

Marella Santangelo

**LA COSTRUZIONE  
DEI LUOGHI URBANI**  
*sul bordo e nel centro*



Edizioni Scientifiche Italiane

Marella Santangelo

LA COSTRUZIONE  
DI LUOGHI URBANI  
*SUL BORDO E NEL CENTRO*

*prefazione di*  
Uberto Siola



Edizioni Scientifiche Italiane

alla mia mamma Anna Maria  
alla mia bimba Anna Virginia

Santangelo, Maria

La costruzione di luoghi urbani sul bordo e nel centro

Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, 2007

pp. 160+16 f.t.; 29 ill. col.; 41 ill. b/n; 24 cm

ISBN 978-88-495-1479-7

---

© 2007 by Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a.

80121 Napoli, via Chiatamone 7

00185 Roma, via dei Taurini 27

Internet: [www.edizioniesi.it](http://www.edizioniesi.it)

E-mail: [info@edizioniesi.it](mailto:info@edizioniesi.it)

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi.

Fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla Siae del compenso previsto dall'art. 68, comma 4 della legge 22 aprile 1941, n. 633 ovvero dall'accordo stipulato tra SAE, AIS, AIE e CIA, CONFILCOMMER, CISA, GMAI, CONFIMMERCIO, CONFESERVATI il 18 dicembre 2000.

Associazione Italiana per i Diritti di Riproduzione delle Opere dell'Ingegno (AIDR)  
Via delle Erbe, 2 - 20121 Milano - tel. e fax 02-807506; e-mail: [aidr@id.it](mailto:aidr@id.it)

## Indice

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Prefazione di Uberto Siola</i>                            | 9   |
| <i>Introduzione</i>                                          | 13  |
| La "costruzione" della linea di costa                        | 19  |
| Racconti di Le Corbusier                                     | 67  |
| La piazza storica:<br>architettura della città contemporanea | 119 |
| <i>Bibliografia ragionata</i>                                | 147 |
| <i>Elenco delle immagini</i>                                 | 155 |
| <i>Referenze fotografiche</i>                                | 157 |

## Prefazione

Uberto Siola

Il testo *La costruzione di luoghi urbani* ben rappresenta la originalità di un percorso, formativo e di ricerca, che si muove e trae linfa vitale da esperienze apparentemente diverse ma che, in certi esiti di questo percorso, trovano il loro momento di sintesi: la cultura di Alberto Saroni, l'esperienza spagnola, il lungo lavoro napoletano.

Ne nasce un profilo particolare di ricerca che si afferma sempre più verso la sponda teorica cui si affianca una ricerca progettuale prevalentemente risolta nei concorsi di architettura.

I due saggi che costituiscono questo lavoro descrivono un'attività, a un tempo di *ricerca e sperimentazione*, con spunti di interesse.

Il saggio sulla linea di costa ha un suo importante significato, non tanto perché sviluppa un tema non eccessivamente visitato, ma perché dimostra la capacità dell'autrice, di applicare correttamente al tema una lettura architettonica che consente di allontanare ogni pericolo, oggi quanto mai presente, di riconoscere alle strutture costiere, e portuali in particolare, un valore prevalentemente infrastrutturale. Attraverso le considerazioni critiche del testo, strutture portuali e città portuali appaiono temi in grado nuovamente di avvicinarsi fino a ridiventare un insieme formale unico, in cui dato naturale e dato artificiale si approssimano fino a spiegarsi reciprocamente.

È ancora un dato importante l'uso della lettura geo-

grafica dell'insieme intero, che non solo ha il merito di restituire all'analisi del costruito e del naturale una rilevanza della forma, ma anche quello di farlo in una chiave che non sia meramente stilistica.

Ambiente costruito e ambiente naturale assumono, nella *costa urbana*, un carattere di continuità, se non di identità: si tratta di posizione significativa che, oltre tutto, ci aiuta a superare ogni ingenuo ambientalismo, purtroppo ricorrente.

Certamente è importante, nel quadro generale, il lavoro sul porto di Napoli, che, a partire dalla occasione delle aree portuali, è in grado di restituire una lettura dell'intera città, anche in questo caso esemplare e significativa. Così come lo studio sulla parte occidentale di Napoli, pur partendo da una occasione tutta urbanistica, espressa in una Variante al Piano Regolatore Generale del Comune, mostra la capacità, invece tutta architettonica, di indagare e spiegare, in termini strettamente formali, l'evoluzione della piana di Bagnoli.

Altrettanto validi argomenti contiene il secondo saggio che legge la piazza storica come una possibile architettura per la città dell'oggi. La sottolineatura del valore della piazza è qui molto legata alla esperienza spagnola. Oggi, ad anni di distanza dalla fine del franchismo, il prevalere d'attenzione sui vuoti rispetto ai pieni assume il carattere di una lezione largamente generalizzabile. Il vuoto urbano non è più semplicemente inteso come spazio di connessione ma come possibile elemento portante della forma urbana, forse l'unico, o comunque uno dei pochi, in grado di restituire un senso nuovo alle architetture del passato. La tesi è insomma che i vuoti urbani, riprogettati, possano restituire una lettura diversa delle parti urbane ed in questo riconsegnarci una città diversa ma fatta sostanzialmente dalla architettura della sto-

ria, costruita in continuità con essa: i vuoti diventano così elemento di adeguamento che non stravolgono. In conclusione un lavoro utile all'autrice e a chi legge. Un lavoro che aiuta a riflettere su alcune questioni urbane importanti e, soprattutto, lo fa con gli strumenti propri dell'architettura, arricchiti dal ricorso – quasi un'ansia di certezza – ad una colta selezione di scritti ed opinioni di altri. Si tratta di un processo utile che rimanda al carattere complesso di un mestiere che non è mai stato solo un insieme di tecniche, ma certamente ha teso ad essere un modo di leggere e conoscere la realtà.

Nessuno ignora che tutto ciò, in carenza di una continua pratica delle tecniche progettuali, possa portare ad un eccesso di letterarietà da rifuggire. È sempre più improntante che questa generazione di studiosi, cui l'autrice appartiene, attenta colta appassionata, possa misurarsi sempre più con l'attività pratica di progetto. Ne potrà venir fuori un modo di crescere delle nostre città certo migliore di quello che si è manifestato in questi ultimi anni.



In questo libro, attraverso due temi di progetto importanti che volutamente assumono il ruolo di questioni esemplari, provo a raccontare un percorso di lavoro, con la descrizione dei temi e le possibili sperimentazioni di una ricerca sull'architettura della città; allo stesso tempo questo piccolo volume segna un momento importante di pausa e di restituzione di riflessioni elaborate in tempi diversi sul progetto architettonico e urbano all'interno di un personale percorso di ricerca continuamente in divenire.

A partire dall'insegnamento di Alberto Samonà culminato nella tesi di laurea, ho avviato il lavoro di ricerca sulle questioni del progetto, portato avanti negli anni nel costante tentativo di approfondire i temi indagati attraverso l'indagine teorica e la sperimentazione progettuale.

Il primo momento molto significativo di formazione e conoscenza è stato l'anno di studio alla Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, svolto come borsista del Consiglio Nazionale delle Ricerche, in un periodo di grandi trasformazioni della città catalana immediatamente precedente alle Olimpiadi; la ricerca e le sue applicazioni hanno consentito una concreta verifica delle questioni legate alla trasformazione urbana ed al progetto di architettura come strumento delle stesse trasformazioni.

Il lavoro teorico svolto in questo tempo con la guida di Enric Miralles, giovane «genio» dell'architettura

contemporanea troppo presto scomparso, si è concentrato sul concorso di architettura come strumento per la trasformazione, come campo di verifica delle opportunità di interpretare la città attraverso un tema specifico, come lettura dell'area progetto e della dimensione conforme dell'intervento, come campo di verifica delle opportunità offerte agli architetti dall'amministrazione pubblica.

I temi sui quali si è lavorato sono stati i grandi interventi pubblici ai margini delle maggiori città spagnole, luoghi ai quali restituire una identità, nella maggior parte dei casi soffocata dalla speculazione di regime, ed un ruolo di connessione con il centro antico; il progetto dei «vuoti» interni alla struttura storica attraverso la definizione di nuovi spazi pubblici che si confrontano con il tessuto, con i monumenti, con la storia; il progetto di edifici pubblici come nuovi riferimenti per la città, come centri di aggregazione, come luoghi simbolici.

Questa prima esperienza è stata fondamentale per l'impostazione del lavoro portato avanti nei tre anni del Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica, sia per l'impostazione metodologica, che per l'individuazione dei temi di ricerca, si è avviato così il lavoro sulle aree portuali che è divenuto una sorta di filo rosso che in questi anni ha segnato tanto il lavoro di ricerca, quanto quello progettuale.

Con la tesi di dottorato, che segna l'inizio della lunga stagione di lavoro universitario con Uberto Siola, si è indagato sui temi e i luoghi del progetto per descrivere in modo nuovo la forma e la struttura della città, la centralità di alcuni spazi urbani, il ruolo strategico di alcuni elementi, i rapporti e la gerarchia tra le parti. Il particolare approccio metodologico della tesi è stato centrato sul tentativo di condurre una ricerca teorica attraverso la quale affrontare, in termini

propriamente progettuali, alcune questioni fondamentali relative alla trasformazione delle aree portuali ed alle conseguenti modificazioni indotte nel corpo urbano, si è avviato il lavoro sui porti, sulla geografia e sulla città costiera.

Contestualmente al lavoro di ricerca per la tesi di dottorato si è approfondito lo studio del porto di Napoli, la cui lettura è stata affrontata secondo diversi parametri e attraverso una serie di esperienze progettuali e didattiche; il porto è considerato come una parte urbana che deve esaltare e conservare le sue qualità specifiche di posizione e di forma, la sua connotazione di spazio vuoto e chiarire le sue relazioni con la città antica in senso formale e funzionale, esaltando il valore strategico del luogo-porto in costante e stretta relazione con la città alle spalle.

Emerge con chiarezza dal lavoro portato avanti in questi primi anni un avanzamento teorico molto denso che confermando la lettura «urbana» precedentemente elaborata e rafforzata dal progetto, legge il porto nella sua identità di infrastruttura e di spazio infrastrutturale, e lavora all'ipotesi di apertura di questi spazi alla città e non più alla loro totale dismissione.

Campo di sperimentazione eccezionale è stato l'incarico per la consulenza all'elaborazione del Piano Regolatore Portuale di Napoli (in convenzione con l'Autorità Portuale); in questa interessante esperienza di gruppo, nella quale ho – di certo ingenuamente – messo in comune i risultati dei primi anni del mio lavoro, prendendo le mosse dall'interpretazione del senso che la legge ha inteso dare alla disciplina del P.R.P. si è lavorato sulle possibili modificazioni e sul progetto del porto inteso come una parte urbana, molto diversa dalle altre aree industriali, ad alta specializzazione ma cresciuta e modi-

ficatasi da sempre in un rapporto di reciprocità costante con la città cui appartiene.

Questo, come altre esperienze lavorative su temi analoghi, mi hanno dato l'opportunità di sperimentare un metodo di lavoro sia teorico che applicativo, che ho utilizzato nelle altre ricerche portate avanti in questi anni, come quelle su industria e infrastruttura, su monumento e città contemporanea, e nei progetti elaborati, in molte e diverse occasioni.

Spero appaia chiaro come si siano con «ricerca paziente» esplorate nuove metodologie di indagine, ma al contempo sia emersa con forza la forma di un processo conoscitivo e con esso l'imporsi all'attenzione di alcuni temi progettuali fondamentali tra i quali è centrale quello sulla consistenza e sulle caratteristiche geografiche del territorio e della città, sul ruolo della geografia nel progetto. La costruzione del territorio, il racconto della sua morfogenesi, la descrizione della sua struttura e delle sue parti rappresentano i primi atti del processo progettuale, del progetto inteso come conoscenza.

Il primo dei due saggi che compongono questo contributo, *La costruzione della linea di costa urbana*, rappresenta il tentativo di sistematizzare in modo sintetico alcune delle principali questioni, per raccontare una lettura possibile ed una interpretazione di un processo lungo e complesso come quello della costruzione della linea di costa, per approfondire temi e questioni del comporre.

Il secondo lavoro, *La piazza storica architettura della città contemporanea*, è frutto di una serie di riflessioni che muovono dall'architettura della città della storia e dalla sua trasformabilità; la genesi di questo saggio è nell'esperienza didattica del laboratorio di progettazione del primo anno.

Il significato dei «vuoti» interni alla struttura storica

attraverso la ridefinizione del ruolo e del senso urbano di questi spazi in rapporto al tessuto, ai monumenti, alla storia, alla memoria della città; la piazza storica considerata come un elemento di architettura, viene indagata in relazione alla città contemporanea, alla difficoltà di definizione dei caratteri e del senso dello spazio nella città senza limiti e confini, e spesso priva di una struttura. Ma al contempo è letta attraverso i suoi elementi, i pieni e il vuoto, i bordi e il centro, il piano e l'alzato cioè attraverso la composizione degli elementi propri dell'architettura.

Agli schizzi di Le Corbusier, tratti per lo più dai *cahiers*, è affidato un racconto possibile di luoghi nella loro essenza, nell'incontro tra natura e artificio, nello strutturarsi di architettura e città. Il maestro ha descritto con tratto sottile le sue esperienze di viaggio, quanto il suo sguardo ha sfiorato e percepito, quanto è entrato nel suo percorso formativo. Emozioni, interpretazioni, racconti, tradizioni.

La possibilità, inoltre, di sperimentare ulteriormente temi e soluzioni progettuali attraverso la didattica, mi ha dato modo di lavorare anche sulla questione della trasmissibilità del processo compositivo e creativo. Raccontare, appassionare e seguire i giovani studenti nel processo logico e sequenziale della progettazione è un'esperienza straordinaria e profondamente formativa anche per il docente. Quest'ultimo deve a coloro che lo ascoltano e lo seguono un impegno costante nella sua stessa formazione e, come mi hanno insegnato, deve progettare perché non si può insegnare una «buona pratica» se non la si attua costantemente.

M.S.

## La "costruzione" della linea di costa

Nelle città del Mediterraneo è spesso così. Non trovi mai davvero quello che eri venuto a cercare. Forse perché questo mare, i porti che ha generato, le isole che culla, le linee e le forme delle sue rive rendono la verità inseparabile dalla felicità. [...]

Ho viaggiato così. Di oasi in oasi.

Da Tangeri a Istanbul, da Marsiglia ad Alessandria, da Napoli a Barcellona.

E ognuna di queste città, con le sue stradine strette, tortuose, pullulanti di gente, mi ha offerto i suoi colori, i suoi frutti, i suoi fiori, i gesti dei suoi uomini e lo sguardo delle sue donne.

Fino a che, un giorno, io potessi dichiarare come unica verità fondamentale: sì, amo queste città mediterranee in cui ci si sente come trasportati.

Jean-Claude Izzo

Il lavoro di indagine e interpretazione della "costruzione" della linea di costa muove da una considerazione sostanziale: il costruito e la città sulla costa non sono caratterizzati semplicemente da un dato topografico, bensì da una condizione che ne segna lo sviluppo e la crescita, la struttura e l'immagine, non solo nel senso dell'adeguamento alla geografia ed alla morfologia, ma anche nel senso dell'appartenenza della geografia all'insediamento e alla città, ed anche all'architettura costruita, fino al divenire della linea di costa essa stessa architettura. Dopo lunghi studi sulle città portuali e sulla loro specificità, si può affermare che è possibile leggere la linea di costa e i manufatti come "sistemi insediativi autonomi" e ciò in relazione ai caratteri dimensionali, geometrici e topografici e in specifica relazione con la geomorfologia dei luoghi.

Della descrizione del mondo del mare e delle terre marine ha detto Claudio Magris: «l'indefinibile trapassare della natura nella storia e nell'arte, il prolungarsi della forma delle coste nelle forme dell'architettura, i confini tracciati dalla coltura dell'ulivo [...] i destini e la storia custodite nei dizionari nautici e nelle lingue scomparse, il linguaggio delle onde e dei moli, i gerghi e le parole che mutano impercettibilmente nello spazio e nel tempo»<sup>1</sup>; forme, cultura, linguaggio termini propri dell'architettura e della disciplina del comporre.

Intendendo il progetto come l'intervento che costruisce un sistema di relazioni e consente l'individuazione della complessità dei sistemi di relazioni già esistenti, la questione centrale è propriamente strutturale; il confronto, d'altronde, è insito nell'atto del comporre, così come l'intessersi delle relazioni compositive tra gli elementi e le parti. Queste si estendono nello spazio e nel tempo, al rapporto tra l'unità di architettura e il suo intorno, intervenendo allo stesso modo attraverso il nuovo sull'esistente; l'atto progettuale, in quanto atto trasformativo, si fa carico della modificazione della realtà, della connessione tra le cose, dell'interpretazione intenzionale dei dati. E il progetto è l'unico legittimo se inteso come strumento di conoscenza della realtà, dei luoghi, della loro storia, della loro geografia, attraverso il quale individuare le relazioni strutturali che muovono le regole di disposizione e puntare all'identificazione dei principi insediativi del luogo ed al loro recupero, confermando così il legame con la tradizione strutturale e la regola di costruzione della città e del territorio. Attraverso l'intervento progettuale si precisano il valore di posizione degli elementi, i rapporti territoriali, geografici e spaziali, individuando il sistema di misure fisiche e percettive che costruisce il territorio e il corpo urbano.

«Dall'osservazione di qualsiasi paesaggio – osserva in un suo scritto Costantino Dardi – risulta evidente il contrasto tra il disegno composto-scomposto degli interventi artificiali (infrastrutture, strade, ponti, viadotti, insediamenti produttivi, abitazioni sparse, espansioni "spontanee", quartieri programmati, sistemazioni agrarie, coltivazioni agricole) e la a-formalità delle disposizioni degli elementi naturali (foreste, boschi, macchie verdi, andamenti collinari, corsi d'acqua, laghi, terreni incolti, catene montuose ecc.). La so-

stanza linguistica e il repertorio formale dei due sistemi caratterizza il singolo paesaggio, nella dialettica compresenza del doppio sistema di segni, nella libertà dell'uno rispetto all'altro, nel disegno sotteso al primo rispetto all'organicità del secondo. [...] Natura e architettura vanno quindi lette ed hanno significato soltanto in quanto sono capaci di precostituire rapporti geometrici e relazioni topologiche da proporre alla successiva esperienza del progetto: la geografia del luogo e la geometria dell'intervento assumono il ruolo di parametri fondamentali di riferimento»<sup>2</sup>.

Lo scritto di Dardi da cui sono tratte queste riflessioni, che ha ormai più di trenta anni, ha un titolo decisamente attuale rispetto allo stato della disciplina, "la relazione contestuale" questione centrale nel progetto e nella costruzione, che assume un valore e un senso determinante quando le condizioni del luogo presentano caratteri di naturalità tanto forti da divenire "esclusivi" rispetto all'atto progettuale. Si può parlare di una architettura della linea di costa, di architettura sulla costa, di manufatti e natura che si fondono in una "costruzione" nella quale si ritrovano specificità e identità, considerando «un'unità che è sintesi di cultura e storia, di natura e artificio»<sup>3</sup>.

Dunque, si conferma il rapporto imprescindibile del progetto con il contesto, inteso non in senso strettamente analitico, ma come materiale del progetto stesso, come necessità del rapporto con la storia anch'essa intesa come materiale dell'esistente, come memoria culturale, testo costruito, naturale o artificiale. Gli strumenti del progetto urbano sono quelli che consentono di leggere, identificare, interpretare e modificare il sistema delle relazioni e dei segni, definendo quel «"sistema di segni naturali" che va considerato come materiale linguistico alternativo ma complementare, diverso ma necessario»<sup>4</sup>.

La costruzione naturale/artificiale della linea di costa è condizione emblematica della "sintesi", ma anche del peso e del ruolo che la "relazione contestuale" assume nel progetto, indagare su questo tema porta necessariamente a soffermare l'attenzione sulla città costiera come paradigma dell'occupazione, della modificazione e del progressivo adattamento dell'artificio alla natura e della natura all'artificio.

La città di costa è profondamente segnata nella sua costruzione dalla condizione geografica, dal rapporto con l'acqua, dall'essere sul limite laddove finisce la terraferma, una linea fisica e "ideologico-concettuale" che ha influenzato tutta l'esperienza dell'uomo nel fissare la sua dimora sulla costa. Ha scritto Aldo Rossi: «la geografia della città è inscindibile dalla sua storia; e senza di essa non possiamo capirne l'architettura che è il segno concreto di questa "cosa umana"»<sup>6</sup>.

La questione della struttura insediativa, dunque, si definisce rispetto a due questioni: la geografia e le specifiche logiche insediative ad essa conseguenti. Elemento primo è la geografia. È importante riconoscere innanzitutto il ruolo e valore di questa nella composizione e nel disegno della città e della sua architettura, la morfologia urbana si muove dalla sua condizione geografica, orografica e posizionale, e questa particolare condizione posizionale crea un rapporto di reciprocità nella storia delle trasformazioni urbane e dell'architettura della sua costa.

D'altronde la storia dell'occupazione delle sponde è storia dell'uomo: «Tutte le sponde del mare hanno conosciuto tali alternanze di valorizzazioni e abbandoni spettacolari. È come se l'uomo faticasse a controllare uno spazio che gli sfugge, e sul quale il suo dominio rimane sempre parziale e ineguale; come se ogni epoca gli imponesse delle scelte, quali l'abban-

dono della costa per l'interno o, al giorno d'oggi, viceversa»<sup>7</sup>.

La scelta di ragionare sulla città d'acqua e di prenderla come riferimento esemplificativo, consente di leggere e interpretare le trasformazioni urbane secondo parametri e logiche diverse da quelle degli insediamenti interni, si può infatti rilevare come questa abbia informato la sua struttura insediativa rispetto alle condizioni del locus, il sito naturale ha influito sul disegno complessivo e sulle giaciture dell'impianto urbano, ritrovando negli elementi puntuali o lineari posti sulla costa dei riferimenti fisici e percettivi e, posizionandone altri nel tempo; questo sistema di elementi puntuali ha assolto molteplici ruoli nella costruzione e nella storia urbana. Si può dire che i sistemi puntuali rimandano agli insediamenti e, quindi, alla struttura urbana, assumendo in molti casi l'autonomia di "parte". La linea di costa, luogo di confine per eccellenza, è però anche luogo di trasformazioni frammentarie e di diversa natura.

Nella evoluzione della costruzione della città sull'acqua si individuano alcuni passaggi e alcuni temi urbani e compositivi importanti per comprendere come il contesto e i sistemi di segni naturali e artificiali abbiano determinato il destino tanto della città stessa quanto della sua linea di costa.

### Città d'acqua

Le antiche città di fondazione sull'acqua sono l'esemplificazione di un rapporto inscindibile: la regola di costruzione della città che si adagia sul terreno trova le sue eccezioni in relazione alla geografia del luogo. L'esempio più straordinario è dato dalla città di Mileto, considerata emblematica per l'utilizzazione della regola geometrica nella costruzione della città

operata da Ippodamo. Come riporta Costantino Dardi in un importante saggio, Aristotele ricorda Ippodamo nel II libro della *Politica* come colui che «escogitò la divisione regolare della città» ma anche come colui che «pretendeva di nulla ignorare della natura». Così Marcel Poëte descrive Mileto: «Già la posizione era meravigliosa: una punta protesa nell'Egeo era fiancheggiata da due golfi protetti al largo da quattro isolotti; quattro porti ai piedi del promontorio offrivano riparo alle navi; a nord e a ovest la località era bagnata dal mare, dagli altri due lati si estendeva l'immenso continente asiatico. [...] Il tempio di Apollo Delfinio dominava il porto orientale alla cui entrata vegliavano, motivo assiro e ittito, due giganteschi leoni in pietra. Sulle banchine si allineavano i portici e l'agorà mercantile era piena di animazione»<sup>8</sup>. Mileto, dunque, due reticoli regolari che seguono l'andamento del territorio, due insenature, due porti, i sistemi monumentali nei punti di eccezione, direzionati verso il porto principale; questo diventa il luogo delle funzioni pubbliche più importanti ed assume una posizione di assoluta centralità nello sviluppo urbano. Altro è il caso di Leptis Magna, città romana sulla costa libica, esemplare di un rapporto assai particolare tra il sito, la forma della città e il porto, innanzitutto per il legame tra la localizzazione del nucleo urbano ed il porto naturale disegnato da una profonda ansa della costa, all'interno del quale sfocia il canale che costeggia la via principale della città. Il porto, già noto ai greci, è stato il fulcro delle successive trasformazioni, fino all'impianto realizzato dai romani; questi creano una sorta di *nova urbs* nel settore nord-orientale, lungo la riva del torrente Uadi Lebda. Vengono realizzati tutti gli edifici pubblici e monumentali, in continuità con le insule della città vecchia e grandi opere infrastrutturali, prime fra tutte il

porto, che mirano ad un ridisegno del principale asse della città e, nello stesso tempo, ad una risistemazione delle rive del torrente. La via colonnata è orientata verso il mare, ed in rapporto diretto con il fiume, segue l'andamento dell'Uadi Lebda, rettilinea sino alla svolta naturale del torrente, dove si connette alla preesistente via colonnata cambiando il suo orientamento.

Diversa condizione è quella di una moderna città di fondazione, Sabaudia, che conferma nel suo tracciato e nel rapporto con il territorio e con la linea della costa, bassa e sabbiosa, la centralità che assumono l'intorno e la posizione; disegnata su un asse principale e per elementi primari unici, si presenta come una sorta di "palcoscenico di pietra" il cui fondale è sempre disegnato dal verde e dal mare che segnano l'orizzonte, questo è percepibile da qualsiasi punto interno alla città. Lo scenario naturale è segnato da presenze forti: il mare, le dune sabbiose e il lago di Paola, poi il promontorio del Circeo con il suo parco nazionale e la rigogliosa vegetazione. La chiarezza del recente impianto fondativo di Sabaudia rimanda con forza al suo intorno, ed il rapporto con il territorio, la geografia, il terreno diviene elemento fondamentale dell'identità urbana, assumendo un ruolo sostanziale nella comprensione e nella descrivibilità della città stessa.

Così Corrado Alvaro ne racconta la costruzione: «L'ingegnere puntò il dito. L'uomo dell'asse si fermò fra le due file di operai, piantò il paletto cui era inchiodata l'asse, e là in mezzo alla foresta le lettere a stampatello scandivano: Sabaudia. L'operaio guardò che il paletto fosse dritto, che la scritta fosse dritta. Quel nome spiccava come la prima parola scritta in quel mondo elementare d'alberi e d'acque; si poteva stare una pezza a guardare le otto lettere

che componevano quel nome. Così è nata Sabaudia, il centro meridionale dell'agro pontino, verso il lago di Fusano e il mare»<sup>9</sup>.

Il progetto originario appare come una sorta di segno artificiale impresso nel luogo e sul suolo e «il disegno della città semplice, scrive Giuseppe Pasquali, come erano le richieste del bando di concorso, si struttura per elementi primari, gerarchicamente collegati. Il rapporto che si instaura tra locus e progettazione come operazione razionale, come prodotto dell'uomo contrapposto a quello naturale, fa scaturire l'individualità, la penetrante astrattezza del fatto urbano che si determina». La scelta dei progettisti è quella di realizzare una città in cui il senso dell'orizzontalità sia nettamente prevalente rispetto alla verticalità; e osservando la torre del Municipio, principale elemento verticale, simbolo e paradigma della realizzazione, appare chiaro come questo si misuri direttamente con il territorio, si imponga come elemento di riconoscibilità non solo dall'interno della città, ma principalmente dall'esterno, dal ponte che attraversa il lago e porta alle dune, alla spiaggia e al mare, quasi che la torre non sia tanto alla scala urbana quanto a quella territoriale.

La particolare condizione orografica, fisica e posizionale non informa solo la costruzione della città, bensì crea un rapporto di reciprocità che diviene elemento fondante nella storia delle trasformazioni urbane. Riprendendo ancora Aldo Rossi e la sua definizione di parte urbana «ognuna delle quali è caratterizzata e possiede degli elementi primari attorno a cui si aggregano gli edifici», si possono ritrovare nella costa e nella città costruita sulla costa «elementi primari», e questi possono essere di diversa natura, richiamare regole di costruzione, con rimandi analogici tra i monumenti del mare e quelli della terra, nel senso

che il legame tra «monumento, inteso come segno e natura, precede l'architettura», e si pone come un primo sistema sul quale si inserisce il sistema artificiale della costruzione fisica degli elementi dell'architettura, cioè della città.

Ma la costruzione urbana sulla costa ha due «facce», quella sull'acqua e quella interna e tutto il sistema si specifica nelle relazioni con le altre parti di città alle spalle, con gli elementi urbani interni a secondo della loro posizione: natura e forma confermano il parallelismo con la linea di costa, o la intersecano in punti precisi con linee ortogonali alla costa stessa, linee che sono direzioni, assialità e sottintendono centralità.

E questo limite diviene condizione, contraddizione, riferimento, contesto, materiale dell'architettura, ed esiste così un'architettura del limite, attraverso la quale si chiarisce il rapporto stretto tra forma geografica e forma architettonica. Limite porta in sé il senso di una alterità; ha scritto Michelet nel suo straordinario libro «Il mare» del 1861: «...spiagge, lidi e falesie rappresentano efficacemente tre aspetti del mare. Spiegano, traducono, mettono in rapporto con noi questa grande potenza, selvaggia all'apparenza, divina al fondo, perciò amica»<sup>10</sup>.

La linea di costa è il limite naturale per eccellenza, ed è proprio sul limite naturale, il limite «già dato» prendendo in prestito la definizione di Polesello, che l'uomo ha lavorato nel tempo per definire un possibile rapporto tra natura e artificio, per trovare equilibri, per inventare forme, per confermare la storia e la vocazione di un luogo attraverso l'architettura. Il rapporto diretto tra architettura e natura, in cui l'autonomia dell'architettura è sempre data con chiarezza, attraverso il progetto capace di garantire una diversa e più avanzata lettura degli elementi naturali.

Nell'architettura della città il limite/confine ha una sua matericità, un suo spessore prima è muro poi spazio, prima linea poi fascia di mediazione; nell'architettura della città sulla costa, ed in generale per l'architettura della costa, come ha detto Giuseppe Samonà «noi sentiamo che senza (un) limite architettonico, la natura non potrebbe avere una propria essenziale unità come dovrebbe»<sup>11</sup>.

Il ragionamento si può anche ribaltare, anche la natura ha bisogno di un limite artificiale e costruito per ritrovare in taluni episodi la sua essenziale unità. Nell'introduzione a *Das Neue Frankfurt* di Ernst May, Giorgio Grassi ha scritto «l'argine di un fiume è un'architettura quanto un edificio o una piazza pubblica. E questo è tanto più palese quando si tratta di un argine nella città che stabilisce cioè una continuità tra i diversi manufatti di questa. Un argine è un'architettura anche se l'esigenza tecnica sembra tanto preponderante da annullare l'esigenza estetica». Il dato naturale non rappresenta una costrizione ma una esaltazione di una scelta localizzativa; la linea di costa che interpretiamo oggi è una linea in cui natura e artificio si fondono indissolubilmente, in cui il segno artificiale si richiama continuamente al segno naturale, in cui l'identità del luogo fisico è data dalla costruzione della natura. È in realtà dalla fusione tra le ragioni dell'artificio e le ragioni della natura che si costruisce la linea di costa come struttura che può anche assumere i caratteri specifici dell'urbano.

Un altro elemento importante è il paesaggio della costa e della città costiera, un paesaggio fatto di una sequenza di luoghi e di oggetti, naturali e artificiali, una linea continua che fa da basamento alla città e ne definisce l'immagine. L'identità della città sull'acqua è affidata alla sua immagine dal mare, al paesaggio che offre a chi la osserva. Parlare di paes-

saggio della costa significa indagare sugli elementi materiali e sui rapporti tra gli elementi che la configurano, sulle ragioni e sui motivi storici che hanno restituito e portato fino a noi quella immagine. «La specificità dello spazio costiero si presenta da un punto di vista estetico, esattamente in relazione all'orizzontalità e al doppio principio di visibilità (dalla costa/dal mare) dello stesso paesaggio»<sup>12</sup>.

La suggestione del paesaggio della città costiera è tanto forte che Le Corbusier scrive allontanandosi in nave da Rio «L'intero luogo si metteva a parlare, sull'acqua, sulla terra, nell'aria; parlava architettura. Questo discorso era un poema di geometria umana e d'immensa fantasia naturale. L'occhio vedeva qualcosa, due cose: la natura e il prodotto del lavoro dell'uomo. La città si annunciava con una linea che, essa sola, sa cantare con il capriccio veemente dei monti: l'orizzontale». Nel Plan Obus di Algeri il paesaggio entra per la prima volta nel lavoro di Le Corbusier, a Rio una linea orizzontale continua e costruita si inserisce nel paesaggio ai piedi delle ripide colline che disegnano la bala e struttura il nuovo intervento.

«Per Le Corbusier, dunque, essere contestuale era qualcosa di più che fare semplicemente un edificio conforme a confini e lotti irregolari. Era porre in gioco un sistema di forme e masse rispetto ad un osservatore che occupasse posizioni specifiche nello spazio; in breve, era "composizione", che – nel senso datogli da Choisy – significa soluzione artistica di esigenze impreviste e non applicazione di regole a priori»<sup>13</sup>.

Come si è consolidata nel tempo la linea di costa urbana nelle sue diverse destinazioni e come si possa interpretare una struttura urbana connessa e autonoma al contempo appare estremamente chiaro ri-

percorrendo sinteticamente, a valle della questione fondativa, alcune fasi dell'evoluzione della sua costruzione e della sua architettura; questa è, infatti, strettamente legata alla struttura della città e del territorio ad essa circostante, si rintraccia così una sorta di reciprocità nelle trasformazioni del nucleo urbano e del suo bordo, reciprocità che segna con nitidezza la storia di questi luoghi e degli uomini che l'abitano. Un primo momento di eccezionale importanza è legato alla mutazione ed al valore che assume la costa come spazio. Con gli ampliamenti medievali, e poi rinascimentali delle mura, la città si amplia ed abbandona il modello dell'arroccamento; il disegno dell'andamento delle mura segue il profilo della costa o la murazione corre lungo la costa e, sempre lungo di essa, si posizionano in punti strategici in difesa della città forti e bastioni; posizione e andamento delle mura dettano nuove misure e centralità nel tessuto urbano. L'ampliamento cinquecentesco di Livorno, la più complessa ed importante tra le iniziative urbanistiche mediche, testimonia l'esigenza di accompagnare alle trasformazioni per necessità difensive il ridisegno complessivo della città. Alla metà del Cinquecento si dà avvio al ridisegno della cinta muraria con tre nuovi bastioni che, con la sangallesca fortezza vecchia, completano il quadrilatero difensivo; ma si realizza anche il Canale dei Navicelli che collega il porto livornese con Pisa; il porto rimane unica eccezione nella regola della murazione. Alla fine del secolo il Buontalenti ridisegna la cinta sulla base della precedente conservando l'autonomia del nucleo medievale a ridosso del porto e, poco dopo, propone un ulteriore ampliamento del porto. In questo progetto è molto forte l'attenzione all'intero nucleo urbano, il grande architetto rinascimentale ridisegna in sostanza la città secondo le regole cinquecentesche

è lo schema canonico delle città fortificate, ma ancora una volta il porto si conferma come l'eccezione al disegno complessivo ed il suo ampliamento diviene causa ed effetto della trasformazione dell'intera città<sup>14</sup>.

Un altro caso emblematico è quello della città di Messina, nella quale la fortificazione viene spostata sull'acqua, l'arco della linea di costa viene ridisegnato e si crea un nuovo rapporto tra la città, la costa e il mare. Nella prima metà del Cinquecento si inizia l'ampliamento della cinta urbana, si costruisce sulle colline prospicienti la città il nuovo castello e si trasforma il monastero basiliano di San Salvatore, posto sulla punta estrema della penisola, in forte perché divenga baluardo difensivo all'imboccatura del porto e per tutta la baia, rendendo superflua la realizzazione della nuova murazione lungo l'arco costiero urbano. Il ridisegno della facciata urbana sull'acqua diviene il tema urbano, si realizza una serie di edifici che formano una imponente cortina edilizia, la cosiddetta Palazzata o "teatro marittimo", «questa era costituita da un elemento edilizio praticamente continuo (con accessi porticati) lungo circa un chilometro, destinato ad accogliere la municipalità e le principali famiglie patrizie. Distrutta dal terremoto del 1783 fu ricostruita nel 1809. Fu infine nuovamente distrutta durante l'ultima guerra»<sup>15</sup>. Nel caso di Messina la trasformazione dell'apparato difensivo e della cinta muraria diviene l'occasione di ripensare e riformulare la costruzione della linea di costa creando una situazione quasi unica di confronto fra l'edificato urbano e il suo limite.

Quando nel Settecento si inizia il progressivo abbattimento delle mura, la questione del fronte d'acqua diventa tema di architettura urbana e si presenta l'occasione per il ridisegno della città sull'acqua, la linea

di costa diviene anche il luogo della rappresentatività urbana. Allo stesso tempo i porti cominciano ad ampliarsi e ad essere potenziati, si cambia la distribuzione degli elementi infrastrutturali, si costruiscono gli edifici monumentali della città sulla sponda, così anche i porti divengono luoghi monumentali in sé. La città alle spalle identifica nuove assialità e riferimenti fisico-percettivi.

Come ha scritto Grassi a proposito di Bordeaux, è con l'abbattimento delle mura che «le sponde diventano ufficialmente parti costruite della città, il fiume torna ad essere un elemento formale essenziale della città». L'occasione della liberazione di vaste aree lungo le coste porta alla ricostruzione di importanti parti di territorio, ed inoltre «si verificano trasformazioni notevoli nell'architettura, sia a livello estetico, per ciò che riguarda la concezione delle facciate rivolte verso l'acqua, sia a livello tecnologico, per ciò che riguarda le attrezzature idrauliche, la costruzione dei ponti, il consolidamento delle rive, la creazione di banchine e di spazi pubblici»<sup>16</sup>. Il primo grande intervento realizzato a Bordeaux prevede la creazione di una *place royale*, con Dogana e Borsa, in un'area contigua alla Chateau Trompette, una fortezza ormai inutilizzata, con il proposito di creare uno spazio che rispondesse sia alle esigenze infrastrutturali del commercio, che a quelle di rappresentatività della città sulla linea di costa. Un secondo progetto elaborato da Gabriel propone la creazione di uno spazio definito da magnifici edifici su tre lati, allineato al bordo del fiume, al centro, individuato dal prolungamento degli assi che convergono dal tessuto della città, è posto il monumento equestre dedicato al re. Alla fine del secolo Victor Louis presenta il progetto per la realizzazione di un'altra *place royale*, sul sito dello Chateau Trompette, di forma se-

micircolare dalla quale si dipartono delle vie radiali, in continuità con la piazza di Gabriel e con i giardini reali «sono tutte soluzioni – scrive Dubbini – che fanno intervenire il fiume come elemento architettonico, aprendo nuove angolazioni e prospettive monumentali, introducendo nuovi punti architettonici di riferimento che si misurano direttamente con i monumenti della città».

Un'altra importante stagione di trasformazione urbana, che ritrova una forte specificità nelle città d'acqua, è l'espansione ottocentesca che in molti casi di città costiere avviene attraverso le colmate o, in alternativa, laddove ci sono gli spazi con la costruzione dei nuovi quartieri sulla costa; il tessuto e la geometria dei nuovi insediamenti è quasi sempre mutuata dalla morfologia dei luoghi e dalla città esistente che detta posizioni, assi e misure.

Un esempio emblematico è la trasformazione di tutta la costa urbana di Napoli, che fino a questo momento ha visto preponderante la condizione di naturalità della sua costa, come racconta l'immensa mole dell'iconografia sette-ottocentesca. In questi anni da occidente ad oriente si ridisegna la linea di bordo e – di conseguenza – i diversi tratti di fronte urbano sul mare; dalla lunga via litoranea, alla colmata del quartiere di S. Lucia, fino alla realizzazione del nuovo porto commerciale che ingloba l'area del porto militare esistente ai piedi del Maschio Angioino, e si estende fino alla zona più ad est. Il disegno della nuova area portuale segue, peraltro, una logica di impianto molto vicina a quella propriamente urbana, tanto che i principali moli sono conformati in asse con elementi e strade significative della città alle spalle<sup>17</sup>.

Il tema dell'ampliamento e della rifondazione si ripropone anche più tardi, con l'occasione della rico-

struzione di intere parti urbane dopo la seconda guerra mondiale; sono realizzati nuovi quartieri complessi e autonomi formalmente e strutturalmente, che si configurano sin dalla loro fondazione come parti urbane autonome, ma sempre strettamente connesse alla città storica, come la Le Havre di Perret e la Marsiglia di Pouillon.

Nel primo caso il progetto è impostato su una griglia logica ed una modularità cartesiana, a partire dalla struttura triangolare dei tre assi principali, desunta dal tracciato originale del centro storico; il fulcro principale della composizione urbana è la Place de l'Hotel de Ville, piazza alberata definita nel suo lato principale dall'edificio orizzontale sul quale sventa la torre del Municipio progettata dallo stesso Perret, in asse con la quale si sviluppa la Rue de Paris, principale arteria commerciale del nuovo centro urbano. Perpendicolare a questa è l'Avenue Foch un lungo e largo viale alberato che si conclude nella Porte Océane, progettata da Hermant e Poirier come una quinta teatrale che inquadra, nell'apertura verticale tra le due alte torri, l'orizzonte del mare. Da questa ha inizio il Fronte sul Mare, che taglia diagonalmente la griglia urbana modulare e lungo il quale si staglia l'alta guglia della chiesa di St. Joseph, l'altro edificio simbolico della città anch'esso progettato da Perret. In questa parte della città si nota la differenza tra lo schema compositivo degli edifici che, come una fitta cortina contro i venti oceanici, separano il boulevard dalle infrastrutture portuali, e quello degli edifici, tagliati dalla diagonale e ridotti a L, che si innestano sulla maglia del tessuto retrostante.

«Camminando sulle dighe di Le Havre, mi credo a Roma, nelle sue ombre; grazie agli edifici, intrecciati l'uno all'altro, il mare mi sembra vicino. Cubi, prismi e cilindri costruiti sulle dighe: grazie ad essi potrei

parlare meglio delle splendide edificazioni di Roma, dato che in questa città non le si riesce a vedere in modo sufficiente. [...] Le cale secche dei porti sono come degli ziggourats capovolti; le scale arrampicandoci fino al cielo hanno la potenza delle architetture inca e i loro gradini sono come quelli scolpiti nelle rocce dagli uomini della preistoria»<sup>16</sup>. Nella Le Havre ricostruita da Perret il rapporto con il mare così si legge attraverso le architetture, le rive rialzate, i bacini commerciali che fanno parte della città. Questo progetto, molto contestato e criticato, consente con la trama parallela al bacino commerciale, alla quale si aggancia il fronte a mare meridionale, un riuscito rapporto con la topografia della costa.

Nel caso del porto vecchio di Marsiglia Fernand Pouillon ridisegna il fronte del porto ricreando un equilibrio che appariva perduto per sempre. «Nel porto vecchio, parzialmente distrutto, erano rimasti in piedi diversi chilometri di facciate, senza contare i due forti tipo Vauban, le chiese di Saint Victoire e di Saint Laurent, il campanile Des Accoules, il municipio di Pierre Puget e l'ospedale maggiore di Hardouin Mansarthe. A mio avviso – scrive Pouillon nelle sue *Memoires* – la scelta da fare era quella di un programma che privilegiasse la costruzione di nuove abitazioni. I nuovi interventi dovevano essere di medie dimensioni, come quelli del passato e avere un carattere duro come gli edifici alla Ledoux del molo opposto. Dare vita a qualcosa di insolito in un insieme così sereno era, a mio avviso, più che un errore, un delitto». La realizzazione di edifici forti e materici, che restituiscono al fronte l'unità strutturale, inglobando gli edifici rimasti in piedi e mediando il rapporto con la città alle spalle, ha restituito al porto vecchio di Marsiglia una reale configurazione di fronte a mare urbano e al contempo un

dialogo forte e continuo con l'acqua, con il sole e con il maestrale.

Altra matrice compositiva è quella sette-ottocentesca di Trieste, mentre Le Havre e Marsiglia sono disegnate in continuità con i tracciati storici, a partire dall'acqua sono costruiti i nuovi quartieri triestini, quando la città è sostanzialmente rifondata a partire dalla necessità di ampliamento del suo porto; si realizzano il borgo Teresiano ed il porto canale, il borgo Giuseppino ed il borgo Franceschino, l'acqua entra nella città e diviene uno dei materiali della sua costruzione; così come la Lisbona rifondata del Marchese di Pombal trova nella sua piazza a mare il nuovo centro urbano.

L'altra grande questione, che nasce nel XIX secolo, è quella dell'infrastrutturazione della costa; la costa da linea sottile assume uno spessore e diviene fascia di mediazione tra la città e l'acqua con i porti, tanto commerciali che diportistici, diviene ancora linea piatta ma artificiale con le passeggiate, i lungomare, luogo dell'infrastruttura con le ferrovie e con le strade a scorrimento veloce, assumendo un ruolo importante nel sistema urbano dei trasporti.

Ma infrastrutturazione è anche la trasformazione dei porti in macchine, in impianti produttivi, che da luoghi in continuità con la città diventano enclaves recintate e assumono sempre di più le caratteristiche di cittadelle chiuse, luoghi sempre più specializzati e funzionali da collegare ai grandi assi di comunicazione viaria e ferroviaria. Svincoli, ponti, fasci inestricabili di binari segnano il nuovo bordo della città e disegnano diversi paesaggi costieri, paesaggi urbani delle infrastrutture. Quest'esperienza non si ferma ai fronti urbani, ma investe le coste più in generale con le strade, che da viali di passeggio si sono poi trasformate in strade carrabili, in assi di scorri-

mento spesso veloce; la ferrovia costiera, che in Italia sembra aver assunto le caratteristiche di una vera e propria tipologia, che ha alterato sia le relazioni tra le aree e gli elementi preesistenti, che la coerenza costitutiva delle parti.

Tutto ciò comporta una nuova, ulteriore, monumentalizzazione del bordo, attraverso elementi costruiti, come le Stazioni Marittime, in continuità con la città della storia. Si ridefinisce l'impianto dei porti, che assumono i caratteri e la struttura di parti urbane in un rapporto di autonomia e di relazione; si crea un principio di insediamento, una sorta di tessuto interno. Ed anche una gerarchizzazione tra gli elementi costruiti, vi sono gli edifici rappresentativi che svolgono il ruolo di elementi primari all'interno del porto, e che nel tempo hanno la forza di divenire elementi monumentali alla scala della città e questo proprio per le relazioni fisiche e percettive intessute al momento del progetto. Questo è emerso con chiarezza nell'ultimo trentennio, quando si è avviato il processo di dismissione totale o parziale delle aree portuali urbane.

È apparso presto evidente, a partire dalle grandi trasformazioni degli anni Ottanta del Novecento che si stava aprendo una nuova importante stagione di trasformazione per le città costiere, di ridefinizione dell'identità urbana, contestualmente all'apertura di una fronte complesso dal punto di vista disciplinare che ha investito in generale le questioni principali di definizione, misura, selezione, centralità e frammentazione dell'organismo urbano<sup>19</sup>.

### Acqua e città: figure del limite

«Il mare. Bisogna cercare di immaginarlo, di vederlo con gli occhi di un uomo del passato: come un limite,

una barriera che si estende fino all'orizzonte, come un'immensità ossessiva, onnipresente, meravigliosa, enigmatica»<sup>20</sup>. Braudel narra del mare come crocevia delle civiltà «sistema in cui tutto si fonde», che prima di diventare legame è stato per molto tempo ostacolo. L'acqua è essa stessa un limite per l'uomo che, dal momento della fondazione di villaggi e città sull'acqua, ha dovuto imparare a difendere sé stesso e la sua opera dalle sue insidie.

Il tema del limite è divenuto essenziale nel progetto urbano contemporaneo, laddove la città nel suo continuo modificarsi ha trasformato innanzitutto i luoghi della sua stessa definizione. «Quello del limite è un tema decisamente centrale nella comprensione dei fatti della costruzione, e possiede una evidenza sia fisica che logico-concettuale: tutta l'esperienza architettonica si configura in qualche modo come un'elaborazione dell'idea originaria di limite»<sup>21</sup>.

Il concetto di limite esprime una condizione di necessità per ciascuna realtà di essere definita attraverso un confine, in quanto circoscritta attraverso questo distinta dalle altre. Nell'architettura della città il confine da muro diviene spazio, luogo della separazione; da linea di protezione diviene cinta di definizione, strada, ferrovia metropolitana. Sopraggiunge allora la necessità di distinguere tra la costruzione urbana e il territorio esterno ad essa. Come ha scritto Giuseppe Samonà «la città deve cominciare a trovare un suo intorno, un limite che significa un preciso rapporto ecologico; in modo da differenziare la natura artificiale, tutta interna alla città, dalla natura esterna che andrebbe organizzata secondo principi veramente moderni»<sup>22</sup>. E Gianugo Polesello lavorando al progetto per l'area portuale di Napoli e ragionando sul concetto di limite formulato da Samonà sintetizza la possibile duplicità del concetto stesso in

«limite interno» (interno al costruito urbano) collegato alla definizione di «luoghi spazio» ed in «limite naturale», quel limite «già dato», citato prima.

Ed è proprio su questo che si sono esperite le capacità trasformatrici degli uomini della storia. Scrive Corbin: «la linea di contatto degli elementi che costituiscono il mondo è anche luogo dei loro scontri e della loro follia, qui viene messo a repentaglio il precario equilibrio raggiunto; proprio su questi *limites* avrà inizio l'inondazione, esordio della catena di cataclismi. Suoi bordi del mare, meglio che altrove, il cristiano può contemplare le tracce del diluvio, meditare sull'antico castigo, verificare i segni della collera divina. Solo il porto, teatro del desiderio, della nostalgia e dell'esultanza collettiva, sfugge allo schema repulsivo»<sup>23</sup>. Nei confronti della città la linea dell'acqua è il tratto lungo il quale questa è sospesa; non c'è alcuna forma di adattamento diretto e reale tra città e acqua, tra artificio e natura, ma il luogo della sicurezza è la parte della città più artificializzata nel suo confrontarsi con l'elemento, il luogo del porto, luogo che nel tempo da linea è divenuto spazio.

Le città nella storia si conformavano alla linea di costa, si affacciavano sul mare, si orientavano verso l'acqua, il sole, la luce, la struttura urbana entrava in rapporto diretto con la struttura fisica ed il «bordo» della città era il luogo dell'approdo, un luogo fatto di molti luoghi che dialogavano con il mare.

Ma il mare era ed è amico e nemico, ancora oggi la scienza e la tecnica del costruire non sono in grado di far fronte alla sua potenza, e forse come scrisse Michelet è sempre l'uomo negligente nel suo tentativo di sopraffare la natura: «È forse colpa del mare se questa spiaggia è perfida? Niente affatto. Il mare vi giunge, come altrove, tumultuoso e forte, ma leale. Vera colpevole è la terra che, con la sua immobilità

somiona, sembra sempre innocente, e intanto filtra, sotto la spiaggia le acque dei ruscelli, una mescolanza dolciastra e biancastra che impedisce ogni solidità: la colpa è soprattutto dell'uomo, della sua ignoranza e negligenza»<sup>24</sup>.

La relazione tra storia del sito, analisi delle condizioni materiali, geografiche ed economiche, e tipologia dei modi possibili di costruire ed intendere quei particolarissimi luoghi di architettura che sono le città sulla costa, comporta una ridiscussione delle nozioni di limite, confine, frontiera.

Generalmente sovrapposti, se non confusi, questi termini devono i loro significati maggiormente considerati al loro valore metaforico, ma, come accade in generale per tutte le metafore spaziali, ed in particolare per quelle che riscoprono la questione del rapporto tra l'identità e l'alterità, l'altro da sé, esse sono assai disponibili agli usi più diversificati, alle interpretazioni più distanti, alle contestualizzazioni più contrastanti. Può, al contrario, essere qui più opportuno non tanto minuziosamente scindere e recidere gli equivoci in cui, finalmente, si costituisce la vita e la ricezione di queste come di altre parole e metafore, quanto mettere in luce – certo le differenze – ma soprattutto le tensioni che, grazie ad una massimalizzazione di quanto queste apportano, è utile riattivare nella nozione di limite.

Come è noto, confine deriva dall'aggettivo latino *cum-finis*; ora questo termine comporta almeno due significati e due usi: innanzitutto, esso indica un limite comune, condiviso, un'adiacenza. Confine è la pietra, la sbarra, lo steccato che delimita una proprietà da quella attigua; insomma l'elemento materiale – sia esso manufatto o naturale, comunque investito di tale funzione – che segna l'estensione di un territorio – sia esso una proprietà privata o pub-

blica, di una giurisdizione, di un'eredità –. Confine è così l'estremità, il fine concreto e, per estensione di questa funzione, il termine di ciò che compete a qualcuno, ad una persona giuridica, individuale o collettiva.

Emerge così il secondo significato: *con-fine* implica costituzionalmente l'idea di una comunità, anzi, una delle sue funzioni è proprio quella di sancire un essere contiguo di due o più individualità distinte, autonome, con propri bisogni e diritti e, nel caso di entità pubbliche e statali, governate da proprie leggi. Confine, inteso come la linea costituita naturalmente o artificialmente a delimitare l'estensione di un territorio, rientra dunque in un dizionario politico e diplomatico, riguarda la storia dei diritti e degli stati. Di qui, difatti, prende avvio la nozione moderna di frontiera, laddove, inoltre, questo termine, di origine esclusivamente militare (indicava il fronte, l'avanguardia dello schieramento dell'esercito nel campo di battaglia), si è caricato di una connotazione aggressiva assente nell'idea del semplice tracciato materiale del territorio, dell'iscrizione topografica di un termine<sup>25</sup>.

Quel che importa qui sottolineare è, invece, l'emergenza della questione di una contiguità tra comunità, sia nel senso della convenzionalità necessaria da entrambe le entità coinvolte, sia nel senso di una doppia referenzialità implicita nella nozione di confine. Un confine, infatti, può afferire tanto a un territorio assolutamente naturale, disabitato e per così dire senza proprietari, quanto ad uno spazio abitato, umano, culturale. Esso, in altri termini, allude ad una vicinanza, ad una prossimità che può essere di due specie. Considerando l'aspetto giuridico e, per quello che solo tangenzialmente riguarda queste note, la funzione del tracciato di fon-

dazione come atto originario di costituzione di un diritto e di un'appartenenza, il confine si apre a uno o più vicini, che possono essere buoni o cattivi, amici o nemici: esso riguarda in ogni caso l'ambito dell'umano (sebbene nel caso di una connotazione negativa degli altri, come per i barbari, per i greci, si delinei un'espulsione, una messa al confino del genere umano) e della storia, anzi, delle storie possibili con cui allacciare rapporti, intrattenere scambi culturali, economici, religiosi. Se invece si considera l'altro versante del confine, quello naturale, si può ben vedere come si potrebbe tracciare qui un'ampia fenomenologia dei modi di rapportarsi agli elementi.

Ci si potrebbe facilmente avvalere sia degli strumenti di una storia delle idee – rilevando così momenti significativi, esempi di svolte nelle mentalità e nei costumi culturali, letterari, artistici, architettonici – che di un'analisi delle disposizioni profonde dell'esperienza – affettive o conoscitive –<sup>26</sup>, per evidenziare come la storia del mare è la storia delle storie dell'uomo con questo elemento che, forse più di altri, è sempre stato segnato dal carattere di inappropriabilità. Il mare, infatti, è innanzitutto da considerare come coefficiente antropologico delle prove, delle esperienze di qualcosa di trascendente a cui l'uomo si è sottoposto. I flutti, questa rivendicazione dell'informe come scrive Valéry, sono così innanzitutto una non-possessione, un'eccedenza dell'inumano che si sottrae, sulla quale la storia non fa presa, che sfugge allo statuto concreto e reale di confine, disegnando le regioni dell'illimitato mentale, della vertigine psicologica, sovrapponendo l'abisso disabitato di una condizione morale ai percorsi profani delle navi da crociera, alle rotte dei carichi di schiavi o delle petroliere.

Ilcrive sui bordi del mare un poeta che fu un gran pensatore del linguaggio, Francis Ponge: «Fino all'avvicinarsi dei suoi limiti il mare è una cosa semplice che si ripete onda per onda. Ma le cose più semplici in natura non si lasciano accostare senza mettersi molte forme, senza fare molte cerimonie, né le più spesse senza subire un certo assottigliamento. Perciò l'uomo, anche per risentimento contro la loro immensità che lo infastidisce, si precipita ai bordi o alle intersezioni delle cose grandi, per definirle. In seno all'uniforme la ragione traballa pericolosamente, e si rarefa: una mente in cerca di nozioni deve per cominciare munirsi di apparenze»<sup>27</sup>.

Nel mare si rispecchia con gioia o con terrore, tanto immaginario collettivo fino all'inizio del secolo, e tanta riflessione soggettiva, individuale, nel moderno (Baudelaire, Mallarmé, Valéry, Joyce etc.), e può forse indicare per così dire il versante negativo da cui misurare i manufatti umani e i destini del suo modo di abitare, costruire e adibire i luoghi – le coste – che sono strutturalmente duplici, che hanno due storie, che vivono e si progettano tra il naturale – assoluto o parziale: il mare come illimitato immaginario o come orizzonte del viaggio e del commercio – e il territorio alle spalle.

A questo proposito, occorre infine ricordare che la nozione di limite ricopre, originariamente, il significato di un'entità territoriale con una propria consistenza e ampiezza: nel diritto romano, difatti, limite indicava una fascia abbastanza ampia di terra, nella quale degli individui abitavano, certo con la funzione di difendere uno dei territori con cui il *limes* confinava, ma con la possibilità ed il diritto di viverci, costruirci, sfruttarlo. Secondo questa accezione, qui non è presupposta alcuna vicinanza, ma è altresì consentita e riconosciuta un'autonomia del territorio,

una sua regolamentazione interna, una sua micro-economia, una sua identità.

È a questo significato che vanno connesse quelle idee di comunicazione e comunità implicite nella nozione di confine; in tal modo, si delinea con maggiore chiarezza e ricchezza terminologica l'accezione di luogo-limite, accezione che si può riferire con immediatezza al porto *luogo-limite* per eccellenza. La città porto è, difatti, insieme aperta sull'elemento marino e in contatto con la città, di cui non è semplice termine, frontiera, zona finale. È per sua natura che intrattiene con il resto della città un fertile rapporto di scambio, che si pone in comunicazione con la sua specificità, che ne accoglie e ne rilancia le esigenze – materiali e immaginarie – a quell'altra finestra sul mondo che è la costa. Il porto-limite, il porto come *póros* è il luogo deputato ad essere la risorsa, il varco attraverso il quale la città può passare nell'altro da sé, la scorciatoia più adatta per aprirsi al commercio, per mettere alla prova la propria storia: se si considera una delle radici etimologiche del limite che si vuole derivi dal greco *peiro*, verbo cui risale una vasta famiglia di parole greche e latine (*peritia*, *periculum* etc.), attraversare, se si dà il giusto valore alla conseguente definizione di limite come "via traversa" (appunto da *atrapòs*), ci si accorgerà ancora una volta di quanto l'idea di intersezione, di scambio, di comunicazione, sia da recuperare, da riattivare nella piena autonomia e sviluppo della città-porto. Infine, si noti che da questo stesso verbo deriva anche *porfus*, parola che illumina il senso dell'aggettivo *opportunus* e che non è da riportare ad *oportet* (conviene, bisogna, importa), ma a *ob* e *portunus*, antica parola di cui è rimasta traccia in *Portunus* divinità romana dei porti. Quanto scrive Franco Rella indica e ribadisce, in modo conciso, quest'ipotesi interpreta-

tiva: «La città moderna non ha confini, ma è percorsa al suo interno da una pluralità di limiti»<sup>28</sup>.

Infine, che nella nozione di limite così intesa sia all'opera non una delimitazione, non una chiusura all'eterogeneo, non una definizione negativa e meramente definitoria, ma insieme la contiguità ad altre storie e mondi, alle disposizioni rappresentative e significative dei loro materiali, così vicini eppure differenziati, e l'allusione all'oltrepassamento, all'apertura al possibile, all'ospitalità dell'estraneo, insomma che la città-porto sia luogo del limite, lo suggerisce una nota di Benjamin: «Bisogna distinguere nel modo più netto soglia e confine. La soglia è una zona, una zona di passaggio. La parola "soglia" ha in sé il senso di "mutamento", "passaggio", "mare" [...] e la sua etimologia deve includere questi due significati»<sup>29</sup>.

### La piana di Bagnoli: geografia e destino

La costruzione del territorio, il racconto della sua morfogenesi, la descrizione della sua struttura e delle sue parti rappresentano i primi atti del processo progettuale. Come ha scritto Saverio Muratori: «Il territorio non è solo il suolo fisico, né solo l'idea che l'uomo ha del territorio, che può essere errata, illusoria o anche solamente mentale, cioè qualcosa di staccato e diverso dalla struttura fisica. Territorio sarà invece la struttura reale comune naturale ed umana»<sup>30</sup>.

Nel caso dell'area occidentale di Napoli<sup>31</sup>, ma forse si può dire dell'intera città, la lettura dei caratteri geomorfologici, della struttura topografica, dei tracciati, rappresenta l'unico *incipit* possibile per indagare sulle relazioni tra il disegno naturale del sito e la forma del costruito. La forte caratterizzazione geografica della città occidentale ed in particolare della

cosiddetta piana di Bagnoli, portano ad ampliare lo sguardo oltre i suoi stretti confini, ciò consente di rilevare come questa sia fortemente segnata e disegnata dall'orografia e dalla peculiarità propria della sua condizione geografica, ma allo stesso tempo come appartenga ad un sistema territoriale più ampio; quel sistema dei crateri vulcanici, delle creste collinari che li delimitano, degli ampi spazi pianeggianti che rappresentano le pause della tortuosa geografia, della linea di costa punteggiata da promontori e rilievi. Il cratere della Solfatara, quello degli Astroni, quello di Agnano divenuto prima lago e poi bonificato, la conca di Agnano, di Pianura, di Soccavo, di Bagnoli, di Fuorigrotta, la collina dei Camaldoli, il monte Spina, il monte S. Angelo, il monte Olibano, la collina di Coroglio e Posillipo, il monte Dolce, con la costa da Nisida a Capo Miseno costituiscono questo complesso sistema.

Per descrivere la piana di Bagnoli bisogna riferirsi ad una ampia scala territoriale e geografica, oltre i margini propriamente riconosciuti come tali per arrivare a limiti nuovi, bisogna ampliare la scala percettiva verso più lontani orizzonti. Proprio le grandi differenze del sistema-geomorfologico dei Campi Flegrei, che definiscono i diversi caratteri, consentono di individuare diversi orizzonti ai quali corrispondono differenti elementi del costruito. La lettura a questa scala dell'area rimanda all'analisi della posizione dei diversi elementi, che consente così di delineare una sorta di schema, di griglia all'interno della quale vanno via via posizionati gli elementi più minuti. Il valore posizionale degli elementi stessi e il carattere della struttura formale dell'area portano a riflettere sulle relazioni che nel tempo si instaurano fra essi. E queste considerazioni diventano la base del ragionamento descrittivo-progettuale. La posizione



1



2



3



5



4



6



7



9



8



10



11



13



12



14



15



16

delle presenze naturali e/o artificiali consente di individuare le relazioni, ed è a partire da queste che si può leggere la composizione dei luoghi.

Provando, dunque, a scomporre gli elementi che definiscono la struttura fisica del territorio, è possibile tentare una loro definizione. I margini costituiti dai rilievi e dal mare rappresentano gli elementi di maggior peso fisico ed al loro mutare mutano le condizioni delle relazioni. Mentre il costone di Posillipo, che delimita la piana di Bagnoli e separa dal resto della città, si presenta come un bordo molto definito, una sorta di grande muro a strapiombo, flessibile solo all'ingresso di Fuorigrotta, il margine rappresentato da monte S. Angelo, che delimita la conca di Agnano, appare diverso, meno perentorio, un limite permeabile con dei punti di filtro, come ad esempio l'attacco con monte Spina che dà inizio al sistema di Pozzuoli. Ed anche la costa che da Capo Posillipo a Capo Miseno, sottolineato dal promontorio di Monte di Procida e sulla quale si innesca il sistema dell'isola di Nisida, sembra segnalare uno spazio di terra e mare quasi a sé lungo la costa, un episodio apparentemente concluso. Dal punto di vista della percezione di luoghi un gioco di linee ed orizzonti definisce una sorta di interno che si percepisce con maggiore chiarezza camminando nella piana.

«Vi sono (infine) elementi del paesaggio che, per il loro carattere di preminenza e di localizzazione rispetto all'intorno o per la loro eccezionalità, accolgono una particolare densità di significato – scrive Gregotti – gli elementi totemici naturali, l'atollo vulcanico, l'acropoli, il nocciolo di un sistema radiale di strade sono gli oggetti sui quali la ragione mitologica e la ragione etnologica hanno istituito e distribuito i loro significati»<sup>32</sup>. Si definisce una prima griglia, un primo sistema di riferimento «naturale» che trova nel

costone di Posillipo il suo limite, nel monte S. Angelo un bordo permeabile, nel monte Spina un importante elemento di cerniera. All'interno di questa sorta di schema, attraverso un ulteriore passaggio, si individuano quelle misure – a scale diverse – che da una parte confermano l'esistenza di un sistema più ampio, e dall'altra consentono di cogliere i nessi tra gli elementi artificiali del costruito e gli elementi «totemici naturali».

Si ragiona, dunque, ancora ad una scala territoriale, attraverso misure territoriali. Quanto la piana di Bagnoli sia parte di un più ampio sistema è ulteriormente dimostrato dalla lettura delle «linee» principali che la solcano, elementi artificiali, segni, punti, che in questo caso sono i segni delle percorrenze, sono le linee che mettono in relazione e in comunicazione luoghi anche notevolmente distanti tra loro, innanzitutto la via Diocleziano, tracciata nella seconda metà del Cinquecento in concomitanza con l'ultima fase di occupazione agricola del territorio, che costituisce un sistema portante se letta nella sua connessione con la strada lungo la costa, ad essa precedente, e l'antica *via intercolles* di fondazione romana (coincidente con l'attuale via Terracina) che segna il bordo superiore di Monte S. Angelo.

Il sistema di queste tre percorrenze segna direzionalità che vanno ben oltre la misura della piana, rafforzate dal sistema di Piazzale Tecchio che si pone in asse con il flesso del costone di Posillipo e sottolinea ancora la direzione verso via Terracina. Così la misura centrale assorbe le assialità delle tre strade via Diocleziano, via Terracina e via Campagna, che ancora presenta una forte componente di naturalità nel suo percorso, e rappresentano tre direttrici fondamentali rispetto ai singoli luoghi che attraversano ed al loro insieme.

Riferendosi alla piana di Bagnoli e all'attuale via Diocleziano è importante notare come ancora oggi questa strada, da sempre segno forte che si rileva dalle antiche carte e dalle foto di inizio secolo, abbia il ruolo di una bisettrice tra due parti con caratteri molto diversi. Una strada apparentemente compatta che collega frammenti di città come il rione Cocchia, con il suo asse che punta da una parte verso il costone e dall'altra verso il punto di attacco tra monte Spina e monte S. Angelo, come il quartiere Cavallieggeri Aosta con l'ingresso segnato dal ponte della metropolitana, tutti elementi che innescano sistemi trasversali alla direzione principale. Quella direzione che è diventata nel tempo, con la progressiva occupazione e, quindi, trasformazione del suolo della piana, uno dei principali assi destinati a reggere al di sopra e al di sotto del piano stradale, un fascio di percorsi con le successive aperture della Cumana, della «direttissima» per Roma e della via rotabile Domitiana.

Il policentrismo dell'intera area flegrea, che ha da sempre rappresentato la regola di costruzione degli insediamenti, deve alla geomorfologia dei luoghi con la frammentazione di aree pianeggianti tra i rilievi e le depressioni vulcaniche, la sua origine; i diversi insediamenti presenti nell'area occidentale della città confermano, dunque, da una parte uno sviluppo policentrico che appare ormai una caratteristica propria del territorio, e dall'altra la costituzione per parti e per grandi elementi eccezionali. Le parti ed i grandi elementi rappresentano, quindi, quei microcosmi attorno ai quali si è strutturata la città, e si è determinata l'urbanizzazione dell'area occidentale. La misura del rilievo di monte S. Angelo coincide con la misura della Mostra d'Oltremare e di tutta l'area a monte di viale Kennedy, così come la misura di monte Spina coincide con quella vasta area poi di-

venuta di pertinenza militare nella quale ricade la sede della NATO.

Si individuano quelle emergenze che costituiscono gli altri elementi distintivi dell'intera zona occidentale: la Mostra D'Oltremare innanzitutto, il Collegio Ciano, e poi lo Stadio, l'impianto industriale della ex-Italsider; quegli elementi che per dimensioni, funzioni, struttura hanno influenzato lo sviluppo nel tempo. Allo stesso modo i quartieri residenziali, di edilizia pubblica realizzati specialmente negli anni del dopoguerra, presentano una sorta di apparente compiutezza che accentua il loro isolamento; e ciò vale certamente per l'ottocentesco quartiere Giusso, che rappresenta uno dei rari esempi di quartiere disegnato e realizzato secondo una normativa di riferimento, ma anche per Cavalleggeri Aosta, per Fuorigrotta, per la Loggetta, per il rione Ina Casa a Bagnoli e ad Agnano, il rione Domiziana e per molti altri.

In questo schema policentrico rientra, dunque, la grande emergenza dell'area industriale ormai dismessa, che per sua stessa natura è fortemente chiusa, recintata e inaccessibile. La realizzazione dell'impianto siderurgico, che ha inizio nel 1907 e si conclude nel 1910<sup>23</sup>, ha portato nel tempo ad un blocco delle trasformazioni all'intorno, ciò che è stato realizzato nella piana è stato compiuto sempre ai bordi, al margine e a margine della acciaieria. Anche se lo stabilimento si è, nei decenni, fortemente potenziato, sin dall'origine si disegna un assetto fisico interno al recinto della cittadella industriale, che ne stabilisce direzioni, assialità, una sorta di nuova morfologia tutta legata alla complessità funzionale. Il ciclo produttivo procede da nord a sud, organizzato in aree specializzate per lo più ortogonali alla costa; in origine sono proprio i segni del passato agricolo del territorio a dettare le principali direzionalità in-

terne; pur se nel tempo si sono persi i segni fisici, si è conservata la struttura originaria della distribuzione che ha resistito fino alla cessazione delle attività.

Il primo ampliamento significativo dell'area industriale si ha negli anni Trenta, dovuto principalmente alla modernizzazione degli impianti, segna anche l'avvio della progressiva espansione verso il mare; simbolica è la realizzazione del pontile nord, che si protende a mare per 900 metri. La linea di costa e l'arenile, entrano nell'area industriale, mentre spariscono i segni delle preesistenze; il rapporto con l'intorno e con le forti presenze naturali è sempre più indifferente e funzionale.

Alla fine della seconda guerra mondiale, lo stabilimento è distrutto per il 77% della sua estensione e dal '45 iniziano i lavori di ricostruzione, che proseguono per quasi un decennio e che sono anche l'occasione per una nuova fase di modernizzazione. In questi stessi anni l'area occidentale della città diviene il territorio preferenziale per la sperimentazione dell'edilizia pubblica napoletana; alle grandi trasformazioni delle acciaierie continuano a corrispondere, fino alla metà del XX secolo, anche grandi trasformazioni e ampliamenti del tessuto urbano. Va detto che all'interno del recinto fino agli anni '60 ci sono ancora aree libere, è nel decennio successivo che si avvia una fase di saturazione totale dello spazio interno.

Con l'ultima grande ristrutturazione della fabbrica, all'inizio degli anni '80, necessaria a contrastare la fase di calo produttivo che ha ormai già avuto inizio, si delinea una forma di intreccio interno tra le permanenze e le modificazioni, che investono soprattutto i corpi di fabbrica, le architetture dell'industria. Sono gli anni dell'avanzare della cultura ambientalista; le questioni dell'inquinamento iniziano a creare problemi ai cicli

produttivi, ecco che un'azione di "ripulitura" della fabbrica mira a modificare la percezione complessiva. Si riattintano gli edifici, si disegna un nuovo arredo urbano, si organizza il verde ancora forte presenza fisica e percettiva, si ridisegna il margine delle strade con alberi e piante di alto fusto. Ma il fuoco, i fumi nocivi, le luci mai spente, i cicli di lavorazione continua sono ormai entrati nell'immaginario collettivo, cittadino e non solo.

Proprio all'inizio degli anni Ottanta, così Guido Ceronetti descrive lo stabilimento: «Bagnoli è sterminata; un impero, uno dei tanti della pura materia e della pura potenza. Che cos'altro ormai possiamo creare? Solo moltiplicare le Bagnoli, o estenderle, come stavano facendo per questa. [...] Eppure nel nuovo, smisurato impianto in costruzione lo spazio non è opprimente. Ha qualcosa della navata, la surroga cancellandone il Dominus celeste; basta questo ricordo di una pianta misurata sulla Realtà, di centro ritrovato [...]. Centro siderurgico come surrogato del centro perduto»<sup>34</sup>. L'impianto siderurgico a prescindere, dunque, dal suo ruolo storico, economico e produttivo – lo stesso Ceronetti lo indica come «la madre» di tutte le acciaierie italiane – assume un ruolo importante nella storia urbana di questi luoghi. Lo stridio fra la naturalità forte, la geomorfologia predominante della piana e l'immenso recinto delle acciaierie, l'insieme degli edifici in esso contenuti, il protendersi anche sul mare dei lunghi pontili, è divenuto negli anni l'elemento caratterizzante dell'area di Bagnoli.

Quello dell'Italsider non è ormai più il segno di un grande impianto industriale, ma è un "luogo moderno" fatto di artificio e natura, di memoria e passato, come nella storia travagliata degli operai, una storia di lotte che fa parte della storia della città, così

la sua concretezza di spazio, fatto di spazi e manufatti, è ormai un sistema complesso interno alla città. L'acciaieria ha continuato a lavorare a pieno regime fino alla metà degli anni '80; nel 1985 ha chiuso l'E-tomit per lavorazioni altamente nocive; nel 1990 ha chiuso l'area delle lavorazioni a caldo, è stato spento l'altoforno, infine l'anno seguente, con la fermata del treno di laminazione, cessa ogni forma di attività industriale, l'impianto è chiuso e messo in liquidazione<sup>35</sup>.

Ritorna con forza, al momento dell'abbandono delle funzioni industriali e dello smontaggio degli edifici e dei macchinari, l'esigenza di ragionare sul rapporto che si è venuto a creare tra l'artificiale e il naturale, sulla loro mescolanza, sull'artificiale che diventa natura e mostra le cose da un altro punto di vista. Scrive ancora Gregotti: «Di fronte ad una preponderante presenza di natura era più facile leggere la misura dell'efficienza del gesto dell'uomo sulla terra; il primo modo di intervenire sull'ambiente è coinciso con l'opportunità di operare per spostamenti minimi per incontrare il minimo di resistenza; ne sono derivate tracce sottili, ma che lo hanno caratterizzato per intero, perché hanno interessato i punti più importanti»<sup>36</sup>. Si può ancora dire che le tracce naturali sono diventate artificiali, ma oggi nella piana di Bagnoli le tracce artificiali sono in alcuni casi diventate naturali. Via Campegna, uno degli assi stradali più significativi, nel suo percorso tocca in alcuni casi il costone per poi distaccarsene e, mentre la sua sezione mostra con chiarezza il mutare delle condizioni, il variare tra segno nel suolo e costruzione, si interseca con i segni propri del suolo, tracce ormai labili, ma ancora leggibili, delle partiture del terreno segnate dai canali ortogonali alla collina che raccoglievano le acque.

Come anche il segno del Poligono di tiro, un po' ambiguo e un po' fuorviante, anche se affascinante proprio perché parte da un punto di flesso della collina e si pone in asse con il recinto di piazza Neghelli; ed anche questo quadrato di dimensioni enormi appare come un segno geometrico anomalo che tenta di incunearsi nel tessuto del quartiere di Cavallegeri. Un altro singolare elemento naturale che appare come una "protuberanza" nella piana è la collina di Santa Teresa, piccolo frammento vulcanico la cui quota diviene il riferimento per l'altezza degli edifici del Rione Cocchia.

Ma su tutti prevale il segno della costa, parzialmente modificato nel suo andamento originario dalla colmata realizzata per ampliare lo spazio a mare della fabbrica, con l'isola di Nisida collegata dal ponte, si può azzardare dicendo che proprio la presenza dell'industria ha in qualche modo preservato Bagnoli da quella devastazione che ha segnato tutta la costa urbana di Napoli, a partire dagli anni '50. Le relazioni con il mare, con la costa, con la spiaggia, con le colline, con l'interno della piana e del recinto, con i suoi bordi, sono i materiali del progetto, sono le relazioni che consentono di definire i temi urbani e compositivi. Così il ragionamento descrittivo si intreccia al discorso percettivo legato ai caratteri che si vanno scomponendo, ed ancora al discorso formale sui sistemi geomorfologici. Questi sono letti proprio rispetto alle misure espresse alle varie scale, non è solo una lettura percettiva ma è una riflessione che tende a fare di questi elementi naturali elementi della composizione progettuale. Ed il valore posizionale degli elementi naturali stessi non è interpretato solo in senso percettivo, ma rispetto ai principi insediativi presenti nell'area occidentale della città. Proprio il valore posizionale e i caratteri strutturali e formali in-

ducono a riflettere sulle relazioni. Relazione di ogni singola parte con il tutto, leggibile attraverso un procedimento di scomposizione e di ricomposizione, dalla quale si desume come il tutto non sia la somma delle parti, ma la loro interrelazione, il loro intreccio.

### **Barcellona e la trasformazione della linea di costa urbana**

La lunga e complessa esperienza di trasformazione urbana della città di Barcellona non solo può aiutare a capire il destino di una città sul mare, ma può esplicitare il senso profondo del rapporto tra la trasformazione della città negli ultimi venti anni, un processo lungo ed ininterrotto e la sua linea di costa; e questa è anche la storia della riconquista di luoghi e spazi fino ad ora estranei al corpo urbano più vivo e vitale. E c'è una sorta di inconsapevolezza in coloro che hanno segnato queste lunghe stagioni di progetti e realizzazioni, che consente oggi di ricomporre come un puzzle la nuova linea della costa della città catalana.

La scelta di lavorare su questa città, una di quelle di cui più si è scritto e si è parlato in questi ultimi venti anni, non tanto e non solo è dovuta ad una conoscenza e ad una consapevolezza di questa realtà in particolare, ma soprattutto alla volontà di tentare di leggere e raccontare tutti questi anni di trasformazioni, stravolgimenti fisici e sociali del tessuto urbano, a partire da quanto è accaduto sulla costa. È come studiare la città dal mare e guardarla da lontano.

È importante sottolineare come nei secoli il rapporto della città con la sua linea di costa sia stato molto complesso; il mare è risorsa, ma anche pericolo, le città più esposte come Barcellona hanno a lungo

"dato le spalle" al mare. Nella capitale catalana non esiste una facciata verso il mare, solo nel Settecento, con la sostituzione delle mura, è realizzato un piccolo tratto di passeggiata, ma la rappresentatività urbana è tutta interna, ed ancora con il piano ottocentesco la costa, il porto, la spiaggia non entrano nel nuovo disegno urbano.

Se si guarda una pianta della città sono chiaramente leggibili, ancora oggi, la geografia e gli elementi naturali che hanno informato lo sviluppo urbano: la linea della costa, le alture di Montjuic e del Tibidabo, i fiumi Besòs e Llobregat e la vasta piana inclinata verso il mare. La città in origine si è sviluppata in relazione a questi elementi, in una sorta di rispetto che si è trasformato in chiusura verso il mare, lungo il quale si attestava la Muralla del mar, e in parte anche rispetto alle altre presenze e all'orografia, e tutto questo ha determinato molti dei caratteri urbani specifici.

Anche la rifondazione ottocentesca con l'Ensanche del Cerdà trova i suoi limiti negli elementi geografici, lasciando irrisolte molte questioni, tra cui proprio il rapporto con la complessità del territorio, occupando l'area della piana la scacchiera degli isolati è interrotta bruscamente laddove ci sono condizioni morfologiche particolari, le preesistenti aggregazioni che si erano formate nel tempo, i rilievi delle colline, la linea della costa. Lungo quest'ultima, la via litoranea realizzata dopo l'abbattimento della Muralla, in origine chiamata Paseo del Mar, ha portato alla proposizione di un nuovo ordine del territorio, definendo la linea di separazione tra l'area portuale e la città. Nel tempo la strada è stata rafforzata come asse principale nord-sud ed ha rapidamente perso il carattere di doppio sistema di attraversamento veicolare e di passeggio, per trasformarsi in una strada a scorri-

mento veloce, l'attuale Ronda Litoral, che nel tratto tangente la città antica si raddoppia con il Paseo de Colon, per poi essere interrata in alcuni tratti, come in prossimità della Villa Olimpica dove il raddoppio avviene con la Avenida Icaria, asse portante parallelo alla costa del nuovo insediamento.

Ma già nelle proposte del GATCPAC e di Le Corbusier del 1931, l'area costiera della città è individuata come nuovo centro e, proprio nell'area del porto, si propone la realizzazione di un centro direzionale. Negli anni Cinquanta, la barriera fisica tra città e mare diventa, invece, ancora più netta con la realizzazione della ferrovia litoranea, che solo con la costruzione della Villa Olimpica viene interrata.

Il fronte a mare di Barcellona misura circa 14 chilometri e la pianta attuale della città, in cui sono riportati tutti gli interventi realizzati a partire dal 1988, con lo spostamento delle funzioni del porto commerciale nell'area meridionale in modo da liberare i moli e i bacini prospicienti la città antica, mostra una lunga linea di costa costruita, una fascia che ha assunto via via diversi spessori, tra la lunga Ronda Litoral – la grande ed inamovibile infrastruttura viaria – e il mare, e possiamo osservare come siano state ricostruite, ed in alcuni casi costruite ex-novo, parti urbane che si relazionano in modi e attraverso diversi elementi al tessuto alle spalle. La città intera ha così una continuità forte con il suo bordo, con l'essere linea lungo il mare, confermando e rafforzando la sua identità attraverso i diversi elementi di architettura urbana realizzati.

Il recupero del porto vecchio con l'inserimento di nuove funzioni pubbliche, conservando le funzioni diportistiche rappresenta il primo nucleo di interventi sul bordo a mare. L'area dei vecchi bacini con il centrale Moll de Barcelona, è divenuto il luogo della

nuova città degli affari con il World Trade Center di Pei; da qui alla Barceloneta c'è il tratto del porto ridisegnato con funzioni di *loisirs*, sul Moll d'Espanya sono stati realizzati gli edifici del Maremagnum di Pifon e Viaplana, l'Aquarium di Terrades e il grande Multisala di Garces e Soria, conservando le funzioni diportistiche con la presenza del Reial Club Maritim. È con questo primo tratto con l'intervento del Moll de la Fusta di Manuel de Solà Morales, uno dei progetti più belli e considerato oggi precursore di tanti interventi poi realizzati, inizia il lungo percorso che senza soluzione di continuità va avanti fino al limite della città.

C'è, infatti, la possibilità di percorrere a piedi senza interruzione la linea della costa urbana, incontrando tratti di strada sull'acqua, di spiaggia, ponti che consentono di superare i punti in cui l'acqua arriva più in profondità e di connettere le teste dei moli alla terraferma. Continuando idealmente il percorso, si attraversa la Barceloneta, il vecchio quartiere settecentesco dei marinai, bordato dal Moll de la Barceloneta, lungo il quale sono stati recuperati alcuni vecchi magazzini portuali e, dall'altro lato, dal Paseo Marítimo di Olga Tarrasò che segue l'andamento della spiaggia, che ha inizio proprio alla Barceloneta, lungo il quale c'è il recuperato parco del quartiere e l'Hospital del Mar recentemente ristrutturato da Manuel Brullet.

Senza soluzione di continuità ha inizio la Villa Olimpica, il cui modello è fondato sulla strada e sull'isolato, con il nuovo porto di Bohigas, Martorell e Mackay e poi le spiagge e le lunghe passeggiate che, come nella Barceloneta, seguono l'andamento sinuoso della costa sabbiosa. La Villa Olimpica con tutti i suoi edifici e i suoi spazi pubblici, trova nelle sue strade – che si raccordano alla maglia viaria

preesistente – il senso della sua modernizzazione e infrastrutturazione, su cui si innerva il nuovo quartiere, che si conclude con il Parque del Poblenou di Vendrell e Ruisánchez.

La Avinguda Diagonal, mentre con il Plan 22@ anche l'antica area industriale di Poblenou viene riformata, è riproposta nella sua parte terminale di nuovo con il ruolo di asse strutturante di un'area in fase di realizzazione, Diagonal Mar, in cui il disegno dell'impianto rompe la geometria della maglia del Cerdà con le nuove realizzazioni, nell'area di confine tra la città olimpica e la zona di Diagonal Mar c'è il parco progettato da Enric Miralles e Benedetta Tagliabue. Un parco profondamente urbano in cui artificio e natura si fondono e che ha un ruolo importante per il disegno di questa parte della città, non solo per la sua natura di spazio pubblico a servizio della nuova zona residenziale e del terziario, ma per lo spazio che occupa un'area di forma rettangolare perpendicolare alla linea di costa e che sembra voler congiungere fisicamente l'artificio della città con la spiaggia e l'acqua del mare.

In sostanziale continuità con questa è stata realizzata l'area del Forum 2004, il progetto definisce un'area di nuova centralità urbana secondo la definizione propriamente barcellonese. Il gruppo di architetti che ha dettato le linee guida dell'intero intervento era formato da Enric Miralles, Josep Acebillo, Josep Lluís Mateo e Eduard Bru; nei lunghi fine settimana, ormai diventati storia dell'architettura barcellonese, si è stabilita la strategia di scavalcamiento della Ronda Litoral e il grande impianto di depurazione delle acque attraverso una grande piattaforma sopraelevata. I due elementi che sono divenuti l'emblema di questo intervento sono l'Explanada, la grande piattaforma per le manifestazioni all'aperto di José Antonio Martí-

nez Lapeña e Elias Torres e l'edificio triangolare di Herzog e de Meuron, un triangolo orizzontale che media con naturalezza l'incontro con la rigida trama urbana. Di fronte all'edificio del Forum, e unito ad esso da una rambla sotterranea molto scenografica, si eleva il Centro Congressi di Mateo. La strategia dell'intervento è fondata sulla centralità di alcuni spazi attorno ai quali si costruisce l'insieme.

Il grande piazzale pubblico è connesso, attraverso diversi sistemi di rampe e terrazze, al parco litoraneo Parque de los Auditorio di Alejandro Zaera Polo e Farshid Moussavi, alla Zona de Baño di Beth Gali e al nuovo porto sportivo di Xavier Casas e Rosa Torres; ancora sul bordo del mare è in costruzione lo Zoo Marino di Carles Muro ed altri, e il Parque de la Paz di Ábalos e Herreros. Nella zona più a nord è ubicato il nuovo Campus Universitario de Llevant di Eduard Bru, fulcro di un'altra serie di interventi in via di realizzazione.

Ma ognuno dei tratti lineari paralleli si confronta e si raccorda in senso trasversale in modi diversi alla città prospiciente, creando nuove relazioni fisiche e percettive: le Ramblas connesse idealmente attraverso il ponte pedonale in legno, Rambla de Mar al Moll d'Espanya; lo storico asse della via Layetana che taglia la città antica e che arriva nello spazio di cerniera con il cambio di giacitura del quartiere della Barceloneta; il quartiere stesso che rappresenta il punto a terra della città più avanzato sull'acqua; il Carrer Marina che connette la città Olimpica con la città storica e che arriva a mare con il Moll de Marina; infine la Diagonal che nel suo tratto finale arriva a mare e sulla cui giacitura è stato impostato il disegno di una nuova "parte" urbana.

Anche nella zona meridionale sono previsti nei prossimi anni una serie di interventi con il Plan Delta del

Llobregat, che prevedono l'ampliamento del porto e dell'aeroporto, la creazione di un parco agrario, di una serie di infrastrutture e di interventi di protezione dell'ambiente; quest'ambito comprende un fronte a mare che ha inizio con la collina di Montjuic fino al Garraf per circa 23 chilometri.

Il caso di Barcellona è interessante ed emblematico, i progetti nel complesso, al di là di qualunque giudizio sull'esito delle architetture, testimoniano da un lato della possibilità di ampliare la città contemporanea, tema anch'esso di grande centralità, dall'altro della capacità di farlo a partire da una risorsa incommensurabile che è la posizione geografica, risorsa in termini di territorio, di specificità, di unicità.

#### Note

<sup>1</sup> C. Magris, *Per una filologia del mare*, in P. Matvejević, *Mediterraneo un nuovo breviario* (1987), Garzanti, Milano 1991.

<sup>2</sup> C. Dardi, *Semplice lineare complesso*, Editrice Magma, Roma 1976.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Cfr. G. Samonà, *Considerazioni di metodo*, in U. Siola (a cura di), *Architettura del presente e città del passato*, Shakespeare & Company, Brescia 1984.

<sup>6</sup> A. Rossi, *L'architettura della città*, Clup, Milano 1969.

<sup>7</sup> M. Aymard, *Spazi*, in F. Braudel, *Il Mediterraneo*, Bompiani, Milano 1985.

<sup>8</sup> M. Polte, *Introduction à l'Urbanisme*, Anthropos, Paris 1967.

<sup>9</sup> C. Alvaro, *Terra Nuova Prima cronaca dell'Agro Pontino* (1934), Milano 1989.

<sup>10</sup> J. Michelet, *Il mare* (1861), Milano 1983.

<sup>11</sup> G. Samonà, *op. cit.*

<sup>12</sup> R. Dubbini, *Geografie dello sguardo. Visioni e paesaggio in età moderna*, Einaudi, Torino 1994.

<sup>13</sup> A. Colquhoun, *Il problema del contesto urbano nel Grand Travail*, in C. Palazzolo, R. Vio (a cura di), *Sulle tracce di Le Corbusier*, Arsenale Editrice, Venezia 1989.

<sup>14</sup> Cfr. D. Mattoni, *Livorno*, Laterza, Bari 1985.

<sup>15</sup> G. Simioncini, *Città e società nel Rinascimento*, vol. II, Einaudi, Torino 1974.

<sup>16</sup> R. Dubbini, *Il fiume e la città*, in «Casabella», n. 572, 1990.

<sup>17</sup> Cfr. M.R. Santangelo, R. Amirante, F. Bruni, *Il porto*, Electa, Napoli 1993.

<sup>18</sup> H. Gaudin, *Seuil et d'ailleurs*, Aux Editions du Demi-Cercle, Paris 1992.

<sup>19</sup> Per la trattazione specifica del tema della dismissione delle aree portuali si rimanda alle altre pubblicazioni dell'autore.

<sup>20</sup> F. Braudel, *Le Méditerranée*, Flammarion, Paris 1985.

<sup>21</sup> S. Bisogni, G. Polesello, *L'architettura del limite*, Clean, Napoli 1993.

<sup>22</sup> G. Samonà, *Considerazioni di metodo*, cit.

<sup>23</sup> A. Corbin, *Le territoire du vide*, Aubier, Paris 1988.

<sup>24</sup> J. Michelet, op. cit.

<sup>25</sup> cfr. J. Le Goff, *Divagations historiques autour des frontières*, «50 rue de Varennes», suppl. italo-francese a «Nuovi Argomenti», n. 38, 1991.

<sup>26</sup> cfr. G. Bachelard, *L'Eau et les Reves*, Corti, Paris 1942.

<sup>27</sup> F. Ponge, *Le parti pris choses*, Gallimard, Paris 1942.

<sup>28</sup> F. Rella, *Limina. Il pensiero e le cose*, Feltrinelli, Milano 1987.

<sup>29</sup> W. Benjamin, *Parigi Capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino 1986.

<sup>30</sup> S. Muratori, *Civiltà e territorio*, Roma 1966.

<sup>31</sup> cfr. M. Santangelo, *La descrizione dell'area occidentale: la geografia*, in Aa.Vv., *Dalla Variante al progetto: un'ipotesi di trasformazione dell'area occidentale*, ESI, Napoli 1998.

<sup>32</sup> V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 1987.

<sup>33</sup> Per la storia dell'agibilità del sito cfr. V. Andriello, A. Belli, D. Lepore, *Il luogo e la fabbrica*, Napoli 1991; <http://www.bagnoli-futura.it/storia>.

<sup>34</sup> G. Ceronetti, *Viaggio in Italia*, Einaudi, Torino 1983.

<sup>35</sup> Nel 1994 è redatto il «Piano di recupero ambientale di Bagnoli» per avviare la bonifica. Nel 1996 il Consiglio Comunale di Napoli approva la variante al P.R.G. che disciplina per l'intera zona occidentale un progetto di riqualificazione urbana; viene costituita la società «Bagnoli s.p.a.» che deve attuare il piano per la bonifica. Nel 1998 con l'approvazione della variante si avvia la redazione del Piano Urbanistico Esecutivo per Bagnoli che viene presentato nel 2000 e approvato definitivamente nel 2005. Nel 2001 il Comune di Napoli acquisisce la proprietà dei suoli su cui ricade l'impianto industriale e nel 2002 si costituisce la

Società di Trasformazione Urbana «Bagnoli-futura S.p.a.» con la partecipazione al 90% del Comune, al 7.5% della Regione Campania e al 2.5% della Provincia di Napoli. La Bagnoli-futura ha iniziato i lavori di bonifica e nel 2005 sono state indette le prime quattro gare per la progettazione del Parco Urbano conclusasi nel luglio 2006, del Parco Sportivo conclusasi nel gennaio 2005, per il recupero e riuso dell'impianto di trattamento acqua TNA, nel quale avrà sede il Turtle Point, e la torre di spegnimento e per le opere di urbanizzazione primaria. Inoltre è già avviato il cantiere per la realizzazione della Porta del Parco.

<sup>36</sup> V. Gregotti, op. cit.

## Racconti di Le Corbusier

Il mio destino è di essere un viaggiatore incallito, sbattuto in ogni angolo del mondo.

Le mie mani bruciano. Nell'esistenza che mi è stata data, in cui l'attività mentale sottopone i miei nervi alle prove più dure, mi viene spesso richiesto di compiere il miracolo di coniugare con le mani lo spirito e l'opera desiderata.

Quel miracolo, che compensa il pulsare delle vene e gli stimoli della mente e che consente alla mano di prendersi libertà e invenzioni progettuali a volte sconvolgenti, è la felicità inconsapevole concessa ai seri artigiani.

Fin dalla gioventù sono stato un artigiano ostinato. Dipingo in treno, in nave, nelle camere d'albergo.

Dipingo ininterrottamente da ventisei anni.

Le Corbusier





4. Il Reno da Magonza a Colonia



5. Il Reno da Magonza a Colonia



6. Da Mudanya verso l'Asia



7. Istanbul dal Bosforo, il Corno d'Oro da Santa Sofia alla Süleymaniye Camii



8. Istanbul da Galata, Yeni Valide Camii e la Suleymaniye Camii



9. Istanbul dal mar di Marmara, Santa Sofia e la Moschea Blu e il Serraglio





12. L'Acropoli di Atene dal Licabetto e il golfo di Egina



13. Karyai







55



19

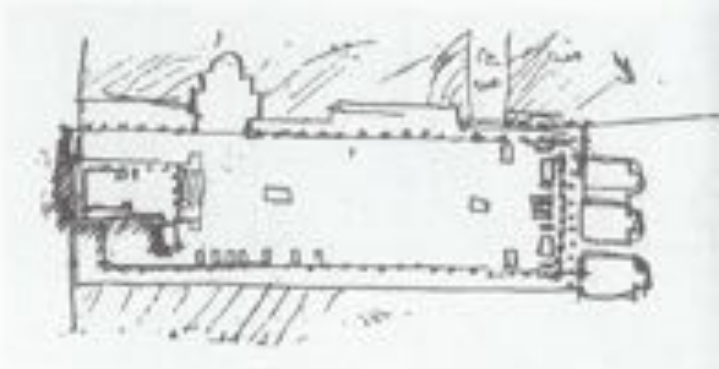




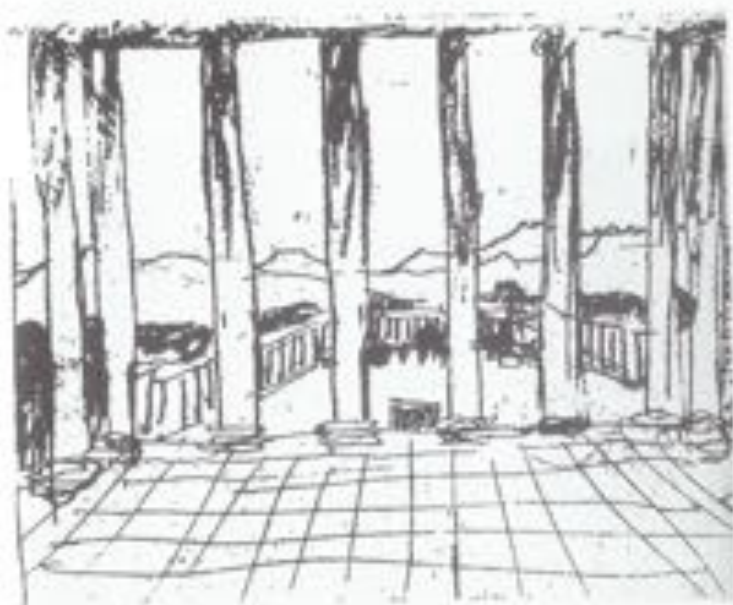


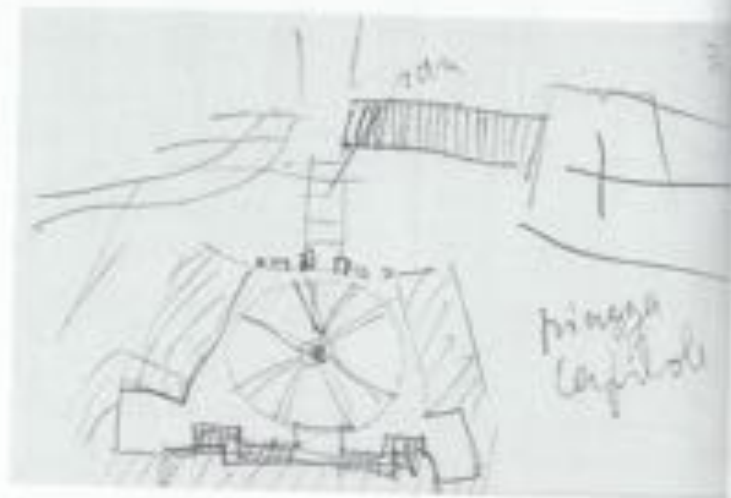


26. Il foro di Pompei



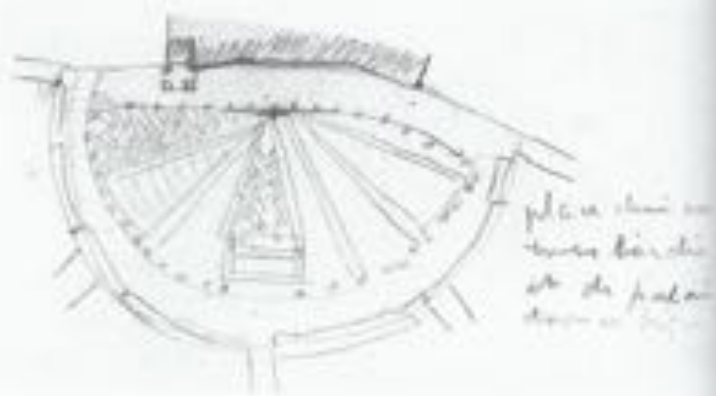
27. Il foro di Pompei dal Tempio di Giove



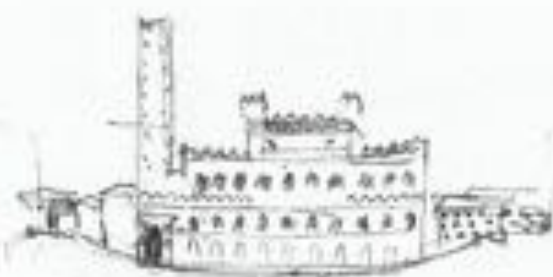




32. Siena piazza del Campo

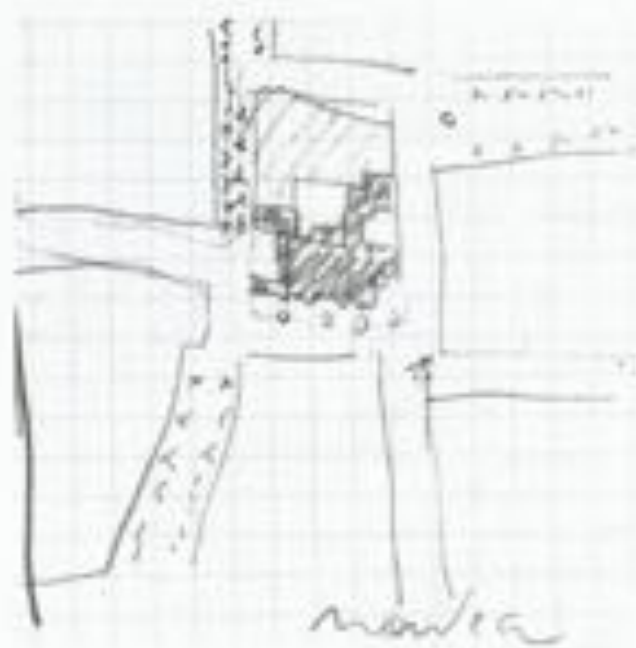


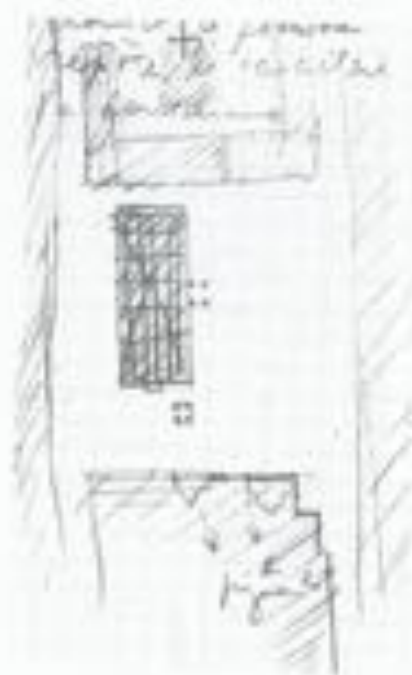
33. Siena piazza del Campo











1-5

Discesa del Reno tra Magonza, Colonia e Düsseldorf, 4 maggio 1911.

Il racconto della traversata del fiume è affidato alla lettera a William Ritter datata 8 maggio: «Il paesaggio si svolge e il cielo che a poco a poco si è coperto, sta promettendo, ora sono le 4, una sinfonia cromatica molto bella, il Reno conserva il suo bellissimo grigio sporco. Ma i monti che modificano il loro carattere sono passati al verde scuro e hanno assorbito i sapori riposanti dell'ora azzurra. È stato mezzogiorno: tutto ocra rossa e rocce scozzesi. Mi credevo nel Vallese. L'architettura bassa, come là, in pietra a secco e tutta di linee acute, di assesti brutali, di piani decisi, molto carattere. – Come raggruppamenti di villaggi è spesso molto bello, i grandi muri di recinzione che se ne vanno paralleli ai muri delle sponde. Tra queste superfici ricche e crude, dei platani tagliati bassi conferiscono all'insieme un carattere assai meridionale: lago di Garda spesso, a volte lago di Lemano. [...] Ad un tratto le sponde abbassandosi offrono qualche bassa superficie dove alte officine sporcano di fumo un cielo divenuto dominante».

6-9

Ai primi di luglio del 1911 Le Corbusier raggiunge via mare Istanbul, approdando nel porto di Rodosto e alloggiando a Pera, dove si trattiene circa 50 giorni.

«Vorrei dire qualcosa dell'anima turca, ma non ne sarò capace! Possiede una serenità senza confini. Lo chiamiamo fatalismo. Per denigrarlo: meglio sarebbe dire "fede". Una fede che direi rosa, rosa e azzurra; azzurra perché azzurra è la distesa del mare e azzurro il cielo. Qui non si vede mai dove finisce l'uno e dove inizia l'altro. È dunque una fede illimitata e sorridente. [...] Non ci aspettiamo nulla da quest'ora di crepuscolo avanzato, in cui l'aria, ancora piena di molecole gravide di luce, rende grigio e opaco il nero della notte; le stelle occhieggiano come gufi e la luna indugia a farsi bella – Così il battello faceva rotta verso Stambul, sferzato dall'aria glaciale del Bosforo. [...] Sul monte di Stambul ci sono delle collane di brillanti sospesi nel cielo. Sopra c'è una guglia di alabastro, che si indovina, e sotto un lungo fusto bianco acquerellato nell'ora scura. Infatti si entra nel Corno d'Oro e tutto si fa dolce; voltiamo le spalle alla sferza gelida che arriva dallo stretto attraverso steppe abitate da lupi e dai Kimris dai capelli biondi. C'è dolcezza e una tranquillità solo turche. È l'ultimo battello e, di fronte al selvaggio squarcio di Pera, in una oscurità crivellata di luci, ci sono collane attorno attorno alle sottili pietre di alabastro, su tutto il monte di Stambul»<sup>2</sup>.

10-13

Il viaggio in oriente di Le Corbusier continua all'inizio di settembre in Grecia, dove si ferma diciotto giorni visitando i molti conventi per poi approdare finalmente ad Atene e salire sull'Acropoli.

«La corona di pietra che delimita l'altura ha il dono di annullare ogni parvenza di vita. Il pianoro dell'Acropoli è isolato: non c'è secondo piano e non c'è legame con il terreno ai piedi dei contrafforti. Lo spirito pronto si appropria del tempo e si tuffa sbalor-

dito in una lontananza che non è necessario ricostruire. Come sarebbe bello che, fuori dalla realtà storica, questi templi, questo mare, questi monti, tutta questa pietra e quest'acqua, potessero rivivere solo per un'ora, così come sono oggi, il sogno intrepido di una mente creatrice»<sup>3</sup>.

14-15

Il viaggio del 1911 prosegue poi per l'Italia, con la tappa a Napoli che lo porterà finalmente a Pompei, e poi a Roma.

L'arrivo in Italia è per Le Corbusier la fine dell'incanto d'Oriente, così scrive ai genitori: «Miei carissimi, sono furioso di trovarmi qui. Di colpo tutto è finito. Due giorni di mare, e al posto di questa luce senza ombre, a Brindisi nebbia e alberi nella campagna. Poi ho visto dell'erba! È stata la prima volta dopo tre mesi. [...] Napoli è una cosa riuscita. Mi fa questo effetto malgrado sia distrutta. È come Berlino. Mi sembra di essere già molto al nord»<sup>4</sup>.

16-19

Nel settembre del 1929 Le Corbusier visita di passaggio la costa cantabrica spagnola, mentre è diretto a Lisbona per imbarcarsi per la traversata transatlantica che lo porterà in Sud America. Vi ritornerà poi per l'ultima volta nel 1932, dal 24 marzo al 1 aprile, per partecipare alle riunioni del CIRPAC che si svolgono a Barcellona. Ma il giorno dopo il suo arrivo si rifugia alcuni giorni a Mallorca, dove alloggia all'Hotel Formentor nella baia di Pollensa.

Dopo le diverse visite in Spagna, tra cui il lungo viaggio in macchina del '31, la serenità e la semplicità del Paese, la naturalità e schiettezza della sua gente lo colpiscono profondamente, così descrive il paesaggio di Spagna: «autentico e fresco come una fanciulla»<sup>5</sup>.

20-21

Nel 1929 Le Corbusier si reca in Sud America, ha inizio proprio qui una nuova stagione con una svolta importante nel lavoro e nel processo di osservazione e descrizione che si traduce nella sua attività creativa. La visione della città costruita e del rapporto con la natura, mare, montagne, vegetazione, assume un ruolo dominante in queste esperienze personali e progettuali.

A Rio: «Dall'alto delle Favelas si vede sempre il mare, le rade, i porti, le isole, l'oceano, le montagne, gli estuari; il negro vede tutto; nel regno del vento, che è quanto mai vicino al tropico; c'è della fierezza nell'occhio del negro che vede tutto questo; è l'occhio di un uomo che vede vasti orizzonti, un occhio più altero, perché i vasti orizzonti gli conferiscono dignità; è una riflessione da urbanista»<sup>6</sup>.

22-23

Ad Algeri, che visita una prima volta nel 1931 e poi nel 1933, Le Corbusier dedica *Poésie sur Alger*: «Ho tagliato attraverso la baranda costruita e sono salito dritto, seguendo la linea di più forte pendenza della falesia, calpestando scale infinite tra case le cui porte aprono su altrettanti piani sia sotto che sopra (grattacieli innalzati in barba ai regolamenti edilizi) o attraverso vicoli ben puliti che, per chi sa ritrovarsi, collegano il mare col punto culminante dei versanti, Fort l'Empereur, altitudine duecentocinquanta metri. [...] La misura di duecento metri in lunghezza come in altitudine si ripete stranamente, segnando lo spessore e l'estensione, coordinate sufficienti ad abbagliare le vie della felicità»<sup>7</sup>.

24-25

Nell'autunno del 1935 il Museum of Modern Art di

New York e la Rockefeller Foundation invitano Le Corbusier a tenere un ciclo di conferenze, affinché gli americani possa conoscere ed ascoltare direttamente l'autore delle tesi sulla *Ville Radieuse*, in quel momento all'attenzione del grande pubblico.

«Lunedì mattina quando il piroscafo Normandie si è fermato alla quarantena ho visto levarsi nella foschia una città fantastica, quasi mistica. 'Ecco il tempio del nuovo mondo!'. Ma il piroscafo avanza e l'apparizione si trasforma in immagine di una brutalità e di una barbarie inaudita. Certamente è questa la manifestazione più appariscente della potenza dei tempi moderni. Una brutalità e una barbarie che non mi dispiacciono del tutto. È così che iniziano tutte le grandi avventure: con un atto di forza. [...] New York è una città in piedi, sotto il segno dei tempi nuovi. È una catastrofe, ma una catastrofe bella e degna»<sup>8</sup>.

26-27 (cfr. 14-15)

Sul Foro di Pompei: «La disposizione regolamentata e la gerarchia dei fini, l'ordine sistematico delle intenzioni. La piazza del foro contiene un gran numero di assi, ma non otterrebbe nemmeno la medaglia di bronzo all'École des Beaux Arts; sarebbe respinta, non essendo a stella! È una gioia dello spirito ammirare una simile pianta, passeggiare nel foro. [...] Una disposizione regolamentata significa gerarchia degli assi, dunque gerarchia dei fini, l'ordine delle intenzioni»<sup>9</sup>.

28-29 (cfr. 14-15)

Il soggiorno a Roma è dedicato alle rovine e all'archeologia, Le Corbusier visita alcuni monumenti capitolini fondamentali tra cui la piazza del Campidoglio, il suo sguardo è puntato alla composizione dello

spazio, degli elementi, al rapporto con la città, al vuoto e ai pieni. Appunta in calce allo schizzo: «rampe / piazza / Campidoglio»<sup>10</sup>.

30-31

Tra il settembre e il novembre del 1907 Le Corbusier intraprende il suo primo viaggio in Italia, ancora legato alla formazione classica ed alla tradizione ottocentesca, l'itinerario – messo a punto con L'Eplattenier suo maestro all'Ecole d'Art di La Chaux-de-Fonds – prevede il passaggio da Milano, Genova e Venezia, ma si risolve sostanzialmente in un "Viaggio in Toscana". Uno degli elementi che emerge con maggior forza dall'epistolario relativo a questo giro, dagli schizzi, disegni, acquerelli ed anche dalle fotografie, è da una parte l'attrazione per la grandezza dei manufatti architettonici, dall'altra la curiosità per la Toscana che si presenta come un insieme dallo sterminato patrimonio di opere d'arte e d'architettura. Dal 6 al 10 settembre è a Pisa, scrive a L'Eplattenier: «...e venerdì, alle tre del pomeriggio, arrivo in piazza del duomo, sull'erba, con la calma e il bel cielo blu per compagni. Il primo approccio con la grande meraviglia, in poche ore mi sono lasciato "pizzicare", come dice lei molto bene. Sono rimasto quattro giorni su questa piazza; non me ne sono andato che per alcune ore domenica e lunedì per recarmi al museo civico. [...] Il duomo alle 6 di sera è una magia di colori, è la quintessenza di tutte le tonalità di giallo, risalto del bianco avorio e delle perline nere, tutto su un cielo oltremare di un valore straordinario; a furia di guardarlo io si vede nero. La parte su cui il battistero proietta la sua ombra è un dolce vibrare di gialli intensi, di marmi rossi intarsiati che si risvegliano, di marmi neri che si cangiano in blu; è la rinvenuta delle superfici piane che vibrano e

parlano dolcemente. Alle sette di sera il duomo è ancora più bello che mai, che toni! [...] L'emozione delle pietre! Guardate, ero talmente esaltato che mi dicevo: Accidenti ai pittori, accidenti alle loro croste, un angolo del duomo vale più di tutti gli imbrattatele del mondo»<sup>11</sup>.

32-33 (cfr. 30-31)

Dal 29 settembre è a Siena, scrive ai genitori: «Città straordinaria, che affascinerebbe papà; pittoresco non penso che potrebbe essercene di più, è incredibile ti fermi tutti i momenti, col naso per aria, di fronte a spettacoli sconcertanti. Tutt'a un tratto, in alto nel cielo, hai l'enorme massa della cattedrale, davanti a te i muri di sostegno di case che si slanciano fino a 20 metri, compatte, rosse, di una tonalità mattone molto fine. Qui tutto in mattone, la fantasmagoria dei toni rossi, rosso vino e malva. Unica al mondo la piazza del Palazzo comunale»<sup>12</sup>.

34-36

Nel 1915 Le Corbusier conosce alla Bibliothèque Nationale Pafte, monumenti eretti in Francia in onore di Luigi XV, a margine della lettura di questo libro elabora disegni di vario tipo sul tema della piazza, del suo senso e del suo ruolo nel disegno urbano, accanto agli schizzi appunta concetti, idee impressioni. A proposito della struttura urbana e dell'immagine di Venezia scriverà anni dopo: «Venezia è una totalità. È un fenomeno unico, così com'è oggi conservata, di totale armonia, di integrale purezza e di unità culturale. Qualcosa che si è perpetuato intatto fino a noi per una semplice ragione: Venezia è costruita sull'acqua. E dato che l'acqua non è cambiata, neppure Venezia poteva cambiare! È rimasta integra. Per chi voglia verificare a quale grado di fioritura, a quale

grado di perfezione un sistema sano possa condurre l'opera dell'uomo, Venezia costituisce un modello decisivo. [...] Non mi soffermo a considerare con ammirazione solo i palazzi di Venezia. Considero Venezia fin dall'arrivo in città, dalla stazione ferroviaria: la scala che mi fa scendere fino a lambire l'acqua, poi la gondola che mi accoglie»<sup>12</sup>.

Accanto al disegno della place Royale di Bordeaux appunta: «Vedute e piante / Piazza / onori / pompa / Dimensione».

Ancora come nota di lettura al testo cui fa seguito il ridisegno delle principali piazze di Parigi: «Patte i piani per Parigi, si sente guardando le dimensioni delle piazze, che la Senna comincia a diventare per la prima volta il soggetto del decoro, il movente, il mezzo. Fino lì, banchine informi, senza prospettive invase dai casamenti e mulini ecc., chiuse ecc. Si parla anche di abbattere i ponti di legno e le loro case. Non è ancora soffiato il vento liberatore. Ma comincia a soffiare e magistralmente con taluni progetti. Ovunque si manifesta il desiderio, il bisogno di apertura delle prospettive»<sup>13</sup>.

37-40

Nel giugno del 1910 Le Corbusier si reca a Berlino per vedere l'esposizione che mostra le nuove sistemazioni urbanistiche della capitale tedesca e di altre città e i risultati del concorso per la "Grande Berlino". Questa esperienza è molto importante per la conoscenza di nuove realtà urbane a lui ancora poco note. Scrive a L'Eplattenier: «Tutto quello che ho visto a Berlino è una dimostrazione eclatante della nuova maniera di costruire le città e questa volta io ne sono certo sui principi che occorre portare avanti»<sup>14</sup>.

## Note

<sup>12</sup> In G. Gresleri, *Le Corbusier Viaggio in Oriente*, Marsilio Editori Fondazione Le Corbusier, Venezia 1984.

<sup>13</sup> *Ivi*.

<sup>14</sup> Le Corbusier, *Sull'Acropoli*, (1911), in *Scritti*, Einaudi, Torino 2003.

<sup>15</sup> In G. Gresleri, *op. cit.*

<sup>16</sup> Cfr. J.J. Lahueria, *La Spagna di Le Corbusier*, in *Le Corbusier "Espagne"* Cametti, Electa Fondation Le Corbusier, Milano 2001.

<sup>17</sup> Le Corbusier, *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Vincent Fréel & Cie, Paris 1960.

<sup>18</sup> Cfr. J.P. Giordani, *Visioni geografiche*, in «Casabella», n. 531-532, 1987.

<sup>19</sup> Le Corbusier, *Quando le cattedrali erano bianche* (1936), Faenza Editrice, Faenza 1975.

<sup>20</sup> Le Corbusier, *Architettura* (1923), in *Scritti*, *cit.*

<sup>21</sup> Le Corbusier, *Voyage d'Orient* Cametti, Electa Fondation Le Corbusier, Milano 1987.

<sup>22</sup> Le Corbusier, *Il viaggio in Toscana* (1907), Marsilio, Venezia 1987.

<sup>23</sup> *Ivi*.

<sup>24</sup> Le Corbusier, *La lezione della gondola* (1934), in *Scritti*, *cit.*

<sup>25</sup> P. Duboy, *L.C.B.N. I.R.I.S.*, in «Casabella», n. 531-532, 1987.

<sup>26</sup> R. De Simona, *Cfr. E. Jeanneret - Le Corbusier Viaggio in Germania 1910 - 1911*, Officina Edizioni, Roma 1989.

**La piazza storica:  
architettura della città contemporanea**

Mai potremo spiegare o giustificare la città.  
La città è qui.  
E il nostro spazio e non ne possediamo un altro.  
Siamo nati in città. Siamo cresciuti in città.  
E in città che respiriamo.  
Quando prendiamo il treno, è per andare da una  
città all'altra.  
Non c'è niente di umano in una città tranne la  
nostra umanità.

*George Perec*

«Le città non sono più un dato, un'eredità accettata naturalmente, ma un problema che non è solo di ricostruzione, di architettura, di piani regolatori, ma il problema stesso dei rapporti umani, della vita sociale. Dietro l'apparente ritorno, c'è un problema delle città di cui appaiono l'ossa, la vita interna, il meccanismo. Esse si stendono sotto il sole come animali che mostrano, attraverso le ferite, le interiori aperte. Paesaggi impensabili si sono rivelati, dove stanno fusi insieme la bellezza dell'imprevisto e il terrore»<sup>1</sup>.

La descrizione di Carlo Levi delle città all'indomani delle distruzioni della guerra, riporta il tema della lacerazione e della frammentazione della città, nel senso proprio della mancanza e del vuoto che si viene a creare tra le "cose" della città «ma anche dove non vi sono rovine e distruzioni, anche nella città che il caso bizzarro ha rispettato, come i pochi immuni di una diffusa pestilenza, vi è lo stesso come uno spazio vuoto, come una frattura materiale o non materiale, una crisi»<sup>2</sup>. Frammentazione e vuoto come "misura" delle distanze sono temi vicini alle questioni della città contemporanea e della sua trasformabilità, che aiutano a delineare i temi compositivi del progetto, in modo particolare del progetto contemporaneo della e nella città consolidata. Frantumazione dei tessuti consolidati, indebolimento degli impianti urbani e dei tessuti stessi, necessità di re-

stituire ruolo e identità ai luoghi della storia e ai monumenti, queste tematiche si confrontano con la questione della dimensione urbana, della ricerca di nuove centralità e di relazione tra i materiali eterogenei del moderno.

Altro straordinario tema è, dunque, quello della memoria della città e della sua struttura, di cui la piazza è fulcro fisico e simbolico, elemento di fondamentale importanza. Alla luce dei grandi interventi urbani degli ultimi anni, delle questioni che hanno occupato larghi spazi della ricerca disciplinare, spostando spesso il centro del ragionamento su territori altri dall'architettura, è alla città della storia, al suo tessuto, alle emergenze ed ai monumenti che inevitabilmente si ritorna, osservando come i più significativi processi di trasformazione in essa ritrovino matrici e senso profondo. La piazza storica è indiscutibilmente uno degli elementi fondamentali della struttura e della memoria della città, ma anche ed ancora della città contemporanea; e non solo per l'assetto fisico, il disegno e la conformazione, ma ancor più per il valore di posizione e di contenuto di architettura rispetto alla struttura urbana e, quindi, al senso e al ruolo che ha avuto nel tempo e che il progetto oggi può ridefinire e restituire. «Ciò che lascia stupiti e interdetti – scrive Bernardo Secchi – in molte città europee del ventesimo secolo è soprattutto l'assenza di un'esperienza significativa e sistematica dello spazio aperto. Enormemente dilatatosi, esso sembra essersi polverizzato in un insieme episodico di frammenti tra loro collegati da spazi privi di un chiaro statuto»<sup>1</sup>.

La struttura della città è una struttura complessa nella quale l'evoluzione temporale ha, di epoca in epoca, messo in rilievo il ruolo di alcuni elementi fisici rispetto ad altri; e «la città stessa – come dice Aldo Rossi – è la memoria collettiva dei popoli; e

come la memoria è legata a dei fatti e a dei luoghi, la città è il "locus" della memoria collettiva [...]. È probabile che questo valore della storia, come memoria collettiva, intesa quindi come rapporto della collettività con il luogo e con l'idea di esso, ci dia o ci aiuti a capire il significato della struttura urbana, della sua individualità, della architettura della città che è la forma di questa individualità»<sup>2</sup>.

«Attraverso lo studio della città, è possibile trarre considerazioni sulla costruzione della città moderna, attraverso un articolato gioco di rimandi, che agisce su vari livelli, formali, concettuali e della memoria. [...] La città antica si riscopre in quella moderna. Di essa si ricercano le tracce in quanto elementi di riconoscibilità»<sup>3</sup>. Ragionare, dunque, sui vuoti nel tessuto della città consolidata significa riflettere sullo spazio pubblico, lo spazio pubblico luogo della collettività; tutti i processi di trasformazione della città pur se vari e, talvolta, contraddittori si sono relazionati con gli spazi pubblici, la trama viaria e con la loro permanenza localizzativa e di significato.

D'altronde la coscienza della città è fatta anche di ciò che accade in quegli stessi luoghi, la piazza nelle città della storia è anche il luogo dei riti collettivi, delle grandi manifestazioni del popolo, degli scambi, degli accordi e dei tradimenti politici. Ha scritto ormai molti anni fa Dardi: «Sin dall'antichità la piazza costituisce un elemento della struttura urbana, spazio libero circondato prevalentemente da edifici, che si determina e si trasforma sulla base di complesse vicende legate alla storia, civile, religiosa e sociale, allo sviluppo economico ed urbanistico ai modelli culturali della comunità, della quale rispecchia assai compiutamente l'organizzazione e la maturità»<sup>4</sup>.

Intendendo la città come costruzione, cioè come rappresentazione della sua storia, si può affermare che

lo spazio pubblico, nella sua strategia di localizzazione e nei modi della sua costruzione concretizza l'architettura dell'impianto, stabilisce le interconnessioni strutturanti il contesto in cui si pone e con l'idea di città, ne detta sostanzialmente le "regole" a partire dai suoi stessi principi compositivi. E come scrive Polesello: «lo spazio pubblico è il luogo dove la città sperimenta i modi della propria auto-rappresentazione, esprime i valori di *koiné* e di "gusto", il proprio modo di pensare e di stare». Nel tempo si è avviato un significativo processo di frammentazione e di disomogeneità strutturale della città nel suo complesso; processo che per una sorta di spinta centripeta dall'esterno della città consolidata, cioè dal territorio che variamente e confusamente è stato urbanizzato, si è attivato anche all'interno dello stesso tessuto storico; questo ha imposto di ragionare anche per la città della storia in termini di ricucitura e ri-assunzione, con un atteggiamento dialettico con le preesistenze. È proprio in considerazione di questo atteggiamento culturale, teorizzato e sperimentato a partire dagli anni Ottanta, che bisogna ripartire dalla città della storia, dal valore che la sua essenza fisica ha assunto nel tempo e che ancora può essere riconosciuto come il palinsesto per una nuova scrittura del progetto. Si sono configurati luoghi altri, si sono modificate le caratteristiche e il senso degli spazi aperti, sono cambiate le architetture e la loro qualità, sono nati luoghi pubblici assai diversi da quelli della storia e con essi si è modificato il senso della collettività e dell'uso dello spazio, ed al contempo si sono trasformati i modi di vita e così le relazioni tra le persone e tra i luoghi, le forme di organizzazione e le strategie possibili di trasformazione. Si sono modificati allo stesso tempo gli strumenti di questa trasfor-

mazione e del progetto; le discipline della pianificazione sono entrate definitivamente in crisi e il progetto urbano si è dotato di diverse categorie interpretative e di diversi strumenti operativi.

Il problema della trasformazione fisica della città e del territorio è, dunque, strettamente connesso ai fenomeni di crescita o modificazione delle strutture urbane esistenti. La questione della dimensione e della forma urbana assume un ruolo centrale in campo disciplinare e questo anche perché la città consolidata non si amplia, ma si trasforma al suo interno, mentre al suo esterno nuovi elementi architettonici "autonomi", sistemi come quello infrastrutturale ed aree ad alta specializzazione funzionale o contenitori definiscono nuovi rapporti spaziali, molto spesso nuovi centri e nuovi poli.

Dal punto di vista fisico si registra un'alterazione degli antichi sistemi fondativi, che in alcuni casi sembrano rinnovati ed in molti altri paiono sparire rispetto alle regole originarie. La significativa presenza del vuoto, la relazione con la natura che si presenta anch'essa profondamente alterata, il ruolo delle periferie e della percezione dei luoghi e dello spazio, appaiono come alcuni dei principali nuovi temi del progetto, e sembrano in molti casi assumere paradossalmente il ruolo di nuove regole insediative. In sostanza la città contemporanea è divenuta cosa altra rispetto alla città del passato, si sono interrotti i rapporti di continuità, così impoverendo la città antica ed avviando un processo di estraniamento della città contemporanea.

Il sistema delle infrastrutture della mobilità ha inciso il territorio urbano, assumendo un ruolo strategico e primario negli attuali processi trasformativi della città. I fenomeni più forti sono dati dalla complessificazione dei nodi, dalla coincidenza o sovrapposizione

di linee infrastrutturali che ispessiscono, in sottosuolo e in elevazione, la sezione stradale e della configurazione in corrispondenza di tali fatti di linee e punti di grande densità funzionale. Nuove tipologie degli spazi pubblici vanno ricercate oggi nelle attrezzature dell'accessibilità, stazioni, porti, aeroporti; oppure nei grandi contenitori polifunzionali: mall, centri commerciali, multisale.

Lo spazio pubblico non è più leggibile come il sistema che all'interno della città mette in relazione le singole parti tra di esse e con il tutto, bensì come una sorta di somma di presenze unitarie.

«Lo spazio pubblico, ad esempio, ha modificato il suo statuto estetico, geografico, semantico. - Scrive Aldo Aymonino - Il binomio interno/spazio privato esterno/spazio pubblico pare non funzionare più nel contemporaneo: ai grandi contenitori polifunzionali si contrappongono degli abitacoli per solitudini all'aperto.

Inoltre, grazie alle nuove forme insediative policentriche sviluppatesi attraverso l'incremento della mobilità e all'annacquamento del valore metaforico della città, la rete stradale stessa diventa elemento fondante e fondamentale dello spazio pubblico, affiancandosi ai tradizionali vuoti urbani della piazza e delle vie.

Agli spazi pubblici tradizionali, che sempre più spesso appaiono come gli elementi labili della forma urbana, attraversati ed ingombri di necessità, servizi e interessi altri che li rendono sempre più privi di rilievo e di interesse collettivo, si stanno sostituendo i luoghi delle infrastrutture, delle reti, dei bordi, capaci di esprimere nuove centralità e nuovi valori di senso»<sup>7</sup>.

Questi nuovi spazi pubblici sono chiamati invano a formare la struttura portante della nuova città e il si-

stema rappresentativo dei nuovi valori, e ciò proprio per la mancanza di una strategia progettuale per la città. Possiamo dire che nella contemporaneità dei fenomeni urbani è venuto a mancare il rapporto binivoco tra forma dello spazio pubblico e forma urbana, tra tipi dello spazio pubblico e forma urbana.

«La conseguenza dolorosa di cui ci rammarichiamo nelle nostre città - ha scritto Ignasi de Solà Morales - è la condizione di vuoto dello spazio pubblico; sembra che esso abbia più a che vedere con una situazione puramente residuale, un ritaglio di verde di strada, di attrezzatura, più che di una funzione precisa all'interno di una struttura formale adeguata. L'architettura della crescita illimitata e della ripetizione non riesce a trovare, di fronte al carattere quantitativo dei propri presupposti, gli strumenti qualitativi che permettono di ordinare globalmente i suoi interventi, qualificando sia gli edifici sia gli spazi urbani in cui questi si posizionano»<sup>8</sup>.

Ritornando al tessuto storico oltre alle piazze, che hanno oggi assunto il ruolo di monumenti finiti in se stessi, ritroviamo vuoti residuali frutto di manomissioni, di demolizioni, o eccezioni alle regole di costruzione che spesso raccontano anch'essi di una stratificazione secolare, ma che sono rimasti indefiniti nel tempo; o ancora vuoti creati intorno ad elementi - come quelli archeologici - rimasti inisolti; aree interstiziali tra le cose, tra edifici di diversa natura e funzione, tra gli elementi dell'infrastruttura e parti di città, o anche più semplicemente tra parti urbane lasciate autonome da una logica di intervento che non prevedeva ricucitura o riconnessione; aree specializzate o industriali, che rappresentano o delle parti impenetrabili se chiuse e ancora in attività, o dei vuoti da riprogettare e definire e restituire alla città, i parchi, i giardini, il verde.

Il ruolo che gli spazi pubblici hanno assunto nel progetto della città contemporanea è ancora in parte da verificare, ma è certo che negli ultimi venti anni le strategie di intervento sullo spazio pubblico hanno avuto inizio nella maggior parte dei casi proprio dalla città storica e dai suoi luoghi pubblici. All'interno del tessuto consolidato si ritrovano differenti "specie di spazi", ma tutti conservano un ruolo di connessione tra le parti e di continuità dell'immagine urbana.

È pertanto naturale indagare su quale possa essere il ruolo della piazza storica, assumendo questa come elemento di architettura, rispetto alle attuali modificazioni della città; la piazza luogo della collettività e spazio pubblico per eccellenza, assume nuovamente il ruolo di elemento emblematico della collettività.

La piazza è lo spazio di tutti e da tutti attraversato; uno spazio artificiale, segno dell'intervento dell'uomo, che l'uso ed il carico di memoria identificano come il luogo rappresentativo, e come elemento a partire dal quale è possibile innescare processi di trasformazione dell'intorno, più o meno esteso. Ma gli spazi pubblici della città storica stabiliscono anche precisi rapporti d'uso e spaziali, ed assumono il loro ruolo di espressione collettiva di una società attraverso la traduzione dei caratteri di questa in specifici spazi di architettura; lo spazio pubblico deve dunque essere definito e riconoscibile, artificiale testimone nell'ambiente della mano dell'uomo.

Per Giuseppe Samonà la piazza è *il luogo di incontro* e *il simbolo della città*, ma quella della piazza è anche una *tipologia*, la *prima tipologia creata dal gruppo per formare la città*. Nella città storica la piazza è uno degli elementi che maggiormente ci restituisce la continuità temporale e fisica della trasformazione urbana ed al contempo la centralità in-



17



18



19



20



21



22



23



24



25





terna alla città stessa; ma è anche luogo di monumentalità e può essere inteso come l'elemento di architettura da cui ripensare ad una nuova monumentalizzazione dello spazio pubblico. Dunque, è possibile riconoscere alla piazza ancora il ruolo di luogo strategico, in relazione all'intorno urbano più prossimo, in relazione alla città nel suo complesso che si organizza rispetto ad un sistema di luoghi strategici, ed in relazione alla propria struttura fisica cioè a quel sistema di relazioni che la definiscono come architettura urbana.

Oggi il tema della centralità della piazza storica come spazio che assume nuovi e diversi caratteri, passa per un ruolo che questa ha assunto completamente diverso. E questo accade proprio in relazione alla ricerca della città contemporanea di altri luoghi di centralità, che configurano sistemi diversi, spesso ai margini o esterni al centro urbano. A partire da ciò la piazza storica vive da un lato processi che producono strani fenomeni di periferizzazione, facendo alterare la sua essenza di spazio pubblico e di relazione, dall'altro viene considerata un elemento monumentale in sé perdendo la vocazione di mediatore spaziale, funzionale e di significato.

«Il risultato di questa lenta modificazione o della forte motivazione che presiede alle pratiche della fondazione è la piazza storica, che si propone alla fine come luogo dell'eccesso: eccesso di storia e di memoria, eccesso di riti e di comportamenti sociali, eccesso di figure e di valori formali, spazio destinato alla teatralizzazione di qualunque gesto o azione che lo utilizzi come suo fondale [...] Ma la piazza anche come eccesso di figura: una struttura caratterizzata dall'assenza, il vuoto del suo spazio, non il pieno dei palazzi e delle chiese, delle fontane o dei suoi monumenti, perentoriamente profilato dal tracciato dei

suoi bordi, dalla geometria dei margini, dalla figura ad un tempo di un limite e di un recinto»<sup>9</sup>. D'altronde bisogna rimarcare che la piazza storica nell'evoluzione della città ha subito grandi alterazioni nella sua conformazione fisica principalmente dovute al traffico ed al passaggio dei mezzi di trasporto che hanno fatto perdere allo spazio interno la sua unità, hanno interrotto relazioni fisiche e percettive che erano parte dell'architettura della piazza; nelle relazioni con la città all'intorno, che in molti casi l'ha isolata come elemento monumentale in sé negando proprio la sua centralità nella struttura insediativa. Eppure laddove la piazza ha conservato le sue caratteristiche specifiche si ritrova il suo senso profondo, anche nell'essere spazio della memoria in cui rifugiarsi. Ha scritto il colombiano Alvaro Mutis: «la place des Vosges mi sembra il luogo più bello, più armonico, più perfettamente creato per amare una città. Lì c'è tutto lo spirito di Parigi concentrato in una piazza, nei giardini centrali e nelle costruzioni che la circondano. A me non interessa tanto la storia di place des Vosges che è una storia molto bella e complessa, mi interessa stare lì, e lì io sento, comincio a sentire una tranquillità così grande che mi porta quasi ad uno stato di innocenza». Così la piazza antica oggi ci consente anche una lettura ad una diversa scala della città storica e delle sue parti, di interi sistemi urbani anche diversi tra loro, e questo conferma ancora il ruolo fondativo, a partire dal quale la piazza stessa può essere letta come spazio definito da edifici rappresentativi dal forte valore simbolico e urbano, come nell'agorà e nel foro, luoghi geometricamente definiti in cui l'architettura dei bordi ha un ruolo ordinatore sia in pianta che in prospetto; luogo della chiarezza formale e posizionale rispetto al centro urbano, rispetto

al quale si attestano poi le strade e gli edifici. Ma lo spazio pubblico della storia ci restituisce anche quello che Bernardo Secchi ha definito il "comfort" «una questione che ha a che fare non solo con le forme, le dimensioni e l'articolazione di questi spazi, ma anche con le condizioni del microclima costruito dalle dimensioni degli spazi non costruiti, dall'orientamento degli edifici, dai materiali utilizzati per gli uni e per gli altri»<sup>10</sup>. Come in Piazza del Campo a Siena, gli edifici sono rappresentativi dell'intera comunità, hanno corrispondenza fisica nel loro ruolo urbano, il palazzo comunale è il fondale della composizione, il suolo declina disegnando lo spazio per accogliere l'assemblea dei cittadini. «Di questa famosa piazza – scrive ancora Secchi progettista del Piano regolatore della città di Siena – sulla quale si affacciano edifici di cinque diversi secoli, della sua forma, dei modi nei quali è stata costruita sono state dette e scritte molte cose importanti. Ma l'esperienza comune ha poco a che fare con tutto ciò. Chi abbia provato ad osservare a lungo la piazza, ad osservare come nelle diverse stagioni l'ombra e il sole si spostano e come vengono frequentate le sue diverse parti; che ha provato a rimanere seduto sul pavimento di questa piazza, riparata dal vento, ad apprezzare il calore morbido dei mattoni e la sua pendenza; che ha osservato i modi semplici nei quali il disegno della pavimentazione facilita lo scolo dell'acqua da questa immensa superficie nei giorni di pioggia, i modi nei quali lo stesso disegno suggerisce le sue modalità d'uso senza imporre, può convenire che è soprattutto il grande comfort di questo spazio del pubblico ciò che appartiene all'esperienza comune e lo fa amare»<sup>11</sup>. La piazza può anche essere un elemento del piano isolabile e reiterabile, nel ruolo e non nella forma, in

cui il vuoto rappresenta il contraltare del pieno e viene così geometricamente definito. È ciò che si ritrova nel Piano del Patte per Parigi<sup>12</sup> in cui la piazza è elemento ordinatore del nuovo disegno urbano, le forme sono quasi indifferenti, ma la piazza è l'elemento strutturante assumendo un ruolo strategico nel nuovo piano. Ed anche nella sequenza delle tre piazze realizzate a Nancy ogni piazza è un elemento architettonicamente definito in cui il suolo, le architetture, gli oggetti sono parte di una composizione unitaria e costruiscono un sistema per connettere la città medievale con il nuovo sviluppo<sup>13</sup>. La costruzione del vuoto e il ruolo dello spazio piazza è emblematico nel Circus e nel Royal Crescent di Bath<sup>14</sup>, dove la monumentalità della forma degli spazi aperti è anche quella degli edifici, in una sommatoria di unità standardizzate, che ridisegnano la città nel rispetto della geografia e della natura.

Una importante esperienza di città di fondazione novecentesca, la Sabaudia realizzata nel 1933 da Scalpelli, Cancellotti, Piccinato e Montuori, testimonia della capacità di permanenza del piano e della sua forza di reggere gli ampliamenti senza che gli spazi pubblici perdano la loro centralità; il ruolo fondante assegnato a questi ed alle piazze (la piazza religiosa, civile e mercantile) nell'innovazione dell'impianto compositivo restituisce la forza di un disegno urbano coerente. La città si costruisce anche attraverso le relazioni a distanza tra gli elementi architettonici e la natura del luogo, il sistema dei vuoti orienta e misura il tracciato e il costruito.

La piazza è in sé un "manufatto di architettura" definita e definibile attraverso gli elementi che la compongono: i volumi che la delimitano e definiscono i suoi bordi, il perimetro; le superfici: il suolo, le facciate, gli oggetti; le linee: le altezze, gli oggetti, l'at-

tacco a terra degli edifici; lo spazio "vuoto". E questi sono gli elementi del progetto, della composizione architettonica e urbana.

Le relazioni tra gli elementi e le relazioni con il contesto determinano, dunque, la piazza, il luogo di quella che Saroni ha definito «solidarietà fisica tra le cose, interne agli spazi di strade e piazze nel coacervo delle città; questa solidarietà fisica lega e integra le quinte architettoniche al piano orizzontale tra gli edifici, secondo una concezione iconografica». La piazza storica, particolarmente in riferimento alla città contemporanea, può essere letta e interpretata da due punti di vista, attraverso i pieni e il piano di posa o attraverso il suo spazio vuoto.

Gli edifici e l'architettura della piazza sono i pieni, la materia, la costruzione, come ad esempio la piazza medievale in cui l'elemento monumentale rappresenta il centro a partire dal quale si definiscono le relazioni tra gli elementi, e il vuoto è risultante tra le cose.

La lettura della piazza a partire dagli edifici è anche una delle questioni principali affrontate da Camillo Sitte<sup>15</sup> che identifica nello sviluppo organico delle piazze medievali l'unico possibile per il decoro e la bellezza della città, analizzando le piazze di tutte le epoche a partire dagli edifici e da tutti gli altri oggetti, con un minore o maggiore grado di monumentalità. Lo spazio "della bellezza" si riassume attraverso la posizione ed il valore dei suoi elementi costruiti, la piazza è tale grazie al suo costruito e solo così è architettura.

Il suolo su cui posano i manufatti e tutti i corpi fisici va considerato anch'esso fondamentale materiale del progetto. Nel 1986 Secchi ha scritto su "Casabella" un articolo che ha fatto scuola *Progetto di suolo*, ripreso in *Progetto di suolo 2*, nel quale si ribadisce che due

sono i modi di avvicinarsi al "progetto di suolo": «il primo scruta la topografia del territorio cercando di cogliere ciò che particolarmente lo connota, che lo rende specifico ed eventualmente differente [...] il secondo è quello che interpreta il territorio, il suolo come un supporto stabile sul quale sono appoggiati, incastrati o semplicemente inseriti oggetti [...] il suo suolo lo diviene un bassorilievo, una topografia artificialmente costruita [...] e che riesce a dare nuovo significato allo spazio in between, tra gli edifici».

Lo "spazio vuoto", lo spazio della relazione e dell'attraversamento, il vuoto è inteso dunque come suolo, come parte di un sistema geografico urbano e come sistema strutturale di relazioni tra le parti interne, ma anche esterne allo spazio stesso. Il vuoto sottolinea la vocazione di spazio pubblico, di spazio collettivo e la sua centralità ed è elemento della composizione del progetto. La Piazza del Campidoglio è un grande progetto in cui la configurazione del vuoto ha un ruolo egemonico, il suolo ed il disegno della pavimentazione, la risoluzione delle diverse quote e la cordinata centrale che rafforza la centralità dello spazio, la posizione inclinata degli edifici che disegna i limiti progettati di questo spazio, la statua al centro. Ed anche Piazza S. Marco a Venezia, il cui invaso è l'architettura, il vuoto disegnato dagli edifici che ne dettano anche le misure, in pianta e in alzato. Mentre un esempio di scenografia urbana è la triangolare Place Dauphine di Parigi, in cui partecipano la condizione geografica e la posizione sulla testata dell'isola, con l'architettura che ha un ruolo fondante, definisce il vuoto e dà senso e monumentalità attraverso sé stessa.

Nello schizzo di Le Corbusier *Ampiezza progressiva delle concezioni urbanistiche nel corso dei secoli* si vede come l'elemento originario è dato dalle piazze

di Parigi che sono disegnate unicamente attraverso il loro essere vuoti, riconoscendo allo spazio pubblico un ruolo centrale come vuoto in sé e non come elemento fra gli edifici, non si riferisce alle geometrie o ad un sistema di analogia, ma afferma un valore attraverso l'autonomia e l'indipendenza di ogni sistema formale rispetto agli altri.

Oggi il tema della centralità della piazza storica come spazio che assume nuovi e diversi caratteri, passa per un ruolo che questa ha assunto in relazione alla città contemporanea completamente diverso. La piazza elemento fondante della città della storia esiste o come vuoto fra le "cose" che costruiscono la città dell'oggi, come oasi (ritorna il racconto di Mutis) o come elemento monumentale in sé stesso. È, dunque, un frammento della memoria collettiva nel suo permanere fisico e nel suo significato intrinseco; e questo è anche valore di testimonianza e di continuità.

Scriva ancora Dardi: «Nuove sottili modificazioni sono probabilmente necessarie perché ancora domani la piazza storica possa proporsi come macchina collettiva per affrontare il grande tema della solitudine urbana e della solidarietà umana. La piazza come il grande archivio di pietra della comunità. Questo recinto e questo vuoto, questa architettura fondata sull'assenza e costruita "per via di levare", costituisce in realtà all'interno dei sistemi morfologici e paesistici un elemento forte, una emergenza ed un eccesso, uno spazio ed un monumento della storia della comunità e della memoria collettiva. Questa contrapposizione non rappresenta una qualche contraddizione accessoria, ma un carattere primario, anzi la struttura profonda dello spazio della piazza»<sup>16</sup>.

I vuoti, gli spazi pubblici, le piazze sono, dunque, le emergenze dell'architettura della città della storia, i

luoghi a partire dai quali è possibile immaginare di progettare una nuova qualità urbana, avviare processi di riqualificazione; attraverso il progetto restituire "centralità" allo spazio pubblico e invertire quel processo di periferizzazione interno anche al tessuto consolidato della città di cui si è precedentemente detto. Sono queste le questioni principali tematizzate nella maggior parte dei progetti recenti che hanno affrontato il tema della riqualificazione della città storica a partire dal progetto delle piazze, e più in generale dei vuoti, nella città consolidata.

Per provare a chiarire questo ragionamento ci si riferisce a tre esperienze europee contemporanee nelle quali la questione degli spazi pubblici interni alla città consolidata e della "piazza storica" ha avuto un ruolo centrale e strategico nel progetto della trasformazione e della riqualificazione urbana.

A Barcellona, negli ultimi venti anni, il progetto degli spazi pubblici è divenuto l'elemento portante della profonda e radicale trasformazione che la città ha messo in atto; il nucleo antico della capitale catalana non è caratterizzato dalle piazze e dagli spazi liberi di forma geometrica e di segno predominante, come accade d'altronde nella maggior parte delle permanenze di impianto greco-romano, ad esclusione di Plaça Reial, Plaça de Sant Josep e la Plaça de Sant Jaume, tutte recentemente recuperate, il centro antico è segnato da slarghi, piccoli vuoti, spazi irregolari. Nell'impianto della scacchiera ottocentesca dell'Ensanche di Cerdà gli spazi aperti e gli edifici collettivi sono sempre frutto di alterazioni della regola dell'isolato, rimanendo così costretti nella geometria e nella misura del piano, che tra l'altro non realizzato come da progetto originario, trova proprio nell'assenza dei vuoti progettati il suo momento di maggiore fallimento.

La scelta della prima amministrazione democratica della città è stata quella di dare priorità al disegno e al recupero dello spazio pubblico, a partire dagli spazi vuoti, e dei servizi collettivi, con il fine specifico di progettare aree strategiche, come ha scritto Oriol Bohigas: «con capacità di attivare una sorta di "diffusione spontanea dell'effetto" a partire dalla loro stessa trasformazione [...] considerando l'urbs non come un sistema totale ma come la giustapposizione di elementi reali ben riconoscibili nei quartieri; la gerarchia della forma urbana – riferita ad una leggibilità basata su morfologie tradizionali – come contenitore ineludibile di una identità e di una coesione sociale; la considerazione dei flussi viari come oggetti formali, oltre che funzionali, della ristrutturazione della città»<sup>17</sup>.

Nei quartieri storici della città, a seconda delle caratteristiche fisiche dei tessuti, le nuove piazze hanno seguito il disegno degli isolati, come nel caso delle piazze di Gràcia, in origine piccolo centro autonomo che nell'integrazione al nucleo urbano di Barcellona ha perso molti caratteri specifici, dove gli architetti Gaume Bach e Gabriel Mora hanno lavorato sulle percorrenze e gli attraversamenti, sul progetto di suolo modificando le quote, sul rapporto tra il vuoto e gli edifici prospettanti, esaltando, dove erano presenti, gli elementi monumentali o creando nuove centralità. Plaça de la Virreina con la chiesa che detta misure e assialità, plaça del Sol in cui si è lavorato sulle quote e sui bordi, plaça Raspai e plaça del Nord nelle quali la nuova conformazione spaziale trova nell'alberatura elemento centrale, plaça Trilla e ancora Rius i Taulet, plaça de la Unificació, del Diamant, Rovira i Trias.

Nel Raval, invece, Clotet e Tusquets hanno creato nuovi vuoti laddove si ritrovavano edifici in rovina o

spazi residuali, avviando il recupero del quartiere e individuando aree strategiche per la realizzazione di nuovi elementi; questo quartiere ha poi avuto una seconda fase di modificazione negli anni Novanta, avviata con la riqualificazione della Rambla del Raval di Artigues e Cabrera e mirata nel complesso a creare un'importante enclave culturale in pieno centro storico; programma compiuto attraverso la realizzazione di importanti architetture come il Museo d'Arte Contemporanea di Richard Meyer e il restauro dell'antica Casa de Caritat, formata da un eterogeneo insieme di patii e di edifici realizzati tra il XVIII e il XIX secolo, e all'interno della quale nel Patio de las Mujeres è stato costruito il Centro de Cultura Contemporanea de Barcelona da Piñon e Viaplana. Una tema analogo è stato affrontato nei quartieri del settore orientale della città vecchia Santa Caterina, Sant Pere e La Ribera, dove sono stati ridisegnati i tutti percorsi principali e gli spazi vuoti, create anche qui piccole piazze come il Fossar de les Moreres di Carme Fiol, in ricordo di un luogo simbolo nella storia dell'assedio settecentesco della città e dei suoi martiri, insieme al radicale restauro di grandi edifici pubblici come il mercato di Santa Caterina di Enric Miralles e Benedetta Tagliabue che conferma il ruolo di luogo centrale per il quartiere ed assume anche quello di elemento ordinatore per i nuovi interventi. Ma le strategie di intervento sugli spazi pubblici hanno interessato anche delle aree di margine della città, laddove sono stati creati nuovi spazi di grandi dimensioni e di diversa natura; solo per citare quelli simbolici, nell'area occidentale con il Parc de la Espanya Industrial di Peña Ganchegui, con la realizzazione della Plaza dels Països Catalans di Piñon e Viaplana si è dato l'avvio alla reale riqualificazione dell'intero quartiere di Sants, non lontano dal quale

è anche il Parc de l'Escondor di Gali, Solanas, Quintana e Arriola, uno dei primi concorsi di architettura che si è svolto nella Barcellona democratica. In altri luoghi sono stati progettati spazi pubblici per il gioco e la sosta, che hanno caratteristiche architettoniche di piazza e di parco al contempo, in cui l'elemento del verde e del paesaggio si fondono con gli elementi artificiali come il Parc del Clot, il Parc de la Pegaso o la Plaça de Solers, la Plaza de la Palmera e il recente parco Diagonal Mar di Miralles e Tagliabue. L'esperienza barcelonense è, dunque, segnata dalla volontà di innescare un processo strategico che vede nello spazio pubblico e nella piazza storica l'elemento determinante per la trasformazione della città.

Un processo analogo nelle intenzioni di fondo è stato avviato alcuni anni fa a Lione che ha dato inizio ad un profondo rinnovamento urbano a partire dagli spazi pubblici. Ma nel caso francese, sottolineando che le dimensioni della città sono assai più contenute, è stato elaborato un unico piano che ha visto la piazza storica come elemento di valore pari alla piazza di nuova realizzazione nelle aree periferiche, e questo conferma come a partire dall'intervento sullo spazio pubblico e collettivo si possa ragionare in termini di progetto sull'intero corpo urbano.

Dunque, è stato redatto un unico studio e un piano del verde, dell'illuminazione e dell'acqua, elemento di grande importanza per la conformazione geografica della città attraversata dal Rodano e dalla Senna con le lunghe rive urbanizzate. E questi sono divenuti anche i materiali del progetto di architettura. L'altro strumento determinante è stato il piano del traffico, che ha portato alla realizzazione di molti parcheggi sotterranei, così in molti casi anche gli accessi carrabili e pedonali sono divenuti elementi or-

dinatori del progetto. Con una stessa strategia di intervento si sono trasformati spazi e piazze dal forte valore monumentale, spazi che invece acquistano attraverso il progetto nuove configurazioni e nuovi ruoli all'interno della struttura urbana; inoltre, gli interventi realizzati dai diversi progettisti rispondono comunque ad una logica unitaria e riportano tutti i progetti all'interno del piano complessivo.

La Place de Terraux di Drevet e Buren è una grande piazza rettangolare sulla quale prospettano alcuni dei più significativi monumenti della città, il vecchio Municipio di Mansart e il Museo ospitato nel Palais Saint Pierre; il progetto è molto semplice ed utilizza pochi elementi e materiali, il piano è disegnato con una pavimentazione a moduli quadrati il cui passo è mutuato dal colonnato del museo, il perimetro della piazza è ridefinito, mentre la grande fontana monumentale, che in origine era centrale, è spostata su un lato liberando l'invaso e creando una nuova relazione fisica e percettiva tra i due edifici monumentali che si fronteggiano attraverso la riconfigurazione del vuoto. L'altro elemento importante del progetto è l'acqua che sgorga da una serie di fontane a terra, che funzionano in alcune ore della giornata e inondano la piazza, mentre l'immagine della stessa è completamente diversa quando sono chiuse, cosicché l'acqua diviene un altro piano, un altro materiale del progetto, mutando completamente l'aspetto fisico e quello percettivo dello spazio urbano.

Un'altra piazza, ridisegnata da Chemetoff, è quella della Borsa, un vaso molto piccolo su cui prospetta l'imponente mole dell'edificio della Borsa; in questo progetto il verde è l'elemento centrale, la piazza è come una di spazio verde introverso al centro della città, le stesse piante definiscono la misura e la direzione della piazza, ci sono gli alberi, ma anche tra

questi i grandi vasi che rendono ancora più fitta la vegetazione.

L'ultimo riferimento è una piazza realizzata fuori dal centro di Lione, Place Charles Hermès, la piazza è costruita all'incrocio di due importanti arterie di traffico che tagliano al centro la forma ellissoidale dello spazio-piazza; l'ellisse è segnata a terra attraverso la pavimentazione ed il segno è rafforzato dal sistema di illuminazione con alti fari la cui posizione è perpendicolare rispetto all'asse centrale di simmetria, si fronteggiano così ai due lati della piazza, e appaiono come sentinelle, quasi a creare tanti varchi in uno spazio chiuso. La forma e gli elementi sembrano monumentalizzare il centro dello spazio idealmente occupato unicamente dalle carreggiate delle strade, che recupera una dimensione finita e le caratteristiche di piazza urbana.

Ma, in conclusione, riprendendo il tema del ruolo di frammento della memoria collettiva che la piazza storica ha assunto nel suo permanere fisico e nel suo significato intrinseco, e sottolineando anche valore di testimonianza e di continuità, è possibile interpretare ancora in modo diverso la piazza storica come elemento di architettura nella città contemporanea. Il caso di quattro piazze di Napoli è emblematico in tal senso; negli interventi realizzati a Piazza Plebiscito, Piazza Dante, Piazza Cavour e Piazza Municipio è possibile riconoscere come il progetto urbano, anche in un caso di semplice manutenzione urbana, può divenire lo strumento per amplificare il significato del luogo piazza, restituire centralità rispetto all'intorno e attraverso un uso diverso, che può essere legato o meno a nuove funzioni, confermare e riaffermare il ruolo che nella storia ha mantenuto lo spazio pubblico. Inoltre, si può dire che la piazza ci consente anche una lettura ad una diversa scala della città sto-

rica e delle sue parti, di interi sistemi urbani anche diversi tra loro. E questo può avvenire tanto attraverso il recupero della piazza come architettura, quanto attraverso la riconfigurazione dello spazio con l'introduzione di nuove funzioni, in particolare funzioni legate ai grandi sistemi della mobilità urbana, che connettono – in rete – lo spazio della storia a luoghi altri e lontani della città contemporanea; questo significa stabilire relazioni ancora diverse con la città nel suo complesso, ma intendere lo spazio piazza in un rapporto nuovo tra forma, uso e significato.

Piazza del Plebiscito che da largo di palazzo, luogo pubblico molto significativo per la storia della città, viene profondamente trasformato nell'Ottocento dalla realizzazione della Chiesa di San Francesco di Paola, con il colonnato ad emiciclo che disegna l'architettura propria della piazza e definisce in modo completamente nuovo anche il vuoto. Ora sono due gli edifici monumentali che vi prospettano, la Chiesa e il Palazzo Reale che, con gli altri due corpi laterali, chiudono la composizione e definiscono nuove relazioni tra gli elementi. Nel tempo la prima grande alterazione è data dall'apertura della strada tangente il Palazzo Reale, che la rende una piazza attraversabile seppur lateralmente, la presenza della strada porta con il tempo anche la trasformazione dello spazio centrale in un immenso parcheggio; si può dire che in questi lunghi anni si sono quasi persi i caratteri originali e lo spazio è stato diviso in due diversi ambiti. Con l'intervento di manutenzione urbana del '93 e la chiusura al traffico, è stata ricostituita l'unità dell'invaso, ristabilite le relazioni percettive e fisiche tra gli elementi, senza alcuna nuova funzione; questo intervento di restituzione alla piazza della sua unità, della sua conformazione originaria, e del suo vuoto, è riuscito a modificare anche il ruolo di questa rispetto alla

città all'intorno, che ha acquisito una nuova centralità sia fisicamente in riferimento all'area monumentale di cui è parte, ma anche rispetto all'uso collettivo, allo spazio vuoto, allo stare piuttosto che all'attraversare. L'intervento su Piazza Dante è stato di altra natura, la piazza ha sempre avuto un carattere particolare, di slargo fuori le mura, pur divenuta piazza con la realizzazione dell'architettura di Vanvitelli, che con l'emiciclo ha disegnato il vuoto determinandolo attraverso la definizione dell'invaso, ha nel tempo conservato i caratteri di uno spazio esterno, di uno spazio di bordo, carattere questo rafforzato dalla tangenzialità rispetto all'asse di via Toledo. La recente riconfigurazione<sup>14</sup> ha avuto una duplice conseguenza strutturale: da una parte la piazza è rientrata in un ragionamento sulle nuove centralità della città contemporanea con la realizzazione della stazione della metropolitana, che ne ha fatto uno dei poli principali per il nuovo sistema infrastrutturale metropolitano; dall'altra ha acquistato un ruolo di luogo dello stare, che non era mai appartenuto a questo spazio, pur conservando i caratteri di margine che le sono ormai propri.

Piazza Cavour non ha, invece, mai avuto carattere di unitarietà, è sempre stata un sistema di slarghi che si sono configurati all'esterno delle mura della città, ai piedi del salto di quota della collina; nel tempo anche le architetture che sono state costruite, perlopiù di inesistente qualità, hanno contribuito a creare ambiti diversi e ad aumentare il senso di frammentazione di questo spazio. È interessante notare come nel tempo questa piazza abbia conservato la sua qualità ed i caratteri legati alla sua posizione urbana, che ancora oggi ne fa un susseguirsi di spazi di margine, una sorta di diaframma tra il centro antico e i borghi fuori le mura, che continuano a formare un sistema autonomo. La nuova centralità data dalla stazione

della linea metropolitana, che si aggiunge a quella preesistente, è come se confermasse l'appartenenza ad un sistema di margine e l'esistenza di un sistema di slarghi contigui tra loro strutturati da nuovi elementi costruiti. La conformazione spaziale si è modificata, così come l'uso di questi diversi luoghi definiti dal nuovo progetto, ma l'identità dei quartieri che vi prospettano, peraltro con caratteri molto diversi tra loro, è rafforzata dal riconoscimento di monumentalità e di centralità dato alla piazza.

Diverso è il caso di Piazza Municipio, questa nasce sull'asse di collegamento con il mare, uno spazio che mette in relazione fisica e percettiva una serie di elementi molto diversi tra loro, un luogo di attraversamento che ha conservato nel tempo i caratteri di uno spazio tra le cose, la cui struttura era dovuta più a relazioni a distanza tra gli elementi che vi prospettano che a condizioni fisiche di spazio unitario. La distanza notevole tra Palazzo San Giacomo ed il suo controcampo, il porto con la Stazione Marittima, il piano inclinato che digrada verso il mare, la mole del Maschio Angioino, sono tutti elementi che autonomamente hanno definito lo spazio della piazza attraverso la loro individualità, non è un caso che l'unitarietà attuale è dovuta ad una forzatura nel disegno urbano realizzata solo nel dopoguerra, pur se la storia urbana ci narra di relazioni che risalgono a molti secoli prima, ma che si sono conservate solo attraverso aggiustamenti puntuali. La scelta di posizionare al centro della piazza la nuova stazione della metropolitana è il primo atto di una volontà precisa di dare una nuova centralità a questo luogo, legata al sistema infrastrutturale e all'essere il nodo di interscambio più importante del centro urbano. In questo caso la realizzazione della stazione comporta la risistemazione dell'intero spazio della piazza, nel

senso profondo d'una nuova configurazione, e non nel creare un oggetto stazione al centro di uno spazio autonomo. Il progetto affidato ad Alvaro Siza e Eduardo Souto de Moura punta a ridisegnare l'intero piano, in un progetto di suolo che recupera le diverse quote, da quelle dei binari, a quelle dei reperti archeologici venuti alla luce durante i lavori, dalla quota del fossato del Maschio Angioino, a quella del piazzale della Stazione Marittima che rientra in un ragionamento unitario sul vuoto e sul suolo come piano d'appoggio. Il tentativo di provare a conformare ancora una volta lo spazio di una piazza confermando il suo essere spazio tra cose, senza alterare l'isolamento dei vari elementi di architettura, come un piano su cui sono poggiati, sotto e sopra la quota propria della piazza, importanti "oggetti urbani".

La città è, dunque, fatta di vuoti di diversa natura, dimensione, forma e ruolo, riappropriarsi dello spazio pubblico delle piazze storiche nella città contemporanea non significa rigettare la frammentazione che è prerogativa fisica e concettuale della contemporaneità, ma rivelare che esistono luoghi urbani privilegiati che ci consentono di recuperare una nuova idea di identità e di continuità; con la stessa solidarietà fisica tra le cose si possono innescare quei meccanismi che inducono alla modificazione della struttura urbana nel suo complesso.

In conclusione la piazza di Ludovico Quaroni riporta all'assunto dal quale è partito il ragionamento: «una piazza è uno spazio nel quale il cielo rappresenta la copertura; ma si tratta di una copertura "aperta" nel senso che se ne sente la continuità, la comunione con tutti gli altri spazi aperti ed è quindi una dimensione che cambia continuamente, come del resto tutte le altre, per effetto delle ore, delle stagioni, del mutar del tempo»<sup>19</sup>.

## Note

- <sup>1</sup> C. Levi, *La città*, Milano 1947.
- <sup>2</sup> *Ivi*.
- <sup>3</sup> B. Secchi, *Progetto di suolo 2*, in A. Aymonino, V.P. Mosco, *Spazi pubblici contemporanei Architettura a volume zero*, Skira, Milano 2006.
- <sup>4</sup> A. Rossi, *L'architettura della città*, Clup, Milano 1969.
- <sup>5</sup> P. Milano, *Dalla casa unifamiliare alla casa urbana di Pompei*, Cuen, Napoli 2002.
- <sup>6</sup> V. Pezza, *L'elogio della piazza di Costantino Dardi*, in V. Pezza (a cura di), *Lanciano. Questioni di analisi e progetti per la Pietrara*, Pescara 1992.
- <sup>7</sup> A. Aymonino, *Più spazio meno volume: un racconto in movimento*, in A. Aymonino, V.P. Mosco, *op. cit.*
- <sup>8</sup> L. de Solà Morales, *Decifrare l'architettura - inscripciones - del XX secolo*, Umberto Allemandi & C., Torino 2001.
- <sup>9</sup> C. Dardi, *op. cit.*
- <sup>10</sup> B. Secchi, *op. cit.*
- <sup>11</sup> *Ivi*.
- <sup>12</sup> Pierre Patte redige un piano per Parigi nel 1765 ricomponendo parte dei progetti elaborati in occasione del concorso per una piazza dedicata a Luigi XV nel 1749.
- <sup>13</sup> Realizzato tra il 1751 e il 1755, l'intervento può essere considerato un'opera di stretta collaborazione intellettuale tra Emmanuel Hérin de Comy, l'architetto, e Stanislas Leszczyński, già re di Polonia esiliato in Francia e poi assunto al ruolo di reggente del ducato della Lora.
- <sup>14</sup> Le opere del Wood padre e figlio sono realizzate a partire dal 1727.
- <sup>15</sup> C. Sitta, *L'arte di costruire le città* (1889), Jaca Book, Milano 1981.
- <sup>16</sup> C. Dardi, *op. cit.*
- <sup>17</sup> O. Bohigas, *Reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62, Barcelona 1985.
- <sup>18</sup> Il progetto di piazza Dante e di piazza Cavour e delle sottostanti stazioni della linea 1 della Metropolitana sono di Gae Aulenti, 1999-2002.
- <sup>19</sup> L. Quaroni, *Progettare un edificio: otto lezioni di architettura*, Marzotta, Milano 1977.

## Bibliografia ragionata

### Territorio, città, architettura

- Aa.Vv., *Attualità della forma urbana*, Electa, Milano 1995.
- Aa.Vv., *Le piazze. Lo spazio pubblico dal medioevo all'età contemporanea*, in «Storia della città», n. 54/55/56, num. monog., 1990.
- Aa.Vv., *I programmi urbani complessi*, Napoli 2000.
- Aa.Vv., *I temi dell'architettura della città*, Venezia 1978.
- Aa.Vv., *Le architetture dello spazio pubblico*, Milano 1997.
- Aa.Vv., *Le forme del territorio italiano. I. Temi e immagini del mutamento*, Roma-Bari 1995.
- A. Aymonino, V.P. Mosco, *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano 2006.
- W. Benjamin, *Angelus Novus* (1955), tr. it., Einaudi, Torino 1962.
- W. Benjamin, *Parigi Capitale del XIX secolo* (1955), Einaudi, Torino 1986.
- G. Bertelli, E. Lingeri, *Alle soglie del terzo Millennio. Abitare Segesta*, Milano 1999.
- S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini, *Il territorio che cambia*, Milano 1993.
- F. Bruni, A. D'Agostino, M.R. Santangelo (a cura di), *Architettura Lo stato dell'arte. 8° Seminario Internazionale di Progettazione*, ESI, Napoli 2000.
- G. Ceronetti, *Viaggio in Italia*, Torino 1983.
- F. Choay, *Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo*, Milano 2003.
- F. Choay, *L'orizzonte del posturbano*, Officina Edizioni, Roma, 1992.
- S. Crosti, *Luoghi urbani ritrovati*, in «Rassegna», n. 42, 1990.

- C. Dardi, *La nuova architettura e la vecchia città*, in Aa.Vv., *Per un'idea di città*, Venezia 1984.
- C. Dardi, *Semplice lineare complesso*, Editrice Magma, Roma 1976.
- P. Desideri, *Le città di latte*, Costa & Nolan, Genova 1997.
- I. de Solà Morales, *Decifrare l'architettura - inscripciones - del XX secolo*, Umberto Allemandi & C., Torino 2001.
- I. de Solà Morales, *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*, Barcelona 1995.
- G. Fabbri, *Piano/Progetto e tempo nella vita della città*, in «Casabella», n. 555, 1989.
- B. Fortier, *Amate città*, Milano 1995.
- B. Gabrielli, *L'urbanistica è il progetto*, in «Area», n. 70, 2003.
- J. Gehl, L. Gemzoe, *New Cities Spaces*, Copenhagen 2001.
- C. Ginzburg, *Occhiacci di legno. Nove riflessioni sulla distanza*, Feltrinelli, Milano 1998.
- V. Gregotti, *Dentro l'architettura*, Torino 1991.
- V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Milano 1966.
- V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Milano 1987.
- V. Gregotti, *L'identità dell'architettura europea e la sua crisi*, Einaudi, Torino 1999.
- V. Gregotti, *Questioni di architettura*, Torino 1996.
- P. Hall, *Anonimia e identità nella supermetropoli*, in «Quaderno di Lotus», n. 15, 1991.
- E.J. Hobsbawm, *Il secolo breve*, Rizzoli, Milano 1997.
- G. Kubler, *La forma del tempo*, Einaudi, Torino 1998.
- C. Levi, *La città*, Milano 1947.
- C. Marti Aris, *Le variazioni dell'identità*, Milano 1990.
- P. Milano, *Dalla casa unifamiliare alla casa urbana di Pompei*, Napoli 2002.
- A. Monestiroli, *L'architettura della realtà*, Clup, Milano 1979.
- S. Munatori, *Civiltà e territorio*, Roma 1966.
- V. Pezza, *L'elogio della piazza di Costantino Dardi*, in V. Pezza (a cura di), *Lanciano Questioni di analisi e progetti per la Pietrosa*, Pescara 1992.
- P. e G. Pinchemel, *Dal luogo al territorio*, Milano 1996.
- M. Poëte, *Introduction à l'urbanisme*, Anthropos, Paris 1967.
- F. Purini, *Comporre l'architettura*, Roma-Bari 2000.
- L. Quaroni, *Progettare un edificio: otto lezioni di architettura*, Marzotta, Milano 1977.
- M. Romano, *Costruire le città*, Milano 2004.
- A. Rossi, *L'architettura della città*, Clup, Milano 1989.
- M. Santangelo, F. Visconti (a cura di), *Progetto e trasformazione della città*, Napoli 2005.
- B. Secchi, *Il vuoto*, in «Casabella», n. 503, 1984.
- B. Secchi, P. Viganò, *Un programma per l'urbanistica*, in «Urbanistica», n. 111, 1998.
- B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2000.
- B. Secchi, *Tre piani La Spezia*, Ascoli Bergamo, Franco Angeli, Milano 1995.
- L. Semerari, *Progetti per una città*, Milano 1983.
- G. Simioncini, *Città e società nel Rinascimento*, Torino, 1974.
- U. Siola (a cura di), *Architettura del presente e città del passato*, Brescia 1984.
- U. Siola, *Normale, anormale*, in «Lotus International», n. 69, 1991.
- C. Sitte, *L'arte di costruire le città* (1889), Jaca Book, Milano 1981.
- I. Valente, *Figure dello spazio aperto. Le place royale e l'architettura urbana in Francia*, Milano 2000.
- P. Viganò, *La città elementare*, Skira, Milano 2000.
- M. Zardini (a cura di), *Paesaggi ibridi*, Milano 1998.

#### Città, costa e acqua

- Aa.Vv., *Habitats Tectonics Landscapes*, Barcelona 2001.
- Aa.Vv., *Ancona. Questioni di Architettura*, Ancona 1988.
- Aa.Vv., *Viaggio in Italia. Nove progetti per nove città*, Milano 1987.
- G.A. Auden, *The enchanted floor or the romantic iconography of the sea*, Virginia 1950.
- G. Bachelard, *L'Eau et les Rêves*, Corti, Paris 1942.
- M. Biraghi, *Porta multifrons*, Palermo 1992.
- S. Bisogni, G. Polesello, *L'architettura del limite*, Napoli 1993.

E. Bloch, *Verfremdungen II* (Geographica), Frankfurt 1965.  
 R. Bobbio, *Il fronte d'acqua*, in «GB progetti», suppl. n. 8-9, 1991.  
 Boeri Studio, *4 progetti e 4 scenari per il futuro di Genova*, in «Area», n. 73, 2004.  
 A. Boggiano, *La città e il fiume in Europa*, in Aa.Vv., *La città e il fiume*, Firenze 1986.  
 F. Braudel, *Le Méditerranée*, Flammarion, Paris 1985.  
 I. Brodskij, *Fondamenti degli incurabili*, Milano 1991.  
 G. Camassa, *Il sapere del mare*, Torino 1992.  
 L. Caravaggi, *Paesaggi di paesaggi*, Roma 2002.  
 A. Corbin, *Le territoire du vide*, Paris 1988.  
 M.C. Cusmano, *Misura misurabile*, Milano 1997.  
 G. De Carlo, *La città e il porto*, Genova 1992.  
 G. Dematteis, *Le metafore della terra*, Feltrinelli, Milano 1985.  
 R. Dubbini, *Geografie dello sguardo. Visioni e paesaggio in età moderna*, Torino 1994.  
 R. Dubbini, *Il fiume e la città*, in «Casabella», n. 572, 1990.  
 F. Farinelli, *I segni del mondo*, La Nuova Italia, Milano, 1992.  
 M. Foucault, *Spazi altri*, in «Lotus», n. 48/49, 1985.  
 H. Gaudin, *Seuil et d'ailleurs*, Aux Éditions du Demi Cercle, Paris 1992.  
 H. Gaudin, *Seuil et d'ailleurs*, Paris 1992.  
 R. Golden, *Nueva arquitectura del paisaje*, Gustavo Gili, Barcelona 2003.  
 G.A. Jellicoe, *L'architettura del paesaggio*, Comunità, Milano 1969.  
 J. Le Goff, *Divagations historiennes autour des frontières. "50 rue de Varennes"*, «Nuovi Argomenti», n. 38, suppl. italo-francese, 1991.  
 P. Matvejević, *Mediteranski Brevijar*, Zagabria 1987.  
 D. Mattoni, *Livorno*, Bari 1985.  
 F. Mesalles, L. Sumoy, *La arquitectura del sol*, COAV, Valencia 2002.  
 J. Michelet, *La mer*, Paris 1961.  
 M. Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer*, Paris 1993.

P. Morand, *Méditerranée, mer de surprises*, Monaco 1990.  
 P. Nicolini, F. Repishti, *Dizionario dei nuovi paesaggisti*, Skira, Milano 2003.  
 G. Polazzi, *Canary Wharf da zona portuale a centro direzionale*, in «Area», n. 72, 2004.  
 G. Polesello, *Il rapporto della città col mare*, in C. Ajroldi, (a cura di), *Palermo tra storia e progetto*, Roma 1987.  
 F. Ponge, *Le parti pris choses*, Gallimard, Paris 1942.  
 P. Reed, *Groundswell. Constructing the contemporary landscape*, New York 2005.  
 F. Rella, *Limina. Il pensiero e le cose*, Feltrinelli, Milano 1987.  
 D. Ricchi, *Londra 1800/2000. Dalla rivoluzione industriale alla rigenerazione urbana*, in «Area», n. 72, 2004.  
 R. Rogers, *Londra un modello di città sostenibile*, in «Area», n. 72, 2004.  
 R. Salerno, *Architettura e rappresentazione del paesaggio*, Guerini, Milano 1995.  
 C. Steenbergen, W. Reh, *Architecture and Landscape*, Birkhäuser, Basilea 2000.  
 E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Venezia 1998.  
 E. Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano 1979.  
 G. Vasquez Consuegra, *Il lungomare di Vigo*, in «Area», n. 48, 2000.  
 M. Vitta, *Il paesaggio. Una storia tra natura e architettura*, Torino 2005.

#### Città e porto

Aa.Vv., *Critical Barcelona*, in «Area», n. 06, 2007.  
 Aa.Vv., *Fórum de Barcelona*, in «Arquitectura Viva», n. 94-95, 2004.  
 Aa.Vv., *Napoli le vie del mare*, Napoli 1988.  
 Aa.Vv., *Aree portuali e sistemi insediativi complessi*, in «Urbanistica Informazioni», n. 81, 1985.  
 Aa.Vv., *Città-porto*, Milano 1989.  
 Aa.Vv., *Le villes portuaires*, Sofia 1985.  
 Aa.Vv., *Métropole portuaires en Europe*, in «Le cahiers de la recherche architecturale», n. 30/31, 1992.  
 Aa.Vv., *Progetto Venezia*, Venezia 1990.

- Aa.Vv., *Revitalising the waterfront, international dimensions of Dockland redevelopment*, London 1988.
- Aa.Vv., *Symposium: Territorio, puerto y ciudad*, Sevilla 1986.
- Aa.Vv., *Waterfront: una nuova frontiera urbana*, Centro Internazionale Città d'acqua, Genova 1991.
- G. Alsio, R. Ammirante, A. Izzo (a cura di), *Progetti per Napoli*, Napoli 1987.
- V. Andriello, A. Belli, D. Lepore, *Il luogo e la fabbrica*, Napoli 1991.
- F. Barbagallo, E. Mazzetti, *Il porto di Napoli ai primi del '900*, Napoli 1984.
- E. Benvenuto, *La ricerca d'identità*, in «GB Progetti», n. 8/9, suppl., 1991.
- S. Bisogni, A. Rienna, *Il disegno della città: Napoli*, Napoli 1974.
- S. Bisogni, *Il fronte del porto*, in «Phalaris», n. 19, 1992.
- O. Bohigas, *Reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62, Barcelona 1985.
- J. Borja, Z. Muxí, *Urbanismo en el siglo XXI*, Edicions UPC, Barcelona 2004.
- E. Bossart, *Le temps de ports*, in «Urbanisme», n. 225, 1988.
- A. Breen, D. Rigby, *Waterfronts. Cities reclaim their Edge*, New York 1994.
- E. Bru, *El vacío urbano*, in «Quaderns», n. 183, 1989.
- J. Busquets et al., *El centro histórico de Barcelona: un pasado con futuro*, Ajuntament de Barcelona, 2003.
- H. Capel, *El modelo Barcelona: un examen crítico*, Ediciones del Serbal, Barcelona 2005.
- P. Ceccarelli, *Una nuova frontiera urbana*, in «GB Progetti», n. 8/9, suppl., 1991.
- C. Chaline, *La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles*, in «Annales de Géographie», n. 544, 1988.
- M. de Solà Morales, *Los Ensanches*, in Aa.Vv., *Los Ensanches (I) el ensanche de Barcelona*, Laboratorio de Urbanismo, Barcelona 1990.
- G. Doria, P.M. Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, Genova 1988.

- A.F. Dubor, *Fernand Pouillon. Architetto delle 200 colonne*, Milano 1987.
- G. Fanelli, R. Gargiani, *Auguste Perret*, Bari 1991.
- B. Fortier, *Il sogno delle città macchine: porti e arsenali all'inizio del XIX secolo*, in Aa.Vv., *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma 1987.
- V. Gregotti, *I territori abbandonati*, in «Rassegna», n. 42, 1990.
- Gruppo «2C», *La Barcelona di Cerdà*, in «Lotus», n. 23, 1979.
- P. Hall, *Aree portuali: nuovi approdi per il progetto*, in «Casabella», n. 589, 1992.
- P. Hall, *Waterfront: una nuova frontiera urbana*, in «Aqualis», n. 1, 1992.
- B. Huet, *La città come spazio abitabile*, in «Lotus», n. 41, 1984.
- J.J. Lahuerta, *Antoni Gaudí 1852-1926*, Milano 1992.
- J.J. Lahuerta, *Destrucción de Barcelona*, Mudita & Co., Barcelona 2004.
- R. Rodrigues Malta, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris 1994.
- M. Santangelo (a cura di), *Le aree industriali nella città metropolitana di Napoli. Nuove qualità e nuovi ruoli*, Milano, 2003.
- M. Santangelo, *La descrizione dell'area occidentale: la geografia*, in Aa.Vv., *Dalla Variante al progetto: un'ipotesi di trasformazione dell'area occidentale*, Napoli 1998.
- M.R. Santangelo, R. Ammirante, F. Bruni, *Il porto*, Electa, Napoli 1993.
- M. Santangelo, *Una lettura dell'area orientale di Napoli*, in M. Santangelo, F. Visconti (a cura di), *La trasformazione delle aree urbane periferiche nella dimensione metropolitana della città*, Napoli 2006.
- L. Semerari, *Architettura sul limite*, in «Lotus», n. 56, 1986.

La costa di Barcellona

1. Port Vell
2. Rambla de Mar e Port Vell
3. Moll de la Fusta
4. Dal Moll de la Fusta l'IMAX e l'Aquarium sul Moll de España
5. Porto Turistico davanti alla Barceloneta
6. Verso Barceloneta
7. Spiaggia di Barceloneta
8. Verso la Villa Olimpica
9. Spiaggia tra la Villa Olimpica e il Forum 2004
10. Parc Diagonal Mar di EMBT Arquitectes
11. Forum 2004 Dock progetto di Baena, Casamor, Quera Arquitectes
12. Forum 2004 la Pergola Fotovoltaica di Martinez, Lapeña e Elias Torres
13. Forum 2004 l'edificio di Herzog e de Meuron
14. Forum 2004 l'edificio di Herzog e de Meuron

La costa di Bagnoli

15. L'area industriale dismessa vista da Cordoglio
16. La spiaggia di Bagnoli e la colmata con i pontili della ex-Italsider

Le piazze di Barcellona

- 17-18. Plaça Reial
- 19-20. Plaça del Sol
- 21-22. Plaça de la Virreina
23. Fossar de les Monjes
24. Convento dels Àngels
25. Casa de la Caritat. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
26. Plaça dels Països Catalans
- 27-28. Mercato de Santa Caterina
29. Plaça del Pi

## Referenze fotografiche

La costa di Barcellona

Le foto n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, sono dell'autrice

le foto n. 7, 8, 9, 11, 12, 14 sono di Aldo Di Chio

le foto n. 9, 10, 14 sono di Domenico Rapuano

La costa di Bagnoli

Le foto n. 15, 16, sono di Giovanni Capasso

Le piazze di Barcellona

Le foto n. 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30 sono dell'autrice

le foto n. 28, 29, 30 sono di Paolo Giardiello

le foto n. 31, 32 sono di Domenico Rapuano

Questo volume è stato stampato e allestito  
nel mese di luglio dell'anno 2007  
presso la Legatoria Industriale Mediterranea s.r.l., Salerno  
per le Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a., Napoli  
Stampato in Italia / Printed in Italy

Due importanti temi di progetto assumono il ruolo di questioni esemplari attraverso la descrizione e le declinazioni possibili di una ricerca sull'architettura della città. Il primo dei due saggi, *La costruzione della linea di costa urbana*, racconta la lettura e l'interpretazione di un processo lungo e complesso come quello della costruzione della linea di costa, per indagare temi e questioni del comporre. Il secondo lavoro, *La piazza storica architettura della città contemporanea*, è frutto di una serie di riflessioni che muovono dall'architettura della città della storia e dalla sua trasformabilità; la piazza storica è qui considerata come un elemento di architettura ed in relazione alla città contemporanea. Agli schizzi di Le Corbusier è affidato un racconto possibile di luoghi, «sul» bordo e «nel» centro, nella loro essenza, nell'incontro tra natura e artificio, nello strutturarsi di architettura e città. Il maestro ha descritto con tratto sottile le sue esperienze di viaggio, quanto il suo sguardo ha sfiorato e percepito, quanto è entrato nel suo percorso formativo.

**Marella Santangelo** (Napoli 1964), architetto, laureata a Napoli, è borsista C.N.R. presso la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona e dottore di Ricerca in Composizione Architettonica. È docente a contratto di progettazione architettonica presso la facoltà di Architettura dell'Università di Napoli «Federico II» e della Scuola di Specializzazione in Progettazione Architettonica e Urbana della stessa Università. Lavora come funzionario tecnico presso il Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica di Napoli dove svolge attività di ricerca sui temi del progetto architettonico e urbano. Ha curato numerosi volumi e pubblicato un ampio numero di saggi e articoli. Da sempre ha svolto in collaborazione attività progettuale. Tra le pubblicazioni per i tipi della ESI ricordiamo: *Coderch, un maestro dell'architettura* (2002), *Prospettive degli studi di architettura in Europa* (2003), *Progetto e trasformazione della città* (2005), *La trasformazione delle aree periferiche nella dimensione metropolitana della città. Il caso studio di Napoli est* (2006).

Questo volume, riprodotto dal catalogo a Milano, è da considerarsi opera soggetta a diritto d'autore (art. 17, c. 2, lett. d, DPR 633/1972).

€ 15,00

ISBN 978-88-495-1479-7



9 788849 514797

MARELLA SANTANGELO  
La costruzione  
dei luoghi urbani  
ESI