen* traspare anche, nella suggestione del racconto cinematografico, dalle sequenze nell'U-Bahn del *Cielo sopra Berlino* di Wim Wenders⁵², suggerendo la possibilità di caute generalizzazioni.

Se, come è ovvio, sono le modalità d'uso e relative sedimentazioni a determinare lo spessore sociale di un dato ambiente fisico, e non, aprioristicamente, le sue conformazioni (a parte le variabili scalari, che cos'è che distingue la rete del metrò di Parigi da tanti altri sistemi interconnessi della mobilità meccanizzata?), tali “eccezioni” prefigurano forse una prospettiva di “riscatto” dei non-luoghi in luoghi sulla quale dovremo tornare a riflettere quando tratteremo il nodo della “ricostruzione della città” (quale, e quanto grande?) a partire dai suoi percorsi.

La città come ipertesto

L'effrazione della morfologia urbana comporta evidentemente problemi di lettura, che riguardano sia la difficoltà – lo abbiamo visto - di ricondurre i fenomeni di metropolizzazione del territorio entro ambiti areali chiaramente definiti, sia l'assenza di legami sintattici fra i singoli “pezzi” del nuovo paesaggio.

Relativamente alla prima questione, G. Martinotti riconosce ancora, con Webber, la natura prevalentemente funzionale di quei fenomeni, e ne delinea in termini aggiornati *la nuova morfologia sociale*, data dalla compresenza di comunità multiple non interagenti e potenzialmente in conflitto fra loro. Ad esse corrisponde, nelle regioni metropolitane “mature”, la sovrapposizione di “*tre forme urbane* con diverso grado di consolidamento e probabilmente con diverse collocazioni nel rispettivo ciclo evolutivo”⁵³, ovvero:

⁵⁰ Ibidem, pp. 73-74.

⁵¹ Augé M., 1986.

⁵² *Il cielo sopra Berlino (Das Himmel über Berlin)*, regia di W. Wenders, Germania 1987.

⁵³ Martinotti G., 1993, p. 182.

- il Comune, limitato dai suoi confini amministrativi;
- la “metropoli di prima generazione”, dai contorni più sfumati ma riconducibile con buona approssimazione, in un'articolazione comprendente in genere un *polo centrale, subpoli e fasce*, a un bacino definito dagli spostamenti “sistematici” fra residenza e lavoro di abitanti e pendolari (e di fatti visivamente caratterizzata dalle infrastrutture di trasporto costruite in funzione di tali spostamenti);
- la “metropoli di seconda generazione” - area metropolitana a geometria variabile in quanto fondata su rapporti funzionali diversi a seconda degli interessi di gruppo e delle modalità di fruizione dei suoi “utilizzatori”; qui a prevalere sono piuttosto i movimenti erratici fra attività diverse, variamente dislocate sul territorio (*between cities* e *within cities*), tra i quali sembrano assumere un'importanza relativa sempre crescente quelli di due nuove “popolazioni” temporanee, fortemente svincolate dai contesti locali in senso specifico, cui corrispondono nuove stratigrafie di non-luoghi: i *city users* (consumatori, turisti, frequentatori notturni, etc.) e i *metropolitan businessmen*, legati a circuiti sovralocali - talvolta alla scala “globale” - di scambi ed affari.

Se facciamo un esperimento mentale immaginando di sopraelevare di pochi metri tutte le porzioni di una qualsiasi grande metropoli che interessano specificamente le nuove popolazioni *di consumatori metropolitani* (*city users* in generale e *metropolitan businessmen* in particolare) vedremmo emergere dal tessuto metropolitano una nuova città fatta soprattutto di aeroporti, centri alberghieri ed espositivi, grandi sedi di istituzioni finanziarie e di coordinamento, *strips* commerciali e percorsi urbani che raccordano tutti questi punti sparsi su un territorio molto più ampio dei tradizionali confini amministrativi della città del periodo precedente. Questa nuova città – scrive Martinotti nel 1993 - è poco visibile perché si trova per il momento ancora immersa nelle strutture urbane tradizionali, ma sta lentamente emergendo e spodestando la vecchia morfologia urbana [...] ⁵⁴

In questa prospettiva è facile prevedere, sulla falsariga di Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schipol e Francoforte, un'ulteriore evoluzione delle aree aeroportuali come strutture nodali con raggi d'influenza assai vasti nel territorio metropolitano, che coinvolgeranno “anche impianti di ospitalità e di ricreazione di grandi dimensioni.” ⁵⁵

Quanto alla mancanza di sintassi nella distribuzione territoriale della “città diffusa” (sintesi semplificatoria e omologante di realtà molto variegata e magari anche ricomponibili – come suggeriscono le visioni satellitari utilizzate, ad esempio, dal

⁵⁴ Ibidem, pp. 174-175.

⁵⁵ Ibidem, pp. 180.

programma Itaten⁵⁶ – entro microregioni più ampie “dotate di una riconoscibile e significativa identità complessiva”⁵⁷, e tuttavia calzante per descrivere ciò che appare dalla percezione orizzontale – ad altezza d'auto – degli interspazi metropolitani) essa sembra *a fortiori* indirizzare la lettura alla costruzione di elaborate tassonomie, in cui i tracciati della mobilità - ereditati da fasi di infrastrutturazione del territorio precedenti, o sovrapposti con brutalità alle strutture di lunga durata di un palinsesto territoriale ormai irriconoscibile⁵⁸ - emergono dall'insieme come gli unici segni dotati ancora, nel bene e nel male, di valenze morfogenetiche.

La loro intrinseca vocazione a costituire “attrattori lineari” di nuovi insediamenti si dispiega, nella rarefazione del paesaggio suburbano, attraverso la formazione di quinte edificate discontinue, ma comunque a maggiore densità rispetto all'intorno, costituite dall'accostamento di oggetti isolati ed eterogenei, secondo modalità sostanzialmente analoghe nella regione di Milano, nel Randstad olandese o nel deserto del Nevada. Da questo processo apparentemente “spontaneo” (in realtà prodotto dalla sovrapposizione di scelte “che sono tutte razionali, o che aspirano ad esserlo, ma che obbediscono a delle logiche differenti, in antagonismo le une con le altre”⁵⁹) prendono corpo quelli che Boeri, Lanzani e Marini hanno efficacemente definito i “luoghi che scorrono”, divenuti ormai il tipo di paesaggio di gran lunga prevalente, in queste regioni, “sui molti paesaggi 'possibili' che si aprono all'orizzonte visivo”.

⁵⁶ Programma pluriennale di ricerca promosso dal Ministero dei Lavori Pubblici – Direzione generale del Coordinamento Territoriale, in vista dell'istituzione dell'Osservatorio Permanente sulle trasformazioni territoriali, finalizzato a definire, con il contributo delle università italiane, un quadro conoscitivo di base aggiornato sugli assetti territoriali dei vari contesti regionali, organizzato in tre “moduli”: 1. Repertorio preliminare delle ricerche; 2. Atlante delle rappresentazioni; 3. Sistema informativo territoriale. I primi risultati del programma sono raccolti in Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., 1996.

⁵⁷ Cfr. Clementi A., *Oltre le cento città*, cit., p. 135.

⁵⁸ Anche questa affermazione, in realtà, può essere contraddetta con l'ausilio di immagini via satellite, “incrociate” ad analisi di dettaglio sull'ambiente fisico, sulle morfologie sociali e insediative di sistemi territoriali più o meno estesi; lo stesso programma Itaten, nella sua prima fase, arriva ad esempio a queste conclusioni: “In tutte le situazioni descritte, dalla regione padana alla dorsale adriatica, dall'arco ligure all'area romana, napoletana ed etnea, i grandi segni della natura sembrano esercitare un ruolo direttore nell'organizzazione della forma insediativa. Meno condizionanti appaiono invece i grandi segni artificiali dell'infrastrutturazione, in particolare il telaio della viabilità di carattere autostradale che ha il compito di assicurare le connessioni tra le diverse parti del territorio italiano.” In A. Clementi, *Oltre le cento città*, cit., p. 132. Tuttavia, sulle brevi distanze, irriconoscibilità e spaesamento continuano ad essere i termini più appropriati per descrivere un mutamento generalizzato del paesaggio antropico da tutti riconosciuto come epocale. Per l'Italia, si vedano i testi “storici” di Cederna A. (*La distruzione della natura in Italia*, Torino 1975, appassionato *j'accuse* della “stradomania” italica e dello scempio come modello unificante d'intervento sul territorio) e Turri E. (*Semiologia del paesaggio italiano*, Milano 1979, tentativo di ricostruire, attraverso l'opposizione dialettica fra un “prima” e un “dopo”, gli elementi di continuità e di rottura presenti nel territorio in conseguenza del passaggio da un'economia di tipo agricolo ad una di tipo industriale) e *Il territorio che cambia* di Boeri S., Lanzani A., Marini E. (Milano 1993; probabilmente il testo più esemplificativo di quella che B. Secchi ha definito l’“ansia descrittiva” della cultura urbanistica del nostro paese, di fronte a un fenomeno urbano tanto evidente quanto difficile da metabolizzare e nominare).

Questo paesaggio prende forma nei manufatti e nelle funzioni che si organizzano lungo i percorsi, che acquistano un significato solo in rapporto con l'asse stradale dal quale si rendono visibili [...]: strade mercato [...], strade industriali [...], strade 'per il tempo libero'. Le sequenze lineari e le emergenze visive di questo paesaggio sono spesso segnate da una sintassi adatta alla percezione in movimento: offrono un fronte e nascondono un retro; si organizzano per nodi 'emergenti' (ad esempio poli terziari, ludici e commerciali) e per 'sfondi lineari' (assi commerciali e produttivi); mantengono dalla strada una distanza sufficiente a poter essere 'visti scorrere' anche da uno spettatore in rapido movimento.⁶⁰

Nonostante l'esperienza quotidiana dell'incolonnamento abbia in gran parte svuotato il dinamismo implicito di queste strutture spaziali, introducendo una sorta di incongruo “fermo-immagine” in una narrazione interamente costruita intorno alle peculiarità espressive del montaggio veloce e alla comunicazione subliminale, è proprio all'interno di questi stessi paesaggi, con le loro architetture e segnaletiche pubblicitarie disposte in sequenza, che si manifestano a pieno, ai livelli più bassi della qualificazione semantica, gli effetti radicalmente anti-urbani della *spettacolarizzazione* della città. Al contrario, snodi e svincoli non sembrano veicolare altro messaggio se non quello del loro ottuso funzionalismo, ovvero della rozzezza di una cultura tecnica tutta improntata sull'“idea di un'isotropia complessiva dello spazio verso una progressiva omogeneizzazione, in prima istanza largamente contraddittoria rispetto alla diversità delle situazioni specifiche.”⁶¹

Tra segni contraddittori, sequenze ricorrenti e messaggi in sovrapposizione, l'instabilità della vita contemporanea si rispecchia e amplifica nella indeterminatezza dei paesaggi che attraversa. Si materializza così l'incubo di una *subtopia* generalizzata, che già aveva turbato i cultori del *townscape*, ad una scala divenuta ormai quella di Megalopolis. Ma di una megalopoli sfuggente, in cui al grafo dei flussi per coppie di origini e destinazioni che descriveva con accettabile approssimazione le linee di forza della “metropoli di prima generazione” e/o le gerarchie funzionali di un sistema locale dai contorni definiti, si sovrappongono *patterns of movement* di difficile decifrazione. Un mix di spostamenti lenti e veloci, oscillanti tra “sfere urbane” diverse, incrociati e spesso generati da flussi invisibili di *bip*, di vecchi e nuovi tracciati, *strade dritte e curve*, luoghi compatti e territori

⁵⁹ Corboz A., 1994, p. 237.

⁶⁰ Boeri S., Lanzani A., Marini E., 1993, pp. 45-47 e 49-51.

⁶¹ Magnani C., Val P.A., 1989, p. 34. Nonostante siano passati quindici anni, la casistica di situazioni relative a interventi di infrastrutturazione del territorio regionale veneto contenuta nell'articolo (che rende conto di una ricerca svolta dallo Iuav) appaiono ancor oggi drammaticamente attuali e significativi dello scollamento fra territorio e progetto d'infrastrutture, in Italia, alla scala intermedia fra strade urbane e strade di grande

rarefatti, che trasforma *the view from the road* in uno zapping individuale, in cui solo accidentalmente sono riconoscibili i frammenti di un discorso corale.

In alternativa a “città diffusa”, che in effetti non rende conto della permanenza nel territorio degli insediamenti compatti ereditati dal passato, né delle relazioni – tanto inestricabili quanto potenti – fra comunicazione materiale e immateriale, André Corboz suggerisce, non senza una vena ironica, di parlare di “ipercittà”, in analogia con l’“ipertesto” della comunicazione digitale: “luogo” di infiniti percorsi individuali, non organizzati gerarchicamente e suscettibili ad ogni passo di deviazioni o inversioni impreviste⁶², che rovescia la “formula di Pascal, presentando un universo in cui la circonferenza è ovunque e il centro in nessun luogo”⁶³.

La metafora digitale⁶⁴ di Corboz – generalizzabile alle aree metropolitane, alle città-regioni, persino a entità nazionali (come egli fa presentando la “Svizzera come un'ipercittà”), insomma a tutti i sistemi territoriali “tenuti insieme” da un reticolo infrastrutturale e da un intreccio di flussi - è anche utile a evidenziare un paradosso, fin qui solo implicito: quanto più la mobilità è diventata un valore, una necessità, un paradigma della società contemporanea, tanto più essa sembra svuotarsi di significati propri, riducendosi a una pura funzione temporale, a un *link*.

Se dunque è la connessione che identifica funzionalmente l'urbano, qualsiasi azione di recupero che aspiri, al di là di un effetto locale, a ripercuotersi positivamente a livello di sistema e quindi a una dimensione d'intervento “strategica”, non può non partire oggi da un'idea, un'ipotesi e quindi un progetto di mobilità. In questo senso, i territori dell'ipercittà, la loro natura transcalare, l’“identità” delle connessioni, il loro essere o non essere “luoghi”, il carattere prevalentemente “mobile” del paesaggio esperito quotidianamente dalla gran parte dei cittadini, i movimenti incrociati delle diverse “popolazioni” urbane, gli effetti

comunicazione a lunga distanza, nonché dell'incertezza che tali interventi frequentemente rivelano persino nella determinazione del livello di prestazione da assicurare.

⁶² Corboz A., 1994. “Un testo è un insieme di paragrafi successivi, stampati su carta, che abitualmente si leggono dall'inizio alla fine; un ipertesto è un insieme di dati testuali numerizzati da un supporto elettronico che si può leggere in diversi modi. Un testo – è la cosa più importante - è una struttura lineare, gerarchizzata all'inizio, percettibile di per sé dai sensi (un articolo, un libro, si prendono in mano); l'ipertesto, al contrario, non è in sé percettibile attraverso i sensi, non ha una struttura univoca e imperativa, si recepisce quasi *ad libitum*. Nel vuoto lessicale che caratterizza oggi gli insediamenti umani di grandi dimensioni, il termine *ipercittà* avrebbe il vantaggio di non far passare in secondo piano la densità (contrariamente a urbanizzazione estensiva o città a diffusa) e di non essere in contraddizione con i nuclei antichi, essi stessi parte costituente dell'ipercittà” (p. 9).

⁶³ Corboz A., 2000, p. 52.

⁶⁴ “Non ci dimentichiamo che si tratta solo di una metafora e, a meno che non prenda in considerazione tutti gli aspetti della realtà, l'analogia non può essere presa per un'omologia: attraverso il territorio, i 'testi' sono spesso combinati, sovrapposti o in parte cancellati, il che [...] non si può certo dire che avvenga in un computer.” Ibidem, p. 51.

indotti dalle infrastrutture, sono tutti aspetti cruciali con i quali dovrà misurarsi il progetto, “alla ricerca di regole di riaggiustamento, di logiche insediative assi più empiriche specifiche e limitate” di quanto in passato la cultura urbanistica non pensasse di poter innescare sulla base di modelli razional-comprensivi, nel tentativo “di restituire valore morfologico positivo all'intervento tecnico, di ragionare sul suo ruolo comunque ordinatore, sul tentativo di restituirlo come componente del fatto insediativo.”⁶⁵

[> Indice](#)

[> Capitolo successivo](#)

⁶⁵ Gregotti V., 1989, p. 5.