

FRANCOANGELI/Urbanistica

Giuseppe Marinoni

Infrastrutture nel progetto urbano



Giuseppe Marinoni

Infrastrutture nel progetto urbano

FRANCOANGELI

Ringraziamenti

Grazie a Chiara Conti che mi ha accompagnato 'in corso d'opera' in un animato confronto e affiancato nella stesura e revisione dei testi, nella ricerca documentaria e iconografica. Particolare ringraziamento alle redazioni di *Lotus e Navigator*, alla ricerca da loro svolta in questi anni di cui il libro è in parte debitore. Sono grato a Editoriale Lotus per avermi permesso di accedere ai documenti e progetti e ai servizi fotografici di Giovanni Chiaramonte e Paolo Rosselli, che qui ringrazio. Grazie a Francesco Repishti per i suoi preziosi consigli e la sua paziente lettura finale. Grazie a Pierluigi Nicolin per il molto che ho imparato in vent'anni di comune lavoro sull'architettura e la città.

Immagine di copertina elaborata dall'autore.

Copyright © 2006 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Ristampa								Anno										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015

È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata a qualsiasi titolo, eccetto quella ad uso personale. Quest'ultima è consentita nel limite massimo del 15% delle pagine dell'opera, anche se effettuata in più volte, e alla condizione che vengano pagati i compensi stabiliti dall'art. 2 della legge vigente. Ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita ed è severamente punita. Chiunque fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per farlo, chi comunque favorisce questa pratica commette un reato e opera ai danni della cultura.

Stampa: Tipomozza, via Merano 18, Milano.

Giuseppe Marinoni

Infrastrutture nel progetto urbano

Sommario

Premessa	p. 7
Città – infrastrutture	p. 13
Riscoperta della strada	p. 15
Infrastruttura: manufatto continuo	p. 22
Strada: spazio continuo	p. 29
Crisi della strada: mobilità e deterritorialità	p. 40
Paesaggio – infrastrutture	p. 49
Paesaggio, paesaggi	p. 50
Giardino, infrastruttura, metropoli	p. 63
Conquista del paesaggio	p. 71
Atlante	p. 80
Moll de la Fusta <i>Barcellona</i>	p. 82
Stazione Stadelhofen <i>Zurigo</i>	p. 88
Nuova ‘funicolare’ <i>Bergamo</i>	p. 94
Fermata Municipio <i>Napoli</i>	p. 98
Parkway Tête d’or <i>Lione</i>	p. 102
Rondes <i>Barcellona</i>	p. 108
Boulevard du Parisis <i>Val d’Oise</i>	p. 112
Promenade Certosa-Martesana <i>Milano</i>	p. 116
Seine Rive Gauche <i>Parigi</i>	p. 120
Railway Triangle <i>Rotterdam</i>	p. 126
Freeway Garden city <i>Almere</i>	p. 130
Paesaggi ibridi <i>Milano</i>	p. 134
Circulation appaisé <i>Nantes</i>	p. 138
150 Bridges <i>Leidsche Rijn</i>	p. 142
Grand Boulevard <i>Saint-Denis Bobigny</i>	p. 146
Svincolo Trinitat <i>Barcellona</i>	p. 150
Parque Val d’Hebron <i>Barcellona</i>	p. 154
Carrasco Square <i>Amsterdam</i>	p. 160

Sea Terminal Zeebrugge	p. 164
Gare do Oriente <i>Lisbona</i>	p. 168
Metroparking <i>L'Aja</i>	p. 174
Svincolo Penne-Mirabeau <i>Marsiglia</i>	p. 178
Porte de la Méditerranée <i>Montpellier</i>	p. 182
Waste-dump landscape <i>Vall d'en Joan</i>	p. 186
Unimetal terrain <i>Caen</i>	p. 190
Nuit des Docks <i>Saint-Nazaire</i>	p. 194
Landschaftspark <i>Duisburg</i>	p. 198
Coal mine Park <i>Zollverein</i>	p. 202
Walking Road <i>Funchal</i>	p. 206
Autoroute A 29 <i>Le Havre-Rouen</i>	p. 210
Park(rail)way <i>Ginevra-Coppet</i>	p. 214
A 85 A 837 <i>Tours, Crazannes</i>	p. 218
Parque da Cidade <i>Oporto</i>	p. 222
Parque de Tejo e Tranção <i>Lisbona</i>	p. 226
<i>Bibliografia</i>	p. 231

Premessa

Il testo intende riflettere sulla questione delle infrastrutture da un particolare punto di vista: quello definito entro la nozione di *Progetto urbano*, multiforme e mutevole corredo di pratiche progettuali continuamente in divenire, che negli ultimi vent'anni sta contribuendo proficuamente al rinnovamento della città europea.

Uno studio che non si vuole né sistematico né esaustivo. E nemmeno vuole soffermarsi su dettagli tecnici e ingegneristici, o delle infrastrutture analizzare storia evolutiva e tipologica. Al contrario, focalizza la propria indagine sulle problematiche complesse e delicate connesse alle realtà insediative e alle qualità morfologiche e spaziali che il contemporaneo progetto delle infrastrutture può generare all'interno dell'attuale concezione di città e paesaggio. Un progetto che vede un agire consapevole nel decostruire consuetudini specialistiche, scardinare pregiudizi architettonici e urbani, superare tabù e preconcetti sul paesaggio, attraverso un continuo ricorso alla interrelazione tra discipline e ambiti del sapere.

Si interroga su quale sia oggi il rapporto che lega città a infrastruttura e paesaggio a infrastruttura a partire da città e paesaggio. Ambiti oggi non più antitetici, ma complementari in una costruzione reciproca di identità e differenza e dalla demarcazione a tal punto labile da lasciare ampi campi di sovrapposizione, una soglia fisica e concettuale mobile e in continua ridefinizione.

Due patrimoni disciplinari e progettuali, che nelle circostanze più felici, si affiancano nel produrre frammenti d'ibridazione, dove le specificità dell'uno sembrano travalicare e mescolarsi alle valenze dell'altro. Così anche temi, tecniche progettuali, di trasformazione e innovazione, e lo stesso processo di significazione di città e paesaggio sovente sconfinano gli uni sugli altri, contaminandosi e arricchendosi reciprocamente.

Il che è ben diverso, e non implica affatto, che città e paesaggio debbano necessariamente, nel mescolarsi, dissolversi l'una nell'altro, in una nuova sostitutiva realtà, cosa che tra l'altro in parte sta già avvenendo. A giudicare dagli esiti, non è auspicabile che tale fenomeno prosegua incessantemente, inglobando e fagocitando città, paesaggi, periferie in un isotropo, indifferenziato e omologato *sprawl*, sia morfologico che antropologico. A dispetto degli entusiasti sostenitori, sembra ormai condizione insediativa decotta. Più che una desiderabile e inebriante 'dimensione metropolitana', sembra invece fattore contingente in crisi, bisognoso di risorse e investimenti, anche progettuali, per essere recuperato e riportato a una più ricca fisiologia di usi, forme, relazioni.

Nell'attuale incertezza circa l'identità di città, paesaggio, metropoli, *sprawl*, città generica o diffusa, etc. si assiste, in precise circostanze, all'emergere di casi particolarmente complicati, di problemi e situazioni critiche non risolvibili con le prassi convenzionali. Difficoltà inedite impongono a urbanistica, architettura, progettazione infrastrutturale e paesaggistica di mettere in discussione le proprie idiosincrasie, pregiudizi e chiusure ideologiche, per stabilire un patto di convergenza sugli obiettivi.

Un obbligo più che una scelta. L'indispensabile presupposto per risolvere situazioni particolarmente difficili e altrimenti non operabili.

Nelle pratiche del progetto urbano sconfinamenti nel paesaggio o intrusioni nella sfera infrastrutturale rappresentano occasionali, ma decisivi momenti di sospensione delle prassi consolidate – disciplinari e progettuali, tecniche e normative, decisionali e di controllo – che inaugurano, nel concreto delle trasformazioni, approcci teorici e metodi operativi nuovi, in una condivisione di intenti sul destino della città e dei paesaggi.

Negli ultimi vent'anni alcuni esempi europei, raccolti nell'atlante, rivelano un nuovo modo di intendere la costruzione della metropoli contemporanea. Muovendo da una prospettiva specificatamente infrastrutturale, e da nuove figurazioni, sollecitate dalle impellenti e, sembra irrinunciabili, istanze ed esigenze contemporanee, si cercano possibili equilibri tra un attaccamento a città e paesaggi del passato, sedimentati nell'immaginario comune, e l'urgenza di un rinnovamento, necessaria condizione di sopravvivenza dell'esistente.

Ne emerge un insieme di atteggiamenti, di frammentarie riflessioni che, in un procedere per tentativi ed errori, definisce approcci laterali, percorsi trasversali rispetto le consuetudini, forgiando in concreto, sulle singole situazioni, gli 'attrezzi del mestiere' più adatti. Ricorrente negli esempi, una contestuale manipolazione di materiali edilizi, vegetali, infrastrutturali e

geografici rappresenta la condizione *sine qua non* con cui il progetto si trova a dover fare i conti. Non diviene mai, o almeno negli episodi più significativi, poetica, stile, o metodo. È invece dedizione tenace e amorevole, risultato di una premura nei confronti di città e paesaggio.

Il progressivo inesorabile compenetrarsi di parti urbane nel paesaggio e, viceversa, di tematiche ambientali e paesaggistiche nella ristrutturazione dello *sprawl* o nella costruzione, infrastrutturazione e innovazione della città esistente chiedono a diverse progettualità di lavorare ai margini delle specifiche competenze progettuali. Più di ogni altra, la progettazione infrastrutturale viene coinvolta da temi di paesaggio; a sua volta quella paesaggistica, con nuova energia, torna a svolgere un ruolo strategico e denso di significati per la città; la progettazione urbana oggi, abbracciando l'orizzonte metropolitano, reperisce come occasioni e pretesti le nuove figurazioni infrastrutturali e paesaggistiche per affrancarsi dai modelli del passato.

Rispecchiamenti, antico gioco che continua interminabile: visioni di città si riflettono proiettate nel giardino o nel paesaggio mentre forme, rituali, conflitti, sperimentati *en plein air* nel paesaggio, ritornano alla città per scombinarne le stanche convenzioni e aprirla al nuovo.

Per questo l'atlante, come un percorso mentale che dalla città va al paesaggio per ritornare di nuovo alla città, attraversa per episodi, con deviazioni e inversioni di rotta, il complesso paesaggio, fisico e teorico, della realtà infrastrutturale metropolitana.

Viaggio tra visioni *from the road*, senza un preciso interesse a classificare e organizzare la materia in sequenze tematiche, metodologiche o stilistiche. Fotogrammi che in un 'montaggio delle attrazioni', trovano, tra problematiche e questioni, e inediti e provvisori accostamenti, significato.

Difficile al momento, per le progettazioni di città e di paesaggio, individuare temi propri e distinti, e isolare specifiche competenze o tecniche. Frequente è lo scambio di ruoli: progettisti del paesaggio, M. Corajoud, A. Geuze, M. Desvigne, P. Latz, riqualificano aree urbane e fondano nuove parti di città; M. de Solà Morales, R. Koolhaas, P. Nicolín, A. Siza Vieira, J.N. Baldeweg, E. Bru, D. Perrault e altri ancora, prevalentemente dediti allo studio e al progetto di città, propongono e configurano parchi e paesaggi infrastrutturali.

Entro la nozione di progetto urbano si raccoglie una vasta, ricca e variegata esperienza. Un lungo lavoro avvenuto sulla città, prevalentemente europea, in cui sono confluiti gli studi e le ricerche degli anni '60 e '70 e le sperimentazioni degli anni '80. Una multiforme pratica, che iscrive i progetti degli spazi aperti, delle infrastrutture, degli edifici in un orizzonte più

vasto, problematico e complesso: accogliendo e al contempo trascendendo spazi aperti, infrastrutture ed edifici stessi. Una responsabilità progettuale più elevata che produce realtà più ampie.

Ogni progetto diventa momento per dare forma a città e paesaggio in un processo di reciproca ricerca e “in un incessante movimento di sistole e diastole con l’ambiente circostante” come incisivamente scrive Ignasi de Solà-Morales. Un forte impegno civile traspare in questa attuale propensione a organizzare, conservare, articolare e integrare il nuovo all’esistente e quanto è già noto con l’innovazione.

Nell’odierna condizione metropolitana si assiste, rispetto agli anni precedenti, a un’inversione di tendenza riguardo le modalità di concepire la costruzione di insediamento. Da un lato lo *sprawl* emerge come nuova realtà da recuperare e ricondurre a requisiti di una vivibilità urbana, dall’altro l’esaurimento delle aree operabili entro la città conducono a cercare modi e forme per “nuove espansioni urbane”. Nel passaggio dalla costruzione della ‘città nella città’ al restauro del territorio urbanizzato, i nuovi paesaggi infrastrutturali sembrano possedere quell’arte e tecnica capaci di affrontare l’inaspettata sfida progettuale.

La differente dislocazione topologica nella costruzione degli insediamenti, insieme al cambio di prospettive e a una diversa ottica dei valori, risponde alla nuova redistribuzione delle aspirazioni fruitive e al riassetto di energie e interessi. Chiede al progetto di rielaborare criticamente l’approccio verso la *compact city* ampliandolo in uno più complesso, virando verso un’*intensity city*. Il rinato interesse nei confronti della mobilità e una propensione verso interpretazioni della metropoli in termini di flusso, piuttosto che di propinquità spaziale, rilette in nuove accezioni dalle riflessioni esistenzialiste e dal contemporaneo pensiero filosofico: da Lyotard e Vattimo nella loro concezione debole dell’essere; da Deleuze e Guattari nella critica serrata alla “ragion forte” illuminista, da Augé, Elias, nel loro inaugurare nuovi criteri di osservazione antropologica e sociologica; da geografi come Harvey, Soja, Sassen.

La *metamorfosi del progetto urbano* si sta compiendo. Già si può scorgere ciò che darà forma e sostanza a quella che potremmo definire la *terza fase* del progetto urbano. Lo si coglie nella nuova prospettiva gnoseologica abbracciata dalle pratiche progettuali. Lo si intravede negli esempi dell’atlante.

Il Moll della Fusta a Barcellona e la Stadelhofen di Zurigo sono ristrutturazioni di parti di città consolidate, condotte entro la riorganizzazione di grandi infrastrutture. La nuova ‘funicolare’ di Bergamo e la fermata

Municipio della metropolitana di Napoli affrontano problematiche analoghe, inserendo microinfrastrutture in contesti urbani reattivi.

Momento attivo nel configurare insediamenti, l'infrastruttura si ibrida in nuove forme di urbanità, più vicine alla spazialità tradizionale negli esempi della Seine Rive Gauche e della Freeway Garden city, con progetti più audaci invece nel Railway Triangle a Rotterdam o nella proposta Paesaggi ibridi attorno allo svincolo di Linate a Milano.

Nuove opportunità intraviste nel confliggere di pedoni, automobili e trasporti pubblici e una nuova concezione di spazio urbano appaiono nei progetti di Circulation appaisée a Nantes, per la città satellite di Leidsche Rijn e per il Grand Boulevard tra Saint-Denis e Bobigny.

A partire dai dinamici segni infrastrutturali e dalla implicita condizione di deterritorialità a essi connessi, diversi modi di produrre paesaggi urbani mescolano tecnica viabilistica, arte urbana e arte paesaggistica, e cercano di figurare nuovi spazi collettivi, adeguati alle attuali condizioni di fruizione metropolitana. Si ricavano tra svincoli il Parco de la Trinitat e il Parco della Val d'Hebron e sotto i viadotti ferroviari il Carrasco Square ad Amsterdam. Esempi significativi di un esercizio progettuale che continuamente affina le proprie tecniche e rinnova la propria "cassetta degli arnesi", nel fronteggiare le emergenze a cui è chiamato a rispondere.

Un'inusuale progettazione produce spazi collettivi e nuove centralità negli ambiti d'interscambio tra flussi, trasporti e merci. Il confronto tra la Gare do Oriente a Lisbona e il Sea Terminal a Zeebrugge con il Metroparking a l'Aja dimostra che la complessità raggiunta da tali infrastrutture intermodali non nasce da dimensione o tipologia dell'interscambio. Nella grande scala territoriale come nella piccola scala urbana si possono attivare sinergie per intensificare rituali urbani e riorganizzare parti di città, senza limitarsi alla messa a punto di semplici dispositivi specialistici.

L'eterotopia' di infrastrutture dismesse, nell'Unimetal terrain a Caen e nel Landschaftspark a Duisburg, come memoria è recuperata alla fruizione collettiva in un'attualizzata e metropolitana accezione del sublime. Ampie aree abbandonate, *terrain vague*, oasi di fruizione contemplativa sottratta ai processi di edificazione e di omologazione metropolitana, vengono lasciate come riserva da preservare: emblematicamente Coal mine Park a Zollverein e Nuit des Docks a Saint-Nazaire trascritti e trasfigurati nel significato senza alcuna trasformazione fisica, acquistano nuovo valore simbolico 'solo' attraverso la virtualità di un intervento di arte ambientale.

Azioni di riparazione del paesaggio dagli esiti confortanti sono le trasformazioni paesaggistiche attorno agli svincoli Penne-Mirabeau a

Marsiglia e Pierre Mendès-France a Montpellier, e la riqualificazione della discarica nel parco naturalistico della Vall d'en Joan. Il tratto ferroviario di ingresso a Ginevra, la A29 in Normandia, la A85 a Tours, la A837 a Crazannes, come il 'viadotto belvedere' della Walking road a Funchal sono incoraggianti esempi di una progettazione paesaggistica che assume un centrale e determinante ruolo nella configurazione di infrastrutture e nell'invenzione di paesaggi infrastrutturali.

Nuove libertà paesaggistiche sperimentate fuori dai confini urbani possono rientrare in città e suggerire visioni alla progettazione infrastrutturale. Il Parque da Cidade di Oporto e il Parque du Tejo e Trançao a Lisbona guardano gli spazi urbani dalla prospettiva del paesaggio. Viadotti, ponti, tralicci, ampi orizzonti geografici, segni disarticolati di precedenti urbanizzazioni, costituiscono, qui, materiale da risemantizzare in inedite sintassi, in parchi urbani per usi e fruizioni, ma con figurazioni provenienti dai nuovi paesaggi prodotti dalle infrastrutture territoriali.

Città – infrastrutture

Occorre risalire all'inizio degli anni '60 ai fermenti di riconquista della strada urbana, emersi prevalentemente in nordamerica in opposizione alla dissoluzione della città attuata nelle pratiche di espansione postbellica, per rintracciare le diverse e per certi aspetti antitetiche dizioni di strada – che a loro volta riflettono differenti modi di concepire le infrastrutture della mobilità nella costruzione e fruizione della città – che in questi ultimi anni hanno animato le vicende attorno la progettazione urbana, paesaggistica e infrastrutturale.

E precisamente a tre autori, Jane Jacobs (1961), Herbert Gans (1962) e Marshall Berman (1982), e alle due diverse nozioni di strada che in loro si leggono. Jacobs e Gans riscoprono il valore della strada e della città tradizionale, auspicano il ritorno al perduto equilibrio tra città e comunità nella strada, luogo privilegiato della 'vita pubblica'. Per Berman, invece, la strada è spazio dell'alterità, luogo di contatto e contaminazione con il diverso, campo di sperimentazione di modi di vita inediti e inusuali. La strada come spazio fisico e mentale insieme, secolare luogo di sceneggiatura collettiva, virtuale ambito per nuovi riti e di esperienza delle complessità che la modernità ha generato.

Il Greenwich Village per Jacobs, con rituali da preservare nella strenua difesa di un equilibrio locale fragile e ormai compromesso.

Il Bronx per Berman, con violenza, disagio, disaggregazione e dispersione. Intrinseca condizione di 'deterritorialità' generata dalla 'lacerazione infrastrutturale'.

Due modi di concepire e vivere la strada o le infrastrutture della mobilità nella città e nel paesaggio, momenti dialettici, frammenti affioranti di un conflitto insopito. Due atteggiamenti 'mnemosi' e 'retorica', nell'accezione datane da Ignasi de Solà-Morales (1988), con cui architettura e urbanistica rispondono alla necessità di riconsiderare strada e infrastrutture come

momenti nodali per la prefigurazione di un'urbanità da contrapporre alla separazione modernista.

Così la volontà mnemonica mentre cerca di recuperare principi e convenzioni della città storica intende la strada come spazio pubblico, luogo di identificazione di *civitas* e *urbs*, vede invece le infrastrutture – strade extraurbane, ferrovie, parcheggi, nodi intermodali – come intrusioni nella continuità riappacificata della città, come momenti di rottura degli equilibri spaziali, fisici e sociali. Laddove la volontà retorica fa invece riferimento alla necessità di interpretare i nuovi portati della condizione metropolitana e, nel contesto dei mutati orizzonti esistenziali ed epistemologici, si interroga su forme e modalità nuove e alternative di intendere l'insediamento umano all'interno dei paradigmi contemporanei di 'flusso' e 'transitorietà'. In tale contesto le infrastrutture diventano motore di un rinnovamento, sia fisico che culturale, spinta propulsiva che fa saltare le inerzie su cui la città tradizionale e i suoi elogiatori si adagiano.

Nel testo si ripercorrono le vicende e i tentativi di reinventare, traslare l'idea di strada in infrastrutture complesse che inglobino principi insediativi, valori sociali e culturali e il dinamismo degli spostamenti. La parentesi megastrutturale degli anni '60, che trova precursori in Hénard e Le Corbusier, militanti in Banham e Frampton, entusiasti sperimentatori in alcuni esponenti del Team X, dei Metabolist e negli americani del Town Design. Ma anche severi detrattori in Colin Rowe e Peter Hall. La vicenda megastrutturale, a discapito delle intenzioni, produsse rigidi modelli attraverso i quali imporre un astratto ordine formale e sociale, e indusse, sul finire degli anni '70 a volgere le ricerche in altri ambiti. Tuttavia alcune riflessioni condotte circa l'ibridazione tra edifici e infrastruttura, tra infrastruttura e ambiente, l'estensione del concetto di mobilità a comprendere flussi d'informazione, si ritrovano, decantate dalla carica perniciosa di 'utopia attivistica', nelle contemporanee problematiche di costruzione della città, come affrontate da alcuni progetti recenti: Euralille, lo Stadtcentrum di Almere, la riforma della A2 a Utrecht, o il recupero paesaggistico del Fresh Kills Parklands.

La necessità di ibridare differenti infrastrutture, infrastrutture ed edificato, infrastrutture e paesaggio viene variamente declinata anche negli esempi riportati nell'atlante: una versione 'macchinista' nella Gare do Oriente di Lisbona e nel Sea Terminal di Zeebrugge, una più urbana nel Railway Triangle a Rotterdam e per la riurbanizzazione dello svincolo di Linate a Milano, una versione stemperata nel paesaggio per la riforma della A6 ad Almere.

In seguito si traccia la genesi della strada come rappresentazione privi-

legiata dello spazio pubblico nella città storica occidentale e la sua successiva evoluzione nelle metamorfosi sette-ottocentesche in infrastruttura complessa, atta alla costruzione della metropoli di fine ottocento. Come dimostra Wagner a Vienna, anche le invasive infrastrutture del trasporto pubblico, che tra ottocento e novecento fanno irruzione nelle città, vengono assorbite da una nuova e più complessa visione metropolitana.

Lo spazio continuo della strada è sempre stato potente mezzo di formalizzazione, di strutturazione e rappresentazione della città prima che le teorie sulla città moderna dichiarate nei manifesti ufficiali dei Ciam e le pratiche di ricostruzione e pianificazione postbellica ne decretassero la dissoluzione. La città a crescita illimitata e la diaspora di fatti edilizi, funzionali e infrastrutturali, ha messo irreparabilmente in crisi la continuità dello spazio della strada come elemento di strutturazione urbana. L'operazione delle *Rondes* a Barcellona, il Boulevard Tête d'or a Lione, la Promenade Certosa-Martesana a Milano, esempi contemporanei presentati in questo testo, riescono a recuperare la strada nella pluralità delle valenze 'urbane' e temperano le specificità infrastrutturali innestandole su fatti fondativi, consapevoli di operare l'imprescindibile rinnovamento degli esempi del passato senza ripercorrerne i modelli.

Si riflette poi attorno a temi inerenti le attuali condizioni di mobilità e deterritorialità: lo stato che Marc Augé chiama 'surmodernità' e che tende a destabilizzare le opposizioni tra spazio pubblico e spazio privato, luogo e nonluogo, permanenza e transito, suscitando momenti di disagio e smarrimento ma anche di rigenerazione, offerendo inaspettate opportunità nella concezione delle infrastrutture nell'orizzonte delle contemporanee ritualità e delle diverse cognizioni di città e paesaggio.

Riscoperta della strada

A partire dagli anni '60, soprattutto negli Stati Uniti, si sviluppa un'intensa letteratura sul tema del rapporto tra strada e società, le cui pietre miliari sono *Vita e morte delle grandi città* di Jane Jacobs del 1961 e *The urban Villagers* di Herbert Gans del 1962.

Entrambi attaccano con estrema durezza tutti gli argomenti avanzati dall'urbanistica modernista: le teorie di Le Corbusier, i canoni di Giedion, le pratiche di Moses. Si contrappongono con forza alla logica deduttiva del modernismo ortodosso e agli approcci scienziati del *planning*, che credeva attraverso il calcolo probabilistico e gli strumenti delle scienze fisiche di prefigurare sce-

nari futuri esatti su cui plasmare e riformare il reale urbano e sociale.

Riscoprendo i valori della città tradizionale, l'isolato e la strada come catalizzatori sociali, e la compresenza funzionale a premessa di una ricchezza formale e sociale, gli autori intravedono nelle popolose strade degli *slums*, i quartieri degradati e marginalizzati della città storica statunitense, grandi potenzialità come condensatori di socialità. Le loro tesi si oppongono sia alla zonizzazione monofunzionale che in quegli anni iniziava ed essere praticata con particolare determinazione, sia al decentramento massivo, che smembra la complessità urbana in elementi funzionali distinti e autonomi. Pluralità di usi, commistione di forme, varietà di paesaggi urbani sarebbero per gli autori patrimonio di un'urbanità che incentiva lo svolgersi della "vita attiva" (Arendt, 1958), la cui scena variabile è la sfera pubblica della strada.

Inoltre la "necessità di concentrazione", sostenuta da Jacobs, inaugura un filone di riflessioni, tuttora aperto e piuttosto vivace, attorno alla fenomenologia delle 'densità' urbane, i cui orientamenti oscilleranno tra forme di *compact city* (Aa.Vv., 2001) dai requisiti di spazialità tipiche della città storica europea e da una nozione di strada come spazio pubblico, alle prefigurazioni di *intensity city* (Aa.Vv., 2003), città relazionale affrancata dai modelli del passato dove potrebbero avere luogo ed essere favorite occasioni di *serendipity* (Hannerz, 1992). Infrastrutture, strade, ferrovie, nodi d'interscambio, parcheggi, ect. si troverebbero in questi frangenti a giocare un ruolo significativo come momenti propulsori di nuove forme e nuove modalità di produrre l'urbano.

"Come assicurare i trasporti urbani senza distruggere la correlativa complessità e concentrazione d'uso del suolo, e viceversa? Questo è il problema." scrive Jacobs nel capitolo *Erosione della città o eliminazione dell'automobile*. E critica i metodi del *planning* ortodosso che risponde sbrigativamente alla questione sostanzialmente in tre modi: espulsione dalle strade di tutte le attività non inerenti il trasporto, separazione orizzontale con segregazione dei differenti usi in isole funzionali, separazione verticale delle percorribilità, già prefigurata decenni prima da Hénard. Jacobs invece prevede strategie di *attrition*, azioni di riconquista della strada da parte del pedone attuate in diversi modi. Quello fisico anticipa il *traffic calming* degli anni '70, mentre quello sociale precorre fenomeni di resistenza conflittuale quali l'odierna pratica di *critical mass* attuata da pedoni e ciclisti.

Comune ai due autori è però un'inclinazione a volte fuorviante nel considerare con un eccesso di indulgenza le realtà indagate. Ritualità e abitudini comunitarie delle parti di città osservate vengono spesso idealizzate. La descrizione idilliaca con cui Jacobs restituisce i rituali microsociale lungo i

marciapiedi della Hudson Street è emblematica al riguardo.

Si minimizzano gli aspetti conflittuali più acuti, per esempio quelli che emergono nel rapporto tra densità urbana e mezzi di comunicazione veloce, o dai rituali antagonisti di abitanti e visitatori, o ancora i contrasti tra diverse comunità dopo le immigrazioni massicce, poi esplosi con particolare violenza e forza dirompente in alcune città. Nonostante conducano le loro osservazioni a Manhattan, luogo del *delirious* metropolitano, il mondo a cui si riferiscono rimane la *Kleinstadt*. Paradossalmente la città da loro ambita non è diversa da quella prefigurata dall'antiurbanesimo mumfordiano, a dimostrazione che questi autori sono ancora intrisi dalla cultura e dalle ideologie che si apprestano a criticare.

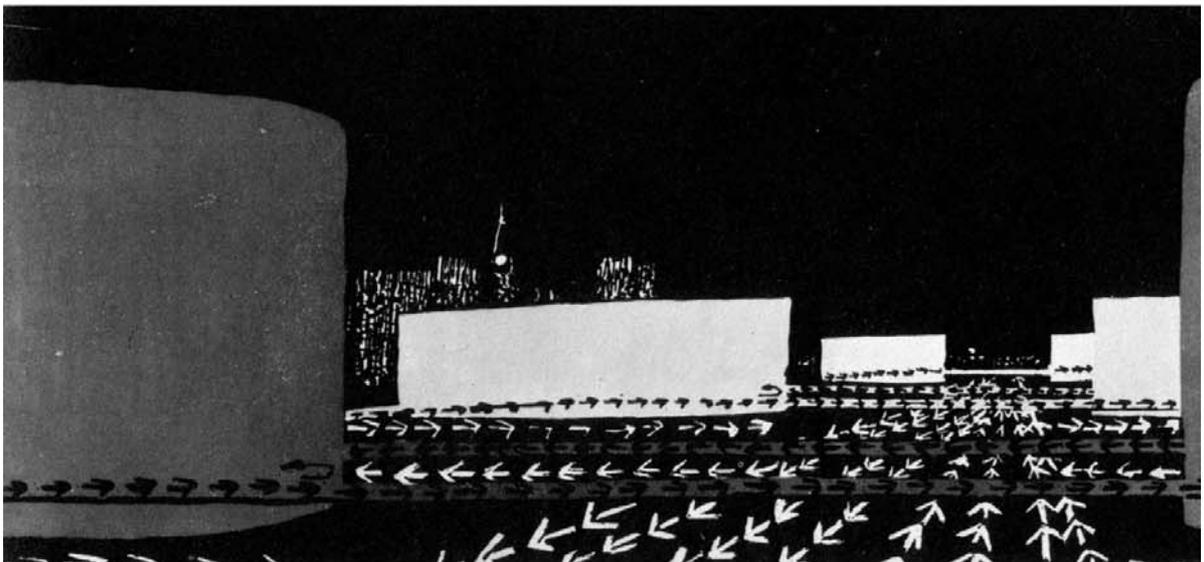
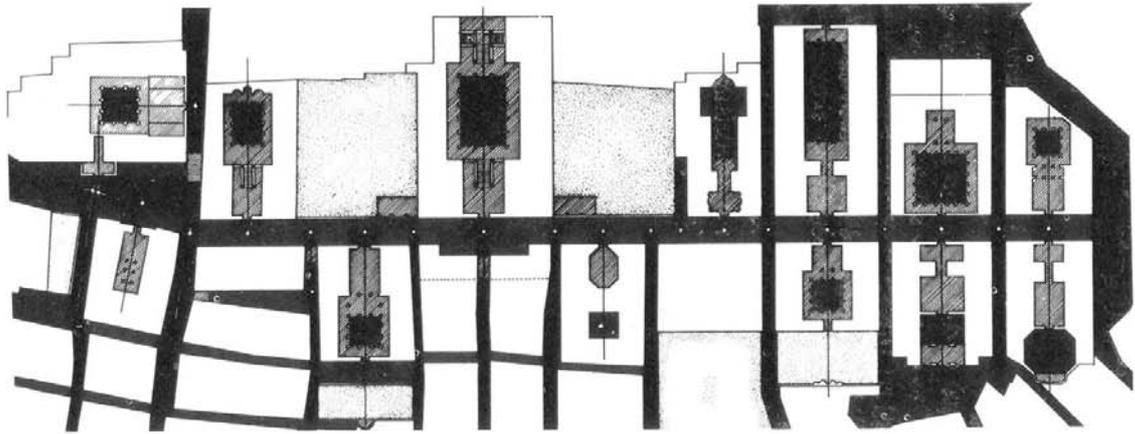
Tant'è che, a partire dagli anni '90, le loro riflessioni vengono quasi integralmente accolte nei manifesti del New Urbanism nordamericano, con l'intento di propagandare, anche in ambito culturale e accademico, i vantaggi sociali e di sostenibilità ambientale delle *gated communities* prodotte alle porte delle più grandi città. Alimentando così, nuovamente, sotto mentite spoglie, il fenomeno del *suburban sprawl*.

L'attenzione manifestata verso la strada, a volte abbandonata e marginalizzata, avviene paradossalmente in un periodo che coincide con la massima espansione del suburbano, sia in termini quantitativi che simbolici, e si alimenta proprio di quegli usi non convenzionali scoperti da culture che propongono modi alternativi di fruire la città. Berman (1983), uno dei protagonisti della *Street Generation*, racconta come al degrado cronico e acuto in cui versavano i centri delle città americane negli anni '60 corrispondesse una straordinaria energia politica e culturale che emerge proprio in quelle parti di città disastrose. Eterotopica condizione, nella quale risultava possibile elaborare e sperimentare modelli di vita e modi d'uso della città 'rimossi', dalle fratture prodotte dalla modernità e dall'emergere dei rituali omologati delle nuove classi sociali, proiettate verso la conquista di quel 'frammento di prateria' davanti casa, simbolo del benessere raggiunto. All'inizio degli anni '60, "gli artisti furono i primi a uscire da studi e gallerie e inscenare per strada opere immaginative e avventurose: happening, assemblaggi, performance ed eventi [...] Di lì a poco le nostre strade esplosero in marce, sit-in, dimostrazioni di massa che a volte si trasformavano in battaglie in difesa di diritti civili [...] in quei giorni il semplice atto di uscire in strada, appropriarsi degli spazi pubblici della città era un'avventura. La metropoli in eruzione diventava più che una visione: era una esperienza totale attraverso la quale passavano milioni di persone in carne e ossa" (Berman, 1983).

'Proiezioni' riversate sulla strada: aspirazioni di quotidianità e di identi-



A. e P. Smithson, People, da Urban Structuring, London 1967



Dall'alto. Strada Nuova di Genova. L. Kahn, Piano per Philadelphia, 1956/62

ficazione comunitaria per Jacobs e Gans, di avventura e trasgressione delle convenzioni per Berman. Reazione al portato della modernità, al malessere e al disagio a essa conseguenti. La conquista della strada è, in quegli anni, quella della sfera pubblica, ambito privilegiato delle relazioni, spazio di identificazione in valori collettivi condivisi, ma anche spazio per costruire forme alternative di socialità e di libertà.

Ignasi de Solà-Morales individua così le due linee generali lungo le quali architettura e urbanistica hanno lavorato, teorizzato, sperimentato in risposta a questi fermenti di riconquista della strada: “da una parte troviamo coloro che partono da una volontà mnemonica, vale a dire dal ricordo della città, ancora vivo nella memoria, in cui essi trovano il fondamento mediante il quale tentare una nuova presentazione. Dall’altro, una linea strettamente retorica, basata cioè sulla costruzione di un discorso sulla città, nella quale gli elementi specifici della situazione presente vengono sottoposti a un processo di astrazione e ampliati, ridisegnati, risemantizzati” (de Solà-Morales, 1988).

L’approccio mnemonico recupera in alternativa alla metropoli e al suo dilagarsi illimitato il tema della città storica, che in sé raccoglierebbe, emblematicamente riassunti, i valori e i significati della città. Paolo Portoghesi (1980), inaugurando la mostra alla Biennale di Venezia *La presenza del passato*, parla di città contemporanea e di periferia come di luoghi dell’amnesia, dove ci si allontana da tutto ciò che rappresenta la continuità della struttura urbana, le regole con cui è cresciuta, i caratteri morfologici che la costituiscono come entità. Un allontanamento che arriverebbe all’omologazione, per dirla con Pasolini, ad abbracciare qualsiasi forma di rinnovamento senza preoccuparsi minimamente se questa possa essere congruente o meno con la cultura, la storia, il *genius loci* dello specifico contesto urbano.

Negli anni ’70 e ’80 l’orientamento dell’architettura urbana nel tentativo di reintrodurre nella plaga dilatata della città contemporanea elementi forti e riconoscibili – strada e piazza in tutte le declinazioni – riscopre nelle ‘convenzioni’ della città storica l’evocazione di valori civici e simboli dell’immaginario collettivo. Nell’attuale condizione di periferia diffusa, alla progettazione è dato il compito di operare un rovesciamento di quantità in qualità: la ricchezza delle valenze formali e sociali dei centri storici riversata nella ‘estensione indifferenziata’ della città contemporanea.

Alla strada extraurbana, ritenuta partecipe della riproduzione del suburbano, si contrappone la strada-edificazione, nell’arduo tentativo di ristabilire i vecchi equilibri tra tracciato stradale e forma dello spazio urbano, che la scuola tipomorfologica italiana poneva a permanenza della *forma urbis* e quella francese a fondamento del rapporto tra *urbs* e *civitas*.

Altre infrastrutture della mobilità – ferrovie, parcheggi, metropolitane, tramvie etc. – premevano da tempo ai confini della città storica, facendovi definitivamente irruzione agli inizi degli anni '60. Tuttavia, in quel contesto culturale, vennero incomprensibilmente ignorate e rimosse, ostacoli da confinare in altri ambiti, fenomeni da contrastare, anziché nuovo materiale da acquisire per la progettazione della città contemporanea.

Pur nella comune condivisione sul valore della strada espressione simbolica di valori collettivi e catalizzatore di rituali sociali, ma diametralmente opposto per obiettivi ed esiti è l'approccio definito da Ignasi de Solà-Morales retorico, sotto il quale si raccolgono esperienze che a partire dalla raffigurazione di condizioni specifiche della città moderna e contemporanea, cercano di elaborare nuove forme e nuovi modi di concepire l'urbano. “Di fronte ai dubbi espressi dal Ciam certi architetti e artisti americani ed europei dalla fine degli anni '50 si dimostrano sensibili alle condizioni formali della vita urbana. Da un lato sono attratti dai fenomeni del movimento e del dinamismo. Lo spostamento veloce, i mezzi di trasporto e in generale la percezione mutevole degli oggetti nello spazio della città sono stati percepiti come tema specifico dell'arte cinetica preoccupata dalla nozione di flusso [...]. Persino le riflessioni filosofiche sull'esperienza della vita quotidiana hanno individuato specifiche nozioni percettive tipiche della città moderna [...] *dérive, psycogéographie, situation, décomposition* [...] e della condizione metropolitana” (de Solà-Morales, 1988).

Tra gli anni '50 e '60 alcune elaborazioni del pensiero architettonico e urbanistico guardano alla città moderna con una pratica introspettiva, più attenta ai principi sottesi e meno interessata ai fenomeni generatisi. Significative in tal senso sono alcune ricerche.

A presupposto di nuova urbanità Webber (1963) accentua l'interesse sui fatti della 'mobilità' più che sulla 'propinquità spaziale'. Chermayeff e Alexander (1963) ricercano le proprietà degli 'spazi di relazione' per poter prefigurare nuovi modelli di aggregazione urbana. Gyorgy Kepes (1956) apre la strada alla città come 'sistema di differenze' in loro reciproca 'connessione' nella sua indagine che dagli sviluppi della Gestalt applicata arriva fino al *visul design*. Kevin Lynch (1960) elabora 'mappe cognitive' per cercare criteri di orientamento che favoriscano momenti di appropriazione della città dispersa, fruita in visione sequenziale e discontinua dall'automobile. Kahn (Aa.Vv., 1977) nel piano di Philadelphia propone 'reti policentriche' connesse da un dinamico sistema di flussi urbani e sposta la genesi sulla città contemporanea da una costruzione come oggetto a quella come processo. Gli Smithsonian (1967) ampliano il campo comprendendo nella realtà urbana pro-

blematiche sociali, seguendo il fertile filone esistenzialista dell'*art brut* francese e del Pop anglosassone. Aldo van Eyck (1966) a partire dall'antropologia e Giancarlo De Carlo (1968) dalla sociologia investigano gli aspetti di una microurbanità 'labirintica', quella complessità relazionale di spazi e di ritualità rintracciabile nei villaggi di culture primitive, come in insediamenti spontanei e abusivi ai margini delle grandi metropoli emergenti.

Un contesto eclettico, che non pone a riferimento la *Kleinstadt*, ma la 'grande scala' megapolitana, nei suoi portati, nelle sue valenze, contraddizioni e conflitti. Furono posti al centro dell'attenzione fatti e temi e in generale il problema della circolazione e dei collegamenti, che durante la parentesi megastrutturale per metonimia si sarebbero poi identificati con le infrastrutture viarie, tra le maggiori preoccupazioni di architetti e urbanisti.

Infrastruttura: manufatto continuo

On Streets (Aa.Vv., 1978) ha rappresentato a lungo un significativo campione dell'immensa letteratura sulla strada seguita ai testi di Jacobs e di Gans. Qui la strada viene indagata negli aspetti antropologici, sociologici e morfologici. Può essere catalizzatore di eventi sociali, segno di emarginazione o di comunicazione, strumento per l'indipendenza individuale laddove l'automobile è mezzo di tutela del privato, generatore di impatto ambientale ed ecologico. E se ne studiano anche i risvolti in vista di un suo possibile cambiamento d'uso e di significato in quanto ambiente costruito.

Frampton ripercorre qui vicende e sforzi della disciplina architettonica nel traslare il concetto di strada, la sua rappresentatività, le implicazioni fondative riguardo la struttura urbana, in una realtà nuova legata al dinamismo dei flussi: un'infrastruttura complessa, manufatto del tutto diverso dalla strada tradizionale che acquisisce però valenza insediativa ibridando edificazione, ambiti pedonali, flussi veicolari e trasporti pubblici.

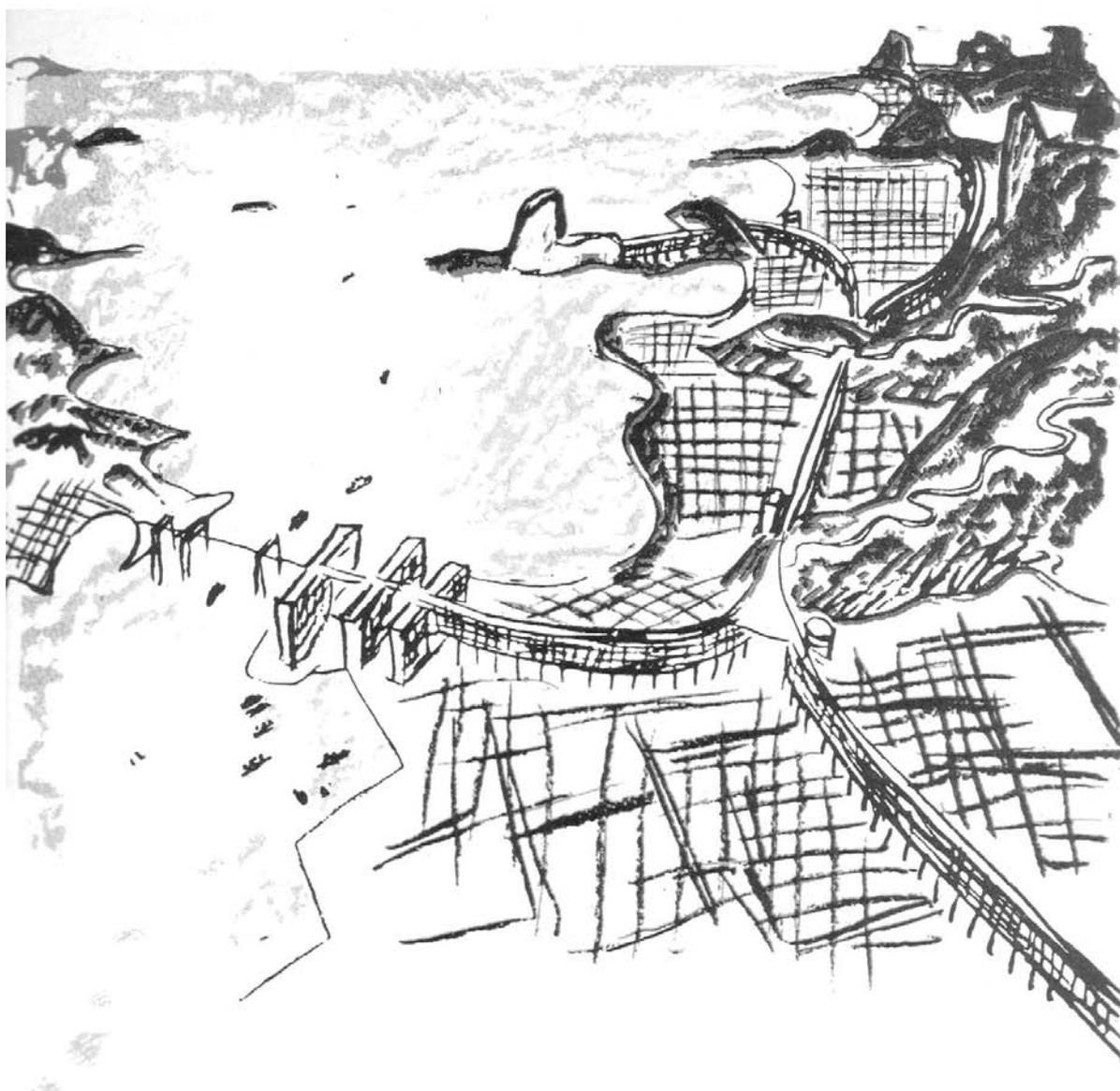
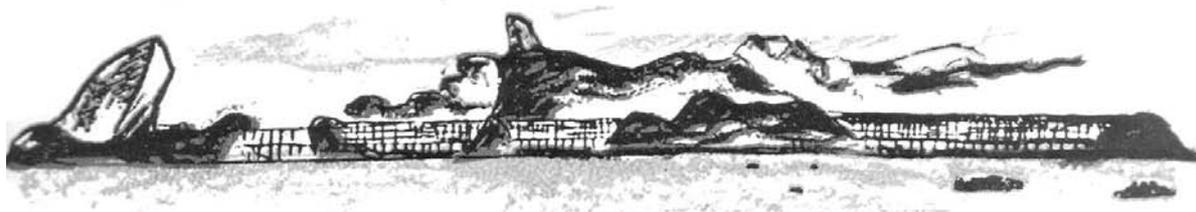
Anche per Frampton, influenzato dalle ricerche degli Smithson, gli aspetti significativi nella riformulazione della strada sono legati alla capacità di produrre nuove forme di socialità mescolando più usi, interrelando più funzioni, contrariamente alle sterili formulazioni dei Ciam e alle prassi burocratizzate di ricostruzione postbellica. "Mentre i domini urbani che non rappresentano un luogo possono resistere a qualsiasi tipo di modificazione su larga scala, rimane il fatto che sembra conservare validità una necessità esistenziale per qualcosa che possa essere identificata come strada. A questo riguardo è interessante notare che poco più di vent'anni separano le tesi anti-

strada urbana di Le Corbusier dalle preoccupazioni pro-strada urbana degli Smithson, un interesse che divenne evidente nel progetto del Golden Lane Housing” (Frampton, 1978). Mentre Le Corbusier, fedele alla sua eredità illuminista, castiga la strada nel definirla “non più di un canale, una profonda fenditura, un angusto passaggio”, che opprime lo spirito, gli Smithson la innalzano per le sue virtù socioculturali. Il loro apprezzamento, diversamente della Jacobs, va a una strada concepita in senso moderno: “un’idea di strada che non può essere riconosciuta come tale, ma avrebbe nondimeno molti degli attributi psicosociali della strada tradizionale” (Smithson, 1967).

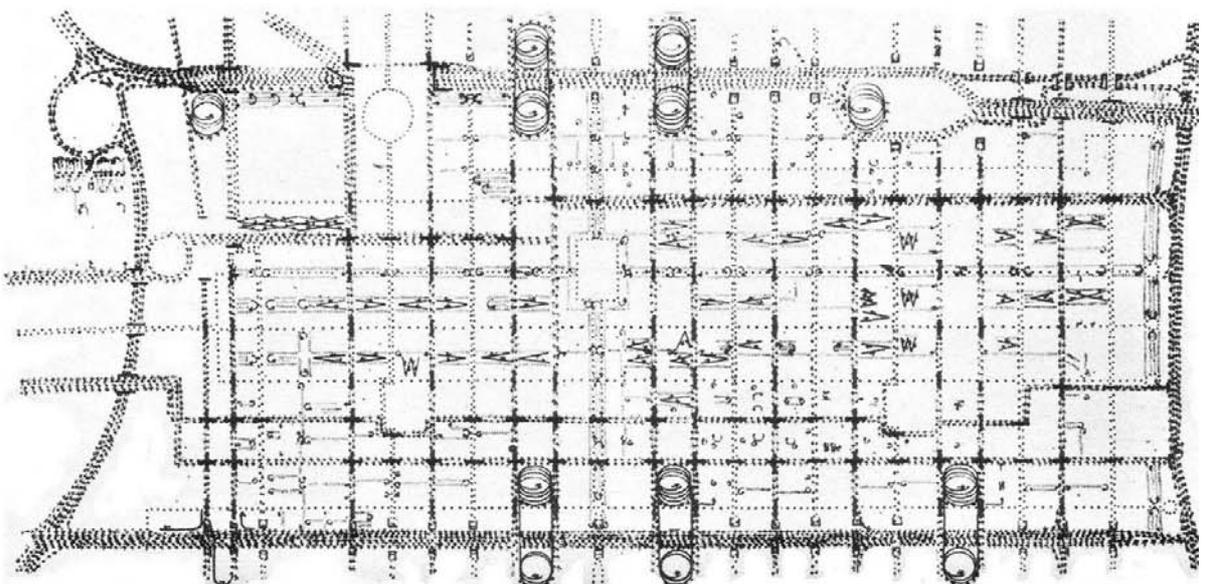
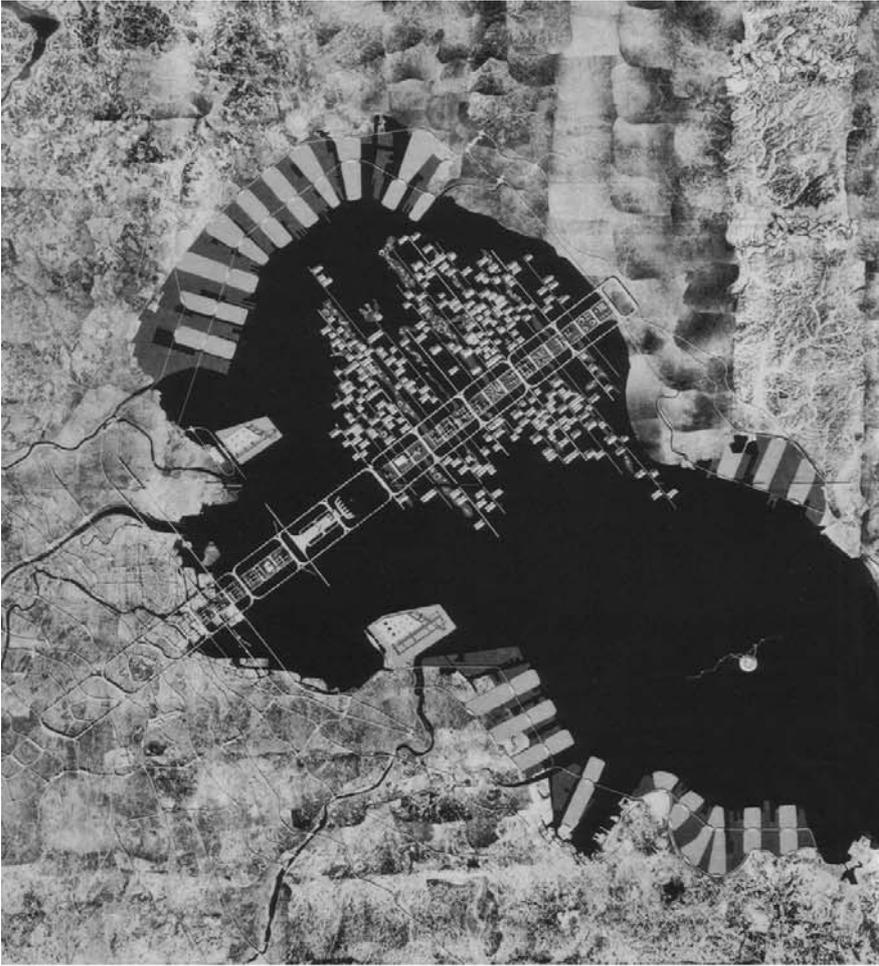
Se le protesi degli Archigram influenzate dall’*unsettlement* di Fuller e le utopie anarchiche degli Archizoom intrise di cultura Pop tendono a produrre eventi provvisori, e come gli *happening* e le *performance* di Oldenburg e del Living Theatre soverchiano e spiazzano le convenzionalità della città e gli spazi della mobilità, l’impegno degli Smithson e degli altri che condivideranno l’avventura megastrutturale mira invece a formulare un’“urbanità relazionale”, in alternativa alla città storica come alla dilagante città moderna.

L’iniziale spiccato orientamento urbano, senza essere mimetico della città storica, delle esperienze architettoniche megastrutturali degli anni ’60 è suffragato dai riferimenti con cui questi architetti legittimeranno le loro visioni. Banham (1976) sostiene che la megastruttura è nata e cresciuta in un’epoca di consapevolezza urbana senza precedenti tra gli architetti moderni: “non vi si può dire una sola novità di pianta, sezione o struttura presentata negli anni sessanta che non venisse giustificata (o denigrata) mediante la citazione di qualche antecedente rintracciabile nella città storica”. Paul Rudolph parlando del suo progetto per il complesso della Lower Manhattan Expressway citerà infatti il Ponte Vecchio di Firenze: “botteghe ai bordi della strada pedonale, e al di sopra alloggi meravigliosi. La scala dei sostegni si accorda alla strada veicolare, e poi si riduce [...] quella è una megastruttura, probabilmente l’esempio più puro che esista nell’architettura tradizionale” (Banham, 1976). L’intreccio tra mobilità ed edifici, che si trova anche nell’Old London Bridge, altro modello privilegiato di riferimento, è quindi condizione affinché, nella nuova concezione estetica di esaltazione degli aspetti monumentali propugnata da Sert, Léger, Giedion (1948), si possano produrre flussi continui che attraversano e informano città e territori, come alternativa al caos dominante prodotto dagli esiti discutibili della città postbellica improntata sul principio della dispersione, della separazione e della bassa densità.

Ne sono esempio diretto le elaborazioni teoriche e le invenzioni urbane di Hénard pubblicate tra il 1903 e il 1909. La sua metafora di città in bilico



Le Corbusier, Schizzo per l'autostrada-edificio a Rio de Janeiro, 1929



Dall'alto. K. Tange, Progetto per la baia di Tokyo, 1960. L. Kahn, Piano per Philadelphia, 1956/62

tra infrastruttura ingegneristica e organismo biologico ‘respira’ e ‘cresce’ in virtù di un perfetto scorrimento della ‘circolazione sanguigna’ in ‘ampie arterie’ e ‘diffusi capillari’. Così con una forte ed evocativa immagine conferisce alla megastruttura l’inequivocabile aspetto di macchina biologica. Influenzato dagli intrecci tra infrastruttura e monumentalità urbana delle grandiose operazioni per l’ammodernamento di Vienna di Wagner, e dagli episodici innesti infrastrutturali nella Berlino guglielmina, Sant’Elia nel 1914 trasfigura l’intera città nell’esaltazione della fluida dinamica della mobilità metropolitana, congelandola nell’ordine gigante della sua *Città nuova*. E così facendo fornisce suggestioni di scala monumentale alla cultura megastrutturale in cerca di modelli.

Un velato rimpianto per l’integrazione tra strada ed edificio e strada e città si intuisce perfino in Le Corbusier, quando, preso d’ammirazione per il Lingotto di Matté Trucco, si spinge a formulare le proposte per gli acquedotti autostradali nei progetti di Rio de Janeiro e San Paolo del 1929 e per l’edificio-autostrada nel Plan Obus di Algeri del 1930. L’infrastruttura assume un’inedita scala geografica e di fruizione. Il paesaggio monumentale è da cogliere “alla quota di 500 o di 1000 metri, e a 180 o a 200 chilometri all’ora. La visione aerea è la più calma, la più regolare, la più esatta che si possa desiderare: si apprezza il pelo maculato rosso e nero di una mucca. Tutto assume la precisione di un disegno” (Le Corbusier, 1960).

Riscoperta negli anni ’60 tale visione diverrà principio di strutturazione di una spazialità consona alla “nuova dimensione” megapolitana.

L’ideogramma della *Rue future* elaborato da Hénard nel 1905, prevedendo un’articolazione ‘verticale’ dei circuiti del traffico, dislocati a livelli diversi per grado di invasività verso la vita urbana, anticipa un’altra tematica comune alle ricerche megastrutturali: la separazione dei traffici dei veicoli dalle percorribilità pedonali, in vista di una loro ricombinazione spaziale e formale capace di produrre nuovi modelli di insediamento. Per questo motivo si può dire che Hénard consacra come paradigma della nuova configurazione urbana il tema della piastra, proposto più tardi da Perret, e riformulato nel 1922 da Le Corbusier per la *Ville contemporaine pour trois millions d’habitants* e nel 1924 da Hilberseimer nella *Hochhausstadt*.

Negli anni ’60, separazione dei traffici urbani e successiva riorganizzazione vengono assunte a principio dall’emergente disciplina di regolazione del traffico.

Colin Buchanan (1963) dopo lunga e paziente ricerca sul traffico delle città esistenti, diviene paladino di ulteriori teorie circa separazione e gestione della mobilità. Recupera le leggi della fisica dei fluidi, si serve di analo-

gie idrauliche e utilizza gli strumenti predittivi forniti dalla modellistica matematica e dalla teoria sistemica. Sarebbe interessante indagare meglio influenze e rimandi tra le teorie di Buchanan e le formulazioni megastrutturali, soprattutto in terra anglosassone dove i due portati hanno stretto precise relazioni con le politiche pubbliche di riorganizzazione urbana e di decentramento territoriale.

Banham, nel testo prima citato, pubblica alcune immagini di *Fitzrovia*, possibile riorganizzazione del traffico di Londra elaborata nel 1961 dal gruppo di ricerca di Buchanan. Su un consueto principio di piastra, un miglio quadrato sollevato sei metri dal suolo con edificazioni attorno a percorsi pedonali e spazi pubblici, si organizzano i traffici pesanti, quelli di attraversamento e i parcheggi, mentre al piano sottostante la città esistente viene esclusa e separata dalla nuova viabilità autostradale. Modelli analoghi sono stati effettivamente realizzati, per esempio al complesso del Barbican nella City di Londra del 1961 e il Centro civico della *new town* di Cumbernauld del 1962. In entrambi i casi la separazione dei traffici è adottata come principio per generare e ordinare nuove forme di densità urbana. Temi ritornati in auge, con risvolti controversi e risultati differenti, nei progetti contemporanei di Canary Warf a Londra del 1984, di Seine Rive Gauche a Parigi del 1994, di Stadshart ad Almere del 1998.

Milton Keynes del 1966, non certo riconducibile a un tema megastrutturale, è concepita secondo un principio simile, portato nella bassa densità: organizza la morfologia a partire dalla griglia a base quadrata di una viabilità gerarchizzata, strutturata alla scala geografica e deformata sull'orografia del paesaggio. La sua immagine sintetica, teorica, è il 'grafo' viario, che produce in realtà un omogeneo paesaggio di assi stradali, rotatorie, sovrappassi e sottopassi, e come elementi di orientamento, *landmark*, solo cartelli stradali di segnalazione in accesso ai quartieri.

Condiviso da Buchanan e dalle ricerche megastrutturali, il 'grafo' è rappresentazione che assimila e identifica la gerarchia di strade alla gerarchia di struttura morfologica del progetto.

Gli studi per il piano di Filadelfia di Kahn avviati nel 1952 possono considerarsi prototipo di una riorganizzazione urbana che adotta la mobilità come principio di strutturazione di una nuova scala. L'immagine planimetrica delle tensioni generate dagli spostamenti riassumono, in forma di 'grafo', la nuova spazialità metropolitana. 'Progetto diagramma' dematerializza la struttura della città e come un circuito elettronico ne esprime solo il network relazionale di flussi ed energie.

Così la griglia dell'organismo biologico-paesaggistico espresso da

Tange nel 1960 per la baia di Tokio genera la gerarchia delle strade e la loro espressione formale. Opere stradali, autostrade e ponti strallati vengono impiegati “per usi interamente nuovi, e cioè a scopo prevalentemente formale dal momento che ciascun anello del progetto è inquadrato da un doppio cappio di autostrada” (Banham, 1976), ispirando quel filone visionario di architetti e urbanisti che scopre tra le potenzialità della mobilità nuove possibilità figurative, ma anche sollecitando una componente ‘paesaggistica’ delle infrastrutture, come nel *pontile* all’Università delle Calabrie del 1973 o nello *Strip* della riurbanizzazione del Bijlmermeer di Amsterdam del 1986.

Un “network of elevated lattices” è posto da Tange a riorganizzare la città esistente e informare quella futura. “Invisible web” influenzato dagli argomenti di Marshall McLuhan, dove sistemi di comunicazione come telefono, radio, video, reti satellitari etc, al pari di strade e ferrovie, producono forme di insediamento in cui la dimensione temporale dello scambio di relazioni prevale su quella spaziale. In tale visione insediativa all’immagine megastrutturale si sostituisce l’evocazione di un network mediatico in un flusso d’informazioni. Un’inequivocabile tensione verso una condizione immateriale che acquisisce qui valenza ambientale, preannunciando tematiche contemporanee nell’integrazione tra ‘alta tecnologia’ e paesaggio, come in alcune attuali ricerche progettuali di Hargreaves, Kuma, Field Operations, Ito, Yamamoto.

Se la rivalutazione della strada, delle infrastrutture della mobilità e dei sistemi di comunicazione, fornì i presupposti per una proficua riflessione sulla interrelazione tra fatti insediativi, mobilità, scambi di informazioni e socialità, tuttavia in quegli anni non si giunse a concezioni costitutive e formali convincenti che senza riproporre mimeticamente la città storica fossero comunque capaci di generare urbanità. Possiamo riconoscere con Frampton (1993) che “paradossalmente ciò che ora sopravvive ancora della loro opera non è tanto la loro concezione dell’architettura, quanto il potere di suggestione della loro critica culturale”. Il lavoro degli Smithson e di altri esponenti del Team X, Bakema, Candilis, Josic, Woods, i grandi segni del Town Design nordamericano di Rudolf e Pelli, le ipotesi del gruppo giapponese Metabolist, Maki, Ohtaka e Tange, le avventure degli Archigram, si possono ora apprezzare solo come strenuo tentativo, idealmente attrezzato, di pervenire all’invenzione di forme complementari alla città esistente in risposta all’avvento della mobilità e di flussi immateriali affatto nuovi. Le realizzazioni lasciate da loro e dai loro epigoni costituiscono invece ingombranti resti di un’ennesima deriva utopistica.

Gran parte della letteratura megastrutturale in fondo non ha fatto altro

che riprendere, spesso impoverendolo nel 'grafo', il tema corbuseriano della 'lingottizzazione edilizia'. Anziché, come facevano arte cinetica ed Op art in quegli anni, scoprire movimento e dinamismo forieri di nuove opportunità, o indagare i nuovi portati dei flussi relazionali come mostrati da cibernetica, biologia, e informatica, si sono funzionalisticamente assunti traffico e mobilità a generatori morfologici dell'organismo, congelati in rigidi marchingegni. L'impellente necessità di fronteggiare i fenomeni di disgregazione seguiti alle pratiche e alle politiche di espansione spinge, nell'illusione di poter dominare il caos metropolitano, architetti e urbanisti a concepire strutture d'ordine per imbrigliare dinamiche, sviluppi e moti di trasformazione di città e società, nel tentativo di ristabilire quel sodalizio tra 'utopia classica' e 'utopia attivistica', che Colin Rowe individuò come una delle cause dei disastri prodotti dal pensiero della modernità. Inizialmente concepite nell'intento di costruire nuove morfologie a partire dai sistemi di comunicazione e in risposta al crescente dinamismo metropolitano, le megastrutture si sono poi configurate come rigide macchine coercitive di tradizione ottocentesca, nella pretesa di imporre un ordine astratto a una realtà sociale e spaziale in continua mutazione. Definendole nel 1968 "follie monumentali" Peter Hall ne intuì i lati oscuri e perniciosi, quando ancora la maggior parte del mondo architettonico e urbanistico seguiva l'esperienza megastrutturale acclamandola come la più promettente delle novità.

Strada: spazio continuo

Molte saranno le disillusioni con il fallimento di queste strutture d'ordine: la parentesi megastrutturale, si chiude negli anni '70 con un bilancio negativo. Un'eccessiva artificiosità delle soluzioni, insieme a omogeneità e isotropia degli spazi proposti inducono urbanistica e architettura a volgere di nuovo la propria attenzione verso il tradizionale rapporto tra strada, tracciato, edificazione, indagato e studiato nella città storica e dell'ottocento.

Allora infatti le metropoli nascenti di fine ottocento, per le difficoltà emerse nei primi processi di industrializzazione, chiesero alle discipline urbane di coniare nuovi elementi tipologici per dare forma ai nuovi fatti della mobilità e alle sorgenti realtà dei trasporti pubblici. Boulevard, rettifili di ingresso alle città, passeggiate lungo gli argini fluviali, vie su rotaia, mutuati da tipi esistenti nei nuovi usi si arricchiscono di un'articolata complessità. Costruiti dalle quinte laterali, dal lastricato e dai decori urbani espressi dal 'sistema del lusso' la strada rinascimentale e il rettifilo barocco, nel passag-

gio dalla città *ancien régime* alla città borghese e industriale, si trasformano: gli spazi di rappresentazione della pubblica magnificenza diventano infrastrutture civiche complesse per riformare e modernizzare la città.

Quando Serlio nel 1542 con l'ausilio della prospettiva rappresenta in celebri incisioni le tre scene di Vitruvio, *tragica*, *comica* e *satirica* effigia un potente mezzo di riforma della città esistente, aprendo la strada al barocco. Lungi da essere solamente arte dell'illusione nel rappresentare tre dimensioni in due, la prospettiva, come sostiene Panofsky (1927), è legge stessa di costituzione e comprensione dello spazio. La strada rinascimentale trasformata dalla visione prospettica ritrova e detta nuove regole alla struttura morfologica della città e all'allineamento degli edifici. Gli elementi costitutivi dell'edificazione – cornicioni, bugnati, colonne, partiture verticali ed orizzontali – vengono subordinati dal nuovo ordine compositivo non più alla sola facciata dell'edificio ma alla città nel suo insieme, ora leggibile attraverso il cono prospettico. Già con l'Addizione Erculea di Ferrara che precede di un secolo Serlio, è la prospettiva a ridistribuire gli elementi decorativi degli edifici serrandoli in un'inedita sintassi, in qualche modo autonoma nel travalicare gli edifici stessi.

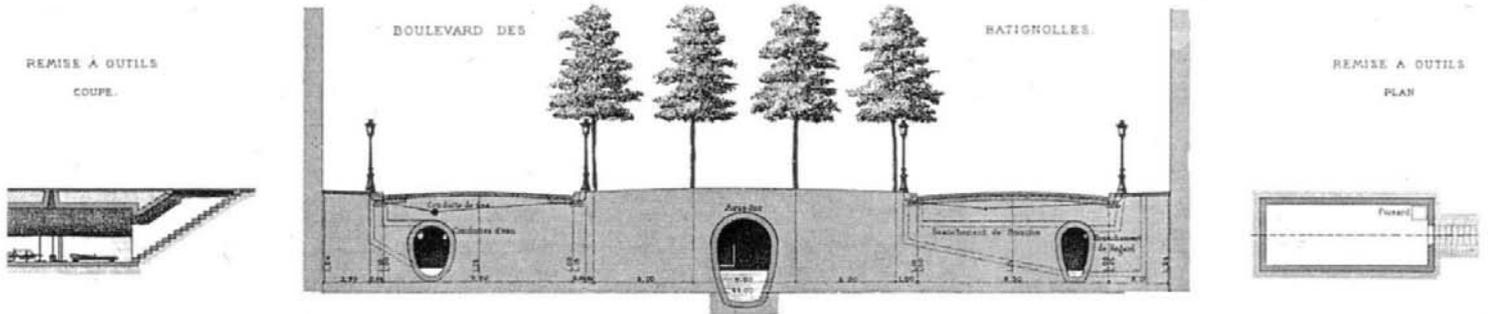
Ma la potenzialità urbanistica della prospettiva si dispiega, come sostiene Giedion (1941), con le trasformazioni di Roma barocca nel piano di Sisto V del 1585. Le strade aperte dal Fontana come vie di comunicazione a congiungere le basiliche romane per inoltrarsi poi nella campagna circostante, diventano autonomi elementi di strutturazione della città. Una scena tragica di facciate assoggetta il tessuto circostante alla visione rappresentativa e diventa il mezzo espressivo della riorganizzazione della città.

E la scena tragica, dominio dello spazio pubblico, diviene strumento autonomo di costruzione della città, che viene assunta a prototipo delle pratiche di 'abbellimento della città'. Pierre Patte nella sua famosa pianta di Parigi del 1765 non fa che ritagliare nel tessuto urbano esistente, nel 'caos' privato della 'scena comica', frammenti di 'scene tragiche', il pubblico di piazze reali, rettifili, nuovi argini fluviali. Non dimentica però i limiti di tale pratica di abbellimento orientata esclusivamente a diffondere il 'sistema del lusso' sulle facciate di edifici privati al solo scopo di comporre quinte urbane. Per Patte l'architettura ha infatti un significato più ampio. Avrebbe chiesto di 'andare oltre' l'aspetto estetico della strada per arrivare invece fino alla concezione di un manufatto dotato di relativa autonomia e complessità tecnica in grado di esercitare un ruolo strategico nella modernizzazione della città. Patte, "uomo dalla formazione tecnica, architetto-urbanista di professione" (Oeschlin, 1985), auspicava con la sua pianta del 1765 una trasforma-

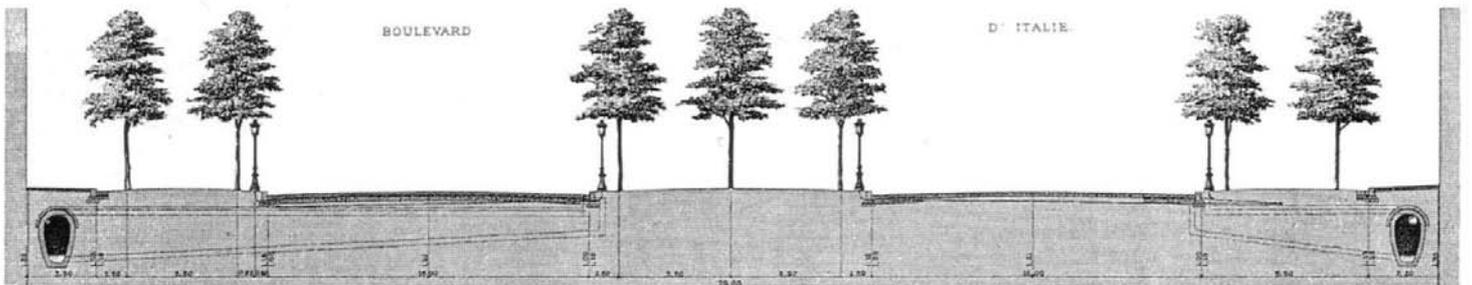
zione urbana di Parigi da attuarsi con opere nuove che favorissero un'agevole accessibilità, scorrevolezza nelle comunicazioni, incremento dei traffici e pulizia delle vie in un sistema di interdipendenza e non soltanto con l'innalzamento di facciate. "Con cura meticolosa, Patte precisò il taglio esemplare, forma ideale della strada del secolo diciottesimo. In pianta e in spaccato combinò insieme i sistemi riguardanti il traffico pedonale e quello dei veicoli, la distribuzione delle acque di scolo, il drenaggio, i ripari, l'acqua potabile, e i servizi (gabinetti, sedili, per esempio) e con eguale cura ne indicò l'ubicazione" (Vidler, 1978). Questa divenne lo strumento per condurre il recupero della città esistente. Identificato e messo a punto in tutte le parti decisive, come si desume dai disegni rappresentati nel suo trattato *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture* (Patte, 1769), si apprestava a essere ripreso con nuovo vigore nelle successive trasformazioni urbane. La strada come opera infrastrutturale verrà trattata con estrema attenzione progettuale anche da Milizia, Quatremère de Quincy, Durand, e si coniugherà alle nuove visioni urbane maturate durante l'ottocento, contribuendo a configurare la forma della metropoli nascente.

Nella seconda metà dell'ottocento, nei *grands travaux* di Haussmann a Parigi e nel Piano di Cerdà a Barcellona, rispettivamente prototipi dei piani di trasformazione urbana e dei piani di ampliamento, appare già radicata la consapevolezza che una riorganizzazione della città non potesse che muovere dalla configurazione delle infrastrutture viarie.

Il piano di Haussmann è concepito come opera interna alla città, è il risultato di attraversamenti e sezioni praticate con un sistema di triangolazioni stradali che sovrappone alla città esistente una rigorosa geometria, che si avvantaggia delle nuove tecniche di rilievo e di trascrizione cartografica (Haussmann, 1890). Ai precedenti episodi di intervento frammentario e parziale sulla città si sostituisce ora la visione generale, da una mappa, che coglie nell'interezza la forma urbana per controllarne nell'insieme l'opera di configurazione. *Transformation* sostituisce *embellissement* dell'*ancien régime* ed è il boulevard che contiene forma e tecnica per attuarla. Profili e sezioni dei boulevard "sono calcolati con una precisione che non era stata tentata da quando Patte aveva inventato il viale dell'Illuminismo. I progetti vengono elaborati come se si trattasse di edifici e gli spazi disegnati come aree all'aperto di una città che nella sua crescente prosperità non conosce segreti" (Vidler, 1978). Il boulevard, negli elementi di arredo standardizzati e nell'*ordonnance* delle facciate, trasforma lo spazio urbano in un interno. Infrastruttura viaria collega, relaziona e unifica visivamente, integrando funzionalmente e alimentando parti di città e villaggi inglobati. Nuova entità tec-



Dall'alto. O. Wagner, la metropolitana e la stazione Hofpavillon lungo il parco di Schonbrunn
 A. Alphand, sezioni del Boulevard des Batignolles



Dall'alto. Eixample di Cerdà nella vista aerea generale di Barcellona del 1990.
A. Alphand, sezioni del Boulevard d'Italie

nica costituirà veicolo nell'esperienza quotidiana di fruizione estetica, di conoscenza ininterrotta e di appropriazione continua della città.

Anche Cerdà con l'ausilio dell'infrastruttura produce una nuova estetica urbana, modulata sulle sensibilità visive e sulle aspettative di città capitale. Una concezione, la sua, che parte dall'esterno, dal sistema della mobilità per tracciare attraverso il territorio un'inedita e ramificata struttura d'ordine che ingloba paesaggio, tracciati ferroviari, borghi e città preesistenti, ponendosi come limite solo la geografia. La nuova immagine urbana non si produce però nella crisi tra "involucro estetico di derivazione Beaux-Arts e pratica di scienza ingegneristica". È invece risultato di un rigoroso approccio di "logica funzionale e tecnica che prevale sulla composizione formale". Cerdà (1867) intende la rete viaria prevalentemente come "sviluppo dei mezzi di comunicazione" e come principio di organizzazione edilizia, di cui fissa regole ma non forme.

Non manufatto come il boulevard parigino, l'infrastruttura stradale è qui ridotta all'essenza, a tracciato, regola di possibili giochi edificatori, come nel precedente, pragmatico, ma grandioso, piano per New York. Per usare una distinzione kahniana si potrebbe dire che Cerdà dello spazio urbano fissa la *Form*, ma non il *Design*. E sta all'origine della ricchezza dell'*Eixample*, fissata negli elementi essenziali di uno spazio che ha preso figura in tempi e modi differenti. Semplice tracciato articolato in varie scale concatenate: da quella grande delle diagonali che tagliando anatomicamente la città ne rivelano simultaneamente le due giaciture, fino a quella 'locale' dei 'quattro canti' definiti alle intersezioni degli assi e infinitamente ripetuti.

A Parigi come a Barcellona le strade, complesse e stratificate sezioni, risultato morfologico di un'ibridazione infrastrutturale, accolgono per la prima volta in modo integrato fognature, sistemi di raccolta delle acque piovane e di distribuzione dell'acqua potabile, rete d'illuminazione pubblica, linee carrabili, pedonali e di trasporto pubblico. Organismi tridimensionali la cui complessità può essere compresa solo in sezione, nei disegni che ingegneri e architetti predisposero come fossero elaborati edifici. Un'articolata morfologia, divenuta modello di trasformazioni urbane in Europa, di fondazioni ed espansioni in città d'oltreoceano, costituiva potente mezzo attraverso il quale assorbire le nuove infrastrutture del trasporto pubblico, portato dell'evoluzione tecnologica tra ottocento e novecento. *Omnibus* a cavallo vennero soppiantati da tram a vapore a partire dal 1870. Intorno 1880 compaiono mezzi a trazione elettrica: i *trolley* per la prima volta a Chicago, i *tramway* a Parigi, i *cable-cars* a San Francisco. Pur riprendendo i tracciati della strada l'*elevated*, trasporto su rotaia con trazione a cavo o a vapore spe-

rimentato nel 1867, trasformò significativamente l'immagine della città, aprendola verso figurazioni di un immaginario metropolitano. Incastellature metalliche, piloni, travi reticolari, viadotti, ponti, passerelle occupano ora i sedimi stradali, i lungofiumi, gli spazi di risulta per consentire il passaggio del più energico mezzo di trasporto e potente fattore di urbanizzazione. Comparso per la prima volta sulla Griglia di Manhattan divenne indispensabile nella configurazione del modello 'città macchina' per il *downtown* di Chicago. Il *Loop*, nastro continuo di binari in sopraelevata, recinge e delimita il centro commerciale e finanziario, facendo di Chicago una città a più livelli interagenti. Viabilità, pedonalità e trasporto pubblico costituiscono il dinamico 'parterre' per *block* e *skyscraper* in sostituzione della città arsa nel disastroso incendio del 1871. Realtà tanto affascinante per ingegneri e trasportisti, quanto inquietante per architetti e urbanisti.

Sebbene in un primo tempo appannaggio di compagnie private, adducendo come causa di forza maggiore proprio il passaggio per 'pubblica utilità' dell'*elevated*, nella sua capillarità più invasivo ancora della ferrovia, vennero distrutte parti di città e molte speculazioni immobiliari furono legittimate. Interessanti collage urbano-infrastrutturali tra città e metropolitana elevata, oltre che a Chicago si possono ancor oggi vedere a Berlino. Concepita con pragmatismo positivista da ingegneri nel 1902, la *S-Bahn* è 'bellezza della macchina' che perturba la rigidità formale e la cupa monumentalità 'di pietra' dell'architettura guglielmina. Più tardi scaterà, come colse per la prima volta Giedion, le immaginazioni di Sant'Elia e Fritz Lang.

Sull'esempio di Londra, che nel 1863 inaugura il primo tratto di metropolitana a vapore, New York e Chicago si doteranno anche di un *underground*, in un'ancora più delicata interazione tra sistema infrastrutturale e forma urbana.

Nonostante i sistemi ferroviari metropolitani interrati, ritenendosi completamente indipendenti e avulsi dalla fisicità della città soprastante abbiano perseguito un modello di efficienza trasportistica, svincolata dalla rete viaria esistente, in realtà trincee, raccordi di collegamento tra linee, stazioni interrate e uscite sono elementi che interagiscono con la città e devono concorrere nella composizione di una sua nuova figura. Occorre (ri)interpretare e (ri)inventare l'urbanità fatta da strade e isolati.

Guimard a Parigi dal 1889 e Wagner a Vienna dal 1894 offrono due opposte, ma entrambe felici, interpretazioni di una relazione tra soprasuolo e sottosuolo, tra città e nuova infrastruttura. Guimard preserva e arricchisce le valenze urbane trovate, Wagner scopre una nuova maniera di aprire la città esistente alle dinamiche metropolitane del novecento.

Proseguendo l'insegnamento haussmanniano Guimard dota il boulevard di nuove piccole attrezzature: portali bidimensionali come esili cornici a segnalare le discese, leggeri parapetti metallici, cartelli e medaglioni fusi in ghisa, sedili e gradini in pietra prefabbricata, intarsi di ceramica sulle pareti e nei pavimenti, lampade e lanterne. Estende a tutta la pedonalità, dalla stazione alla camera da letto, avrebbe potuto sottolineare con compiacimento van de Velde, quell'alone di domesticità che l'omologazione di gusto del 'popolare' stile Liberty forniva. Gli ingressi e le stazioni della metropolitana, ancor più dei chioschi, dei *pissoirs*, dei lampioni di Alphand, procurano quel senso d'appartenenza al conosciuto di un'urbanità consueta, orizzontalmente dilatata a perdita d'occhio, ma racchiusa e protetta nell'immaginario individuale. Per la prima volta realmente e totalmente fruibile senza soluzione di continuità fin nei recessi più celati, nei sotterranei, nei sottopassi, nei mezzanini e tra le banchine ferroviarie.

Guimard parte da sopra per addomesticare l'infrastruttura, Wagner pesca da sotto nuova energia vitale da infondere alla città.

Il maestoso Ring in compimento, nel raffigurare la città per gruppi monumentali ed edifici isolati dispiegava inedite opportunità che incomprendibilmente Sitte non colse (1889). Una 'città aperta' con digressioni compositive ragguardevoli rispetto alle rigide regole accademiche, un'insolita libertà combinatoria concessa dall'insediamento di edifici istituzionali e di rappresentanza in un grande parco anulare. Opportunità che comprese benissimo invece Wagner nel grande progetto di riforma di Vienna. Partendo dalla progettazione della linea metropolitana come occasione per edificare, infrastrutturare e modernizzare la città, seppe fruire dei vantaggi di agire in una scala paesaggistica ponendosi a modello anche per la 'componente metropolitana' del movimento della *City Beautiful* d'oltreoceano, sfociata nel piano di Chicago di Burnham del 1909.

In nuce c'è la *Groszstadt*, la Grande Vienna, una metropoli che preannunciata nel concorso per il piano regolatore del 1892 Wagner formulerà compiutamente nel 1911. Città storica, Ring monumentale, nuove centralità di espansione, corone di parchi, spazi aperti, il tutto sostenuto da una rete di infrastrutture viarie e di trasporti pubblici, aprono la nuova realtà metropolitana ai grandi fatti della geografia circostante. Modello insediativo per l'uomo del suo tempo "che preferisce abitare in una *Groszstadt* piuttosto che in una cittadina o in una campagna", realizzato con l'impiego di nuovi materiali forieri di forme nuove perché "il punto di partenza della creazione architettonica non può che trovarsi nella vita moderna" (Wagner, 1911).

Elementi urbani e paesaggistici insieme compongono dal 1894 al 1908

una grandiosa opera infrastrutturale e di riorganizzazione della città, che estende i suoi effetti di moderna urbanità dalla città storica fino ai poli d'espansione in previsione. Le stazioni della sopraelevata, autonomi castoni edilizi, sono spaccati al passaggio dell'infrastruttura per divenirne i sostegni. Le stazioni dell'interrata, in foggia di padiglioni da parco, si dispongono a cavalcavia sui binari. Pone rilevati e declivi a lambire paesaggisticamente parchi e spazi aperti e il ferro di ponti, piloni e passerelle a trapassare, integrandoli, fatti edilizi e murari. Sostruzioni in pietra sono trincee per il passaggio dei binari e insieme argini dei corsi d'acqua.

L'essenziale monumentalità del Marschallbrücke di Schinkel, che Wagner durante gli studi ammirava tanto, si carica di un'insospettabile presenza infrastrutturale, associandosi alle tematiche di regolazione dell'alveo del Donaukanal e di canalizzazione del Wien.

Abbinare concezione della metropolitana alla riforma del sistema delle acque fornisce l'opportunità di ibridare quei temi urbani, che Wagner apprese proprio dal 'classicismo-rinascimentale' di Schinkel, Semper e Hansen, alle arditezze ingegneristiche, sperimentate in ferro e ghisa dagli ingegneri dell'*Ecole des Ponts e des Chaussées* e dell'*Ecole Polytechnique* o dagli 'autodidatti' inglesi. Ciò in virtù anche della sua doppia formazione: tecnica al *Wiener Polytechnisches Institut*, artistica alla *Akademie der bildenden Künste* di Vienna.

Una città classica vista con gli occhi 'romantici' e 'eclettici' di Schinkel accetta di mescolarsi ai manufatti territoriali dell'ingegneria ottocentesca in una diversa visione, nuova declinazione positivista del sublime. A differenza di Alphand non esige di avvenire 'in vitro', di sperimentarsi in giardino delle meraviglie. In Wagner la mescolanza si dà senza compiacimento verso una spettacolarizzazione da offrire al consumo di un turismo urbano in cerca di evasione. Sostenuta invece da responsabilità civica e morale, riposa sulla consapevolezza che i tempi secolari della trasformazioni urbane poggiate ai fatti infrastrutturali devono trascendere e superare gusti epocali e vicende contingenti. Nella sua opera di trasformazione urbana è chiara e leggibile la differente valenza conferita a segni di 'lunga durata' – viadotti, argini, chiuse, trincee, ponti – stabilmente ancorati a fatti geografici e alla permanenza di una città diventata geografia, rispetto alla 'breve durata' edilizia attribuita a padiglioni, edifici, stazioni, tettoie, pensiline.

Sulla confluenza di due corsi fluviali la Nadelwehr di Nussdorf del 1895, resistendo a una massa d'acqua alta 10 metri e larga oltre 40, è essa stessa opera geografica, disadorna. Nulla di 'superfluo', direbbe Loos, è concesso a ciclopiche membrature murarie. Chiusa fluviale naturale-artifi-

ciali, con possenti piloni murari, argini di granito fondati di 30 metri sotto il livello delle acque, elevati di 15 sul pelo dell'acqua e spessi 10, suscita alla vista quel 'sentimento del sublime' come una fenditura scavata per millenni nella roccia dalla lenta e implacabile azione del flusso d'acqua. Una trave scatolare reticolare prosegue il viadotto della metropolitana con un gesto tecnico elementare, primario, e lo trasforma in fluviale porta urbana.

Nel 1898, le famose 'gabbiette gemelle', per le stazioni di Karlsplatz sono niente più che una leggera struttura modulata, telaio in ferro assemblato con chiodature a freddo e tamponato da lastre di marmo bianco di due centimetri di spessore. Non fondate, semplicemente poggiate al pavimento, gettata di cocchiopesto sul suolo della piazza. Mirabilmente decorate coi motivi *Art nouveau* in voga all'epoca, è un'architettura *light, low-tech*, in cui Giedion intravede i primordi della standardizzazione edilizia. Nel 1980, durante la sistemazione della piazza, sono state smontate e successivamente rimontate come oggetti di produzione industriale.

L'opera di Wagner non ha avuto eguali nel trasformare la morfologia della città esistente e della città futura a partire dalle infrastrutture dei trasporti pubblici. I lavori del secondo dopoguerra per la metropolitana di Stoccolma, di Washington, di Milano, della stessa Vienna, fino alle riorganizzazioni infrastrutturali di ferrovie 'passanti' negli anni '80 e '90, nei migliori dei casi hanno relegato il ruolo della progettazione urbana all'architettura di stazioni o di spazi di uscita, senza innescare, nemmeno nelle intenzioni, un processo di ibridazione capace di attribuire al progetto urbano e infrastrutturale assieme un ruolo strategico sulla città. Pur pregevoli, anche le stazioni delle nuove linee metropolitane di Berlino, Napoli, Bilbao, Londra, Parigi, Lisbona non fanno che confermare tale riduttivo orientamento.

Ancor più avulsa dal contesto urbano è lasciata l'infrastruttura ferroviaria. Se nell'articolata morfologia della rete viaria alcuni valori urbani sono riusciti, in favorevoli circostanze e in momenti di arricchimento, a integrarsi a tramvie, carreggiate e metropolitane, i tracciati ferroviari sono stati per lo più esclusi, segregati in trincee, mascherati con edificazioni, comparando solo episodicamente, tra alberature e movimenti di terra, nei parchi. Niente più che impianto tecnico, cesura della trama urbana la ferrovia come infrastruttura territoriale quasi mai acquisisce forma. Al contempo nel tragitto ferroviario, come in un carotaggio si rivelano, si attraversano, si comprendono le strutture profonde di città e paesaggi, le stratificazioni orizzontali, i cambi di scala e di registro, gli ambiti di passaggio tra città e territorio circostante. Nonostante l'emarginazione, incide comunque profondamente sul-

l'assetto fisico e sulle strutture organizzative dell'insediamento.

Come fortificazione, come bastioni, la ferrovia recinge le città, potente mezzo di formalizzazione 'passiva' della struttura urbana, fattore di resistenza 'locale' al processo di omologazione agita dai piani regolatori e dai fenomeni di espansione urbana. A lungo considerata fenomeno che 'soffoca la città', e quindi quasi sempre rimossa dall'immaginario progettuale di architetti e urbanisti, nei piani regolatori veniva acquisita secondo tracciati ferroviari imposti d'autorità e per 'pubblica utilità' dalle società ferroviarie. Solo l'edificio 'stazione' è deputato a negoziare con la città come interfaccia tra le istanze infrastrutturali e le valenze urbane. Un 'collage tipologico', definirebbe Colin Rowe la 'stazione di testa'. Invenzione che combina l'edificio durandiano 'in forma di isolato', con la facciata a fondale della piazza e con la copertura dei binari in forma di *passage* o serra da parco. Sincretismo edilizio-urbano-infrastrutturale, sovente concepito nell'esaltazione retorica di 'valori civici' quasi a voler compensare gli effetti negativi della sua intromissione come corpo estraneo nella città.

Lungo i frenetici anni dell'Era della meccanizzazione saranno solo pochi artisti, pittori e fotografi come Monet, Pissarro, Nadar, Boccioni, i Lumière, scrittori e poeti come Balzac, Dostoevskij, Baudelaire, Martinetti a cogliere il valore innovativo, 'moderno', della ferrovia. 'Rivoluzionario' fattore anche del rinnovamento figurativo del paesaggio metropolitano nascente. Le pionieristiche città di fondazione costruite lungo il tracciato ferroviario nella colonizzazione del *far west* in nordamerica, come i tentativi di abilitare la ferrovia nella strutturazione urbana condotti da Garnier nella *Cité industrielle*, da Soria y Mata nella *Ciudad lineal*, da Sant'Elia nella fantasmagorica *Città nuova* rimarranno lettera morta. Il movimento megastrutturale, abbinandole in complesse configurazioni insediative alla strada veicolare, cercherà di revocare la condizione di confinamento cui sono state relegate, ma non riuscirà a fare altro che mantenere vivo il problema, senza peraltro riuscire a delineare con esse nuove forme convincenti di urbanità.

Anche nelle contemporanee operazioni di riammodernamento ferroviario per l'avvento dell' 'alta velocità' la ferrovia è mero dispositivo tecnico, totalmente avulsa da città e paesaggio. Solo nelle stazioni si riversano le aspettative di una nuova integrazione tra infrastruttura e città e tra infrastruttura e paesaggio, che andrebbe invece ricercata lungo il tragitto, nella definizione dei manufatti e nella scelta dei tracciati, ora dettata invece da ragioni esclusivamente economiche e di efficienza trasportistica. Le nuove stazioni del Tgv a Lione, Valence, Marsiglia, Londra e i progetti di concor-

so per le stazioni dell'alta velocità in Olanda e Germania, dell'alta capacità di Torino, Firenze, Roma, Napoli, al di là della qualità architettonica, non possono che svolgere un ruolo esiguo, laddove è ai livelli più generali e all'interno di problematiche più complesse che si sarebbe dovuto intervenire, delineando una strategia più ampia riguardo la scelta dei tracciati e la qualità dei manufatti infrastrutturali, impedendo che i valori morfologici e insediativi venissero scalzati da quelli meramente tecnici ed economici, o, ancor peggio, dall'incuria di una progettualità affrettata e trasandata.

Crisi della strada: mobilità e deterritorialità.

Di ascendenza Beaux Arts l'arte urbana dell'ottocento, codificata nei manuali di Alphand (1861) e di Stubben (1909), diffusa nella 'raccolta' di Hegemann (1911), pietra miliare dei movimenti della *City Beautiful*, dimostra gli strenui tentativi di tenere assieme, in modelli di spazio urbano complessi e articolati, fatto edilizio con infrastrutture, ambito dei rituali sociali con dinamiche della mobilità.

Passeggio e viabilità carrabile o su rotaia, acqua, luce, gas e fognature coabitavano in quella complessa strutturazione di manufatti viari e spazi pubblici che sfruttava la tridimensionalità della topografia del suolo rimanendo tuttavia inchiodata alla rigidità dei modelli del passato, al rettilineo rinascimentale, al tridente barocco, alla *place royale*.

La manualistica di questo periodo ha conosciuto un vero e proprio revival negli anni '70 e '80 nelle tematiche avanzate dal 'movimento di ricostruzione critica della città', e attraverso gli scritti e i progetti dei Krier, di Grumbach, di Culot e la militanza della scuola La Chambre di Bruxelles. Dalla metà degli anni '90, e ancor oggi, viene riproposta nella pratica e nell'attività propagandistica del New Urbanism statunitense con Duany, Plater-Zyberk, Kreiger, Katz, Calthorpe (1993).

La condanna della dissoluzione dello spazio pubblico e della separazione in funzioni, attrezzature e infrastrutture della città moderna indusse, insieme alla necessità di un recupero e di un ripensamento degli spazi urbani, un atteggiamento velatamente regressivo che faceva affidamento unicamente sui modelli del passato nel tentativo di alleviare il disagio introdotto dalle nuove dinamiche metropolitane. Come Ignasi de Solà-Morales (1983) ricorda: "la formalizzazione storicistica attraverso sistemi geometrici centralizzati era il mezzo con il quale vincere l'angoscia verso il caos della multiforme apparizione in elementi nella città moderna e dell'attuale città". Il recupero

della manualistica di Stubben e dell'opera di Hegemann sembra quindi "un tentativo disperato di controllare con vecchi stampi una realtà dinamica e tecnologica in costante crescita per la quale il riparo delle formule riepilogative delle città storiche sembrava più un'evasione che una vera risposta."

Nuova energia venne trasfusa nei modelli Beaux Arts solo agli inizi del novecento nel passaggio dal paradigma 'città' al paradigma 'giardino', nelle esperienze del *garden movement* con i progetti e la manualistica di Unwin e de Soissons, nel *landscape* di Olmsted e attraverso il *park movement* nelle pragmatiche reinterpretazioni di Burnham a Chicago.

Ma il 'movimento di ricostruzione critica' rifiuta temi legati alla costruzione del paesaggio e alla configurazione del diffuso territorio urbanizzato. Anzi, considera gli esempi prodotti dal *garden movement* e della *landscape architecture* corresponsabili della illimitata e dispersa crescita della città contemporanea. D'altra parte le strategie di costruzione della città del dopoguerra avevano separato i processi di conformazione della città in ambiti specifici e tra loro disgiunti in edifici, manufatti, dispositivi specializzati e infrastrutture. Lo spazio urbano e la forma del territorio si sono dissolti nell'espandersi di una mera logica incrementale di produzione quantitativa, per la quale il problema della qualità e quello dell'identità perdono qualsiasi importanza.

Il declino della rappresentatività urbana, del monumento e dello spazio pubblico in quanto elementi di strutturazione spaziale, e la decadenza della città a crescita illimitata sollecitano, negli anni '80, un inevitabile ripensamento dei modi di costruzione di città e paesaggio. Pierluigi Nicolini (1998) invita a leggere l'esperienza dell'Iba 84 di Berlino, culmine del percorso del 'movimento di ricostruzione critica della città', come momento di svolta verso nuove possibilità di intendere le operazioni di costruzione della metropoli emergente. "Paragonando i risultati con le aspirazioni si potrebbe dire che le istanze più radicali siano andate perdute; la carica utopica presente nei disegni non poteva che affievolirsi nel corso delle operazioni; il richiamo al passato ha perso la sua carica di sfida nei confronti della modernità per essere neutralizzato nei canali di un consumo più o meno effimero". Vede al contrario nell'urbanistica dell'ottocento "i primi reali e drammatici eventi della modernizzazione e nelle città di quel periodo gli ambiti entro i quali l'esperienza del moderno vide la luce".

Negli anni '80 le città europee, contrassegnate da uno stato di emergenza a motivo di grandi eventi internazionali, esposizioni e celebrazioni, di calamità ecologiche e naturali e di rivolgimenti economico-produttivi, esigono nuove attitudini progettuali in grado di assolvere le pressanti richieste di

modernizzazione della compagine urbana e territoriale. Cominciano a essere riposte sull'architettura speranze e aspettative sollecitando la capacità speculativa ed euristica del progetto. Concorsi d'architettura e consultazioni internazionali sono strumenti privilegiati nella formulazione di una domanda non ancora chiaramente identificata.

Il progetto di architettura, o meglio il 'progetto urbano' che va delineandosi non più come tappa finale della 'filiera pianificatoria' e al livello più basso di una catena deduttiva di previsioni, acquisisce valenza strategica. Esercitando azioni concrete e specifiche sulle parti urbane da trasformare contribuisce esso stesso a riformulare quelle decisioni sui destini della città a cui avrebbe dovuto solo dare risposta. In quegli anni Barcellona, Madrid, Berlino, Rotterdam, Parigi, Amsterdam si servono della 'consultazione di idee' come *incubator* di risorse progettuali da contrapporre ai metodi del *planning* e alle pratiche di separazione condotte in ambiti autonomi dalle progettazioni specialistiche.

Alla XVII Triennale del 1987, la mostra internazionale ideata da Pierluigi Nicolini *Un viaggio in Italia. Nove progetti per nove città* (Aa.Vv. 1987), sotto la forma della consultazione, significativamente raccoglie una vasta attività progettuale e di ricerca nell'elaborazione di proposte concrete su questioni urbane particolarmente reattive. Svincolati dalla prassi convenzionale e dalle procedure burocratizzate questi progetti possono prefigurare forme e modi inediti di condurre la trasformazione urbana. La mostra sarà oggetto di lettura nel saggio particolarmente illuminante di Manuel de Solà-Morales *La segunda historia del Proyecto urbano* (1988). Analizzandone i progetti Solà-Morales sottolinea quegli approcci che si sono dimostrati consapevoli della necessità di riformare la città a partire dalle realtà infrastrutturali e ne hanno connesso la trasformazione alla configurazione di fatti insediativi e alla prefigurazione di nuove tipologie di spazi urbani, non più ereditate dalla tradizione ottocentesca.

Con intenti analoghi, i progetti urbani concepiti, in questi ultimi due decenni, in occasione delle olimpiadi a Barcellona, per i lavori della Grande Parigi, per la riunificazione di Berlino dopo l'Iba 84, per riconquistare le aree portuali ad Amsterdam e a Rotterdam, (e ancora in altre città europee, come Lisbona, Strasburgo, Milano, Madrid), rispecchiano una fase della trasformazione urbana e territoriale contrassegnata dalla necessità di mettere in discussione la perniciosa separazione tra concezione dei fatti urbani, progettazione infrastrutturale e pianificazione della città (Marinoni, 2005).

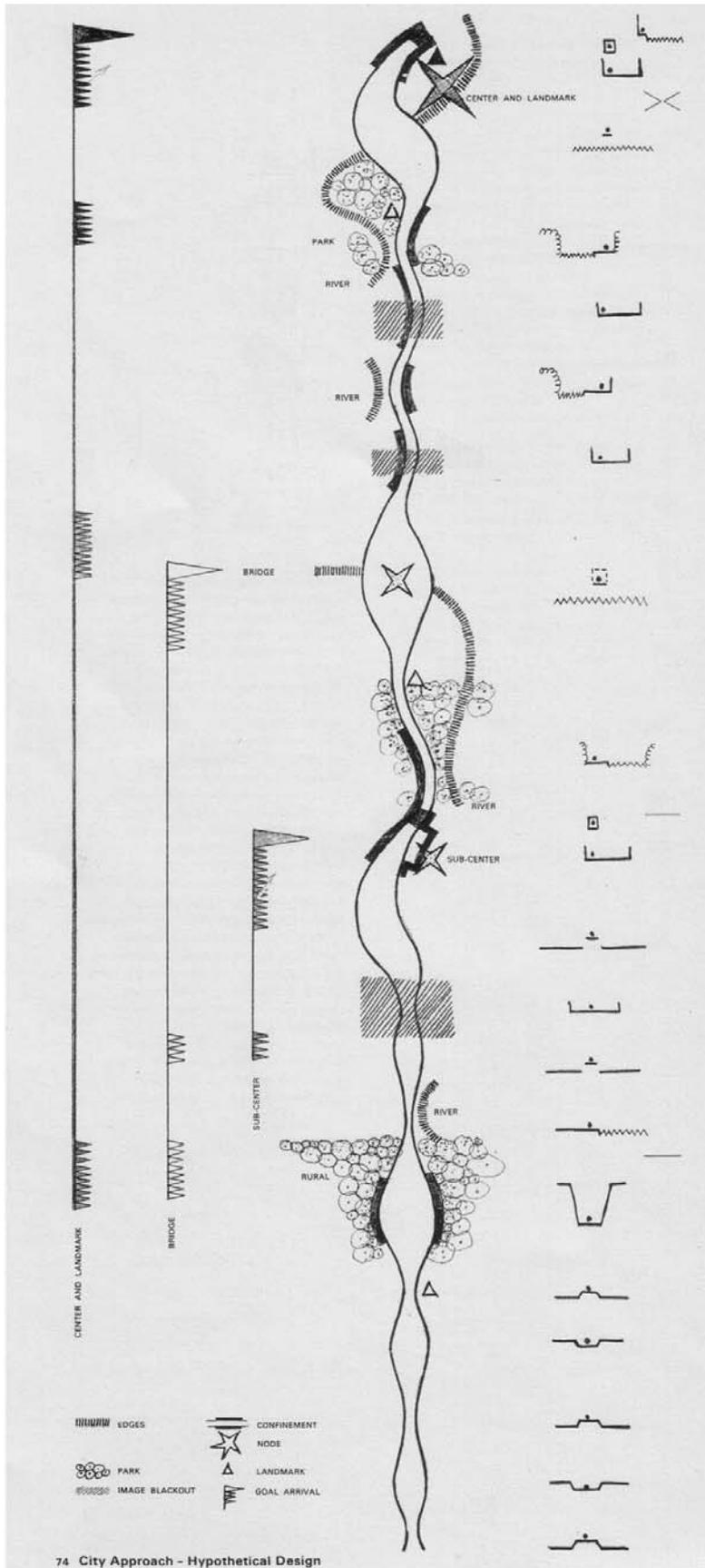
Gli esempi raccolti in questo atlante inaugurano una nuova interazione tra infrastrutture e insediamento ed evidenziano l'urgenza di riformulare il

modo stesso di intendere infrastruttura, urbanità, spazio pubblico.

La nozione stessa di 'spazio pubblico' subisce infatti un grande processo di revisione e ripensamento. Nuovi soggetti sociali emersi nella realtà metropolitana (Martinotti, 1993), nuovi usi e fruizioni di città e paesaggio (Augé, 1992), le sollecitazioni alla 'compressione spazio-temporale' prodotta dalla velocità degli spostamenti e del trasferimento di informazioni degli attuali sistemi di comunicazione (Harvey, 1990), hanno perturbato le antiche opposizioni di spazio pubblico e spazio privato, luogo e nonluogo, identità e differenza, dimora e viaggio. Ma nonostante o per la crisi dello spazio pubblico, perché la città contemporanea possa continuare ad accogliere le complesse dinamiche del gioco sociale insieme all'esperienza dell'abitare, dell'incontrare, del riconoscersi, di appartenere, si pone il problema di conformarne e qualificarne i luoghi, trascendendo i termini di una rivalutazione nostalgica dei modelli del passato.

L'alta accessibilità favorita dalle attuali infrastrutture della mobilità avvantaggia la costituzione di nuove concentrazioni. Tra transito di merci e persone si genera una compresenza che sollecita complessità polimorfiche e polifunzionali. Le infrastrutture del trasporto pubblico rappresentano campi privilegiati nel concepire la nuova figura dello spazio collettivo e nel favorire rituali di urbanità. Per anni però architettura, urbanistica e progettazione infrastrutturale sono rimaste indifferenti a tali problemi. Se da un lato le riflessioni di architetti e urbanisti si sono contraddistinte nel rimpianto per il perduto spazio pubblico di antica memoria, dall'altro la progettazione infrastrutturale si è impoverita di contenuti chiudendosi nella sterile via della progettazione specialistica. È sintomatico che la letteratura tecnica e la manualistica e – fatto ben più drammatico – le realizzazioni, trattino e si occupino separatamente delle diverse tipologie di trasporto; come se una tramvia potesse essere pensata senza studiarne allo stesso tempo il rapporto con la strada che la accoglie, o una stazione della metropolitana si potesse configurare senza contestualmente definirne gli spazi di uscita sulla città, o una stazione delle autolinee senza interazioni con parcheggi e ferrovia.

Sono pochi gli episodi in 'controtendenza', approcci 'laterali' e marginali rispetto alla larga produzione corrente, che risultano capaci, attraverso una consapevole e attenta progettazione, di mediare l'ingegneria infrastrutturale con la configurazione di nuovi spazi collettivi per nuove forme di urbanità, affrancate dai modelli storici e rispondenti a rituali e sensibilità contemporanee. Esempi significativi sono qui raccolti: la Gare do Oriente a Lisbona, la fermata Municipio a Napoli, il Metroparking a L'Aia, la nuova 'funicolare' di Bergamo, il Grand Boulevard tra St. Denis e Bobigny.



D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, tavola analitica da The View from the Road, Cambridge 1964



Battle&Roig, Svincolo Trinitat, Barcellona, 1992. Las Vegas, la Strip in una veduta notturna, 1970

Architettura e urbanistica si sono astenute, o lo hanno fatto solo parzialmente e in modo poco incisivo, dal riflettere sul tema della strada automobilistica. Dopo il declino della strada urbana tradizionale è mancata un'attenta riconsiderazione della complessità del manufatto stradale, dell'importanza del tracciamento, anche se svincolato dall'edificazione, delle potenzialità che offre nel generare nuove forme e temi in rapporto alla città tradizionale alla spazialità metropolitana e al paesaggio.

The View from the Road (1964), di Appleyard, Lynch e Myer rimane ancora un rilevante contributo al proposito. Nella strada automobilistica, miccia pronta a far esplodere la città, come Giedion si auspicava, intravedono, translitterato dal mezzo cinematografico, un nuovo modo di comprendere il 'paesaggio urbano' attraverso la mobilità.

Strumento conoscitivo quindi la strada, ma anche azione progettuale su città e paesaggio. Aspetto comunemente trascurato nella lettura del testo a favore delle modalità indicate dagli autori per organizzare in ordinate sequenze il caos metropolitano, che reso intelligibile agli occhi dell'automobilista, viene però decantato e privato della sua polisegnica e stratificata complessità. Nell'interpretazione più consueta è come se gli autori avessero voluto suggerire esclusivamente modi di comporre riedizioni della 'scena tragica' da imporre alla nuova realtà caotica, dimenticando che, tuttavia, nella sua indecifrabilità, nascondeva ricchezze. L'interpretazione della strada come 'sceneggiatura' conduce a consueti racconti visivi: isola viste, mostra orizzonti, colloca segnali, occulta parti non gradite, smorza interferenze. Confluita nelle pratiche paesaggistiche più professionalizzate diventa retorica in stereotipate 'messe in scena'. Anche il rimando al mezzo cinematografico può risultare convenzionale se la strada come mezzo narrativo si riduce a 'platea teatrale in movimento', per assistere a uno spettacolo dato. Poche volte si è riusciti a cogliere appieno il rivoluzionario portato della metafora cinematografica, peraltro sotteso nello sforzo dei tre autori.

Il cinema va oltre il superamento di cubismo e futurismo nel rappresentare la 'quarta dimensione', la pratica, introducendo visione dinamica e movimento. Ejzenstejn nel 'montaggio della attrazioni' (1923) e Vertov nei *kinoks* e nella 'scomposizione sequenziale' (1918) sorta di zapping televisivo *ante litteram*, compiono un determinante salto di rotta gnoseologico. Il 'montaggio', corrispettivo del 'collage' dadaista, decreta la fine del lungo processo di imitazione di un 'al di là' del medium artistico, soggetto od oggetto comunque realtà altra, per diventare invece fatto di costruzione reale di infinite, autonome originali esistenze.

The View from the Road in una diversa e più ampia lettura, vedrebbe la

strada non come ‘platea teatrale in movimento’ da cui assistere attraverso il parabrezza o lo specchietto retrovisore allo spettacolo offerto dal paesaggio, ma in quanto dispositivo di costruzione di città e paesaggi. ‘Montaggio delle attrazioni’ che è esso stesso opera nuova, paesaggistica, non strumento di fruizione di un’opera già esistente che starebbe al di là del *guard rail*.

Manuel de Solà-Morales (2000) parlando della strada *Diagonal* di Barcellona come di uno *scanner* dice: “è taglio anatomico che scopre l’organizzazione interna del tessuto, e con la sua presenza non soltanto arricchisce la forma urbana globale, ma riassume una forma specifica di comprensione della totalità”. Nel suo ‘approccio strutturalista’ della strada emerge un ulteriore ‘diverso’ carattere, che non è lo spazio interno e protettivo della tradizionale nozione ‘strada-spazio pubblico’ e nemmeno l’aspetto cinetico messo in luce da Lynch. La strada è l’‘esterno’ della città come del paesaggio, l’‘alterità’ che ne permette al passaggio la comprensione profonda, heideggeriano ‘sentiero’ lungo il quale affiorano segni frammentati di una città che seziona e taglia nell’attraversare, e con un processo di associazione e risemantizzazione li informa.

Contributo critico e operativo quello di Solà-Morales, che coglie la ‘tridimensionalità’ dell’infrastruttura non solo come requisito fisico, ma come modifica della categoria concettuale. La sezione, che ‘taglia’, e rivela, più della pianta, come dimostrano i suoi progetti, è attrezzo teorico, strumento di comprensione e di azione progettuale.

Criteri di *visual design*, applicati all’indagine delle modalità conoscitive e percettive della percorrenza automobilistica, guidano le ricerche di Venturi, Scott Brown, Izenour a Las Vegas (1972). Gli stessi sistemi di notazione della pratica di ‘rilievo’ dei nuovi monumenti ‘surmoderni’ lungo la *Strip* – casinò, stazioni di servizio, cartelli segnaletici, insegne pubblicitarie – risentono dell’approccio ‘oggettivo’ delle ‘mappe cognitive’ di Lynch nella descrizione e analisi dei ‘fatti urbani’. Momenti di riconoscibilità e di orientamento nella città da parte del fruitore al parabrezza dell’automobile. Pure i metodi di analisi fotografica si ispirano alla ‘visione in sequenza’ di Ruscha, il fotografo che ha cercato di intrecciare la ricerca fotografica con la dimensione dinamica del linguaggio filmico.

Analizzando la *Strip* di Las Vegas come fosse via della città storica, Venturi con un paradosso pop porta a galla una nuova questione, ignorata da Lynch. In un rovesciamento speculare tra cultura *high* e *low* e accorciando la distanza tra realtà e finzione rende visibile quel fenomeno di ‘deterritorializzazione’ generato nel consumo acritico e omologante di urbano e paesaggistico proprio dei rituali turistici di massa. Una fruizione distratta del turista

– ma anche dell’abitante, a sua volta turista della propria città – che nella sequenza stradale passivamente assimila omologando monumenti, cartelli, pubblicità, segnaletica, panorami, dispositivi tecnici, a cui Las Vegas risponde in una sorta di spettacolarizzazione mediatica dei *landmark*. Il ‘principio di attrazione’ fa leva su una ‘virtualizzazione urbana’ che Venturi esibisce nel confronto tra spettacolo diurno e notturno della *Strip*: quasi inesistente di giorno e del tutto re-inventato da luci, insegne, cartelli luminosi di notte. L’attuale dilagare planetario del fenomeno viene lucidamente colto da Augé (1997) che commenta: “ci fu un tempo in cui il reale si distingueva chiaramente dalla finzione [...]. Ai nostri giorni il reale copia la finzione. Il minimo monumento del più piccolo villaggio si illumina per assomigliare a una scenografia. E, se non abbiamo il tempo di andare a vedere la scenografia, ce la si riproduce (immagine d’immagine) sui cartelli posti ai margini dell’autostrada”. Spettacolo, virtualità, simulazione integrale fanno saltare la distinzione tra reale e finzione, e si estende al mondo intero, diffondendo frammenti deterritorializzati di paesaggi, urbani e non urbani.

Altra forma di ‘dettorializzazione’ infrastrutturale è connessa al ruolo e al significato dello svincolo stradale. Georges Teyssot (1988) descrive lo svincolo come metafora della condizione metropolitana, ma anche come elemento significativo di una nuova esperienza concreta nella vita della metropoli: “La dimensione piana e il tracciato tradizionale del labirinto, punteggiato da numerosi crocevia a raggiera come in una foresta reale, demaniale, ‘nodi gordiani’, offre l’occasione di perdersi, di vagare [...] mentre, sullo svincolo stradale, anche se ritorniamo sullo stesso punto, saremo tuttavia su un’altra strada. Da questo momento in poi non abitiamo più una città regolata da schemi di assialità, formata da una gerarchia di spazi caratterizzati (i viali, le piazze, le vie), ma un grafico. Circoliamo su una carta”.

Condizione deterritorializzata che produce un duplice livello di percezione e di esperienza: da una parte suscita lo sconcerto in un turista che vaga in una metropoli sconosciuta incanalato in un flusso astratto di traffico, d’altra parte può essere il rassicurante segnale, un *landmark*, per un pendolare che percorre il cammino quotidiano. In un certo senso scopriamo nell’esperienza dello svincolo proposta da Teyssot quel gioco misto e incessante dell’identità e della relazione di cui parla Augé: “la stessa cosa vale tanto per il nonluogo che per il luogo: esso non esiste mai sotto forma pura; dei luoghi vi si ricompongono; delle relazioni vi si ricostituiscono [...]. Il luogo e il nonluogo sono polarità sfuggenti: il primo non è mai completamente cancellato e il secondo non si compie mai totalmente” (1992).

Paesaggio – infrastrutture

Il confronto tra due diversi orizzonti di intendere il paesaggio sarà focalizzato alla comprensione del complesso rapporto che lega la concezione delle infrastrutture alla produzione di paesaggio.

Uno, a partire dall'estetica crociana, intese paesaggio come patrimonio, bene artistico e ambientale da tutelare, favorendo, soprattutto in Italia, un atteggiamento 'conservativo' che attraversò quasi tutto il XX secolo, corroborato e affiancato poi, a partire dagli anni '70, da ambientalismo ed ecologismo, che peraltro ingenerarono fraintendimenti circa le diverse nozioni di paesaggio e ambiente. In tali orizzonti, come parte dell'ambiente, il paesaggio costituirebbe una specie in via di estinzione, da proteggere e salvare. Pertanto qualsiasi opera di trasformazione paesistica, una infrastruttura ad esempio, è intrusione, poiché destinata comunque a produrre impatto ambientale, accettata solo a malincuore.

L'altro, facendo riferimento ad alcune isolate e sporadiche riflessioni condotte in Italia negli anni '70, e soprattutto alle più compiute formulazioni teoriche della scuola 'culturalista' francese degli anni '90, intende il paesaggio come risultato di una costruzione, sia fisica che simbolica. Come produzione culturale necessita continuamente di nuove opere di risignificazione, nuove e diverse visioni di paesaggio che una pratica artistica deposita nell'immaginario collettivo. Non in quanto soggetto, indipendente realtà fatta oggetto di rappresentazione e riproduzione artistica, ma al contrario perché ne è il risultato. È l'atto artistico che produce paesaggio, nel costruire fisicamente o nel rinvenire tra gli elementi, naturali e non, nuovi quadri d'ordine e di senso, conferendo particolare significato a ciò che trova e che ritaglia con lo sguardo. Con tali premesse l'avversione verso le infrastrutture in quanto tali non avrebbe alcuna ragione d'essere. Le infrastrutture non sono che materiale progettuale che concorre insieme ad altri alla configurazione di nuovi paesaggi.

Verranno indagati poi nella costruzione dei grandi parchi metropolitani dell'ottocento i portati tecnici ed estetici del *landscape gardening*. Il parco, inteso come artefatto, prima di altri ha accolto come opportunità per nuove prefigurazioni metropolitane gli emergenti fatti infrastrutturali, apparsi con forza dirompente nella realtà urbana. Strade carrabili, ponti, tracciati ferroviari, dispositivi tecnici ed edificazioni nella ideazione di questi parchi sono acquisiti come materiale privilegiato, per sperimentare 'tematizzazioni' urbane o per riflettere su nuove modalità insediative.

Agli inizi del novecento il paradigma di riferimento nella costruzione della città muta con le esperienze del *garden movement*, del *landscape* e del movimento della *City Beautiful*. Non ci si limita all'organizzazione di un parco in alcuni settori della città, ma tutta la città viene concepita a partire dagli schemi compositivi di giardini e parchi. Le trasformazioni infrastrutturali, strumento di modernizzazione della città nel salto di scala metropolitano, trovano qui un potente momento di riformulazione.

Con inedita energia, rinvigoriti dalle eroiche visioni corbuseriane, l'opera e il convincimento di Moses iscrissero le tematiche infrastrutturali nella più ampia questione della conquista del paesaggio, nel dispiegarsi della nuova dimensione metropolitana. Interprete e protagonista della nuova realtà, individua nella *parkway* di Olmsted ed Eliot il manufatto che concentra tecnica e forma per operare la grande trasformazione di New York, aprendola alla sconfinata geografia dell'intorno.

Figura a cavallo tra artefice ammirato per la produzione di grandiosi paesaggi, e nefasto distruttore di città, Moses con la sua opera mette in luce opportunità e pericoli insiti nei fatti infrastrutturali. Potente mezzo di costruzione, se concepite all'interno di una più ampia riflessione sulla città e sul paesaggio, le infrastrutture diventano distruttive, quando dispiegano astratte dimensioni tecnico-funzionali, rinfocolando le deleterie consuetudini di separazione tra fatti urbani, edilizi e di paesaggio.

Paesaggio, paesaggi

Il concetto di paesaggio, sotteso alla progettazione paesaggistica in Italia, è stato per decenni viziato dal pensiero di Benedetto Croce e fondato sulla inclusione del 'bello di natura' nella categoria delle creazioni artistiche. Il tema trattato nelle *Tesi fondamentali di un'Estetica come scienza dell'espressione generale* (1902) viene ripreso in *Aesthetica in nuce* (1928) dove Croce scrive: "per *bello di natura* si designano veramente persone, cose, luo-

ghi, che per gli effetti loro sugli animi sono da accostare alla poesia, alla pittura, alla scultura e alle altre arti; non c'è difficoltà di ammettere siffatte *cose artistiche naturali*, perché il processo di comunicazione poetica, come si attua con oggetti artificialmente prodotti, così può attuarsi con oggetti naturalmente dati". Una simile definizione di 'bellezza naturale' aprì il lungo percorso legislativo, sfociato nel 1939 nella legge 1089 *Tutela delle cose di interesse artistico e storico* e nella legge 1497 *Protezione delle bellezze naturali* e ne sancì gli orientamenti alla 'conservazione'.

La tutela dei 'beni ambientali' equiparati ai 'beni artistici' è finalizzata a salvaguardare parti di paesaggio concepiti come 'panorami'. La legge definisce 'bellezze individue', le realtà con un carattere di pregio intrinseco, a cui attribuisce valore meritevole di tutela, e 'bellezze d'insieme', panorami, scorci e viste che costituiscono spettacolo naturale ritrovato, a cui riserva oltre alla tutela e alla conservazione lo stato di assoluta immodificabilità. Per lungo tempo gli approcci al paesaggio, regolati dal 'Piano territoriale paesistico', si sono concentrati esclusivamente nella difesa dei 'valori artistici naturali', con un criterio prevalentemente conservativo, che precludeva ogni intervento di modificazione nei luoghi soggetti a vincolo.

Nei fatti, appellandosi alla legge che dice: "ciò che è essenziale alla conservazione d'una bellezza d'insieme è che le variazioni siano sempre in armonia con le peculiarità artistiche, storico-culturali ed estetiche dei luoghi", anche nelle 'zone protette' la modificazione non fu sempre impedita. 'Conservazione' e 'ambientamento', in analogia con quanto stava avvenendo nei 'centri storici', furono i principi che guidarono, non senza ipocrisia, la continua e silente opera di adeguamento, adattamento e parziale ma incessante modifica in 'anastilosi' di paesaggi e città 'd'arte'.

Un diverso approccio al paesaggio rimanda alle formulazioni storico-estetiche di Rosario Assunto degli anni '60, raccolte e sistematizzate nel 1973 in *Il paesaggio e l'estetica*. Assunto include tra i criteri estetici il concetto di 'produzione' del paesaggio: "una prima distinzione è a questo punto necessaria: la distinzione tra i paesaggi il cui esserci materiale è il risultato di un processo operativo umano al pari del loro essere estetico, e i paesaggi il cui essere estetico risulta non da un processo produttivo ma da quello che si potrebbe chiamare un conferimento di senso rispetto al quale il loro esserci materiale era preesistente: da una scoperta, come si suole dire, per effetto della quale diventano oggetti estetici quelli che prima erano pure e semplici cose di natura". Tuttavia sia 'scoperta' che 'produzione' rimangono ancorate alla 'mimesi' della natura.

Si attribuisce valore di paesaggio a un specifico luogo naturale, che

diventa riconoscibile e identificabile come figura rispetto l'intorno, nel conferimento di particolari valori simbolici. Anche il procedimento di 'produzione' non presuppone una nozione di costruzione del paesaggio come artefatto, come già faceva, ormai affrancato dalla settecentesca estetica del 'pittorresco', il parco urbano dell'ottocento, ma viene condotto come 'imitazione' della natura, attuata con gli elementi della natura stessa.

Un'interpretazione restrittiva che contribuì a limitarne il campo d'azione all' 'arte dei giardini', destinato essenzialmente a una ristretta cerchia di appassionati e amatori.

Riprendendo l'indirizzo 'materialistico' dell'indagine microstorica di M. Bloch sulla formazione del paesaggio rurale francese, Sereni (1961) nella *Storia del paesaggio agrario italiano* dà del paesaggio un'interpretazione come 'produzione antropica'. Attraverso una lettura delle forme e dei processi che hanno configurato il paesaggio italiano, a partire dalle prime parziali modificazioni attuate durante la colonizzazione greca ed etrusca, passando per i grandi segni dell'infrastrutturazione romana, per gli esiti frammentari della riorganizzazione agricola nell'età comunale e rinascimentale, per i grandi lavori di bonifica sette-ottocenteschi, fino ad arrivare alla 'trasformazione omologata' nei processi di 'industrializzazione e meccanizzazione dell'agricoltura' del novecento, Sereni dà una visione del paesaggio come trasformazione fisica, un'incessante riconfigurazione depositata in una sedimentazione millenaria di segni e disegni. L'innovazione delle tecniche agrarie e delle colture, mutazioni orografiche, riforme infrastrutturali, la trasformazione del sistema delle proprietà, insieme alle dinamiche dei rapporti sociali e economici sono fattori 'strutturali' nel processo generativo del paesaggio italiano, luoghi affatto diversi dalla 'natura silvestre' in cui era immerso e soverchiato l'uomo raccoglitore e cacciatore delle autoctone popolazioni del neolitico.

Non intenzionalmente generato con finalità estetiche, il paesaggio viene 'prodotto' dall'azione umana, la cui valenza estetica è 'esito sovrastrutturale' della incessante trasformazione di specificità geologiche e geografiche, operata dalle molteplici 'culture materiali' susseguitesì.

La parentesi 'territoriale' aperta da Vittorio Gregotti (1966), cercò di innestare la dimensione progettuale architettonica su quella paesaggistica, accentuandone il carattere di 'produzione'. Influenzata da Sereni e da Assunto, faceva leva anche sulle "nuove possibilità di strutturazione della forma proposte dagli artisti moderni, spesso interpretative della stessa dimensione geografica." Secondo Gregotti l'indagine in questo settore avrebbe avuto senso a due condizioni: "la prima di ritenere che in qualche

forma il paesaggio antropogeografico poteva essere oggetto estetico; la seconda è l'accertamento delle differenze, in quanto specificità, tra le operazioni estetiche che riguardano la forma del territorio e indagini puramente visuali" (1966).

Assumere la ricerca artistica nei processi di 'produzione del paesaggio' comportava un doppio significato: "la conquista di nuovi punti di vista sulla realtà, in questo senso come modificazione delle strutture percettive, oltre che interpretative" (1966) da un lato, e, dall'altro, un'apertura e una disponibilità nel recepire tematiche proprie di alcuni movimenti artistici – *land art*, *minimal art*, *earth art* che, emersi proprio in quel periodo, suscitavano vivo interesse in un ambiente, seppur ristretto, del mondo architettonico.

Le sue intuizioni sul paesaggio come costruzione, se, per certi versi, sembrano lucidamente anticipare le tesi della 'scuola culturalista' francese degli anni '90, rimangono invece sopite per anni.

La progettazione paesaggistica in Italia rimase stretta tra le burocratiche formulazioni della pianificazione paesaggistica e i circoscritti ambiti dell'arte dei giardini, mentre le istanze di una costruzione del paesaggio non conobbero ulteriori elaborazione teoriche, né tantomeno approfondimenti tecnici e progettuali.

Gregotti stesso, nella pratica progettuale, accolse in modo limitativo portati e risvolti paesaggistici della *land art* e non fece altro che riassorbire la questione del paesaggio nelle "tecniche di strutturazione e di intervento edilizio a grande scala" (1966), ripercorrendo in chiave temperata le vicende dell'architettura megastrutturale che cominciava, peraltro, a mostrare segni di stanchezza. "La concretezza materica dell'interpretazione gregottiana del territorio" (Purini, 1991), focalizzata esclusivamente sulla 'grande dimensione' edificatoria, ingenerò tra l'altro ambigui fraintendimenti tra progetto di paesaggio e progetto di *grandes ensembles*.

Si aprì così la parentesi 'territoriale' degli anni '70, che trovò nell'Università di Firenze, nel Quartiere Zen di Palermo, nell'Università delle Calabrie, nel progetto Cep di Cefalù i suoi modelli privilegiati, e di fatto volse le spalle alla più ampia problematica di costruzione del paesaggio.

Sempre negli anni '70 le sollecitazioni provenienti dalla marcata sensibilità ambientalista ed ecologista del nuovo clima culturale sfociano in provvedimenti legislativi che sottopongono a salvaguardia e tutela, ora chiamata 'ambientale', ampie porzioni di territorio. Verranno riformulati i criteri di selezione degli ambiti da sottoporre a vincolo. Si apre così la fase dell'approccio *comprehensive* alla pianificazione paesistica degli anni '80.

Istanze provenienti da orizzonti disciplinari e culturali profondamente

distanti, quello ambientalista di matrice scientifica e quello della conservazione e tutela del paesaggio, improntato invece su considerazioni di ordine estetico si trovarono a convivere confusamente negli stessi strumenti normativi, generando equivoci intorno alle diverse nozioni di paesaggio e ambiente, erroneamente e immotivatamente sovrapposte e identificate.

All'interno dell'approccio ecologista, un'opera di trasformazione sarebbe legittimata solo nel caso che non risultasse alterato l'equilibrio complessivo dell'ambiente fisico. Odum si avvale del concetto di *climax* per esprimere la stabilità di un ecosistema che, in assenza di perturbazioni esterne, può persistere nel tempo. L'ambiente primigenio e il 'paesaggio naturale' concepiti come un 'livello zero' plasmato unicamente dalla combinazione di agenti fisici e biologici è un ecosistema tendente al *climax*. L'opera dell'uomo può alterare questo equilibrio: "gli esseri umani, naturalmente, influenzano molto lo sviluppo di una successione o il raggiungimento del *climax*. Se, in una data regione, l'uomo e i suoi animali domestici mantengono una comunità stabile che non sia il *climax* climatico od edafico, questa può chiamarsi *disclimax* [...] e l'ecosistema non solo si destabilizza ma può anche estinguersi" (Odum, 1953).

L'analisi ambientale applicando varie metodologie di rilevazione scientifica registra lo 'stato di salute' del 'paesaggio naturale' attraverso la misurazione di alcuni parametri e indici (Forman, Godron, 1986).

Ma la salvaguardia e tutela dell'ambiente, che in ultima analisi si sostanzia di queste metodologie scientifiche, in un'illegittima ingerenza ingloba come parte dell'ambiente anche il paesaggio, che invece è costruzione culturale e attende a competenze e valutazioni di ordine estetico. La tutela del paesaggio si riduce così all'individuazione di quei criteri scientifici di analisi e misurazione che consentono di definire la 'specie' paesaggio, di valutarne la peculiarità, di comprenderne i meccanismi evolutivi e soprattutto di stabilirne le soglie di vulnerabilità rispetto alle azioni dell'uomo.

Sullo sfondo di un retorico ricorso alla scienza, in quanto apparato 'oggettivo' di valutazione, l'ottica ambientalista viene riassunta dagli strumenti legislativi con l'ausilio di 'Piani paesistici', di procedure di 'Valutazioni di impatto ambientale' e di tutte le loro circonvoluzioni tecnico-normative, nel passaggio dall'emanazione centrale europea ai recepimenti locali. La legittimità di qualsiasi trasformazione verrà sancita dall'analisi ambientale e da quelle procedure, accreditate solo per il loro essere prettamente scientifiche e quindi presuntivamente 'oggettive'. Un'aspirazione al controllo globale, razionale e sistematico dell'ambiente che si scontra con la difficoltà di ricostruire, con tecniche e metodi d'analisi appropriati, una

modellistica sufficientemente ‘comprensiva’ di predizione e verifica delle trasformazioni.

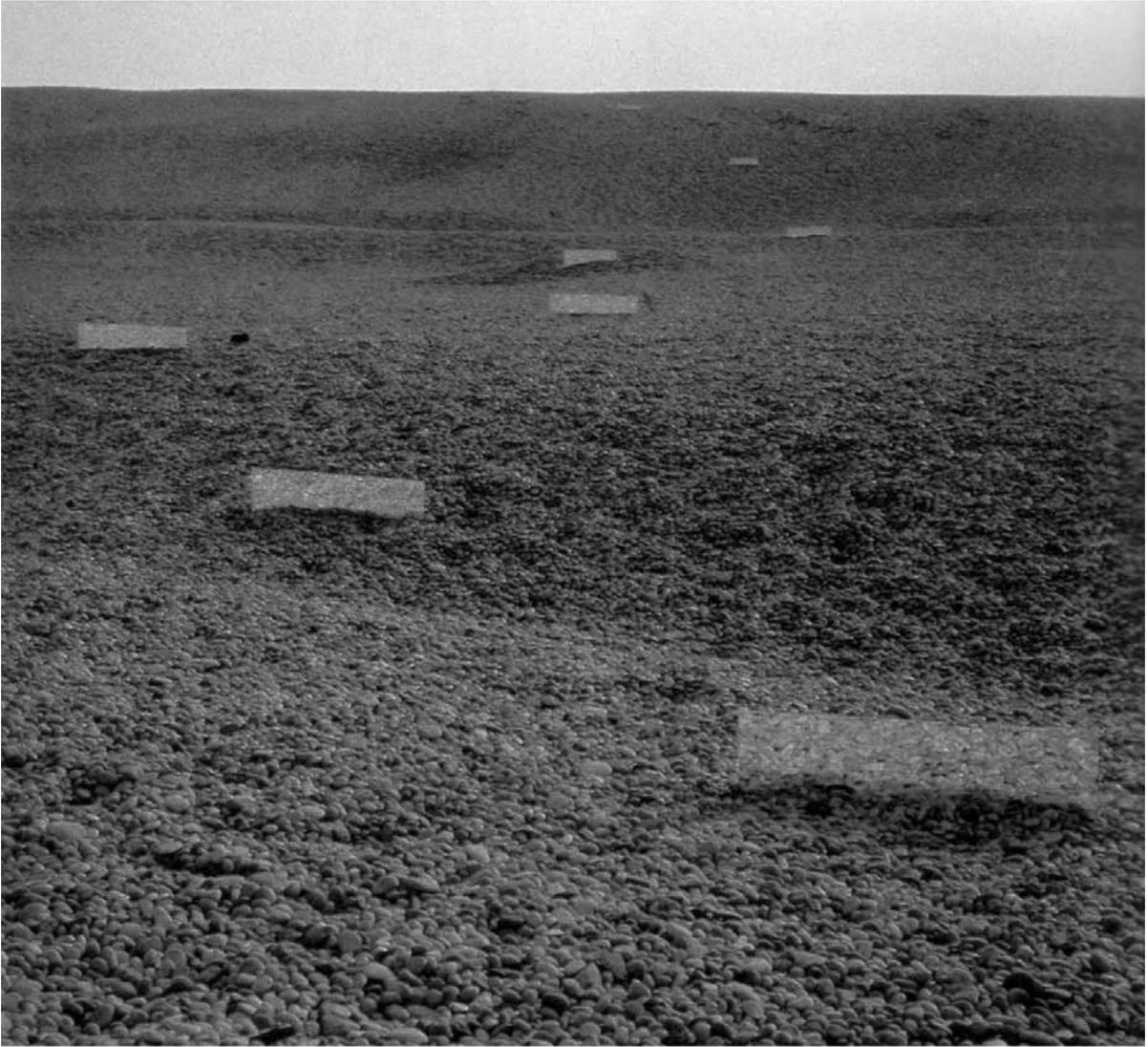
Paradossalmente, in questo approccio ‘ecologista’ alla pianificazione paesaggistica, che si ammanta della missione salvifica e di protezione del paesaggio quasi fosse specie in estinzione, echeggiano forti analogie con la passata esperienza di ‘pianificazione sistemica’ e ‘razional-comprensiva’, che come sappiamo eluse con una scorciatoia burocratica, il concetto di ‘standard’, la difficoltà di individuare parametri ‘oggettivi’ e ‘razionali’ di trasformazione della città. Analogamente agli ‘standard urbanistici’ che fissano ‘d’autorità’ criteri minimi non negoziabili per la costruzione di una ‘città equa’, nella stesura dei bilanci di impatto si rimanda a ‘standard normativi’, a parametri fissati per legge, che misurano i livelli accettabili – di emissioni luminose, di polveri sottili, di rumori, d’inquinamento dell’aria e dell’acqua, di traffico, etc. – a cui viene richiesto di uniformarsi.

Piani paesistici e valutazione di impatto sarebbero in questa accezione niente più che procedure ‘standard’, retorici e tecnocratici adempimenti, inchiodati al determinismo di parametri pre-fissati. Macchine celibi per la costruzione di apparati di legittimazione e giustificazione di opere di trasformazione, accettate, se inevitabili, come male necessario.

Ma gli strumenti di controllo e decisione, che forniscono, sconfinano di fatto nella sfera che attiene ai valori estetici e culturali, così oscurati.

Uscire da questo circolo vizioso significa innanzitutto chiarire l’incommensurabile diversità e l’irriducibilità di due realtà, comprese sotto le nozioni di paesaggio e ambiente. Come sostiene da tempo Ippolito Pizzetti: “tra il paesaggista e l’ambientalista una certa neppur piccola differenza esiste. Come esiste, per quanto possano essere a volte grossolanamente confusi, una certa differenza tra ambiente e paesaggio. L’ambiente riguarda soprattutto il nostro viverci dentro, in carne e ossa, la salute o se volete anche il benessere nostro e di tutto ciò che con noi ci vive e lo vive [...] ma nel momento stesso che percepiamo o viviamo un paesaggio come paesaggio, lo pensiamo al di fuori di noi, dentro una cornice spazio-temporale, come qualcosa in sé compiuto, come una forma tutta sua” (Pizzetti, 1991).

È ormai acquisito che il paesaggio non ‘appartiene’ all’ambiente, non è ‘specie’ tra le tante che necessita di salvaguardia e di tutela. ‘Paesaggio’ e ‘ambiente’ sono realtà differenti, con storie differenti, e appartengono a due diversi mondi della conoscenza, a due distinti ambiti della vita umana, dotati di armamentario teorico e di giudizio proprio. L’ambiente non può essere bello senza ‘occhio che guarda’, al di fuori di una costruzione estetica, di un conferimento di senso. La “conoscenza dei geosistemi e degli ecosistemi



*Dall'alto. R. Smithson, Mirror Displacement, Portland Island, 1969
W. De Maria, The Lightning Field, New Mexico, 1971*



R. Long, A Line Made by Walking, England, 1967

rimane, ovviamente, indispensabile, ma non può essere di alcuna utilità nella definizione dei valori paesistici, che attendono alla sfera socio-culturale” precisa Alain Roger (1999), esponente insieme a Pierre Donadieu e Augustin Berque della ‘scuola culturalista’ francese. E sottolinea il paesaggista Bernard Lassus: “non è affatto inconcepibile che un luogo inquinato possa formare un bel paesaggio e che, inversamente, un luogo non inquinato non sia necessariamente bello” (1998).

La bellezza naturale non esiste, per la scuola culturalista, e i paesaggi sono invenzioni culturali con hanno precise collocazioni nella storia e uno specifico apparato disciplinare e di studio.

Augustin Berque nel libro *Les Raisons du paysage* (1995) si spinge fino ad affermare che solamente poche società possono definirsi ‘paesistiche’, si sono cioè costruite un insieme così complesso e raffinato di rappresentazioni da giungere al concetto di paesaggio. La società occidentale può definirsi pienamente paesistica solo dagli inizi del XV secolo. Prima d’allora lo è solo discontinuamente: nell’antica Roma in sporadici episodi con Virgilio e Plinio il Vecchio e durante il Trecento a Siena con Ambrogio Lorenzetti.

In *Le belle contrade*, nel capitolo intitolato *Dal paese al paesaggio*, Pietro Camporesi (1992) chiarisce come “nel Cinquecento non si conoscesse il paesaggio nel senso moderno del termine bensì il ‘paese’, che corrisponde al nostro territorio, un luogo visto sotto il profilo delle sue caratteristiche fisiche e alla luce delle forme di popolamento umano e delle risorse economiche che gli appartengono in proprio”. Vi descrive il procedimento di ‘isolamento’, di ‘ritaglio’, che addomesticava il ‘paese selvaggio’ a una sensibilità urbana e ai rituali della vita cittadina, per costruire frammenti di campagna che i cittadini vivevano come ‘paese giardino’. Ambrogio Lorenzetti, affrescando *Effetti del buono e del cattivo governo in città e in campagna*, rappresenterà già un secolo prima la nuova sensibilità estetica, che fruisce della campagna addomesticata e ricondotta alla città, come di un giardino.

L’invenzione del paesaggio occidentale per Alain Roger (1999) presuppone il conseguimento di due condizioni: la laicizzazione degli elementi naturali, non più subordinati alle scene religiose in cui erano inseriti, e la loro conquista di autonomia nella composizione pittorica, con l’avvento della prospettiva. La ‘natura’ come protagonista appare inizialmente nella pittura fiamminga, quando entra in scena la finestra nelle raffigurazioni degli interni, una finestra aperta sull’esterno, che ‘ritaglia’ appunto un pezzo di natura e lo isola, lo subordina a un codice rappresentativo, a una precisa visione delle cose, trasformandolo in paesaggio.

Nella costruzione del paesaggio, proiettate sulla natura e attraverso di essa, divengono leggibili le concezioni di mondo e natura che Panofsky definisce la ‘cultura iconologica’ di un’epoca. Cultura che non può essere certo prodotta dal mistificante astensionismo conservativo o in battaglie di sola salvaguardia. Solo un ‘agire progettuale’ consapevole del proprio tempo elabora forme, teorie, competenze e tecniche. Alain Roger (1995), recuperando una dizione di Montaigne, definirà questo ‘agire’ proprio delle pratiche artistiche, *artialisatio*n. Diversi i modi di ‘artializzare’ un luogo e trasformarlo in paesaggio. Uno iscrive direttamente *in situ*, nella materialità del luogo, il codice artistico. È il caso dell’arte dei giardini, del *landscape gardening* o della *land art*. L’altro, indiretto, artializza *in visu* cioè sullo sguardo collettivo, a cui suggerisce visioni e quadri percettivi.

E allora sono arte, fotografia, cinema, letteratura a riscrivere i nuovi codici interpretativi e a offrire il terreno per la costruzione simbolica di paesaggi. La fotografia e l’arte ambientale ci conducono alla scoperta di *terrain vague* nella metropoli e nel paesaggio contemporaneo: aree di resistenza ai processi di omologazione e nuovi orizzonti del sublime. Il cinema e la letteratura ci presentano ‘ambiti eterotopici’ e ‘nonluoghi’ come nuove spazialità rigeneranti del paesaggio metropolitano.

Negli ultimi due decenni la progettazione paesaggistica ha rivisto le proprie tecniche rinnovando gli orizzonti estetici e speculativi e i propri mezzi di espressione artistica.

Determinante per questa *nouvelle vague* paesaggistica è l’impulso concettuale e figurativo offerto da Luis Barragan, Roberto Burle Marx e Isamu Noguchi, decretati come i grandi maestri del paesaggismo del novecento. “Tre paesaggisti tra i più provocatori del nostro tempo che hanno intrapreso la loro attività senza alcuna preparazione specifica in architettura del paesaggio. Nati nell’emisfero occidentale agli albori del Ventesimo secolo si sono dedicati a una gamma di discipline artistiche e scientifiche che li ha portati a creare ambienti di freschezza, forza, mistero e bellezza straordinari” (Walker, Simo, 1994).

L’ecllettismo degli approcci, un sincretismo tra diverse discipline e culture e differenti linguaggi espressivi trovano un comune denominatore nei movimenti artistici europei che offrirono loro l’opportunità di affrancarsi dai modi del paesaggismo ottocentesco. Dal surrealismo mutuano quel particolare procedimento di decontestualizzazione che lascia i luoghi che si sono apprestati a trasformare nella condizione perennemente sospesa tra estraniamento e radicamento. Ma anche cubismo, espressionismo, astrattismo forniscono loro stimoli ed energia figurativa insieme a una tensione etica.



*R. Burle Marx, Residenza della vice-presidenza della Repubblica, Brasilia 1975
Giardini per il Ministério dell'Exército, Brasilia, 1970*



L. Barragan, Cuadra San Cristobal, Casa Egerstrom, 1967
I. Noguchi, California Scenario, Costa Mesa California, 1983

Burle Marx glorifica pittoricamente il vitalismo botanico in un approccio gioioso e disincantato che ritrova nei dipinti di Arp e di Mirò o nel colorismo *fauve* di Matisse. Barragan recinge radure architettoniche, a riparo dalla forza bruta e dal caos di una natura potente ed esuberante, con lo stesso distacco ascetico di Mondrian e con il rigore laconico di de Chirico. Noguchi modella una natura geologica, la leviga come Brancusi, per presentare all'evidenza la persistente forza erosiva di agenti primari come vento e acqua. Ne ibrida i piani e le cavità con materiali eterogenei, 'trovati', nel generare paesaggi sospesi, onirici e distanti, irreali come nei dipinti di Ernst e Dalì o nei collage tridimensionali di Picasso e Giacometti.

Nuovi portati giungono dalla *land art* e dalla *minimal art* a cavallo tra gli anni '60 e '70. *A Line Made by Walking* di Long, *Joint* di Andre, *Double Negative* di Heizer, *Spiral Jetty* di Smithson, *Labyrinth* di Morris, *Shift* di Serra, *The Lightning Field* di De Maria, per citare solo le più note, sono ben altro che nuova scultura uscita dalla galleria o dallo spazio urbano per collocarsi nella natura. Nei deserti, nelle lande inaccessibili, nella campagna abbandonata, sui bacini lacustri la loro azione rinnova i codici rappresentativi e della significazione simbolica, costruendo *in visu* nuovi paesaggi. Al contempo operando reali trasformazioni fisiche *in situ* suggerisce al sapere paesaggistico nuovi approcci concettuali, nuovi valori figurativi ed estetici, nuove sensibilità.

Frammenti depositati nell'aperto di una 'grande' sconfinata natura per piccoli brani rovesciano l'usuale dominio dell'artista su una natura sottomessa, riaffermandone il primato.

Un impegno e un esercizio in certo senso 'ecologico' proprio di certi paesaggisti contemporanei. Innanzitutto Gilles Clément (1999), che pone artista e paesaggista a contraltare dell' 'artefice moderno', nelle sue contemporanee riedizioni, e a contrastare la nuova ebrezza illuminista di dominio sul mondo naturale. Un pensiero, il loro, più cauto e attento alla 'sostenibilità', consapevole che i tempi brevi delle trasformazioni dell'uomo si collocano nella prospettiva lunga dell'evoluzione geologica e biologica. Le loro opere sono espressione di una nuova tensione etica e mostrano il possibile e auspicabile volto di una sensibilità ecologica, non tarpata dalle censure iconoclaste e dalle battaglie di solo salvaguardia.

Nell'atlante compaiono progetti e realizzazioni che sono stati capaci di configurare nuovi paesaggi, 'persino' a partire dall'oggetto della 'deturpazione' paesaggistica, l'infrastruttura: la Walking road a Funchal, l'Autoroute A29 in Normandia, la A85 a Tours, la A837 a Crazannes, la sopraelevata al Parque da Cidade a Oporto attraverso una progettazione consapevole, pae-

saggistica e infrastrutturale insieme, inventano nuovi paesaggi.

Lo Svincolo Penne-Mirabeau a Marsiglia, la Port de la Méditerranée a Montpellier, il Waste-dump landscape nella Val d'en Joan, atti di riparazione del paesaggio, riescono a sottrarsi alla sbrigativa e diffusa pratica di camouflage che appone 'impacchi di vegetazione'. Pur nella limitazione di agire in situazioni già compromesse da progettazioni specialistiche avventate riescono a far tesoro di ciò che trovano, reinventando nuovi paesaggi infrastrutturali che lasciano ben sperare sulle possibilità e risorse della contemporanea progettazione paesaggistica.

Il progetto per l'Unimetal terrain a Caen, per il Landschaftspark a Duisburg, le installazioni luminose per la Nuit des Docks a Saint-Nazaire e per il Coal mine Park di Zollverein scoprono una nuova dimensione del 'sublime' sottesa ai *terrain vague* e alle *friche*, gli spazi abbandonati tra le infrastrutture dismesse, riassorbite a nuove fruizioni.

Giardino, infrastruttura, metropoli

Sempre attraverso l'arte dei giardini e le esperienze nei parchi metropolitani dell'ottocento ci si accostò alle nuove infrastrutture tecniche che con veemenza irruperono nella compagine urbana e territoriale. Portate dal nascente dinamismo metropolitano, generando conflitti insanati nella città, vengono accolte in parchi e giardini come pretesto per configurare nuove visioni insediative.

John Claudius Loudon (1822), giardiniere e teorico inglese, descrive con entusiasmo la nascente metropoli che appare ai suoi occhi in "un susseguirsi variato di scenari: pittoreschi, pastorali, urbani, formali". I criteri estetici e le pratiche progettuali che giunsero a creare il paesaggio mutevole dei parchi 'pittoreschi' rendevano possibile apprezzare e guardare con interesse la complessità dei nuovi temi e gli aspetti di una città che nell'ottocento avviava la sua opera di modernizzazione.

Dello stretto rapporto tra arte dei giardini e arte urbana Loudon, Paxton e Repton erano ben consapevoli, quando soppiantarono il settecentesco approccio pittoresco. Giardinieri, furono artefici di una revisione paesaggistica che sgombrò il campo alle nuove questioni portate dalla metropoli nascente. Affrontare la città a una scala più grande, alla 'grande scala' del paesaggio, condusse nel 1829 Loudon a prefigurare per Londra una nuova realtà metropolitana. Configurando parti urbane separate da parchi e recinti, i *belt*, anticipò Howard nella sua utopia, Haussmann a Parigi e Olmsted a

Boston nella ‘collana di parchi’ come sistema. Repton e Paxton affrontarono la ‘scala intermedia’ della progettazione che permise loro di affinare un esercizio di manipolazione progettuale su molteplici materiali – botanici, geologici, infrastrutturali, edilizi. Abbandonata definitivamente la ‘grande pittura’ riuscirono a infondere all’arte dei giardini, da ora *landscape gardening*, valenza fondativa e strutturale, con artefatti che ibridavano edilizia, infrastruttura e natura.

La loro lezione insegnò a limitare per i giardini il ricorso a pittori, letterati e poeti e ad aprire invece il campo a botanici, ingegneri, architetti e giardinieri. Anche Repton affermò la sostanziale diversità di arte della pittura e arte di costruire giardini scrivendo: “l’utilità può spesso prendere il posto della bellezza, e la convenienza può essere preferita all’effetto pittoresco”. L’arte del paesaggio rinunciando all’imitazione di una rappresentazione pittorica, acquisisce una propria autonomia, si dota di specifiche competenze, tecniche e figurazioni, apprestandosi a costruire nuove parti di città, nuove infrastrutture insieme a nuovi paesaggi.

Nel contesto del nuovo approccio estetico e tecnico maturarono nel 1811 a Londra Regent’s Park di Nash, che mescola edilizia e natura per fondare una parte di città nuova, nel 1864 a Parigi il Parc des Buttes-Chaumont di Alphand, intreccio di ingegneria e scenografia a esaltare i portati e le nuove valenze infrastrutturali, e nel 1858 a New York il Central Park di Frederick Law Olmsted, primo grande atto di conservazione della natura minacciata da una febbrile crescita urbana, opera di ‘conservazione attiva’ che separa simbolicamente natura e città, distinguendo gli attraversamenti veicolari a riunire la Griglia dai sentieri pedonali del parco.

Concepito come luogo privilegiato, residenza delle classi più agiate, Regent’s Park è il risultato di una raffinata negoziazione tra pubblico e privato e si avvale del principio di valorizzazione immobiliare delle case prospicienti il parco pubblico, analogo a quello adottato per gli *square*. Aspetto non da sottovalutare. Per attuare un congegno immobiliare così complesso, a una scala così vasta, occorreva travalicare la dimensione del ‘parco’ e insinuarsi fino a Buckingham Palace con l’edificazione di quella parte ampia di città che sull’asse articolato di Regent’s Street giunge al Mall, margine nord di St-James Park.

L’interno del parco è dominato dagli ampi scenari che profilano il lago e dal susseguirsi di orizzonti erbosi. Ma la brillante tecnica paesaggistica di Nash si manifesta soprattutto ai bordi, dove riesce a fondere in sequenza, in una complessa sezione di circa 300 metri di larghezza, infrastrutture della viabilità, canali d’acqua, giardini a *parterre*, murature di sostruzione e nuove

edificazioni. Una gestione raffinata del disegno della viabilità, mutuata dalla competenza propria dell'arte paesaggistica, distingue le strade carrozzabili esterne alle *terrace*, parzialmente celate da terrapieni e inglobate nella forma degli argini, dalle vie interne, delimitate da muri di sostruzione a sostegno dei giardini comuni a *parterre* e da ponti a raso. Artifici che permettono una felice ibridazione tra ruolo 'pubblico' del parco e residenze private indipendenti dal parco stesso: mantiene anche visivamente la privacy delle residenze, ma al contempo permette loro di appropriarsi idealmente del parco.

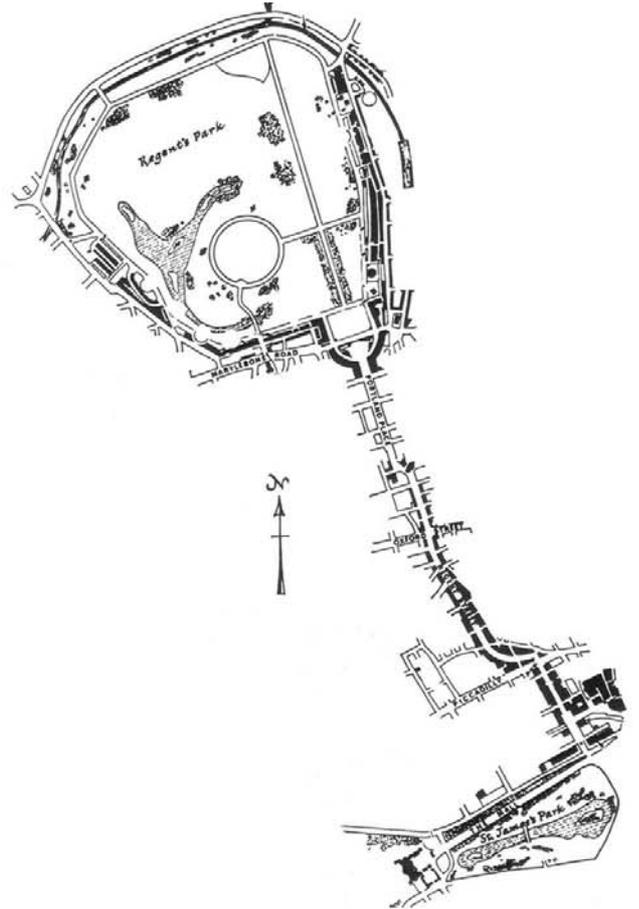
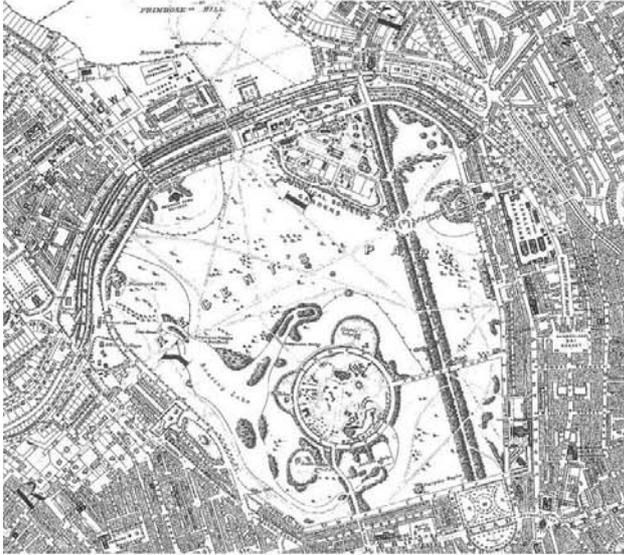
I nuovi tracciati escono dal parco a relazionare la città con soluzioni di arte urbana, il Crescent Park di cerniera e la 'spezzata' di Regent's Street, oppure si inoltrano nella campagna abbinandosi con espedienti paesaggistici o infrastrutturali agli argini dei canali.

Questo concedere operazioni di valorizzazione immobiliare in cambio della realizzazione di 'vere' infrastrutture urbane collettive ci consegna una lezione progettuale ed etico insegnamento, frequentemente ignorati dalle contemporanee pratiche di sviluppo immobiliare che tendono a produrre *inner city*, 'privatizzando' morfologicamente spazi che, in cambio di diritti edificatori, conferiscono alla collettività.

Se Nash utilizza l'arte dei giardini, per manipolare natura, edilizia e infrastrutture come principio di fondazione di una nuova spazialità residenziale, Alphand nel Parc des Buttes-Chaumont mette in scena natura e tecnica nella forma di spettacolarizzazione caratteristica dei *pleasure garden* o delle coeve Grandi Esposizioni. Il nostro interesse per questo 'parco a tema' non si rivolge esclusivamente all'abilità virtuosistica nel mescolare *folies* con vegetazione, acque con rocce e nel creare effetti romantici o sublimi. Guarda con ammirazione la consapevolezza e la padronanza progettuale di Alphand nel trattare ferrovia, infrastrutture viarie, spazi residuali, ritenuti elementi disturbanti e dannosi per gli equilibri della città esistente, come fatti sostanziali nella costruzione di un nuovo artefatto.

L'aspro sperone di calcare sopravvissuto alla cava e ancora solcato dai segni della pietra cavata (il luogo dove sorge il parco fu un'antica cava poi deposito di rifiuti), viene percorso da 'ferrate', penetrato da 'trafori' come una cima alpina o una *falaise* e collegato ai sentieri giunti dal parco con un ponte metallico 'strallato' e un viadotto murario.

Un lago anulare rispecchia duplicando tale dispiegamento di opere del genio civile, a sua volta brillante esercizio di ingegneria idraulica: raccolte le acque di bonifica dai terreni a nord destinati a nuove edificazioni, regolatelo nel flusso con le acque del canale d'Ourcq, uno straordinario impianto le solleva e le getta con una cascata o le fa confluire con torrenti nel lago, da



Dall'alto. J. Nash, Regent's Park, Londra, mappa del 1892. Regent's Street tra Regent's Park e St-James Park, 1812/14. A. Alphand, Parc des Buttes-Chaumont, Parigi, Planimetria, 1864/67



F. L. Olmsted, Central Park di New York 1858/68. Litografie del 1863 in cui si notano le separazioni dei percorsi pedonali e carrabili.

cui escono poi per immettersi più a sud, nuovamente nel canale. Il lago certo si presenta a dispensare effetti romantici, ma innanzitutto è opera infrastrutturale complessa, bacino di regolazione del sistema delle acque raccolte.

Ad ovest del lago, il raccordo periferico del sistema ferroviario parigino entra nel parco e riaffiora a diventare fulcro di un'ampia vallata. Un ponte belvedere lascia scorgere, dalla strada alberata ai bordi del parco, la ferrovia che penetra nella collina più alta. Anche qui elementi tecnici e infrastrutturali, ricomposti in inedita sintassi, si assoggettano, per venirne esaltati, all'arte paesaggistica che, drammatizzando nel contrasto il conflitto tra infrastruttura e natura, lo trasferisce in un nuovo orizzonte estetico.

Non più paghi dei 'quadri fissi', che in sequenza, come fondali teatrali, si aprivano nel parco pittoresco, i nuovi fruitori sono rapiti ed estasiati piuttosto nell'assistere allo scorrere di una miriade di flussi diversi, a quell'impalpabile ma possente energia terrestre che vitale emerge traboccando nei rigurgiti dell'acqua, nel viavai delle folle, nello sferragliare delle locomotive.

Alphand aggiunge il senso della magnificenza urbana alle sue opere di trasformazione paesaggistica e infrastrutturale. Per lui, "un giardino non deve essere copia esatta della natura, ma opera d'arte". Ma il suo orizzonte estetico, come ingegnere dell'*Ecole des Ponts et Chaussées*, è solo in parte viziato dai rigidi modelli Beaux Arts. Come un ingegnere alessandrino nella costruzione di automata è piuttosto incuriosito dai moti di ingranaggi e stan-tufi nel funzionamento delle pompe idrauliche, dall'incredibile velocità raggiunta dalle cigolanti ferraglie di una locomotiva e dai sincopati movimenti delle macchine di produzione a vapore. Alphand è artefice di stupore e rigenerazione sociale quando costruisce città e parco passando per infrastrutture della viabilità, ferrovie, ponti, impianti tecnologici, reti fognarie, di acqua e di gas, offerti al pari di spazi aperti e vegetazione.

È il 1858, Frederick Law Olmsted, colpito da forte suggestione nel visitare Birkenhead Park di Paxton a Liverpool del 1844, si accinge a lavorare per il Central Park di New York. Nel Birkenhead il *parkdrive*, lungo viale serpeggiante che taglia a rittochino le linee di livello in continui cambiamenti altimetrici, separa un interno, il parco pubblico con i suoi sentieri e percorsi pedonali, da un esterno, destinato all'edificazione di *terrace* e *crescent*, da cui dipartono tracciati carrabili di raccordo con la viabilità urbana. I diversi livelli di traffico, attraversamento e accessibilità, sono distinti funzionalmente e formalmente, separando i percorsi adibiti al rituale del passeggio da quelli carrabili.

Olmsted e Vaux adottano questa nuova impostazione per il Central Park. Strade carrabili di 'attraversamento' a collegare i futuri quartieri ai lati oppo-

sti del parco vengono, a un livello più basso, incassate nel terreno perché non interferiscano con i percorsi di ‘destinazione’ al parco e non perturbino la continuità dello scenario ‘naturale’ (ri)prodotto.

Un complesso sistema infrastrutturale viene ricondotto a elementi del parco – rilevati, terrapieni, trincee, sottopassi e sovrappassi – definendo figurativamente un nuovo tema paesaggistico.

Central Park non era al centro della città al tempo della sua concezione, ma sul margine settentrionale della prima urbanizzazione metropolitana. Tutt’intorno non erano che “costruzioni rurali, case sparse e resti di vecchie fattorie”. Il progetto del parco, pur concepito nell’intento di preservare l’‘oasi naturale’, il ‘Greensward’, motto del concorso, facendo affidamento sulla soluzione di rilevanti problemi tecnici, si configura come un’infrastruttura complessa. Per la sua realizzazione occorreranno elaborate tecniche idrauliche nella bonifica delle aree paludose e minerarie nei massicci sbancamenti di terra. Si farà ricorso all’arte paesaggistica, a un complesso esercizio manipolatorio sulla natura trovata perché acquisisca un esplicito ‘carattere naturale’, e all’arte urbana nel definire le infrastrutture civiche, bordi alle future espansioni della città.

Grande operazione di ‘conservazione’ diventa ‘atto di fondazione’ muovendo dal raffinato lavoro di separazione della viabilità di attraversamento e di accesso, carrabile e pedonale. Infrastruttura sottesa, quasi impercettibile dalle viste del parco, nuova rete di ‘energie’ irraggiate sui tracciati della maglia ippodamea, all’epoca ancora sterrati. Di queste prime strade carrabili si può intuirne lo sviluppo: possedevano già allora potenzialità strutturali e insediative di quello che sarà le futura *parkway*.

Giedion (1941), mostrando entusiasmo e soddisfazione nel vedere con la *parkway* la concretizzazione dell’agognato principio di separazione funzionale, così si esprime: “non solo è concepita come un’arteria di traffico isolata indipendente dall’organismo della città [...] essa adempie a una legge fondamentale della città nascente: essa separa le funzioni confuse del traffico dei veicoli e dei pedoni”.

Il nostro interesse si focalizza invece sugli aspetti insediativi, si interroga sui modi attraverso cui, nella progettazione paesaggistica, il principio di separazione, soppiantato da una sorta di ibridazione che ricomponne le diverse parti infrastrutturali su presupposti differenti, generò la nuova morfologia della *parkway*. Al principio che unisce strada ed edificato nella città tradizionale, la *parkway* sostituisce una nuova relazione tra strada e paesaggio; alla complessità di usi e rituali, sequenze di visuali; alla strada come interno protetto, l’aperto snodarsi di un percorso panoramico, che legge e

comprende, modifica la realtà che attraversa.

È la reinterpretazione del principio funzionale di separazione, tra pedone e veicolo e tra scorrimento e distribuzione locale, nelle difficoltà createsi con l'orografia del terreno, che impone il ricorso ad artifici propri dell'arte paesaggistica e alla tecnica infrastrutturale per produrre nuove forme di complessità inclusiva. Per la costruzione di sovrappassi, sottopassi, raccordi, svincoli occorre conformare argini, terrapieni, rilevati, demarcando la strada e le sue componenti in manufatti relativamente autonomi, ma funzionalmente e formalmente interagenti. La nuova sintassi, nella ripetizione di materiali, nei rimandi formali e nella tessitura di relazioni visuali, conferisce alla nuova infrastruttura riconoscibilità, ne costruisce l'identità per interagire col territorio che attraversa. Diversa da una 'strada in un parco' conformata col parco stesso, la parkway, elemento autonomo, si distingue per le sue peculiarità di artefatto prettamente formalizzato, in grado di costruire essa stessa, coi segni fisici che deposita sul terreno e con le visuali che apre, il paesaggio che attraversa e disvela.

La specificità della parkway rispetto a una strada normale sta proprio in questo 'valore aggiunto' progettuale. L'infrastruttura introduce nella contesto trovato un itinerario formale, esso stesso formalizzato, che ritaglia e costruisce un nuovo paesaggio, ed eleva un prosaico transitare a fruizione estetica.

Quando Olmsted ed Eliot si apprestano a quel grandioso lavoro di riconfigurazione complessiva della città di Boston, la Collana di Smeraldo, si trovano a operare con elementi precisati già nelle loro caratteristiche morfologiche e tecniche: i 'parchi' come atti fondativi di parti urbane e le 'parkway' come itinerario veicolare nel verde che relaziona città e natura. Della valenza infrastrutturale e fondativa delle parkway i progettisti erano ovviamente consapevoli, tant'è che il riferimento esplicito andava a famosi esempi europei: i boulevard haussmaniani, nella loro valenza urbana di intreccio tra architettura e infrastruttura e i viali barocchi che, collegando le regge alla città come manufatti complessi, integravano canali, ponti, alberi e viabilità carrozzabile.

A Boston le parkway relazionavano la città anche alle riserve forestali extraurbane. Lo stesso Eliot suggerirà di abbinarle a una linea tranviaria e consentire così "un rapido e piacevole trasporto nelle riserve per le masse, che avesse la stessa importanza degli itinerari riservati ai mezzi privati." Anticipando ciò che emergerà con forza nel periodo della motorizzazione, la parkway permette di appropriarsi della dimensione metropolitana e insieme esaudisce il desiderio di proiettarsi nella natura incontaminata.

Conquista del paesaggio

Prima di seguire gli sviluppi della parkway con l'avvento della motorizzazione, vorrei accennare ad alcune esperienze europee riconducibili al *garden movement* e alle teorizzazioni di Le Corbusier, che saranno accolte in ambito nordamericano con inedita energia, soprattutto per opera e convincimento di Moses che iscrisse le tematiche infrastrutturali nella più ampia questione della forma e della dimensione della metropoli.

Agli inizi del novecento, in Europa, le conoscenze disciplinari circa l'utilizzo della rete stradale e delle infrastrutture tecniche nell'organizzare la città sulla topografia del paesaggio, si sviluppano prevalentemente in Inghilterra, in Germania e nei contesti che avevano accolto e diffuso il movimento della città giardino. Prima che gli interessi legati al *garden movement* prendessero il volo verso un'astrazione 'regionalista', in alternativa alla metropoli nascente, alcune ricerche progettuali vennero elaborate da Unwin (1909) a partire dagli scritti e dai progetti di Sitte (1889). Studiò il tracciato stradale come elemento di formalizzazione di parti di città, da contrapporre al principio di allineamento strada-edificio. Riconobbe l'importanza del valore formale delle infrastrutture, intese come artefatti per la costruzione del paesaggio. Compresse i vantaggi di partire dalla geografia della città e del paesaggio, per introdurre nuovi elementi del linguaggio progettuale e per dare forma a nuovi luoghi di piacere e dell'abitare.

Nel progetto di Unwin e Parker per la città giardino di Letchworth, e ancor più per la successiva, Hampstead, si fissa il trapasso dall'astrazione anti-urbana espressa nel modello spaziale di Howard alla concretezza di uno studio vicino alle tematiche di morfologia urbana, dove la cultura del *landscape gardening* cerca un'ibridazione tra fatti geografici, edilizi e infrastrutturali. Il sobborgo-giardino di Hampstead è un insediamento chiuso: argini erbosi e mura, in realtà infrastrutture, ne definiscono il perimetro aprendo e ritagliando relazioni visive e formali con la campagna circostante, alla maniera di "molte antiche città che devono la loro eccezionale bellezza alle cinta delle fortificazioni o delle mura che la racchiudono" (Unwin 1909).

All'interno del recinto, gli studi sulle tipologie di aggregazione delle case attorno al *close*, in parte derivati dalle pratiche settecentesche dei Wood e dagli esempi ottocenteschi di Repton e Nash, ricevono nuovo impulso relazionandosi all'impianto di infrastrutturazione della rete viaria, che adegua i suoi tracciati alla geografia, seguendo declivi, calcolando visuali, accentuando le specificità del luogo. Il desiderio di esprimere una vocazione naturalistica induce Unwin, che segue i suggerimenti di Sitte, a operare una sorta di

decostruzione degli elementi di composizione urbana di matrice Beaux Arts, ‘tridenti’, ‘rettifili’, ‘rondpoint’, per ricomporli con nuova libertà in un giardino. Il cambio di paradigma compositivo, nel passaggio dalla ‘città’, al ‘giardino’, come in Hampstead, trasforma l’orizzonte semantico e sintattico nella concezione di nuovi insediamenti e apre il campo a possibilità inedite. Se l’intreccio tra infrastrutture, natura e edilizia poteva essere messo in scena in un giardino o in un parco solo come esperimento ‘in vitro’, come nelle Buttes-Chaumont, diventa qui principio per strutturare nuove forme di insediamento e sperimentare nuovi modi di abitare una moderna spazialità metropolitana. La ‘città giardino’, lontana dall’essere considerata causa di dispersione della città nel territorio, si legge in questi esempi come un principio di costruzione di parti di città ‘nel giardino’, in sintonia anche con successive questioni riguardo la ‘tematizzazione della città’.

Se nella città storica europea, lo spazio privilegiato attorno al quale la disposizione gli edifici trovava la sua migliore rappresentazione è stata la piazza, nella città moderna lo spazio che organizza e ordina raggruppamenti di edifici, autonomi ma legati in una comune fruizione, è spesso il giardino. Il modello del *campus* è significativo al riguardo: un salto di rotta nella costruzione della città e dei suoi spazi aperti. Nel relazionare edifici, infrastrutture e spazi urbani, già agli inizi dell’ottocento Schinkel a Berlino, con la sistemazione degli spazi antistanti l’Altes Museum, e von Klenze a Monaco, con la costruzione della Königsplatz, avevano compreso le nuove libertà concesse nel passaggio dal paradigma della piazza a quello del giardino. Ignasi de Solà-Morales (1990), ritenendo il giardino e il parco nati con il modello Beaux Arts i più potenti strumenti di controllo moderno del fenomeno metropolitano, afferma: “dove il sistema raggiunge la sua massima efficacia non è solo nei limiti dell’organizzazione a giardino di alcuni settori della città bensì nella considerazione di tutta la città a partire da schemi tipici di giardini e parchi resi famosi dalla tradizione Beaux Art”. Il Plan of Chicago di Burnham del 1909, coronamento dei criteri della *City Beautiful*, dimostra che concepire un piano di sistemazione della dinamica metropolitana attraverso un immenso parco permette di strutturare episodi urbani, monumenti, parchi, elementi naturalistici includendo felicemente nuove infrastrutture viarie, ferrovie, ponti e configurando le nuove sponde lacustri ed il nuovo porto.

Anche Le Corbusier vuole rappresentare la metropoli moderna come connubio di edifici razionali, infrastrutture e giardino paesaggista. E ricorda Solà-Morales: “con altri elementi, cercherà di realizzare un’operazione analoga a quella attuata dagli architetti e progettisti di paesaggi formati nel lin-

guaggio classicista, rigido soltanto in apparenza. Non è affatto sorprendente che questo sistema si presenti come il primo strumento di organizzazione, tramite il giardino e il parco, della complessità della metropoli moderna” (1990). Se in Europa la tematica della *garden city* si è sviluppata, in alternativa alla congestione metropolitana, prevalentemente nella versione regionalista, proseguendo l’orientamento pianificatorio e tecnocratico di Abercrombie e del Greater London Plan, negli Stati Uniti, afferma Tafuri (1973), prevalse inizialmente la lezione di Unwin e Parker e del *garden suburb*.

Una decisa inclinazione verso la suburbanizzazione, già presente nei progetti alla fine dell’ottocento, venne sancita negli anni ‘20 e ‘30 quando le parkway divennero vere e proprie autostrade suburbane. Il prototipo è la Bronx River Parkway che, a differenza delle strade-parco urbane, consente un accesso limitato, il *tools road*. La parkway così, non interrotta dalla viabilità trasversale, corre senza soluzione di continuità e risolve la confluenza con e di altre strade mediante sovrappassi, sottopassaggi e svincoli. “Il successo del Bronx River Parkway portò a un improvviso e diffuso sviluppo nella costruzione di questo tipo di strade nella contea di Westchester [...]. Lungo i percorsi vennero allestite zone ricreative, parchi di divertimenti e campi da golf; il tutto rendeva ancora più forte l’attrazione della gita in campagna [...]. Lo sforzo promozionale fatto per presentare questi parkway come luoghi di ricreazione per chiunque possedesse una vettura provocò nella gente il desiderio sempre più forte non solo di andare fuori città ogni tanto, ma addirittura di vivere in campagna” (Zapatka, 1995). La rete di parkway collegava efficacemente e in modo piacevole la città con ‘selvagge e pittoresche bellezze’, in cui si pensava di collocare residenze suburbane e di costruire nuovi quartieri elitari.

Quando Moses divenne commissario dei parchi dello stato di New York negli anni ‘20, il sistema delle parkway farà un ulteriore salto di scala, passando da una dimensione suburbana, entro la cornice culturale del *garden movement* e del *landscape*, a nuova figurazione metropolitana, sorretta dalle eroiche visioni corbuseriane. Tra la fine degli anni ‘20 e l’inizio degli anni ‘50, diversamente da quanto accadeva in una Europa assillata dalla quantità edilizia, incrementare cioè l’offerta di case e quartieri, con Moses la costruzione della città si compì nel dominio delle reti di trasporto e delle infrastrutture della mobilità. Strade, ponti, tunnel, terminal, parcheggi, dispositivi specializzati furono materiale privilegiato per giungere a una nuova spazialità metropolitana. Manhattan poté aprirsi, prima per svago poi per abitare, alla natura circostante, alle foreste, ai fiumi, all’oceano, al vasto territorio di cui faceva parte.

La concezione della città di Le Corbusier, veicolata nella formulazione teorica della *Ville Radieuse*, diede nuovo vigore alla parkway americana. Le Corbusier contribuì alla riformulazione della strada, come infrastruttura affrancata dalle tipologie ottocentesche, proponendone due modelli, la ‘strada-edificio’ nel 1929, all’interno degli studi urbanistici per Rio de Janeiro e la ‘strada extraurbana’. Quest’ultima, enunciata compiutamente nel 1933 nella *Ville Radieuse*, come autonomo, solitario nastro astratto si libra in una natura sublimata, in ‘luce’, ‘aria’, ‘verde’, ‘spazio’ fruiti pienamente alla velocità di un’automobile e in olimpico equilibrio tra uomo e natura, riconquistato dal nuovo modello urbano sostitutivo della città esistente.

L’utopia corbuseriana presupponeva la distruzione della città. Moses invece non ha mai pensato di annientare la città esistente e di sostituirla con un modello alternativo. Città e natura sono fatti necessari e complementari per Moses. Le inevitabili demolizioni sono per lui, come per Haussmann, ‘sacrificio necessario’ per avviare la grande opera di modernizzazione, per consentire quel prorogabile *quantum leap* da città a metropoli, che nuove aspirazioni dell’abitare e del tempo libero reclamavano e che la motorizzazione di massa ormai permetteva. Sarà proprio uno dei suoi più severi e autorevoli critici, Marshall Berman, a riconoscerne l’indole costruttiva e non distruttiva, affermando: “Moses ha fatto vibrare una corda che per più di un secolo è stata essenziale per la sensibilità dei newyorchesi: la nostra identificazione con il progresso, con il rinnovamento e la riforma, con l’eterna trasformazione del nostro mondo e di noi stessi. Harold Rosenberg l’ha definita la tradizione del nuovo”. E ancora, “i suoi interventi crearono una serie di nuovi approcci spettacolari, mettendo in mostra la grandiosità di Manhattan da molte angolature [...] nutrendo di fantasie urbane tutta una nuova generazione. Il panorama del fiume Hudson visto dai quartieri alti, uno dei più bei paesaggi urbani di Moses”. (Berman, 1982).

Moses non guarda la città con schemi totalizzanti, soprattutto non se ne serve per costruirla o peggio ancora per cambiarla radicalmente. Nel suo famoso discorso *Practical or long-haire planning*, ci rassicura dicendo: “è ben poco probabile che noi costruiremo all’ingrosso la città sulla base di qualche grande piano, per quanto elaborato e persuasivamente presentato. Continueremo a migliorare le cose un po’ alla volta come abbiamo fatto in modo così rilevante e con successo negli ultimi anni”. (Caro, 1975)

Dopo averne valutato globalmente la decennale opera di trasformazione urbana stratificata sulla mappa di New York, possiamo affermare che il suo metodo ‘incrementale’ riuscì veramente negli esiti a configurare una strategia complessiva di costruzione metropolitana della città e a guidare il lungo

processo progettuale, partito dalle specificità delle singole parti urbane e giunto a dominare la struttura morfologica e geografica nel suo insieme. È proprio nel dominio di generale e locale che Moses può concepire il progetto infrastrutturale come intreccio solidale di progetto urbano e di progetto di paesaggio. Lo si vede nella Henry Hudson Parkway, quando rimescola lungo il tragitto visioni urbane e paesaggistiche, o nel Jones Beach State Park la cui formazione, connessa alla trasformazione urbanistica e infrastrutturale del Bronx, apre il tumulto metropolitano verso l'“olimpica serenità orizzontale” dell'isola artificiale di sabbia affacciata sull'Atlantico.

Quando tutto questo si guastò? Come fecero le prefigurazioni moderne degli anni '30 a deteriorarsi proprio durante una loro felice realizzazione?

Per Berman (1982) i futuri guasti nasceranno nel salto di scala incontrollabile operato dal dopoguerra: “il dispiego delle forze motrici di tale ricostruzione furono i miliardi di dollari del *Federal Highway Program* e le grandi iniziative abitative suburbane del *Federal Housing Administration*. Questo nuovo ordine incorporò tutta la nazione in un nuovo flusso unificato, la cui linfa vitale era l'automobile. Le città venivano viste come ostacoli al flusso del traffico”. Prima in Nord America poi in Europa, la crescita esponenziale della mobilità di merci e persone con l'avvento della motorizzazione di massa ha prodotto l'attuale urbanizzazione diffusa e incontrollata, lo *sprawl*, contestuale, nella costruzione della città e del paesaggio, alla separazione in parti funzionali atomizzate. Edifici, quartieri, parcheggi, stazioni, shopping mall, recinti specializzati, detengono tra loro e con le infrastrutture unicamente un rapporto di collegamento funzionale, dettato da questioni di accessibilità. Un procedere a comparti che solo metaforicamente può essere attribuito ai principi della Carta di Atene. Forse rispecchia, come suggeriscono Castells (1978), Massey (1984) e Harvey (1990) le strutture organizzative profonde che il sistema fordista ha riversato nella società e nei suoi modi di produrre insediamento. Di certo è corroborato dall'attuale separazione delle competenze, sia nelle articolazioni ‘verticali’ tra i diversi livelli decisionali (Stato, enti locali), che in quelle ‘orizzontali’ tra le diverse società preposte (Ferrovie, Autostrade, Aziende energetiche e di trasporti). Ma anche dalla divisione tra discipline (urbanistica, architettura, progettazione infrastrutturale, progettazione paesaggistica) spinte verso una progressiva specializzazione nelle pratiche e nelle tecniche.

Scomparsa la strada urbana tradizionale, architettura e urbanistica hanno elaborato solo parzialmente riflessioni attorno al tema della strada automobilistica e in generale delle infrastrutture della mobilità, sia dentro che fuori la città. Le questioni progettuali, poste dalla strada extraurbana, dalla strada



R. Moses, Henry Hudson Parkway, 1931/37. Vedute negli anni 30 e 50, da Ch. Zapotka, 1995



R. Moses, Jones Beach, Long Island, New York, 1929. Vedute nel 1937 da Ch. Zapatka, 1995

come infrastruttura e dalle altre infrastrutture della mobilità, vantano una ampia letteratura scritta, e purtroppo realizzata, solo nel ristretto ambito degli aspetti tecnico-viabilistici, normativi, di gestione delle mobilità, ma scarsissimi sono i testi e le realizzazioni che forniscano una qualche indicazione riguardo il punto di vista morfologico, dei rapporti insediativi o di costruzione del paesaggio. Ad una scarsa riflessione teorica, a una prassi progettuale che riflette la separazione delle competenze e la difesa corporativa delle specializzazioni, a una consuetudine burocratizzata tendente alla separazione dei livelli decisionali fa riscontro un insieme frammentario di pratiche, di atteggiamenti progettuali, scarse realizzazioni, che tentano di ricomporre parti di città e di paesaggio, nello strenuo tentativo di tener riunificate questioni edilizie, urbane, infrastrutturali e paesaggistiche. Sono pochi i nuovi modi di fare interagire i livelli delle decisioni generali con quelli degli interventi circoscritti e rompere quel metodo deduttivo di concepire il particolare dal generale, da più parti detestato ma troppo spesso unicamente sostituito da forme neo-liberiste senza strategie né progetti. Si assiste in questi anni, nella progettazione della città, del territorio urbanizzato e del paesaggio, all'emergere, in alcune circostanze delimitate, di casi particolarmente complicati, di questioni critiche non risolvibili con le consuetudini e le prassi convenzionali. Queste difficoltà inedite impongono di ricorrere a forme di emergenza che mettano nella condizione le diverse discipline progettuali – urbanistica, architettura, progettazione infrastrutturale, progettazione paesistica – di uscire dalle proprie routine, di mettere in discussione le proprie tecniche settoriali e di stabilire un *patto* di convergenza degli obiettivi.

Nella città, nello *sprawl*, nella campagna e nel paesaggio le diverse specializzazioni disciplinari si trovano costrette a infrangere i propri confini: il grado crescente di complessità dei problemi non permette più di agire con soluzioni convenzionali, dedotte da una modellistica astratta. La costruzione di una strada di attraversamento richiede sovente di interscambiare con altre infrastrutture o di relazionarsi ai quartieri e a parti di città abitate che attraversa. Una nuova tranvia può riunire spazi urbani esistenti, collegare residenze con giardini, attraversare spazi vuoti da ridefinire, o diventare il motore di ulteriori urbanizzazioni. Un nuovo parcheggio è spesso associato a un nodo di interscambio con altre infrastrutture della mobilità e l'insieme può dare l'opportunità di nuove fruizioni.

Le occasioni trovate o costruite di ibridare fatti insediativi e infrastrutturali, la determinazione a far debordare discipline e pratiche una sull'altra sono motivo degli esiti qualitativamente ragguardevoli raggiunti nella riorganizzazione infrastrutturale di Barcellona, improrogabile per la necessità di

una compatibilità tra grande viabilità, ragioni insediative e spazialità metropolitane. Il Boulevard du Paris, infrastruttura a scorrimento veloce, in una zona così densamente infrastrutturata e abitata, poteva essere realizzato a condizione di fruire del suo passaggio per una più ampia riqualificazione della periferia intorno, in un'attenta progettazione infrastrutturale e paesaggistica insieme. L'ampliamento della linea ferroviaria nel centro urbano di Zurigo, con lo sbancamento di un'intera fiancata della collina, e la nuova stazione Stadelhofen si sono legittimati a partire dalla pregevole qualità di inediti spazi collettivi generati. Mentre il progetto di infrastruttura urbana si dotava di pratiche, nelle quali riconoscibile era la volontà di riunificare temi edilizi, infrastrutturali e di paesaggio, alcuni approcci paesaggistici esorbitavano il mero commento a margine e la 'decorazione infrastrutturale'. Coinvolti invece nelle decisioni strategiche riguardo la scelta dei tracciati e la forma dei manufatti, concorrevano alla conformazione di nuovi paesaggi. La progettazione paesaggistica esce dai ristretti confini in cui per decenni è stata relegata, per scoprire nuove vie di costruzione del paesaggio, facendo tesoro proprio delle realtà infrastrutturali. È evidente per le autostrade o le linee ferroviarie, bersagliate dagli ecologisti e sistematicamente accusate di fare scempio del paesaggio: "si tratta di un vero e proprio complesso dello sfregio, tanto meno condivisibile in quanto ha il torto di postulare un paesaggio in sé, che occorre difendere a ogni costo [...]. Mimetizzare lo sfregio con impacchi di vegetazione significa essere letteralmente 'fuori strada'. Altra è la via da seguire, e consiste nel saper conferire una fisionomia allo 'sfregio', e trasformare la piaga in paesaggio" (Roger, 1999).

Anche la campagna, dove i segni dell'urbanizzazione possono essere più deboli, non è più spazio aperto a scorribande infrastrutturali come negli anni '60 e '70. In Francia sta mutando la politica, un forte investimento viene riposto sulla qualità delle infrastrutture, da quando in campagna si sono riversate nuove forme di turismo, ulteriore risorsa economica oltre la produzione. L'incremento dell'agriturismo e la previsione di nuove strade, anche per collegare velocemente e piacevolmente le località di 'villeggiatura' e di svago, esigono qualità nei manufatti e nei tracciati, indispensabile per svelare la bellezza del paesaggio agricolo, di campi e villaggi, senza al contempo turbarne la quiete. Anzi la strada, come insegna Lynch, concorre a 'costruire' tali paesaggi, esibiti dalle diverse comunità locali, tra loro in competizione in una sorta di *country-marketing*. Ne sono esempio la A29 in Normandia, la A85 a Tours e la A837 a Crazannes. Progettazioni paesaggistiche e infrastrutturali insieme. Interventi inaugurativi e invenzioni di nuovi paesaggi, che senza la componente infrastrutturale non avrebbero mai potuto prendere

Atlante





Carrasco Square
AMSTERDAM

Metroparking
Railway triangle
L'AJA
ROTTERDAM

Freeway Garden city
ALMERE

Landschaftspark, Duisburg
UTRECHT

HAVRE
Sea Terminal
Autoroute A29
Boulevard du Parisis
Grand Boulevard
PARIGI
Seine Rive Gauche

TOURS
Autoroute A85-A837

LIONE
Parkway Tele d'or

GINEVRA
Park(rail)way
ZURIGO
Stazione Stadelhofen

MILANO
Promenade
Paesaggi Ibridi
BERGAMO
Nuova 'funicolare'

ONTPELLIER
Port Méditerranée

MARSIGLIA
Svincolo Penne-Mirabeau

lo Trinitat
ARCELLONA
e la fusta

Rondes

NAPOLI
Fermata Municipio