

Spazio pubblico e paesaggio urbano nella città moderna

Giuseppe Fera



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Roma-Milano

ISBN 9788899237233

Volume pubblicato digitalmente nel mese di luglio 2020

Pubblicazione disponibile su www.planum.net | Planum Publisher

Spazio pubblico e paesaggio urbano nella città moderna

Giuseppe Fera



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

SPAZIO PUBBLICO E PAESAGGIO URBANO NELLA CITTÀ MODERNA

Giuseppe Fera

Prima edizione luglio 2020

Pubblicazione disponibile su www.planum.net | Planum Publisher

Foto di copertina: Corviale © Giuseppe Fera

ISBN 9788899237233

© Copyright 2020



Roma - Milano

Comitato scientifico

Francesco Bandarin, Luis Manuel Basabe Montalvo, Luca Bertolini,

Marco Cremaschi, Frank Eckardt, Nick Gallent, Marius Grønning, Joerg Knieling,

Carlos Llop, Ali Madanipour, Gabriele Pasqui, Paola Viganò

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Indice

[pag. 7 | Introduzione](#)

La città antica: lo spazio urbano come spazio “chiuso” di relazione

La città moderna e le sue trasformazioni sociali e culturali

Dal progetto urbano alla Pianificazione urbanistica e territoriale

Le tre facce della città moderna

[17 | Capitolo I | La Città giardino e l'Organicismo](#)

La nascita di Suburbia

Le Company towns

La Città giardino: il modello di Howard

Raymond Unwin: la materializzazione dell'idea

La diffusione del modello

[33 | Port Sunlight](#)

La versione “moderna” della Città giardino: l'Unità orizzontale di Hilberseimer

La Città giardino incontra il Movimento moderno: l'Organicismo

Alvar Aalto e l'urbanistica organica nei Paesi scandinavi

[47 | Tapiola](#)

[53 | Capitolo II | Il Movimento moderno](#)

Sigfrid Giedion. Le nuove concezioni spaziali

I precursori: Antonio Sant' Elia e Tony Garnier

Walter Gropius, Bruno Taut e la Berlino degli anni '20

[65 | Berlin-Britz e Siemensstadt](#)

Le Corbusier: dalla strada dell'asino alla strada dell'auto

Gli elementi del progetto urbano di Le Corbusier

La Ville contemporaine e la Ville radieuse

Dalla cellula alla città: l'Unità di grandezza conforme

Chandigarh la Camakadara Sahira

Reinterpretare il Maestro: Roheampton e Bijlmermeer

[93 | Brasilia](#)

101 | Capitolo III | La permanenza della tradizione

Il fascino discreto della città antica: Camillo Sitte

La tradizione in chiave moderna: H.P. Berlage ed il piano di Amsterdam

109 | Amsterdam Sud

La Città littoria e la versione italiana del Modernismo

La versione modernista: le città dell'Agro Pontino.

La deriva monumentale: l'Esposizione Universale Romana

125 | Le due facce della Città littoria

La tradizione italiana del dopoguerra e Ludovico Quaroni

142 | Roma-Tiburtino

147 | Capitolo IV | Ubatetture

Lo sviluppo di un'idea

Le Corbusier e il Plan Obus

Le utopie tecnologiche del Dopoguerra

Dall'immagine al progetto

161 | Ubatetture italiane

170 | Newcastle upon Tyne- Biker Wall

179 | Capitolo V | Gibellina ultimo atto

187 | Gibellina

194 | Note

197 | Riferimenti bibliografici

Introduzione

La città antica: lo spazio urbano come spazio “chiuso” di relazione

Quando parliamo di spazio urbano e di forma della città non possiamo non avvertire come la città moderna, quella formata sostanzialmente lungo l'arco del secolo scorso, si presenti con caratteri di profonda discontinuità con la città storica.

La città, affermava Mumford (1977), è nata con lo scopo primario di favorire l'interazione fra individui ed istituzioni e sviluppare e diffondere la cultura umana. In altre parole la città è storicamente un luogo di relazione e socializzazione, ed a tale funzione primaria hanno risposto la struttura e le forme dello spazio urbano.

Nella città antica lo spazio della città era spazio pubblico di relazione ed era sostanzialmente definito da i due fondamentali elementi: la piazza e la strada. Pausania affermava che una città non poteva dirsi tale se non disponeva di un'agorà dove i cittadini potessero radunarsi, discutere, commerciare. Nell'antichità la piazza ospitava gran parte delle funzioni pubbliche della città: essa era luogo delle adunanze, delle cerimonie religiose, del mercato, dei tornei, etc.. Spesso tutte queste funzioni si alternavano in un solo spazio, oppure, come accadeva nelle città maggiori, ognuna di queste funzioni aveva una piazza destinata allo scopo. Se il ruolo di spazio di relazione per eccellenza era affidato alla piazza, anche la strada tuttavia non assolveva solo alla funzione di consentire l'accessibilità alle diverse parti della città, ma svolgeva essa stessa un ruolo di relazione pubblica

e di filtro fra spazio pubblico e spazio privato. Nella città antica, come del resto accade ancora oggi lungo le strade di alcuni centri storici, la strada era anche una sorta di appendice dell'abitazione, serviva da luogo di lavoro e di socializzazione.

Il modello primo di tutte le piazze è stato l'*agorà* greca (letteralmente adunanza), in origine appunto il luogo dell'adunanza dei cittadini, dove si svolgeva la vita democratica della polis; era generalmente circondata da portici (Stoà) e di forma geometrica regolare; successivamente, con il crescere delle città le agorà svolgevano funzioni anche di mercato, borsa etc.

Il foro, in epoca romana, era l'equivalente dell'*agorà* nella città greca. Il “Foro romano” risaliva ai tempi della Repubblica ed era sede di attività commerciali nonché di comizi ed adunanze politiche¹. In periodo imperiale altri fori si aggiunsero fino a dar vita ad un sistema spaziale complesso ed articolato; colonnati a doppia altezza, esedre, facciate di templi ed edifici, creavano e marcavano il passaggio da un foro ad un altro, da uno spazio all'altro, saltando la mediazione del percorso stradale.

Ma una vera e propria rivoluzione urbana, che diede vita alle città, quale noi le abbiamo conosciute per secoli e che ci sono state tramandate dalla storia nelle forme attuali dei centri storici, si verificò in Europa durante il Medioevo. Infatti, a meno degli spazi pubblici come le agorà o i fori, in generale le città greche e quelle romane (ma anche successivamente quelle arabe) presentavano un rapporto fra abitazione e spazio pubblico in cui, a meno di un accesso lungo la strada, la casa di solito si presentava in forma introversa, ovvero chiusa verso l'esterno; le case romane a patio ne sono un tipico esempio. Nel Medioevo, invece, lo spazio

residenziale, si modifica rispetto alle antiche tradizioni orientali e greco-romane; la casa perde il carattere introverso, di intima quiete e di gelosa chiusura verso l'esterno, e diventa un complesso produttivo estroverso, quasi sempre formato da tre elementi: orto, bottega e abitazione, dove bottega ed abitazione si affacciavano sulla via, occupando la prima il piano terreno, la seconda il piano o i piani superiori. Anche le strade assunsero così la funzione di vero e proprio spazio pubblico e come tali venivano trattate nei regolamenti edilizi e negli statuti comunali, che testimoniano dell'attenzione verso forme di funzionalità e di decoro. I regolamenti definivano spesso la larghezza e la morfologia delle strade, le attività consentite o da rimuovere, il decoro delle facciate prospicienti la pubblica via, i materiali da usare, gli aggetti dei balconi, etc... (Astengo 1980).

Questo modello organizzativo spaziale si è sostanzialmente mantenuto intatto nel corso dei secoli anche se durante il Rinascimento ed in periodo barocco ha subito profonde ed importanti trasformazioni. L'introduzione della prospettiva fu la prima grande innovazione apportata nel Rinascimento e secondo Giedion (1965) la prospettiva ebbe una influenza fondamentale nello sviluppo dei capolavori dell'architettura, ma anche nel modo di concepire e progettare lo spazio pubblico urbano. L'elemento nuovo dell'urbanistica del Rinascimento, che consentì concreti sviluppi nella progettazione dello spazio urbano, è da ricercare non tanto nel modello di città stellare (difficilmente adattabile alla realtà), quanto nella elaborazione degli elementi singoli della città: la piazza, il portico, la nuova cinta muraria, etc... Fu in questo periodo infatti che, grazie all'utilizzo della prospettiva ed alle opportunità che essa offriva in termini di controllo progettuale dello spazio, giunse

a completa maturazione e trovò una sua organica definizione, la tradizione storica dello spazio urbano classico come spazio di relazione ben delimitato e racchiuso dalle pareti degli edifici, omologo dello spazio architettonico interno. La piazza divenne, infatti, nel Rinascimento un organismo geometricamente definito e prospetticamente controllato; grande importanza venne data ai rapporti proporzionali fra le dimensioni della piazza e gli edifici che su di essa vi affacciano. Quando le condizioni lo consentivano la piazza era concepita in maniera unitaria, garantendo una perfetta integrazione fra spazio vuoto e le facciate architettoniche prospicienti la piazza stessa che ne determinavano la forma; la piazza dell'Annunziata di Brunelleschi a Firenze o la piazza del Campidoglio di Michelangelo a Roma sono fra le più significative esperienze di questa straordinaria stagione della progettazione dello spazio pubblico.

La presenza di diversi punti prospettici focali e la necessità di collegarli non solo visualmente, introdusse nell'urbanistica barocca il senso del movimento, dello spostamento, del tempo, che sarà, come vedremo, l'elemento caratterizzante della concezione spaziale del Movimento moderno. La grandiosa concezione spaziale barocca, figlia in un certo senso dell'assolutismo monarchico, dilatò lo spazio urbano a dimensioni monumentali e scenografiche. La piazza barocca ha perso in una certa misura il suo ruolo di spazio di relazione per diventare spazio di celebrazione. L'urbanistica barocca, inoltre, estese il suo controllo, almeno scenograficamente, a tutta la città, alle piazze, ma anche alle strade. La strada pre barocca si costruiva per accostamento di singoli episodi, anche nel periodo rinascimentale; solo alcuni elementi normativi (i portici, le altezze degli edifici, etc...) tendevano ad una configurazione in qualche modo omogenea ed unitaria dello spazio. Con il Barocco e con l'urbanistica

dell'assolutismo tale concezione venne superata; i grandi assi rettilinei barocchi, richiedevano un controllo globale dello spazio prospiciente gli stessi, controllo reso possibile dal potere pressoché assoluto di cui disponevano i sovrani dell'epoca.

Ed ancora nel XIX secolo la concezione spaziale è improntata alle visioni tardo barocche; lo stesso piano di Haussmann per Parigi nelle sue assialità, nella sua visione scenografica e monumentale, con le sue quinte unitarie ed i suoi punti focali visuali (l'Opera, l'Arco di trionfo), se appartiene già all'urbanistica moderna per la sua concezione generale della città e per la metodologia di pianificazione adottata, resta comunque ancorato all'epoca barocca quanto a concezione spaziale.

La società industriale non aveva ancora elaborato una nuova visione dello spazio urbano. Della concezione precedente l'urbanistica ottocentesca mantenne ancora il rapporto tradizionale fra spazio pubblico (strada) e spazio edificato. L'isolato, quasi sempre il rettangolo di una scacchiera ortogonale, veniva costruito lungo i bordi; il passaggio dallo spazio pubblico a quello privato era netto e privo di mediazioni e le strade, per quanto larghe, erano tuttavia marcate e limitate dalle pareti continue degli edifici.

La città presentava ancora nell'Ottocento una "fitta rete viaria", una continuità dei volumi ed un articolato rapporto fra vuoti e pieni.



Fig 1. Brunelleschi, Piazza dell'Annunziata a Firenze.

La città moderna e le sue trasformazioni sociali e culturali

Uno spazio tra gli oggetti. Se percorriamo, invece, una qualunque periferia di una città europea ci rendiamo immediatamente conto come questo modello di organizzazione spaziale non esista più (se non nei vecchi centri storici) e che lo spazio urbano si è trasformato da luogo (piazza, strada) con una sua morfologia ben definita, derivante dalla configurazione delle quinte edificate, in uno “spazio fra le cose” all’interno di una città che ha perso la sua morfologia compatta e caratterizzata dall’alternanza di vuoti e pieni, di *immergenze* ed *emergenze* (Quaroni, 1967), per trasformarsi in un insieme di oggetti liberamente collocati in uno spazio atopico.

La città, il territorio sono divenuti immense collezioni di oggetti paratatticamente accostati e muti. Ciò che è simile non è prossimo. Tra gli oggetti ed i luoghi ognuno si muove secondo propri itinerari; essi conducono da specifiche origini ad altrettante specifiche destinazioni... Lo spazio che sta tra le cose, tra oggetti e soggetti tra loro prossimi, (...) non è luogo di incontro; è divenuto vuoto perché privo di un ruolo riconoscibile; a quello spazio si chiede solo di essere permeabile, di lasciarsi percorrere frapponendo il minimo di resistenza (Secchi 1993).

Questa trasformazione dello spazio urbano in spazio tra le cose, questa sua progressiva perdita della forma, ma soprattutto del senso e del significato che esso aveva avuto nella città sin dalle sue origini, nell’agorà greca, come nel foro romano, ha radici certamente complesse, che cercheremo brevemente di sintetizzare.

Tre ci sembrano possono essere gli aspetti da considerare:

- lo sviluppo dei sistemi di comunicazione a distanza e i mutamenti nei comportamenti sociali che ciò ha comportato;
- l’affermarsi dei sistemi di trasporto meccanizzato ed in primo luogo delle automobili;

- le nuove teorie architettoniche ed urbanistiche impostesi nel corso del XX secolo.

Nuovi strumenti di comunicazione e comportamenti sociali.

Per quanto riguarda il primo aspetto è evidente come l’affermarsi di sistemi di trasmissione delle informazioni sempre più rapidi ed efficaci (telefono, televisione, internet), ha notevolmente ridotto la necessità da parte dei cittadini di frequentare lo spazio pubblico della città, dal momento che l’essere informati sui fatti accaduti era, per l’abitante della città antica, una delle principali ragioni di uso dello spazio pubblico. L’abitante di un comune medievale, infatti, era in un certo senso obbligato a frequentare lo spazio della città, per svolgere una serie imprescindibile di attività, che andavano dal fare acquisti nella piazza del mercato, all’incontrare amici e conoscenti, delle quali una delle principali era essere informato sugli eventi ed i fatti del giorno.

Con l’affermarsi della moderna società industriale nel corso del secolo scorso, l’esigenza di dover frequentare gli spazi pubblici si è notevolmente ridotta. Telefoni e telegrafi hanno consentito di comunicare e parlare con amici, colleghi, conoscenti senza bisogno di doverli necessariamente incontrare in piazza; giornali, radio e televisione hanno consentito di essere al corrente di tutto quello che accadeva senza doversi recare in piazza; altre importanti funzioni come quelle di carattere commerciale o direzionale sono state opportunamente localizzate in spazi appositamente riservati ed i mercati in piazza hanno ceduto il posto alle Borse o ai centri commerciali. Insomma, nel corso degli ultimi 150 anni, il ruolo e la funzione socializzante e di comunicazione dello spazio pubblico si sono notevolmente ridotti, il che ha certamente comportato una minore attenzione da parte di progettisti ed amministratori ed in sostanza un modo diverso di concepirlo.

Negli ultimi decenni, l'affermarsi delle tecnologie informatiche e del Web ha spinto alcuni studiosi a sostenere l'avvento di una sorta di fine del vincolo spaziale di localizzazione e, in un certo senso, la fine stessa della città, dal momento che in base alle nuove tecnologie potremo svolgere, stando a casa, quasi tutte le funzioni che ci obbligavano a frequentare e percorrere lo spazio della città (fare acquisti, essere informati, acquisire atti amministrativi, sottoporsi a visite mediche, etc...). A fronte dei teorici della "fine della città", occorre dire che altri studiosi (Meier 1962) hanno sostenuto che questo processo finirà con l'esaltare in un certo senso la funzione principale della città: essere un luogo di incontro con altri esseri umani; dal momento che, come affermava Meier, nessuna realtà virtuale potrà mai sostituire un abbraccio o una stretta di mano.

Movimento e velocità. Il secondo fondamentale elemento, che ha spinto verso una mutata concezione dello spazio urbano, fu l'affermarsi dei nuovi mezzi di trasporto, la ferrovia alla metà del XIX secolo e, a partire dall'inizio del secolo scorso, l'automobile. Se l'avvento della ferrovia aveva portato con sé la necessità di profonde ristrutturazioni nel corpo della città antica e guidato numerosi piani di ristrutturazione urbana, nonché la necessità di reperire le ampie aree necessarie alla costituzione dei parchi ferroviari, fu soprattutto l'automobile ad avere un impatto devastante sulla città storica e sul modo di concepire in futuro il suo spazio. Le necessità della circolazione veicolare hanno comportato la scomparsa definitiva dello spazio pubblico (e della strada soprattutto) come luogo unitario e plurifunzionale di scambio, circolazione ed incontro. Le esigenze della circolazione automobilistica non erano più compatibili con quelle di altre funzioni e, con il tempo, fu necessario procedere, laddove possibile, alla netta separazione delle

funzioni. Le Corbusier (1967) in *Urbanistica*, descrivendo la sua Città contemporanea, sottolineava:

Il secolo delle macchine comincia a farsi sentire: il movimento si è accaparrato un nuovo strumento per intensificare il proprio ritmo; e l'ha intensificato con un tale aumento di velocità, che gli avvenimenti sfuggono alla nostra capacità ricettiva....

...Città ideale! Centro direzionale modello! Balocco di un partito della velocità! La velocità più che un sogno è una brutale esigenza.... Per essere esplicito: la città concepita per la velocità è votata al successo, così vogliono i tempi. A che pro rimpiangere l'età dei pastori? (pag. 191-2)

Le soluzioni proposte allo scopo di migliorare e velocizzare la circolazione automobilistica hanno improntato la storia e la prassi dell'urbanistica moderna del secolo appena trascorso ed hanno contribuito a ridisegnare profondamente le configurazioni spaziali della città. In primo luogo si è puntato alla separazione fra i percorsi pedonali e quelli carrabili, a loro volta divisi in strade di scorrimento e strade di servizio. Gli isolati, dimensionati sino ad allora sull'estensione dei fronti edilizi, sono ripensati con lo scopo di ridurre gli incroci ed agevolare la circolazione; nella Città contemporanea Le Corbusier propone un passo di 400 x 200 metri; al loro interno gli edifici si collocano liberamente nello spazio senza seguire più il classico allineamento lungo la strada.

La città classica, intesa come organismo urbano coerente e continuo, è destinata a scomparire. Le nuove concezioni spaziali tendono ad annullare ed a stravolgere gli elementi costitutivi su cui era basata la concezione dello spazio urbano classico tridimensionale: le strade corridoio sostituite da un complesso sistema di mobilità (nel piano di Chandigarh Le Corbusier proporrà 7 diverse tipologie di strade) le piazze dilatate oltre le dimensioni tradizionali, etc...

Nuove concezioni dello spazio. Per quanto riguarda

l'ultimo aspetto, l'affermarsi delle nuove concezioni spaziali, ci soffermeremo in maniera più dettagliata nel Cap. III; basterà qui sottolineare come tali concezioni presero le mosse dalla rivoluzione scientifica avviata già nel XIX secolo con l'introduzione della geometria non euclidea e sviluppata da Einstein, all'inizio del secolo scorso, che introduceva l'idea che le coordinate spaziali e temporali esistono insieme su una base di parità in un mondo quadridimensionale di spazio-tempo. Queste nuove concezioni, prima di trasferirsi all'architettura ed all'urbanistica, trovarono un campo di sperimentazione in pittura, nel Cubismo nel Futurismo.

Dal progetto urbano alla Pianificazione urbanistica e territoriale

Questi tre elementi concomitanti, nuove concezioni spaziali, sviluppo dei trasporti e nuovi comportamenti sociali, hanno creato le condizioni per una decisiva rottura del modo di concepire lo spazio pubblico urbano all'inizio del secolo scorso, avviando un processo di ripensamento dello stesso che ha decretato la fine della città tradizionale fatta di piazze, giardini, portici, viali. Ma più che di un vero e proprio ripensamento si potrebbe affermare che il tema dello spazio pubblico urbano sia stato sostanzialmente ignorato e rimosso, nel momento in cui la vecchia prassi urbanistica ottocentesca è stata sostituita dalle nuove concezioni moderne di piano basate sulla zonizzazione funzionale. Un ruolo fondamentale nel nuovo modo di intendere la città ed il suo spazio pubblico, lo hanno avuto certamente le nuove concezioni del piano urbanistico che si affermarono all'inizio del secolo scorso. Ho sintetizzato questo processo evolutivo dell'urbanistica mediante la distinzione fra progetto urbano e piano

urbanistico (Fera 2002), legando il primo al modo di progettare la città pre industriale ed il secondo al modo di governare i processi di trasformazione della città industriale o moderna.

All'inizio dell'era industriale, la città ottocentesca era organizzata attraverso un piano-progetto, ereditato dalla tradizione rinascimentale: uno schema di assetto planimetrico composto da lotti edificabili (spesso coincidente con una scacchiera ortogonale, già in uso comunque nelle città greche o romane) a cui si accompagnava un regolamento edilizio. Lo schema planimetrico definiva la morfologia e la struttura urbana, ovvero gli spazi per la viabilità e per lo scambio, un sistema di isolati chiusi ed allineamenti entro cui potevano realizzarsi i volumi edificati, mentre al regolamento edilizio veniva affidato il compito di normare le altezze, il decoro dei fabbricati ed il rispetto delle norme igieniche e del godimento della proprietà privata. Era questo il modo "storico" di fare urbanistica, un modello che si proponeva di definire la morfologia urbana, la sua struttura fisica, attraverso le relazioni ed i rapporti fra spazio urbano pubblico e spazio edificato privato e dettando, per la realizzazione di quest'ultimo, delle regole del buon costruire.

Con lo sviluppo della città industriale, il conseguente intenso processo di urbanizzazione e la nascita del mercato immobiliare, allo scopo di garantire la massimizzazione delle rendite fondiari e uno sviluppo funzionale della complessa macchina urbana, l'attenzione della pianificazione si è spostata dall'obiettivo di progettare e controllare la complessiva morfologia urbana e la qualità-decoro dell'edificato, verso l'obiettivo del controllo sulle modalità di uso del suolo e sulla corretta localizzazione delle diverse funzioni urbane (industria, residenza, verde, trasporti, etc...).

Il *piano urbanistico* abbandona il disegno strutturale e morfologico, sostituendolo con una carta di zonizzazione, la cui finalità è sintetizzabile nel principio “un posto per ogni cosa ed ogni cosa al suo posto”; la zonizzazione è affiancata da una serie di vincoli sulle destinazioni d’uso e di normative tecniche per l’attuazione del piano stesso, tendenti non tanto a controllare lo spazio urbano e il suo assetto, quanto a definire i diversi livelli di formazione delle rendite urbane (indici di edificabilità).

Piuttosto che un sistema fisico “compatto” di spazi pubblici liberi e spazi edificati, le città, le aree metropolitane sono pensate dall’urbanistica moderna come un aggregato di funzioni e di sistemi relazionali, che si collocano nel territorio, in uno spazio “atopico” ed indifferenziato. Il dimensionamento diventa l’obiettivo principe del piano urbanistico, i luoghi perdono di carattere e di senso, annullati nello spazio territoriale, ridotto dagli urbanisti ad indice di edificabilità e superficie territoriale o fondiaria.

Il progetto urbano si è ridotto al puro calcolo delle volumetrie edificabili ed alla loro collocazione nello spazio in funzione di una loro massimizzazione; con la conseguenza che tutto ciò che è assimilabile a spazio pubblico (piazze, verde, servizi, etc...), quindi al di fuori della finalità di valorizzazione della rendita, è stato assolutamente trascurato o ridotto a quantità standard da relegare in aree residuali, tolta la polpa destinata ai volumi edificabili. Uno spazio quasi mai progettato, senza alcuna attenzione alla forma, ai materiali, alla sua articolazione e spesso lasciato come spazio di azione dell’ente pubblico e ben presto, in molti casi, trasformato in terra di nessuno.

Questo modo di intendere la pianificazione urbanistica, banalizzato e dequalificato nella sua reinterpretazione di uso corrente, è comunque figlio di una cultura ispirata dal Movimento moderno, e fissata in Manifesti e Carte,

che è stata poco attenta ai temi dello spazio pubblico, forse preoccupata soprattutto di problemi di natura anche socio economica, quali il tema dell’abitazione a basso costo e della necessità di fornire un alloggio decente alle enormi masse di inurbati che ogni anno incrementavano la popolazione delle città europee.

Ne è prova evidente il principale documento dei principi urbanistici del Movimento moderno, La Carta di Atene (Le Corbusier 1957) nel quale il tema dello spazio pubblico è trattato sotto la voce “Loisir” in termini di quantità di “superfici libere” da destinare a verde e attività sportive, all’interno delle quali potranno essere realizzate le scuole ed altri indispensabili servizi sociali. In pratica lo spazio pubblico della città si presenta, nella sua concezione teorica, come una ininterrotta superficie di verde entro la quale si collocano le abitazioni ed i servizi collettivi. Come avremo modo di approfondire, il modello prevedeva anche che gli edifici residenziali si sviluppessero in altezza in modo da incrementare al massimo la “superficie libera”. Come opportunamente sottolineato da Bernardo Secchi, un simile approccio ha comportato due limiti fondamentali:

Il primo che, mano a mano che venivano a mutare, entro la città contemporanea (...) i rapporti tra spazio edificato e spazio aperto, sempre più lo spazio urbano si trasformava in un “mondo degli oggetti”, sempre più l’eccezione nel quale gli stessi erano immersi, lo spazio aperto, dominava con i propri caratteri e connotati il formarsi delle immagini e dei giudizi complessivi nei confronti dello spazio abitabile. Una visita alle espansioni di Amsterdam di Bakema e Van Den Broek può diventare imbarazzante; quella a molti quartieri periferici del dopoguerra è disperante.

Il secondo, che il dilatarsi dello spazio aperto portava con sé problemi di controllo formale e funzionale che non abbiamo ancora imparato a risolvere. Nella forma di progetto di suolo, di disegno ed embellishment dello spazio pubblico, di trattamento del verde, di assegnazione di significato al vuoto non edificato tra gli edifici (...) lo spazio aperto ha

posto questioni in modo nuovo e generale agli stessi metodi e strumenti del progetto di architettura (Secchi 1993, p.6).

Oggi, determinate concezioni moderniste appaiono in crisi, superate da una attenzione sempre più marcata, da parte del dibattito architettonico ed urbanistico sul tema dello spazio pubblico urbano; un dibattito in cui gli aspetti morfologici di configurazione e progettazione dello spazio urbano si incrociano sempre di più con i complessi aspetti di natura culturale e sociale. Infatti, nonostante molti autori ne abbiano dichiarato la morte prematura, lo spazio pubblico, al contrario, sta emergendo come un bisogno sempre più sentito da parte della gente, ed in particolare degli abitanti delle immense periferie suburbane. Siamo esseri sociali e per quanto possiamo desiderare ed amare di godere della nostra libertà individuale, abbiamo comunque un disperato bisogno di socializzare ed incontrare altri esseri umani; ed in questo senso la città ed il suo spazio pubblico rappresentano il luogo in cui tali incontro può verificarsi.

Il tema della necessità di ripensare lo spazio urbano pubblico è all'ordine del giorno del dibattito urbanistico ed architettonico e ne occupa una parte sempre crescente dell'agenda, dal momento che la creazione di spazi pubblici significativi rappresenta ormai uno dei principali strumenti della rigenerazione urbana e della periferia suburbana. Ma come spesso accade la tentazione di rifugiarsi in modelli consolidati, di tornare ad un tranquillizzante passato più o meno remoto, in questi casi è sempre troppo forte. Ma la riqualificazione della città contemporanea non può certo essere affidata a modelli desunti dalla città pre-moderna, trascurando a piè pari la tradizione del Modernismo, che pure ha affrontato la questione a volte con soluzioni assolutamente magistrali ed ancora oggi di straordinaria attualità. Una storia, quella dello spazio urbano della

città contemporanea, che va assolutamente rivista e riscritta in maniera critica senza pregiudizi né in positivo né in negativo, a partire dalla considerazione che ciò che va comunemente collocato sotto la voce dell'urbanistica e dell'architettura moderne (e spesso identificato con il Modernismo dei maestri Le Corbusier, Gropius e Van De Rohe) è un fenomeno niente affatto unitario ma che contiene al suo interno linee culturali e posizioni anche profondamente diverse.

Le tre facce della città moderna

La riflessione che abbiamo appena sviluppato presenta tuttavia un limite di fondo, una lacuna che questo contributo intende provare a colmare: l'idea che le concezioni spaziali della città moderna, o sarebbe meglio dire della città del '900, si identifichino in toto con la posizione dominante del Movimento moderno e dei suoi principali rappresentanti, Gropius, Le Corbusier, etc... Il fatto che tali posizioni siano state predominanti, ma soprattutto che in alcuni paesi siano state adottate come prassi corrente della progettazione urbanistica, non deve farci cadere nell'errore che tale posizione sia stata la sola. La nostra riflessione sul tema dello spazio pubblico ci ha portato ad individuare almeno altri due filoni di pensiero novecenteschi che hanno avuto larga diffusione all'interno dell'urbanistica del secolo scorso e che si distaccano notevolmente dalla concezione della città ridotta a "collezione di oggetti nello spazio".

Il primo è certamente quello della Città giardino, che potremmo dire in alcune realtà geografiche (Gran Bretagna, Stati Uniti, Paesi scandinavi) ha contrastato notevolmente il primato del Movimento moderno; basti pensare alle periferie suburbane delle metropoli inglesi

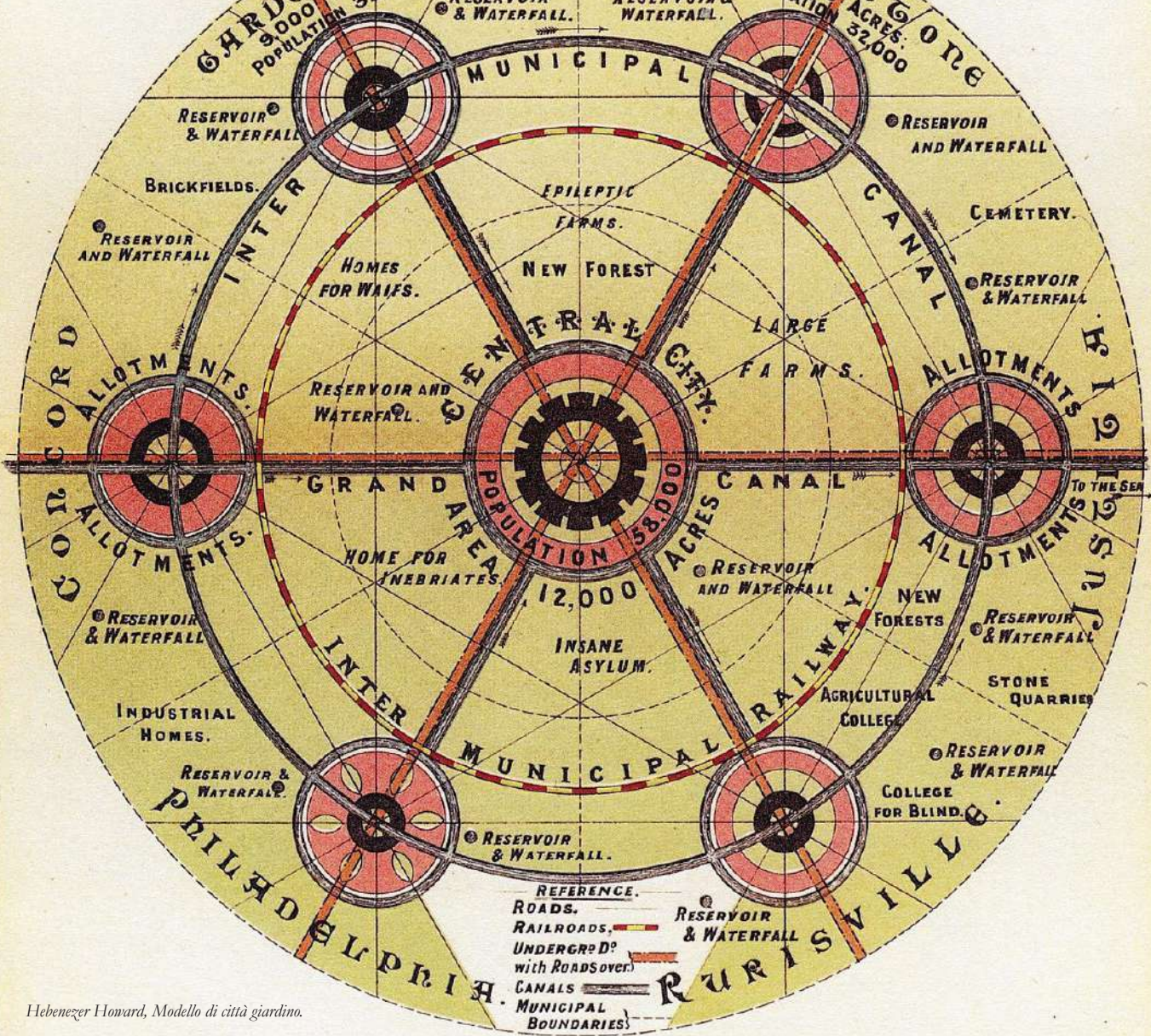
o americane per rendersi conto della diffusione che ha avuto un surrogato di quel modello. Nella teoria e nella prassi delle Città giardino il tema dello spazio pubblico occupa un posto di rilievo, con un approccio che guarda molto alla città tradizionale, o sarebbe meglio dire, al villaggio tradizionale, reinterpretato alla luce della fondamentale innovazione rappresentata dalla presenza di ampi spazi verdi e dell'uso esteso del verde come materiale di progettazione. Una corrente di pensiero che ha prodotto innegabili esempi di altissima qualità e che ha avuto un ulteriore significativo sviluppo nel momento in cui tale idea si è contaminata con quelle del Modernismo. Tale incontro ha dato vita ad una corrente urbanistico-architettonica l'*Organicismo*, di cui Alvar Aalto è stato forse il massimo rappresentante in Europa. Le realizzazioni urbanistiche dell'*Organicismo* rappresentano una delle più significative e qualitativamente elevate esperienze di progettazione dello spazio urbano.

Il secondo filone, proprio per la sua intrinseca concezione, non si presenta come un blocco unitario; esso comprende quei movimenti di pensiero che, in misura diversa e a partire da diversi approcci, hanno comunque coltivato il comune sentimento di non abbandonare il modello tradizionale della città storica e dei suoi elementi costitutivi, ma hanno guardato ad essa come fonte di ispirazione per un approccio alla progettazione della città che intendeva porsi in continuità con la tradizione storica. Si tratta di posizioni fra loro abbastanza diverse, proprio perché tendenti a ricercare nelle tradizioni "locali" gli elementi cui riferire le loro soluzioni progettuali e, quindi, tendenzialmente portate a differenziarsi in base ai contesti geografici e ai modelli culturali locali cui fanno riferimento. Si tratta di una concezione della città che non ha avuto larga diffusione fino alla fine del secolo scorso, ma a

cui occorre riconoscere il merito di aver anticipato, nei confronti della città storica, posizioni che oggi tendono, invece, ad essere largamente prevalenti.

Città giardino, Movimento moderno e correnti storicistiche possiamo dire abbiano rappresentato, nel corso del secolo passato, tre modi diversi di interpretare il progetto dello spazio della città; tre filoni di pensiero che solo per comodità espositiva possiamo esaminare e trattare separatamente, ma che di fatto sono intrecciati l'un l'altro nelle concrete esperienze che diversi autori o specifici movimenti di architetti o urbanisti, hanno autonomamente sviluppato. Basti pensare alla straordinaria esperienza di Alvar Aalto, in cui le visioni del Modernismo si sono arricchite della tradizione dei Garden suburbs, o ancora ad alcuni esponenti di spicco del Movimento moderno italiano (Montuori, Quaroni, Ridolfi, solo per citarne alcuni) nella cui formazione culturale e progettuale, grande peso ha avuto il confronto con la storia e le tradizioni locali, in un paese in cui è concentrato gran parte del patrimonio storico europeo.

GROUP OF SLUMLESS SMOKELESS CITIES.
 TOTAL AREA 66,000 ACRES. POPULATION 250,000



Hebeneser Howard, Modello di città giardino.

La città giardino e l'organicismo

La nascita di suburbia

Tutta la storia degli insediamenti umani, dalle origini della civiltà urbana sino ai giorni nostri è stata spesso caratterizzata dalla necessità di vivere in città per godere dei vantaggi di carattere sociale e culturale e dal desiderio, al contrario, di un ritorno alla campagna, dove era possibile una vita salubre e a contatto con la natura.

Il sobborgo, ovvero un insediamento a carattere semi rurale, immerso nel verde della campagna, ma allo stesso tempo prossimo alla città, è stata la forma insediativa prediletta da parte delle famiglie che, pur avendo i loro interessi ed il lavoro nella città, intendevano comunque godere dei vantaggi offerti da una residenza rurale: maggiore salubrità, acqua ed aria non inquinate, una abitazione più grande, la possibilità di coltivare un proprio orto o giardino.

La storia ci tramanda notizie di insediamenti suburbani già nelle città assire ed egiziane (Mumford 1977), insediamenti che erano comunque legati alle necessità della produzione agricola che serviva per alimentare la città. Sin dall'epoca romana il desiderio di godere dei vantaggi di una vita in campagna fu soddisfatto da parte dei ceti più ricchi attraverso l'uso della doppia residenza e tale costume fu molto comune anche durante tutto il Rinascimento, come testimoniano le splendide dimore extra urbane che insigni architetti, tra cui Palladio, realizzarono per le grandi famiglie dell'epoca nella

campagna toscana o veneta. Nel XVII e XVIII secolo molte residenze reali (Versailles, Caserta, Charlottenburg) trovarono adeguata sistemazione in un ambito suburbano ed è proprio nella progettazione delle dimore suburbane delle famiglie nobili, che l'Architettura dei giardini si affermò in quel periodo come disciplina autonoma, destinata alla progettazione degli spazi verdi, con le sue regole e le sue tecniche. Lo stesso fenomeno possiamo dire si verificò nell'Inghilterra del XVIII secolo con numerose famiglie nobili che mantenevano la doppia residenza nelle campagne di loro proprietà ed in città. In generale possiamo affermare che fino alle soglie dell'800 la scelta di risiedere nei dintorni della città, se pure legata a questioni igienico-ambientali o al piacere del contatto con un ambiente naturale, aveva in ogni caso un solido legame di carattere economico con la gestione e la conduzione di attività agricole.

Con la nascita della ferrovia, nella prima metà dell'800, quello che era un privilegio di pochi ricchi iniziò a diventare una opportunità per una quota di popolazione sempre maggiore; il treno consentiva di raggiungere i sobborghi della città in tempi ridotti anche a quella larga parte della popolazione che non poteva permettersi la carrozza privata e fu proprio attorno alle stazioni ferroviarie che iniziarono in Inghilterra, in Francia ed in Germania a formarsi i primi sobborghi. Tale processo di sostanziale accorciamento dei tempi di percorrenza cambiò radicalmente i caratteri del sobborgo, dove poterono trasferirsi famiglie di lavoratori urbani che non avevano alcun interesse o legame con l'attività agricola, ma che potevano, grazie alla ferrovia, spostarsi giornalmente in città a lavorare. Ed è in conseguenza di tale evento che il sobborgo si afferma come luogo di residenza di popolazione che lavora ed ha i suoi interessi nella città.

L'uso del treno come mezzo di locomozione e la

conseguente possibilità di accedere solo a determinati punti del territorio, quelli coincidenti con le stazioni di fermata, limitarono tuttavia, nel corso di tutto il XIX secolo e i primi anni del XX secolo, le possibilità di espansione suburbana. Fu l'affermarsi dell'automobile e di un sistema di trasporto privato con capacità di accesso praticamente illimitate a favorire, negli anni a venire, lo sviluppo della crescita suburbana negli Stati Uniti prima ed in Europa successivamente.

Le nuove tendenze culturali al principio del XIX secolo: natura e pittoresco. Oltre che dalle innovazioni nel sistema dei trasporti la crescita suburbana fu favorita dall'affermarsi di nuovi indirizzi e filoni culturali all'inizio del XIX secolo e che si contrapponevano al razionalismo illuminista e, nel campo delle arti figurative, al Neoclassicismo accademico. Tali nuove tendenze culturali potrebbero essere genericamente ricondotte al Romanticismo, che proprio all'inizio del XIX secolo, a partire dalla Germania e dall'Inghilterra, andò affermandosi rapidamente in tutta Europa nella filosofia, nella letteratura e nelle arti. Due aspetti caratteristici del pensiero romantico ci sembrano estremamente significativi in relazione al tema che intendiamo sviluppare:

- la necessità di un nuovo rapporto tra l'uomo e la natura, quest'ultima vista come fonte di bellezza e di contemplazione. Quello del ritorno alla natura, una natura selvaggia ed incontaminata che doveva rappresentare il carattere distintivo della nascente nazione americana, rappresentò negli Stati Uniti il nocciolo del pensiero di Ralph Waldo Emerson (2010) e H. D. Thoreau (2014), esponenti del cosiddetto Trascendentalismo americano, che ispirò diversi movimenti liberal progressisti negli anni successivi ed ebbe una decisiva influenza nella nascita del Park Movement;

- la riscoperta dei valori religiosi, della cultura e dell'arte medievali che l'Illuminismo aveva fortemente criticato come il "periodo buio" della ragione, oppresso dal peso di una religione centrata sui principi della fede. Al contrario nel Medioevo i pensatori romantici potevano ritrovare le radici di un'arte non legata ai rigidi canoni del classicismo, ma più libera e soprattutto legata al popolo e nascente dal popolo, come lo erano state di fatto le grandi cattedrali romaniche e gotiche, frutto di una visione dell'arte come prodotto di una collettività e non di un singolo.

L'ideale di un ritorno alla natura ebbe ampia influenza nel campo delle arti figurative mutando radicalmente i canoni estetici dell'epoca, con un sostanziale rifiuto del concetto di bello classico a vantaggio di concetti quali sublime e pittoresco; un mutamento che si affermò decisamente soprattutto nel campo della pittura, attraverso le opere di Caspar D. Friedrich, di John Constable e William Turner.

L'ideale di un ritorno alla natura fu anche il principio ispiratore del Park Movement negli Stati Uniti, di cui fu massimo esponente Frederick L. Olmsted, che ispirò la realizzazione dei primi grandi parchi naturali (Yosemite, Yellowstone) come elemento caratterizzante della Nazione americana. Olmsted si fece portatore anche della necessità dell'inserimento del verde all'interno delle città, come elemento di igiene, salute e bellezza. La realizzazione di grandi parchi urbani, già iniziata in Inghilterra all'inizio del secolo a seguito delle proposte venute dalla commissione Chadwick, nella seconda metà del secolo si impose in tutti i paesi europei e negli Stati Uniti ed il verde, nelle sue svariate articolazioni (viale alberato, giardino pubblico, parco) si impose come uno dei nuovi materiali di costruzione dello spazio urbano ed anzi, nella esperienza di Olmsted a Boston, si può dire che il verde fosse già di fatto il primo materiale di



Fig. 1. John Constable, *La cattedrale di Salisbury*, 1825. La pittura romantica, soprattutto in Inghilterra, ispirò un certo gusto del pittoresco che ebbe una certa influenza sulle concezioni spaziali in architettura ed urbanistica.

composizione dello spazio urbano.

I principi che abbiamo definito generalmente romantici ispirarono un movimento artistico che segnò fortemente il pensiero dell'epoca, il movimento delle Arts and Crafts di John Ruskin e William Morris (2013). Quest'ultimo proponeva in *News from Nowhere*, un modello di comunità insediativa ispirata al villaggio o al piccolo comune medievale, dove, alla produzione industriale, priva di qualità ed impersonale, si contrappone un ritorno alla produzione artigianale, base fondamentale dell'economia comunitaria. La produzione artigianale non solo è il frutto di un lavoro nel quale l'uomo tende a realizzare la propria creatività (e non del lavoro spersonalizzato e alienante della grande fabbrica), ma è anche l'unica in grado di produrre qualità e bellezza e le cattedrali gotiche medievali, prodotto di un impegno e di un lavoro collettivo e comunitario sono l'esempio

insuperato di produzione artistica. In *News from Nowhere* Morris immagina una Inghilterra fatta di piccole comunità urbane; ma tali piccole comunità sono l'esito di un processo di immigrazione "al contrario", ovvero dalla città verso la campagna. Nella visione di Morris la grande e tentacolare Londra si va progressivamente svuotando, ma allo stesso tempo va diffondendo sul territorio rurale i germi di una cultura urbana ormai consolidata.

Le Company towns

Un secondo elemento di rilievo che ebbe notevole influenza sulle concezioni spaziali dell'epoca è rappresentato dal dibattito che, a partire dalla seconda metà del secolo, si sviluppò attorno al tema della casa operaia e di quale fosse la tipologia insediativa più idonea. Il dibattito sul tema interessò un po' tutti gli aspetti, da quelli di carattere più squisitamente sociali, al ruolo dello Stato e dei movimenti di cooperazione ed assistenza; un ruolo centrale assunsero gli aspetti di carattere urbanistico ed architettonico, ovvero di quali dovessero essere i modelli insediativi ed edilizi più adeguati al bisogno delle classi lavoratrici e più idonei allo scopo di dotare i lavoratori di un alloggio dignitoso a basso costo.

Il dibattito si concentrò, possiamo dire, sulla valutazione di due possibili alternative, quella degli appartamenti in edifici pluripiano (mietkasernen in Germania, flat apartments in Inghilterra) e quella del cottage monofamiliare isolato.

La prima soluzione, maggiormente praticata in una prima fase dello sviluppo urbano, fu ovviamente quella preferita dalle imprese di costruzione e dagli investitori privati, in quanto consentiva più larghi margini di

profitto, sfruttando in pieno la rendita fondiaria; ovviamente si trattava di quartieri ad altissima densità e di alloggi estremamente scadenti. Tuttavia, l'idea che fosse più opportuno per la classe operaia vivere in un appartamento in affitto incontrò anche i favori di alcuni settori del movimento socialista. Nel suo celebre pamphlet del 1870, *La questione delle abitazioni*, Engels (1971) contestava le posizioni espresse da Proudhon, che auspicava una classe operaia proprietaria dell'alloggio in cui viveva, sostenendo che la proprietà della casa avrebbe vincolato ad essa le famiglie degli operai, limitando la possibilità per gli operai stessi di meglio offrire sul mercato la loro forza lavoro. Inoltre Engels sosteneva che la concentrazione in un luogo della classe operaia, anche fuori dalla fabbrica, poteva rappresentare uno strumento di socializzazione e favorire l'organizzazione politica delle masse operaie, un'idea qualche decennio dopo sperimentata dalla giunta socialdemocratica di Vienna con la realizzazione dei famosi Hof.

Una considerazione quest'ultima che, per motivi diametralmente opposti, fu ovviamente osteggiata da una larga parte del mondo imprenditoriale, che non vedeva di buon occhio il permanere di forti concentrazioni di classe operaia all'interno delle aree urbane più centrali, non tanto e non solo per questioni di natura politica, ma anche di carattere sociale e morale. Ragioni che spinsero una parte della classe imprenditoriale più illuminata a realizzare insediamenti suburbani per i propri operai, le cosiddette Company towns. Le Company towns si diffusero soprattutto in Inghilterra e negli Stati Uniti fra la fine dell'800 e gli inizi del '900 e rappresentano il prodotto urbanistico di quella parte del capitalismo ispirato a principi liberali e filantropici; non pochi di questi industriali, soprattutto negli Stati Uniti furono ispirati anche al naturalismo di Emerson e Thoreau. Alla base della realizzazione delle company towns vi sono

alcune finalità fondamentali:

- separare i lavoratori della compagnia dalla grande città, per ragioni di carattere morale (Pullmann affermava che era suo intento tenere gli operai lontani da bar e prostitute) e politico (organizzazioni sindacali, scioperi, etc...);
- localizzare la residenza dei lavoratori in prossimità o a contatto con la fabbrica, che normalmente si trovava al di fuori del perimetro urbano, con evidenti risparmi di tempo e maggiori possibilità di controllo;
- sfruttare le opportunità che potevano derivare dalla creazione di rendite fondiarie attraverso l'affitto pagato per l'alloggio dai lavoratori stessi, dal momento che i terreni su cui si realizzava l'insediamento erano della stessa fabbrica; e comunque andava considerato il minor costo dei terreni per l'edificazione nelle aree sub urbane.

Se si aggiungono anche le influenze esercitate dalle nuove correnti di pensiero di cui si è detto sopra, si ha un quadro abbastanza completo delle ragioni che spinsero a localizzare tali insediamenti al di fuori della città ed a imprimere ad essi quella immagine molto vicina al villaggio rurale e alla cittadina medievale, che furono i modelli ispiratori di questi interventi, i cui caratteri generali sono gli stessi che si potranno riscontrare nei successivi progetti di Garden cities, ovvero cottages monofamiliari con giardino e ampi spazi destinati a verde.

Uno dei più celebri esempi di Company town negli Stati Uniti, dove si contarono diverse importanti esperienze, è certamente Pullman Town, realizzata a partire dal 1880 circa dal proprietario della nota fabbrica di materiale ferroviario, a qualche chilometro dal centro di Chicago. La città presentava per l'epoca elevati standard urbanistici potendo offrire ai suoi abitanti diversi servizi quali un hotel, la chiesa, edificio per attività collettive

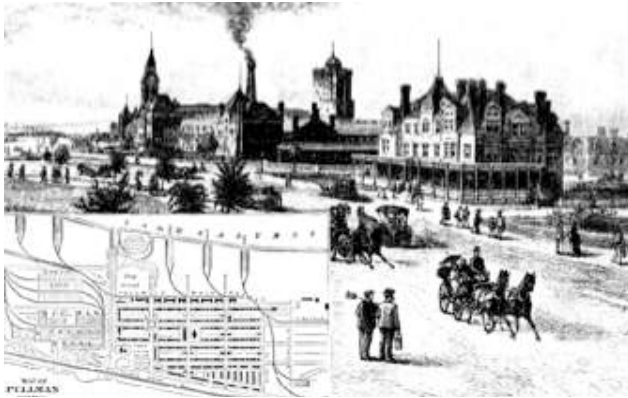


Fig.2. Due immagini della Company town di Pullman in Illinois; la planimetria presenta uno schema molto semplice secondo una scacchiera largamente in uso in quel periodo.

ed una scuola. L'impianto planimetrico si presentava piuttosto schematico e di matrice tradizionale con un disegno di isolati a scacchiera piuttosto ripetitivo.

Alla fine dell'800 l'Italia appena unificata non poteva vantare il livello di industrializzazione di paesi come la Germania, l'Inghilterra e gli Stati Uniti, per cui l'esperienza delle Company town fu necessariamente limitata. Fra tutti emerge il villaggio di Crespi d'Adda (Bricchetti 1982, Unesco 2010), in provincia di Bergamo, che per le sue elevate qualità architettoniche ed ambientali è stato oggi inserito nel patrimonio dell'Unesco. Il villaggio fu costruito nel 1878 dalla famiglia Crespi, per ospitare operai e maestranze della fabbrica tessile.

L'ambizioso progetto prevedeva di affiancare agli stabilimenti un vero e proprio villaggio che ospitasse gli operai della fabbrica e le loro famiglie. Il neonato insediamento venne dotato di ogni struttura necessaria: oltre alle casette delle famiglie operaie (complete di giardino ed orto) e alle ville per i dirigenti (che vennero

costruite in seguito), vi erano una chiesa, la scuola, un ospedale, un campo sportivo e un teatro.

La planimetria estremamente semplice si presenta come un rettangolo diviso simmetricamente per la lunghezza da un viale; su un lato di questo si sviluppa la fabbrica, mentre la parte residenziale occupa l'altra metà. La tipologia dominante è quella di case a schiera accoppiate a due a due e ciascuna circondata da un orto-giardino.



Fig. 3. *Veduta aerea e di una strada del villaggio operaio di Crespi D'Adda in provincia di Bergamo*

La Città giardino: il modello di Howard

Parallelamente alle Company towns fra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento si svilupparono, in particolare in Gran Bretagna e negli Stati Uniti, i garden suburbs, ovvero degli insediamenti estensivi a bassa densità con cottage monofamiliari, con caratteri simili alle Company towns, a meno di una forte differenziazione sociale, essendo i garden suburbs insediamenti pensati per la nascente middle class.

Uso esteso del verde, basse densità insediative con case monofamiliari con giardino, composizioni tendenti al pittoresco, rappresentano gli elementi che caratterizzano i quartieri suburbani alla fine dell'800.

Nel 1869 un primo esempio di garden suburb fu realizzato negli Stati Uniti a Riverside, vicino Chicago, su progetto di F. L. Olmsted e Calvert Vaux, che approntarono una soluzione nella quale emerge il netto rifiuto delle geometrie rigide tipiche della città ottocentesca ed il ricorso ad un tessuto viario basato sulla linea curva ed irregolare che restituisce un'immagine

molto naturalistica. Sul finire degli anni '70 alla estrema periferia occidentale di Londra, su iniziativa del commerciante di abbigliamento Jonathan Carr si avviò la costruzione di Bedford Park, il primo garden suburb realizzato in Gran Bretagna. Qui, invece, geometrie lineari ed elementi curvilinei coesistono in un disegno scarsamente organico.

Il superamento dei garden suburbs fu uno dei motivi che ispirarono Ebenezer Howard (1902) nella messa a punto del suo modello, la Città giardino, una proposta che ha fortemente influenzato la cultura urbanistica, almeno quella anglosassone, e si poneva come progetto organico e complessivo di ridisegno dell'assetto urbano. Infatti, nella concezione teorica di Howard la Città giardino doveva rappresentare una alternativa alla crescita suburbana, ai sobborghi uniformi, privi di servizi e luoghi di socializzazione, ma allo stesso tempo, rappresentare un modello insediativo in grado di superare la contrapposizione fra città e campagna; nell'ormai celeberrimo schema dei tre magneti, Howard elencava i vantaggi e gli svantaggi della grande città e



Fig. 4. Planimetrie di due fra i primi Gardens suburbs; a destra Riverside, negli Stati Uniti, su progetto di Olmsted presenta una struttura viaria con percorsi curvilinei di ispirazione naturalistica; a sinistra, Bedford park a Londra presenta una struttura maggiormente ispirata a forme geometriche più tradizionali, anche se la complessiva composizione rifugge le rigidità e le simmetrie degli impianti classici.

della campagna; la città giardino doveva fornire ai suoi abitanti i vantaggi sia della città che della campagna, superando gli aspetti negativi dell'una e dell'altra.

Ma in realtà non vi sono solo due alternative, come sempre si suppone, vita urbana e vita rurale, ma una terza ancora, nella quale tutti i vantaggi della vita cittadina più esuberante ed attiva e tutte le gioie e bellezze della campagna, si ritrovano in una perfetta combinazione; e la certezza di poter vivere questa vita, costituisce la calamita che darà i risultati per cui stiamo lottando, lo spontaneo muoversi della popolazione dalle nostre affollate città verso il cuore della nostra buona madre terra, fonte, insieme, di vita, felicità, ricchezza e potere (Howard 1962, p.5).

Da un punto di vista complessivo, dunque, la Città giardino voleva rappresentare una valida alternativa alla crescita suburbana acefala, ma da un punto di vista morfologico i caratteri spaziali che essa evocava derivavano proprio dall'esperienza dei Garden suburbs. La novità dell'idea di Howard è quella di trasformare un

sobborgo esclusivamente residenziale in una città vera e propria, dove dovevano essere ospitate anche le attività lavorative ed i servizi necessari ad un vivere civile. Howard aveva immaginato la Città Giardino come una forma di ponte fra la grande città, concentrato di volumi edilizi, popolazione e funzioni, ed una periferia anonima e "dormitorio". La Città giardino doveva pertanto decentrare una serie di funzioni, fino a quel momento prerogativa della grande città, e si presentava in questo senso come modello insediativo alternativo alla crescita metropolitana periferica. La città, la cui popolazione era limitata a circa 35.000 abitanti, si presenta nello schema ideale come una serie di anelli concentrici. Il centro consiste in un gruppo di edifici civici, disposti attorno ad uno spazio libero collettivo. A metà strada fra il centro e l'anello esterno c'è un grande viale con alberi e verde; l'anello esterno è una cintura agricola, che ospita anche attività industriali. Nel parco circolare, situato al centro, si trovano gli edifici

pubblici più importanti, ognuno su un ampio terreno libero: municipio, salone da concerti e conferenze, teatro, biblioteca e via dicendo. Il modello ideale, come si vede riecheggia in qualche misura lo spazio della città ottocentesca evocando viali alberati e parchi urbani. Nel 1902 Howard fondò la First Garden City Ltd., con un capitale di circa 300.000 sterline, con il quale vennero acquistati 3800 acri di terreno nel territorio di Letchworth, dove realizzò il primo concreto esperimento.

Raymond Unwin: la materializzazione dell'idea

Quando nel 1903, costituita la prima Garden city corporation, Howard si accinse alla realizzazione della prima Città giardino a Letchworth, il compito di dare forma e concretezza a quella che sino a quel momento era stata solo un'idea, fu affidato a due architetti, esponenti del movimento Arts and Crafts, Raymond Unwin e Barry Parker; quello di Letchworth fu il primo di una serie di progetti che videro Unwin e Parker impegnati nella realizzazione di insediamenti sul modello delle città giardino. Due anni dopo, nel 1905, infatti, Unwin e Parker vennero chiamati a progettare il Garden suburb di Hampstead, esperienza nella quale cercarono di superare alcuni limiti e difetti riscontrati nel precedente progetto di Letchworth, e nel 1907 il solo Unwin fu incaricato del progetto di un altro garden suburb a Brentham.

Ad Unwin e Parker si deve il fondamentale contributo di aver prodotto un modello urbanistico ed architettonico di organizzazione spaziale del tutto originale il cui obiettivo fondamentale non era tanto quello di dare corpo e materia al modello ideale di Howard, quanto, come chiarisce Unwin (1971) nelle prime pagine del suo

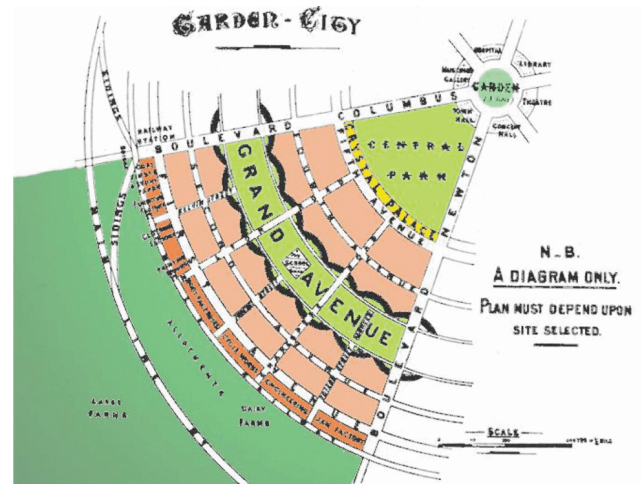


Fig. 5. Lo schema di assetto della Città giardino pensata da Howard; si notano il grande parco – piazza centrale e la Grand avenue.



Fig. 6. Planimetria del garden suburb di Hampstead nel quale si mescolano soluzioni di ispirazione classicheggiante (si noti il tridente al centro del quartiere) e percorsi curvi di ispirazione naturalistica, secondo i principi illustrati da Unwin.

libro, *Town planning in practice* del 1909, quello di suggerire soluzioni urbanistiche e spaziali in grado di superare la schematicità e la monotonia dei quartieri residenziali di case a schiera o isolate che si realizzavano in quegli anni e di superare la serialità e l'isolamento sociale derivante da tale modo di progettare le periferie

urbane; queste ultime non sono altro che una sterile sommatoria di singoli individui, mentre il compito, la missione dell'urbanistica è quella di trasformare questa informe aggregazione in comunità consapevolmente organizzate. Il libro rappresenta in questo senso una sorta di compendio, un manuale nel quale si espongono i principi ispiratori, gli obiettivi, ma anche le concrete soluzioni di tecnica urbanistica e progettazione urbana adottate nella realizzazione delle Città giardino o comunque di garden suburbs.

Riprendendo un concetto molto caro a William Morris, del quale l'autore era stato seguace, divenendo anche segretario dal 1885 della Lega Socialista di Manchester, Unwin sottolinea il valore "estetico" della città, definita un'opera d'arte collettiva al servizio di un'idea nobile e di uno spirito comunitario; un concetto, questo della città come opera d'arte, che ritorna più volte e del quale Unwin si dichiara in parte debitore a Camillo Sitte, il cui lavoro è sicuramente stato fonte di ispirazione per diverse parti del libro.

Questo spirito comunitario lo si ritrova soprattutto nelle città antiche, che se pure a volte occorre riconoscere erano sovraffollate, caotiche e con strade sporche e malsane, trasmettono comunque un sentimento di bellezza e piacevolezza dovuto alla omogeneità dei volumi, dei colori, dei materiali, una omogeneità capace però di evitare l'uniformità e la monotonia; ma soprattutto la bellezza della città antica era dovuta alla dimensione umana dei suoi spazi e al fatto che ogni cosa, ogni oggetto, ogni più piccolo dettaglio, una casa

come un marciapiede, come una staccionata, era ben fatto e ben costruito, realizzato con cura e con amore. La bellezza, sottolinea Unwin, non è qualcosa che si può aggiungere a posteriori, non va considerata un ornamento posticcio; come suggerisce ancora una volta Morris, la bellezza è una necessità della vita, nasce dal vivere la vita con gioia e sta nell'essenza e nella forma degli oggetti, nella perfezione delle forme create per le necessità vitali dell'uomo, plasmate con la pazienza e l'amore del lavoro artigiano.

Fatta questa premessa nella quale le finalità e gli orientamenti culturali del lavoro sono stati enunciati, Unwin, richiamando in parte per impostazione il lavoro di Sitte, sviluppa un'ampia rassegna di impianti urbani a partire dalle città greche fino a giungere alle soglie della sua epoca. Una rassegna interessante e rigorosa al termine della quale, all'inizio del capitolo successivo, Unwin affronta un tema che appare centrale per comprendere a fondo la sua concezione del progetto urbano. Egli sostiene, infatti, che nella lunga storia del progetto urbano si possono individuare due fondamentali scuole di pensiero, che egli distingue in *formal* e *informal*, ovvero potremmo dire in "regolare-geometrico" ed irregolare. Le forme irregolari, afferma Unwin, hanno caratterizzato soprattutto le città e gli spazi urbani nel periodo medievale, mentre quelle geometrico regolari hanno caratterizzato l'urbanistica dal Rinascimento fino all'Ottocento. Al filone informale o irregolare si è in gran parte ispirata la Landscape architecture in Inghilterra, in contrasto con la precedente Arte dei giardini italiana e francese che prediligeva, invece, le forme geometriche e regolari.

È l'occasione per Unwin di affrontare un altro tema molto importante per comprendere il modo con cui sviluppa successivamente i suoi progetti, ovvero se

nel progetto di paesaggio, che Unwin propone di paragonare ed assimilare in qualche misura al progetto urbanistico, si debbano usare esclusivamente le forme irregolari, come sostiene la Landscape architecture, non esistendo in natura forme regolari o geometriche, o se al contrario, come affermato dalla tradizione classica, l'arte nasce dalla bellezza e dalla armonia delle forme geometriche regolari.

Dopo aver esaminato i pro ed i contro delle diverse posizioni, Unwin non assume una posizione di parte, ma ammette che tanto la scuola formale che quella informale sono state in grado, nel corso dei secoli, di produrre risultati di grandissimo pregio e di straordinario valore artistico. L'autore ritiene sostanzialmente che sono condivisibili ambedue le modalità di approccio al progetto della città e che in ogni caso è di enorme importanza quello che egli chiama "l'adattamento al luogo", ovvero adeguare le scelte progettuali alle condizioni morfologiche, geologiche e naturali del luogo in cui si opera. Parimenti egli suggerisce che vadano evitati comunque due opposti estremi: da un lato la proposizione della ripetitiva monotonia di alcune forme geometriche, quali la scacchiera regolare riprodotta all'infinito, dall'altro l'ingenuo e fallimentare tentativo di "copiare la natura", ovvero di avere la pretesa di farlo semplicemente riproponendo forme irregolari solo apparentemente "naturali". Le forme in natura non sono il frutto del caso o della "libertà della natura" ma sono il risultato di leggi e fenomeni talmente complessi da non poter essere assolutamente riprodotte e ancor meno copiate.

Sebbene in natura l'azione reciproca di numerose e complesse influenze crei un tipo di bellezza che noi chiamiamo informale, non siamo per questo giustificati a presumere che la bellezza sia nella pura assenza di forme precise, o che l'informale nell'opera dell'uomo sia in alcun modo

naturale; né al contrario possiamo dedurre da tale premessa che ciò che è formale esclude la bellezza, o che è innaturale per l'uomo operare su linee formali.

(...) Ogni tentativo volto a imitare la natura risulta necessariamente vano poiché le condizioni dello sviluppo naturale sono così complesse che superano di gran lunga la capacità del progettista di comprenderle e riprodurle. Nella migliore delle ipotesi egli può sperare di farne soltanto una parodia o, come è più probabile, una caricatura (p.107).

Nei capitoli successivi Unwin sviluppa il suo manuale di progettazione urbanistica, affrontando di volta in volta specifici temi: dalla configurazione dello spazio pubblico, alla progettazione delle strade, ecc.. Il capitolo V è dedicato ai due temi del confine o limite della città e della concentrazione degli edifici. Nel primo caso Unwin sottolinea l'importanza di un

confine preciso della città, come storicamente lo erano le mura e, venute meno le ragioni difensive di queste ultime, per la stragrande maggioranza dei casi ormai demolite in tutta Europa, ritiene comunque che la definizione di un confine sia possibile ed auspicabile mediante l'utilizzo di viali alberati, giardini o cinture verdi. Queste ultime potrebbero ospitare anche attività agricole, progettando sistemi ordinati di orti e serre (una straordinaria anticipazione del concetto di "orto urbano") che "potrebbero essere fonte di immenso piacere e conferire alla città parte del fascino della campagna" anche se, avverte molto opportunamente Unwin "Non è semplice accostare il fascino della città a quello della campagna; il tentativo ha spesso condotto alla distruzione della bellezza di entrambi" (p. 141).

E qui si introduce un tema di grandissimo interesse e che sarà oggetto di dibattiti in campo urbanistico ed architettonico negli anni successivi, ovvero il tema della concentrazione necessaria alla definizione dello spazio urbano. Unwin a tale proposito non ha dubbi:

Una certa concentrazione degli edifici è indispensabile alla bellezza particolare della città; ciò contrasta con la distribuzione sparsa degli edifici, inevitabile se ciascuno di essi è isolato nel suo giardino, ma non contrasta con la concentrazione degli edifici in certe aree e la distribuzione di ampi parchi e giardini in altre aree. Se dobbiamo creare effetti urbani veramente soddisfacenti associati a quegli spazi liberi, che abbiamo ora giudicato consigliabili, dobbiamo operare secondo questo principio, e cioè raggruppare i nostri edifici e combinare gli spazi liberi così da ottenere aree con una densità edilizia notevole, circondate da altre superfici libere, invece che sparpagliare e mescolare in modo confuso aree edificate ed aree libere (p. 143).

Il Cap. VI è dedicato ai centri urbani ed agli spazi circoscritti ed inizia con una disamina del ruolo fondamentale in termini sociali, relazionali ed identitari dell'agorà e del foro nelle città greche e romane.

Pur ammettendo che i mutamenti nel modo di vivere e nelle abitudini della gente abbiano in parte ridimensionato il ruolo dello spazio pubblico urbano, Unwin tuttavia lo ritiene comunque indispensabile ai fini della creazione di una comunità urbana cosciente e consapevole; anzi auspica la realizzazione di più spazi centrali gerarchicamente organizzati e con funzioni diverse, ad esempio un luogo urbano principale con i servizi più rilevanti (palazzo del governo, municipio, etc..) e più centri di rango inferiore (potremmo dire di quartiere) attorno a cui organizzare scuole, servizi culturali e sociali, etc... Questi centri pulsanti ed aggreganti della città sono definiti da Unwin places (la piazza in italiano).

La place, nel senso che desideriamo dare alla parola, dovrebbe essere uno spazio racchiuso. Il senso di definizione dello spazio è essenziale all'idea; non si tratta di una definizione completa formata da un anello ininterrotto di edifici, come per esempio il cortile interno di un palazzo, ma di un senso di definizione generale, creato da una cornice di edifici abbastanza continua, con interruzioni relativamente brevi e non troppo evidenti (p. 164).

E nel discutere nel paragrafo successivo di prospettive urbane, Unwin anticipa di mezzo secolo il concetto di *Townscape*, ripreso da Gordon Cullen, della progettazione urbana come arte della relazione fra edifici e con lo spazio libero fra essi.

Si è diffusa in modo eccessivo l'abitudine a costruire chiese ed altri edifici pubblici isolati su aree relativamente ampie. Non è questo il modo per ottenere delle viste soddisfacenti o di mettere in evidenza gli edifici nel modo più vantaggioso. In un quadro molto dipende dalle relazioni, dall'ambiente, dal contrasto di una parte con l'altra, e lo stesso avviene per le prospettive urbane (...). Trovandoci ad Amiens, a Chartres o a Beauvais non ci rendiamo immediatamente conto dell'imponenza di queste cattedrali, ma riusciamo a cogliere il pieno splendore delle loro dimensioni quando le vediamo torreggiare al di sopra delle case circostanti, e quando possiamo in qualche modo misurarle in relazione o in contrasto con queste stesse case (pp. 170-171).

Dopo una indagine di alcuni spazi urbani della città storica, Unwin ripropone alcune soluzioni adottate in progetti recenti di Città giardino ed in particolare, la town square da lui stesso progettata per Letchworth e la piazza centrale di Hampstead di Edwin Lutyens, due progetti che riecheggiano, anche se reinterprestandoli, gli spazi della città storica.

Nel capitolo VII "Organizzazione, disposizione e sistemazione del verde nelle strade principali", Unwin riprende il tema dello spazio urbano nella sua intima relazione con gli edifici pubblici e privati e alla luce della precedente riflessione sui metodi di progettazione formali ed informali. La questione specifica che egli affronta riguarda l'opportunità di progettare le strade in forma rettilinea, alla maniera rinascimentale o barocca, o secondo uno sviluppo più libero o naturale. Unwin riconosce da un punto di vista compositivo e spaziale una grande prerogativa positiva al progetto rettilineo,

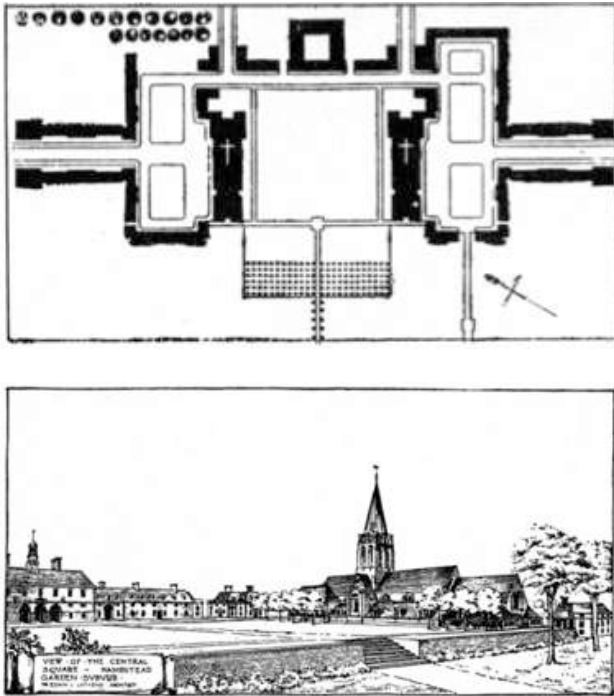


Fig. 7. Planimetria e vista prospettica della piazza centrale di Hampstead garden suburb di Edwin Lutyens, improntata ad una simmetria di ispirazione classica.

ovvero quella di estendere la percezione dei monumenti, la loro bellezza ben oltre il luogo in cui si trovano, grazie alle prospettive che li rendono visibili da altri luoghi della città; di contro occorre considerare che spesso alcune condizioni orografiche non consentono questa soluzione se non al prezzo di una profonda alterazione del sito originario. Nelle orografie accidentate la strada curva si è dimostrata storicamente più adatta, potendosi adagiare al suolo e seguendone liberamente l'andamento. Tenendo quindi in adeguata considerazione l'orografia del terreno, Unwin tuttavia suggerisce un uso misto dei due sistemi di progettazione. Le strade rettilinee

andranno privilegiate nelle aree più centrali dove è necessario collegare fra loro, anche percettivamente i monumenti e gli edifici pubblici, garantendo in tal modo una certa monumentalità allo spazio urbano. Nelle aree residenziali, invece, si può tranquillamente adottare la soluzione della strada curva, in grado di ricreare un ambiente più intimo, quieto e pittoresco.

L'ultimo capitolo del libro è dedicato al tema della distribuzione ed organizzazione degli edifici all'interno delle aree residenziali. Partendo dalla considerazione che la creazione di una comunità consapevole debba essere l'obiettivo prioritario del progetto della città, Unwin ritiene indispensabile organizzare lo spazio a partire da piccoli gruppi di case che rappresentano l'unità inferiore di una organizzazione spaziale ed allo stesso tempo sociale a carattere comunitario intrecciata verso l'alto. Non si tratta, pertanto, secondo Unwin, di progettare un miscuglio informe e casuale di abitazioni bensì "la dimora di una comunità con la sua vita comunitaria". Unwin individua una serie di elementi di base la cui combinazione ed aggregazione dovrà produrre l'impianto complessivo della città e per ognuno di essi suggerisce degli schemi progettuali. Tali elementi di base sono (Fehl G., Rodriguez Lores J. 1993):

- *il quadrangle*, la corte chiusa sui quattro lati, diretta derivazione del chiostro, anche se tale elemento era di difficile inserimento in un modello aperto caratterizzato da giardini;
- *la court*, cortile, spazio chiuso su tre lati e aperto sul quarto lato verso la strada;
- *il close*, un gruppo di case cui si accede da un vicolo cieco (cul de sac), al cui termine è posta un'area comune;
- *l'arretramento* di un gruppo di case rispetto all'allineamento principale in modo da formare uno spazio libero da adibire a spazio comune;

- *il break of corner*, ovvero l'asportazione dell'angolo di un isolato, in modo da separare le case di due lati dell'isolato, creando un giardino comune all'angolo della strada.

Cosicché, se pure la struttura compositiva dello spazio urbano della Città giardino si presenta nella forma tradizionale determinata dalle strade e dall'isolato da esse definito, lungo le quali le abitazioni vengono allineate, ciò avviene in maniera del tutto innovativa, mediante la creazione di piccoli spazi comunitari a carattere semi-pubblico.

Nel progetto di *Pixmore Hill* a Letchworth, Unwin sperimentò anche un sistema di ottimizzazione del suolo edificabile riducendo al minimo indispensabile la necessità di strade pubbliche. La soluzione proposta prevedeva il disegno di un isolato di grandi dimensioni, circondato da strade ed attraversato da una strada residenziale di servizio interna che consentiva di aumentare sensibilmente il fronte edilizio e servire un numero maggiore di lotti residenziali.

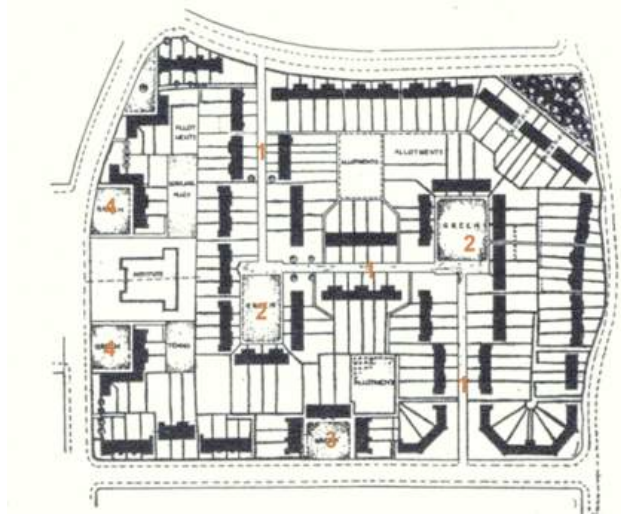
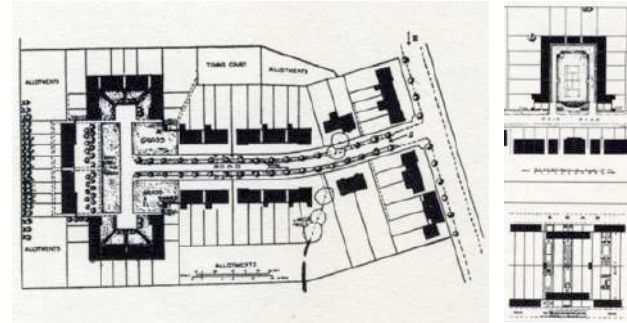


Fig. 8. Tre elementi di base suggeriti da Unwin per la progettazione urbana: il cortile a cul de sac chiuso su tre lati, un cortile attrezzato per attività sportive ed uno spazio comune ottenuto mediante arretramento dei fabbricati.

Fig. 9. L'isolato di Pixmore Hill con alcuni degli elementi di base della progettazione urbana di Unwin: la strada residenziale (1) che serve due cortili interni (2), mentre un terzo cortile è organizzato in basso al centro per un gruppo di nove abitazioni (3).



Fig. 10. Immagine della sistemazione di un cortile interno.

Letchworth garden city. Il progetto per la città giardino di Letchworth rappresenta un repertorio delle soluzioni proposte da Unwin nel suo libro. L'impianto planimetrico riflette le idee già illustrate da Unwin a proposito della distinzione tra formal ed informal. L'area centrale, destinata alle funzioni collettive e di servizio è trattata secondo canoni geometrici ispirati alle città neoclassiche; cuore del progetto planimetrico è una grande piazza – spazio verde da cui si dipartono a raggiera gli assi urbani principali, dove si concentrano i servizi e le attività commerciali, i quali, coerentemente con i principi della composizione formal, presentano un andamento rettilineo geometrico con edifici allineati lungo l'asse viario alla maniera tradizionale con 3-4 elevazioni, una composizione abbastanza ispirata ai canoni tradizionali della strada e dei viali ottocenteschi. Le aree residenziali, invece, sono trattate da Unwin secondo i principi che egli ha definito informal, ovvero andamenti sinuosi, assenza di viste prospettiche, cottages monofamiliare con 1 -2 piani e largo uso del verde.

Il verde rappresenta certamente il principale protagonista del progetto; esso è il materiale di base per la creazione di significativi spazi pubblici, ma anche connettivo che accompagna i diversi percorsi lungo le strade primarie e secondarie sotto le forme più svariate: alberature, siepi, prati d'erba, etc.

Fig. 11. *Planimetria del piano originale di Unwin e Parker per Letchworth garden city. Letchworth Garden city .*

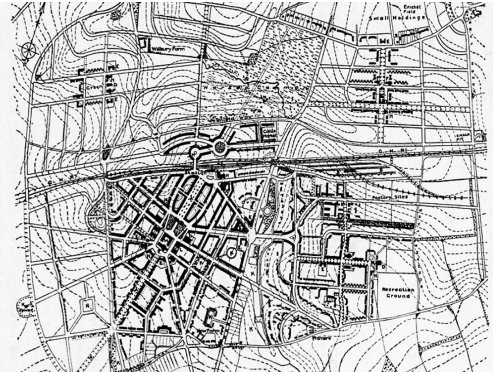
Fig. 12. *Una immagine della grande area verde creata al centro della città, dalla quale si irradiano a raggiera i percorsi che strutturano l'intero insediamento. A dispetto della notevole dimensione e dell'impianto planimetrico classicheggiante, l'uso di quote diverse, delle siepi, delle alberature e degli arredi contribuiscono ad una immagine molto intima e poco monumentale.*

Fig.13. *Un angolo pittoresco dell'area residenziale con cottages monofamiliari.*

PARKER & UNWIN'S
ORIGINAL PLAN OF
LEITCHWORTH
GARDEN CITY,
AS FIRST PUBLISHED
(APRIL 1904)

Key to Plan

- A. Main Avenue
- B. Goods Yard and Sidings
- C. Central Square
- D. Sites for Public Hall, Museum, etc.
- E. Sites for Schools
- F. Sites for Places of Worship
- H. Sites for Hotels
- K. Open Spaces, Greens, or Parks
- L. Site for Post Office
- M. Site for Municipal Buildings



La diffusione del modello

Nato in Inghilterra come tipico prodotto della cultura anglosassone il modello della Città giardino si è diffuso nel corso del XX secolo in tutta l'Europa settentrionale, dalla Germania, alla Francia ai Paesi scandinavi. Se il modello di assetto complessivo, anche a carattere economico e sociale, così come era stato pensato da Howard, stentò ad affermarsi, il modello progettuale di Unwin con i suoi elementi caratterizzanti ebbe, invece, larghissima diffusione ed alcuni criteri da esso dettati divennero una sorta di manuale di riferimento per la progettazione dei quartieri suburbani: basse densità con cottage monofamiliare, impianti planimetrici caratterizzati da forme curve e naturali, uso esteso del verde, etc...

In Germania (Fehl G., Rodriguez Lores J., 1993) fra i numerosi esempi di Città giardino realizzati uno fra i più interessanti è quello di Hellerau, una sorta di Company town realizzata nel 1908 su commissione di Karl Schmidt, un industriale dell'arredamento di Dresda, alla cui realizzazione come progettista partecipò anche Heinrich Tessenow (1979) (Adler, 2004). Secondo la concezione dello stesso Schmidt il progetto urbano prevedeva quattro elementi primari componenti: la fabbrica, una sezione di case a schiera, una sezione per ville monofamiliare isolate ed un'area destinata a servizi. Le case a schiera di Tessenow rispondono a quei principi di uniformità e simmetria che erano per lui la vera essenza del lavoro artigianale a cui ispirò la sua opera. Lo spazio urbano di Hellerau riflette in generale i principi ispiratori di Unwin, cui deve aggiungersi lo straordinario tocco di intimità dovuto alla mano di Tessenow. Alla fine del 1913 Hellerau era composta da circa 400 alloggi che ospitavano 2000 abitanti.

Fuori dall'Europa il modello della città giardino si impose anche negli Stati Uniti, dove vennero realizzate quattro Città giardino, a partire dalla seconda metà dagli anni '30, da parte del governo federale, nell'ambito delle iniziative promosse dall'amministrazione di Roosevelt, in risposta alla crisi conseguenza della grande depressione del 1929. La realizzazione di 3 Città giardino (Greendale nel Wisconsin, Greenhills in Ohio, e Greenbelt in Maryland) doveva rispondere a due obiettivi principali: fornire una abitazione a prezzo contenuto per i white collars e fungere da motore di sviluppo ed occupazione nel settore edilizio. Trattandosi di progetti concepiti quando il Movimento moderno si era già ampiamente affermato anche negli Stati Uniti queste esperienze mancano dell'omogeneità stilistica degli esempi europei, tanto negli impianti planimetrici che nella scelta delle tipologie edilizie adottate, edifici pluripiano con appartamenti ispirati all'edilizia sociale berlinese degli anni '20 e poco assomigliano nella impostazione complessiva all'originale modello inglese. Fa eccezione la parte più antica di Glendale, oggi dichiarata patrimonio storico, dove la scelta della tipologia familiare di ispirazione vernacolare e l'impianto planimetrico ripropongono il modello delle originarie garden cities inglesi.



Fig. 14. *A destra la piazza principale di Hellerau, a sinistra una strada residenziale.*



Fig. 15. *Uno scorcio dell'area residenziale di Greendale Wisconsin, dichiarata patrimonio storico*

Port Sunlight



Port Sunligth

William Hesketh Lever (1851–1925) era uno dei più illustri rappresentanti di una certa classe imprenditoriale britannica progressista e liberale, attenta e sensibile ai temi sociali; una tradizione culturale che aveva avuto un precursore in David Dale, l'imprenditore scozzese cui si deve la fondazione del cotonificio di New Lanark, vicino Glasgow, reso successivamente famoso dal genero, Robert Owen che, insieme alla fabbrica, ne aveva ereditato lo spirito filantropico e progressista. Ma William Lever era anche un amante dell'architettura e dell'arte in genere e da queste fondamenta culturali nacque l'idea di realizzare, insieme alla fabbrica di saponi e detersivi (embrione negli anni a venire della multinazionale Unilever), un villaggio modello per le proprie maestranze.

Fu scelta un'area di 23 ettari complessivi (di cui 13 occupati dal villaggio e 10 dalla fabbrica) lungo le rive del fiume Mersey a pochi chilometri da Liverpool; il progetto complessivo di fabbrica e villaggio fu affidato all'architetto William Owen nel 1886/7 e già nel 1888 si iniziarono i lavori di costruzione; questi prevedevano la realizzazione di abitazioni per 800 famiglie, un piccolo ospedale, una scuola, una sala concerti, la piscina ed una chiesa. Il progetto di Port Sunlight apre un nuovo ciclo nella lunga stagione della tradizione della landscape architecture inglese, quando il progetto di paesaggio è chiamato a confrontarsi con le dinamiche dell'evoluzione urbana, nei suoi tratti sociali, economici e morfologici, nella metà del XIX secolo a seguito delle risultanze della famosa commissione Chadwick.

Port Sunlight rappresenta una ulteriore svolta nel processo evolutivo della Landscape architecture: per le condizioni in cui nasce, al di fuori di un ambiente urbano, inserito in un ambiente "rurale", si trova di fronte al compito di contribuire a creare esso stesso un nuovo ambiente urbano.

L'impianto planimetrico urbano è ancora in buona misura ispirato alle forme geometriche dell'urbanistica classica con due viali rettilinei che si intersecano a formare una croce e spazi semicircolari divisi a raggiera, mentre la spazialità complessiva determinata dai rapporti fra spazio vuoto e volumi edilizi e dalla determinante presenza del verde è fortemente condizionata dall'impronta della Landscape architecture.

Il braccio più lungo della croce si presenta come un viale con ampia fascia centrale sistemata a verde e due filari di alberi lungo i bordi ed è chiuso da un lato dalla facciata della Lady Lever Art Gallery che fa da sfondo alla prospettiva del viale, con la sua facciata con un peristilio a 4 colonne, mentre il braccio più corto è chiuso sul lato est dalla fiancata della Christ's Church, situata nel mezzo di un ampio lotto a forma di semicerchio; un uso delle prospettive e delle geometrie che è tipicamente neoclassico.

Questa dicotomia fra classico e vernacolare è presente anche nello stile degli edifici, laddove alcune strutture pubbliche, come la Lady Lever's art gallery, presentano forme tipicamente neoclassiche, mentre l'edilizia domestica è realizzata in stile vernacolare "Old England" con edifici che ricalcano le strutture in legno delle tradizionali timber houses.





Due immagini dell'ampio viale centrale, la prima con vista verso la Lady Lever Art Gallery, la seconda con vista sul lato opposto. L'intera composizione è caratterizzata dall'articolato disegno del viale con l'ampio prato verde diviso a metà dalla sistemazione ad aiuola. I filari di alberi laterali delimitano lo spazio e convogliano lo sguardo verso la facciata neoclassica dell'Art Gallery.



Pittoresco e vernacolare sono due caratteri distintivi del progetto di Port Sunlight. In alto, uno scorcio pittoresco con un ponte che conduce ad una chiesa. Sotto, le tipologie edilizie sono ispirate a quelle tradizionali inglesi con struttura in legno. Il tutto ricorda un villaggio medievale.

La versione “moderna” della città giardino: l’Unità orizzontale di Hilberseimer

Il pensiero urbanistico di Ludwig Hilberseimer, il cui ruolo come maestro del Movimento moderno è stato forse trascurato, si sviluppò in due distinti periodi: il primo occupa gli anni ‘20 e ‘30 durante i quali fu membro del Bauhaus come docente di urbanistica, il secondo, quello americano durante il quale, a partire dal 1938, fu docente presso l’Illinois Institute of Technology. A questi due distinti periodi della vita di Hilberseimer corrispondono due modelli urbani che potremmo dire antitetici.

Il modello della Città verticale, messo a punto nel 1927, fu illustrato in un saggio *Großstadtarkitektur* (Hilberseimer 1967) ed era pensato per garantire la riduzione e l’ottimizzazione degli spostamenti casa – lavoro; la Città verticale era ispirata in qualche modo al modello medievale dove l’abitazione serviva anche come luogo di lavoro, con la bottega artigiana o commerciale al piano terra e la residenza ai piani superiori.

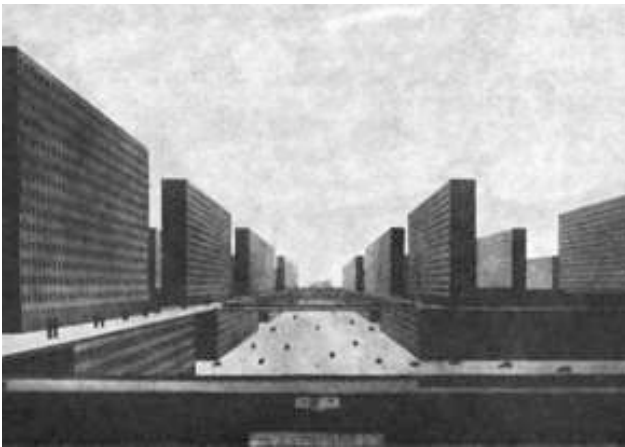


Fig. 16. Ludwig Hilberseimer, immagine della Città verticale.

L’idea fu in seguito abbandonata, dal momento che la città così concepita presentava alcuni gravi elementi negativi come l’eccessiva densità edilizia, la monotonia e l’uniformità dei volumi ma soprattutto l’assenza della natura. Hilberseimer aveva nel frattempo maturato la convinzione dell’innegabile bisogno dell’uomo di vivere a contatto con la natura e dei prodotti che la terra ci offre.

Ciò mi suggerì l’idea che tutte le città dovrebbero essere decentrate. Che le città dovrebbero assumere un carattere più agricolo ed i paesi un carattere più cittadino. La campagna deve integrarsi nella città e questa costituire una parte stessa della campagna (p. 43).

Abbandonata l’idea della città verticale a favore di un sistema insediativo che predilige il contatto diretto con la terra, la casa monofamiliare ed il verde degli spazi liberi, Hilberseimer si pone il problema di come, in una città che si sviluppa sostanzialmente in orizzontale e che tende a dilatarsi nel territorio, possano ridursi gli spazi di spostamento fra casa e lavoro, centro e periferia.

La soluzione secondo Hilberseimer è una città orizzontale composta da diverse Unità insediative autosufficienti. Il modello richiama in parte la città lineare, nel senso che la città si viene a organizzare lungo un corridoio infrastrutturale (stradale e ferroviario) il cui andamento è determinato dalle condizioni orografiche, geografiche e storiche del territorio in cui si colloca la città. Diversamente dalla città lineare, dove le funzioni si assestano sostanzialmente lungo l’asse infrastrutturale, nel modello di Hilberseimer quest’ultimo serve ad agganciare e collegare fra loro le diverse Unità insediative che compongono la città. Le Unità insediative sono agganciate all’asse infrastrutturale mediante una strada perpendicolare su cui si struttura l’intera Unità insediativa. Da questa strada principale si dipartono,

secondo un disegno a spina di pesce, una decina di strade di servizio residenziali, che terminano tutte a cul de sac in modo da evitare qualunque traffico di attraversamento; in tal modo vengono a strutturarsi una ventina di isolati residenziali con tipologia monofamiliare ad L. Lo spazio che circonda ogni Unità insediativa, e che la separa dall'altra, è sistemato a verde ed ospita i servizi collettivi (scuole, edifici amministrativi, etc..) localizzati in maniera da essere raggiungibili a piedi da ogni unità mediante percorsi pedonali immersi nel verde, mentre le attività commerciali sono localizzate in corrispondenza dell'infrastruttura territoriale. Al di là di quest'ultima Hilberseimer colloca le attività industriali e produttive. Il modello proposto da Hilberseimer presenta lo schematismo tipico in parte di tutti gli schemi razionalisti. Preoccupato di risolvere i problemi del funzionamento urbano, soprattutto per quanto attiene il tema delle distanze casa - lavoro, e di una corretta distribuzione dei servizi, lo fa in maniera assolutamente schematica e soprattutto senza alcuna attenzione verso lo spazio collettivo, praticamente inesistente.

I servizi urbani vengono distribuiti sul territorio in maniera tale da essere facilmente accessibili ma senza alcuna preoccupazione di creare, attraverso una loro adeguata composizione un cuore urbano. La grande assente di questa proposta è la città e gli elementi che tradizionalmente l'hanno conformata: le strade, le piazze, i giardini. Le strade sono concepite da Hilberseimer come delle infrastrutture di distribuzione a scale diverse, mentre l'intero insediamento si presenta da un punto di vista paesaggistico come una grande e suggestiva distesa di verde. Per avere una idea dell'immagine urbana evocata dall'Unità insediativa di Hilberseimer possiamo rifarci ad un disegno prospettico da lui elaborato per un precedente studio nel quale immaginava di alternare le tipologie monofamiliari con edifici alti per appartamenti

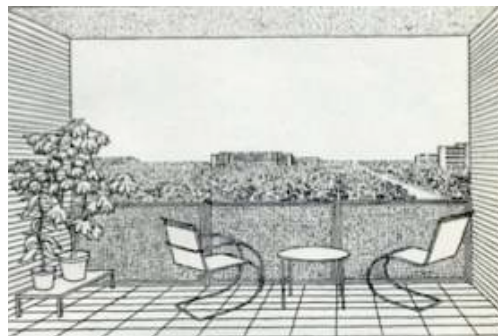


Fig. 17. *Sopra, il modello planimetrico di Unità orizzontale di Hilberseimer: si distinguono i lotti residenziali con la viabilità, i servizi nel verde, i centri commerciali situati in prossimità della grande infrastruttura viaria e, al di là di essa le industrie; sotto, un disegno prospettico con vista sulla "città", una grande distesa di verde da cui emergono gli edifici residenziali pluripiano.*

Tutte queste abitazioni hanno una vista aperta sui giardini delle case unifamiliari e al di là sulla libera campagna con i suoi prati, campi, fiumi e boschi. Le case unifamiliari sono nascoste dietro alla vegetazione dei loro giardini. Solo le singole case d'affitto sono visibili da lontano (...). Questa composizione mista unisce la città alla campagna e fa sì che la città ne costituisca una parte (p.47).

L'interpretazione "modernista" più ortodossa del modello della Città giardino, almeno nella versione

di Hilberseimer, si discosta decisamente dal modello originario e ne rappresenta una evoluzione verso quel processo di negazione dello spazio urbano tradizionale, già teorizzato da Le Corbusier negli anni '20 (si veda il capitolo successivo). Port Sunlight, Letchworth, Hellerau, anche se con una dimensione decisamente vernacolare, tendono tuttavia a mantenere un'organizzazione "urbana" tradizionale, con un "centro civico", dove si concentrano alcuni servizi e dove si mantiene una certa cura ed una certa attenzione verso il progetto di spazio pubblico come spazio "formal", come emerge chiaramente dal contributo di Unwin. Dalla lettura di quest'ultimo, come abbiamo avuto modo di vedere, lo spazio urbano tradizionale, pur se reinterpretato, mantiene tuttavia i suoi elementi costitutivi, le piazze pubbliche, i cortili, gli slarghi, le strade come luogo anche di sosta e socializzazione. Tutto questo nel modello di Hilberseimer non appare più leggibile, la città si è dissolta, piegata alle ragioni di un funzionalismo meccanico e schematico.

La Città giardino incontra il Movimento moderno: l'Organicismo

Di ben altro valore appare, invece, l'incontro fra l'idea di Città giardino ed una molto particolare corrente del Movimento moderno nota come "Organicismo". K. Lynch (1990) in *Progettare la città* sintetizza così efficacemente i principi dell'urbanistica organica.

Il terzo importante modello normativo è molto più recente anche se ha già due secoli di vita. Il suo concetto base è che una città può essere immaginata come un organismo; (...) Se una città è un organismo essa possiede quegli aspetti che distinguono le creature viventi dalle macchine. Un organismo è un individuo autonomo con limiti e dimensioni definiti. Esso non muta le sue dimensioni semplicemente ampliandosi..., ma

riorganizza la propria forma al modificarsi della dimensione... Mentre possiede un involucro esterno definito, non è altrettanto facile dividerlo al suo interno. Possiede parti differenziate, ma queste sono in contatto fra di loro e non possono essere nettamente distinte. Lavorano assieme e si influenzano in modo appena percepibile. La loro forma e la loro funzione sono legate indissolubilmente e la funzione dell'insieme è complessa... L'intero organismo è dinamico, ma si tratta di un dinamismo omeostatico (Lynch 1990, p. 90-91).

In sintesi, dai contributi e dalle opere dei diversi autori appartenenti al filone dell'organicismo possiamo desumere alcuni concetti ispiratori fondamentali che sono a base del modello organico, ovvero:

- il limite, ovvero l'idea che ogni organismo, città compresa, possieda un limite alla propria crescita, oltre il quale tale crescita diviene patologica; ogni organismo possiede un involucro esterno che lo definisce, così anche la città occorre che abbia un confine ben individuabile;
- ogni parte dell'organismo urbano deve rappresentare una comunità distinta socialmente e spazialmente ed il più possibile autonoma. Come la cellula di un organismo contiene nei suoi cromosomi tutti i codici per diventare organismo essa stessa, così la città deve riorganizzarsi per parti autonome ed autosufficienti;
- l'inserimento nella natura, l'uso di materiali e forme organiche che si contrappongono alle linee rette ed alle geometrie pure del razionalismo. L'urbanistica organica, se da un punto di vista dell'organizzazione della città rifiuta la parcellizzazione e separazione funzionale del razionalismo a vantaggio di organismi autosufficienti e gerarchicamente organizzati, da un punto di vista morfologico rifiuta le geometrie rigide e le grandi densità edilizie delle torri abitative o delle unità d'abitazione, a vantaggio di forme più naturali e di un'edilizia a bassa o media densità.

Certe forme fisiche vanno d'accordo con questi concetti: i tessuti radiali; le unità delimitate; le aree verdi; i centri di convergenza i tracciati romantici,

anti geometrici; le forme organiche che curvano in modo irregolare; i materiali "naturali" (che significa sia materiali tradizionali che quelli più vicini ad uno stato di non manipolazione); le residenze a moderata o a bassa densità; il contatto diretto con la terra, le piante, gli animali; l'abbondanza di spazi aperti. Qui il modello da ammirare è l'albero, non la macchina (Ibidem p. 96).

Diversamente che dal Movimento moderno, del quale in una certa misura abbiamo più precisi riferimenti in termini di autori e manifesti culturali, l'Organicismo si presenta come movimento dai contorni più indecisi, dal momento che non esiste un'equivalente della Carta di Atene dell'Organicismo; per cui spesso, nei testi di storia, sotto questo filone possiamo trovare nomi e posizioni diverse a seconda dei diversi autori. Una delle Storie dell'architettura che ha dedicato più ampio spazio alla metafora organicista è certamente quella di Bruno Zevi (1975 a,b), il quale pone come padre spirituale ed ispiratore primo dell'architettura e dell'urbanistica organiche F. L. Wright. Riferendosi alla situazione europea Zevi, il quale ammette tuttavia che l'organicismo in Europa si affermò a prescindere dall'opera di Wright, esalta il ruolo come caposcuola di Alvar Aalto, e della tradizione urbanistica dei paesi scandinavi e della Finlandia, ponendo quasi in secondo piano la tradizione inglese. Tuttavia, è certamente all'interno dell'urbanistica inglese che l'Organicismo ebbe una maggiore influenza nella prassi concreta della pianificazione, e che si possono riconoscere, non singoli fatti episodici, ma una vera e propria continuità di pensiero "organico" che parte da Howard e dalla sua idea della Città giardino e giunge fino alla grande esperienza delle New towns; un'esperienza che continua ancora oggi ad ispirare le vicende della pianificazione urbanistica contemporanea, soprattutto per quanto riguarda, ad esempio, il ruolo delle comunità nei processi di riqualificazione urbana.

Alvar Aalto e l'urbanistica organica nei Paesi scandinavi

Alvar Aalto rappresenta probabilmente una delle figure più controverse e dibattute dell'architettura moderna. La critica ha lungamente discusso se la sua opera debba essere considerata in continuità, ovvero come la naturale evoluzione del percorso del Movimento moderno e delle esperienze dei grandi maestri Gropius, Mies van der Rohe e Le Corbusier, e dunque egli debba essere considerato il loro erede o se, al contrario, la sua figura debba essere considerata come il primo grande rappresentante della corrente di critica al Movimento moderno, il primo dei post moderni. Ed in effetti molte sue posizioni ed atteggiamenti sono certamente anticipatori delle idee che matureranno alla fine del secolo: la critica dell'eccessiva esaltazione della tecnologia, la messa al centro delle esigenze dell'uomo, la ricerca delle radici locali del costruire, la necessità di progettare con la natura, etc..., una visione, potremmo dire oggi improntata a principi di sostenibilità. Comunque si voglia considerare la sua figura, da questo punto di vista Aalto è stato certamente uno dei personaggi più significativi dell'architettura del secolo scorso ed uno di quelli che ha lasciato una impronta più profonda e duratura nel processo di evoluzione della stessa.

Per comprendere il suo ruolo in campo urbanistico e della progettazione della città, obiettivo specifico di questo contributo, dovremo brevemente considerare il complessivo approccio di Aalto all'architettura. Come sottolinea Bruno Zevi (1975) definire ed inquadrare da un punto di vista del pensiero teorico la figura di Aalto è quanto mai difficile, non solo per la sua complessa ed eclettica personalità, ma anche perché lo stesso non ha scritto libri e ci restano solo pochi articoli e interventi a qualche conferenza con i quali possiamo valutare il suo pensiero in merito. Del resto, a rendere ancora più ardua

la definizione di un suo pensiero in maniera organica e lineare c'è da considerare che per Alvar Aalto è possibile applicare la ormai famosa regola del Fifth Club, ovvero "Prima regola, niente regole".

E di fatto, se ripercorriamo l'opera del grande maestro, ci si accorge immediatamente come la sua regola fondamentale fosse quella di non sottostare o seguire regole o metodologie o ideologie generali, dal momento che l'idea fondamentale era quella che ogni progetto deve rispondere alle esigenze specifiche della committenza, alle funzioni che l'edificio è chiamato a svolgere, ma soprattutto al contesto ambientale e geografico in cui l'opera si colloca. Questo relativismo empirico è certamente il tratto essenziale del lavoro di Aalto ed uno dei motivi fondamentali della difficoltà di desumere da esso un costrutto teorico coerente e strutturato.

Riferendosi al metodo empirico e sperimentale di Aalto, Frampton (1982) ha parlato di approccio free planning, mentre Zevi ha sottolineato la sua "diffidenza verso gli apodittici principi teorici, le formule metodologiche, i manifesti e le dispute di avanguardia", tanto cari invece ai maestri del Movimento moderno (Zevi 1975b, p. 223). Tuttavia si possono elencare almeno tre capisaldi che caratterizzano l'approccio di Alvar Aalto all'architettura e all'urbanistica:

- partire dalle specifiche condizioni del contesto ambientale e storico in cui si colloca l'intervento, ricercando sempre le soluzioni più adeguate alle condizioni climatiche e geografiche, ivi compreso l'utilizzo di materiali locali e il riferimento a tipologie abitative tradizionali; da qui la sua critica all'uso esclusivo del cemento armato da parte del Movimento moderno e l'uso costante del legno, un materiale tipico della Finlandia;
- favorire al massimo il benessere dell'uomo e partire

dalle sue sensazioni derivanti dalla temperatura, dal rumore, dalle condizioni della luce; in questo senso possiamo definire l'approccio al progetto di Aalto come un approccio di tipo ergonomico¹;

- uno strettissimo rapporto con la natura ed il paesaggio ed in particolare quelli finlandesi dei laghi e della grandi foreste; in questo senso Aalto è un grande anticipatore di quella filosofia di pensiero del *Design with nature* (Mc Harg 1969) che si affermerà solo nel finire del secolo scorso.

Questi principi ispiratori, uniti alla filosofia del "niente regole", hanno caratterizzato anche il lavoro urbanistico di Aalto, nel quale le istanze espresse dal movimento della Città giardino (sviluppo per parti autonome, basse densità abitative, largo uso del verde), si sono fuse con alcuni principi del Movimento moderno, come la libera articolazione degli spazi pubblici, il superamento della strada tradizionale, l'uso di tipologie edilizie pluriplano. La Città giardino incontra il Movimento moderno; questo incontro ha certamente dato vita ad alcuni dei migliori progetti di città del secolo scorso. Nell'introdurre la parte relativa all'urbanistica di Aalto, S. Giedion (1965) affermava:

Qual è il contributo di Aalto nel campo dell'urbanistica? Noi possiamo accennare soltanto a pochi punti. Le stesse qualità che animano i suoi edifici sono ancora più evidenti nei piani urbanistici. Con la stessa libertà che gli ha permesso di articolare muri e soffitti, egli articola il tracciato rigido dei centri di abitazione umana. File di case sparpagliate in tutte le direzioni sembrano essere state sparse dal vento; eppure esse sono tenute insieme da una forza invisibile, come la limatura in un campo magnetico (Giedion 1965, p.588).

In effetti, se si guarda alla planimetria di un progetto di Aalto i diversi elementi della composizione urbana, il centro civico, le aree residenziali, sembrano disporsi liberamente nello spazio senza alcuna regola, se non

quella di adagiarsi sul suolo nella maniera più leggera possibile. Le rigide geometrie degli schemi di Gropius o Le Corbusier sono state completamente abbandonate. Come evidenziato dallo stesso Giedion, una nuova stagione della ricerca iconografica si è imposta; se i rigidi impianti ortogonali della Ville contemporaine o dei quartieri di Gropius hanno il loro riferimento pittorico nei puri volumi cubisti di Braque o nelle scacchiere di Mondrian, le planimetrie di Aalto sembrano aver trovato ispirazione nelle forme organiche e curvilinee, nei segni leggeri di Mirò o Hans Arp.

Due ci sembrano gli elementi prevalenti del progetto urbano di Aalto: l'assoluta aderenza alle condizioni geografiche, ambientali ed alla morfologia del suolo e dall'altro l'assenza di un qualunque schema o disegno ordinatore unificante. Le città di Aalto si adagiano quasi a caso su terreni collinari o sono immerse nel verde preesistente; più che di un progetto urbano si può parlare di un progetto di paesaggio, perché è il paesaggio naturale che detta le regole della composizione e funge da elemento ordinatore dell'insieme.

Il centro civico di Seinajoki. Nel 1940, mentre teneva un corso al Massachusetts Institute of Technology, Aalto elaborò insieme agli studenti del corso un progetto di "Città sperimentale", dal quale è evidente la filosofia della sua composizione urbana (Fig. 18).

Al centro, immerso nel verde sorge il cuore civico dell'insediamento con i principali servizi, mentre le residenze si collocano nelle colline circostanti, in alcuni casi seguendo l'andamento delle curve di livello (case a schiera) o, al contrario, sistemandosi a contro poggio, secondo una disposizione che aveva già sperimentato qualche anno prima nel progetto di un insediamento di case terrazzate a Kauttua.

Nel piano di ricostruzione di Rovaniemi (vedi pag. successiva), in Lapponia del 1944-45 Aalto ripropone uno schema insediativo molto simile al modello della Città sperimentale, nel quale adotta una molteplicità di soluzioni tipologico insediative, fra cui alcune case isolate più periferiche, inserite all'interno di lotti di forma esagonale allo scopo di garantire una pluralità di soluzioni nella disposizione delle abitazioni all'interno del lotto stesso.

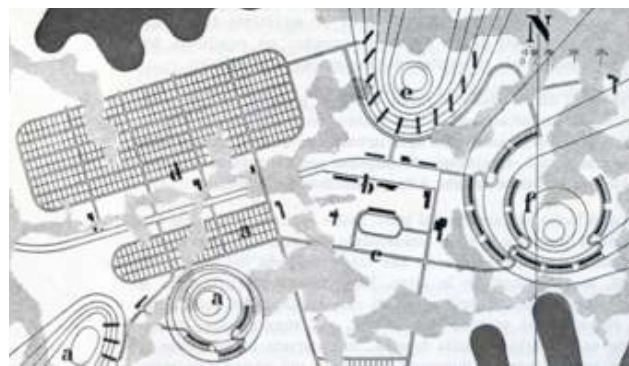


Fig. 18. Un quadro di Mirò confrontato con la planimetria della Città sperimentale; la città si presenta come un insieme di oggetti immersi nel verde, collocati a seguire l'andamento naturale del terreno, in una condizione di tessuto urbano praticamente assente, una sorta di città paesaggio naturale.



Fig. 19. Il piano di Rovaniemi richiama in parte il modello della città sperimentale, anche se il tessuto urbano è più fitto e le densità più elevate.

Anche in questo caso siamo in presenza di un patchwork di elementi che in apparenza stentano a trovare una omogeneità nel disegno planimetrico. Ma non è in planimetria che si possono giudicare i risultati del lavoro del maestro finlandese, che risultano incomprensibili se non ci si immerge nel paesaggio che esso genera.

Due progetti ci sembrano estremamente significativi nel panorama dell'opera di Aalto, il primo, che affronta il tema della corte chiusa, è il progetto per il municipio di Säynätsalo, dove due corpi di fabbrica distinti (il municipio vero e proprio e la biblioteca comunale) sono organizzati attorno ad una corte rettangolare chiusa cui

si accede da una piccola rampa di scale situata in uno dei vertici, un artificio progettuale che serve a conferire ad un edificio pubblico che incarna per Aalto i valori comunitari e collettivi, un minimo di monumentalità, ad un progetto che per il resto, nella dimensione, nei materiali, etc... si presenta assolutamente equilibrato ed a dimensione umana.



Fig. 19. L'ingresso al municipio di Sääynätsalo è caratterizzato da una scalinata che imprime un carattere monumentale alla composizione, carattere richiesto dalla funzione sociale e politica dell'edificio, un simbolo della collettività.

Il secondo, di maggiore respiro ed importanza è rappresentato dalla straordinaria sistemazione del centro civico di Seinäjoki (Wang, 1993). Il progetto si compone di due spazi pubblici distinti, separati da un largo viale centrale ma tenuti visivamente insieme dallo straordinario controllo dei giochi prospettici. Da un lato il complesso urbano è occupato dalla chiesa che presenta sul fronte un ampio sagrato (uno spazio dedicato allo spirito) con un'ampia scalinata in leggera pendenza che ne accentua la sacralità. Due edifici bassi, uno addossato al corpo della chiesa, racchiudono l'ampio spazio antistante rettangolare, magistralmente ruotato rispetto all'allineamento della facciata in modo da stemperarne la monumentalità; quasi una sorta di

richiamo al colonnato di Bernini in piazza San Pietro, lasciando in asse un passaggio di accesso che consente il collegamento con la seconda piazza. Il campanile, posto al vertice destro estremo della composizione, con la sua forma slanciata e la sua altezza segna un landmark del paesaggio complessivo e marca tutte le fughe prospettiche dall'altro lato dello spazio. Sul fronte opposto i tre edifici del teatro, del municipio e della biblioteca sono magistralmente disposti in modo da definire uno spazio racchiuso in continuità visiva con il sagrato della chiesa, l'agorà della città uno spazio che rappresenta il cuore civico e culturale della comunità.



Fig. 20. Veduta aerea del centro civico di Seinäjoki dalla quale si può ammirare la magistrale composizione dello spazio pubblico definito dall'accostamento da un lato e dal dialogo a distanza dall'altro dei diversi edifici pubblici; una composizione libera da qualunque rigidità geometrica ma allo stesso tempo di grandissimo rigore formale.



Fig. 21. Lo spazio antistante la chiesa è racchiuso da un edificio basso in modo da esaltarne il valore di spazio di raccoglimento, mentre il campanile si presenta come un landmark nel paesaggio e attira le fughe prospettiche dal lato dell'agorà.

Tapiola



Tapiola

A parte l'opera del grande maestro il mondo scandinavo ha prodotto, negli anni '50 e '60 una serie di interventi ispirati al principio della Città giardino, reinterpretata alla luce delle successive elaborazioni del Movimento moderno. Molte di queste esperienze sono relative a città di nuova fondazione, sul modello delle New towns inglesi, realizzate attorno ai grandi centri urbani di Stoccolma, Copenhagen o Helsinki. Fra queste città nuove, Tapiola, una città giardino per 16.000 abitanti, realizzata a circa 10 chilometri da Helsinki, rappresenta una delle soluzioni più interessanti. Il progetto della garden city finlandese fu avviato all'inizio degli anni 50 su iniziativa di una serie di organizzazioni private non profit e fu redatto da un gruppo interdisciplinare composto da architetti, urbanisti, paesaggisti, ma anche economisti e sociologi. L'immagine aerea ci mostra un impianto con al centro un ben distinguibile polo civico e delle circostanti aree residenziali che presentano caratteristiche compositive diverse. Il centro civico è strutturato su un reticolo geometrico e presenta una certa densità e compattezza edilizie, tipiche di un centro urbano, mentre le aree residenziali circostanti si presentano come delle macchie di verde, all'interno delle quali si notano grappoli di fabbricati disposti senza alcun apparente regola geometrica; un impianto che appare ispirato al piano di Aalto per Rovaniemi.

Tapiola rappresenta un perfetto esempio di incontro fra progetto urbano e landscape architecture; lo sguardo ci restituisce l'immagine di una città immersa nel verde, anzi meglio di una città nella foresta, ed il bosco che la circonda è il principale elemento della composizione complessiva, fungendo anche da connettivo fra le diverse parti. L'immagine panoramica all'inizio del box restituisce un paesaggio naturale di boschi da cui emergono qua e là i volumi dei condomini pluripiano residenziali. Da questa massa di verde emerge il cuore centrale della città, organizzato planimetricamente con una struttura geometrica regolare; esso prevede un grande spazio centrale caratterizzato dalla presenza di un grande specchio d'acqua che rappresenta una delle soluzioni più originali ed interessanti di trattamento dello spazio urbano. Attorno allo specchio d'acqua ed alla piazza che lo affianca da un lato, si alternano i principali edifici pubblici della città (fra cui un importante teatro, il museo, il municipio) circondati dal bosco; una immagine di straordinario valore paesaggistico in cui elementi urbani e naturali si fondono perfettamente. Le parti residenziali presentano invece delle trame irregolari e si discostano dal modello delle garden cities inglesi o dei garden suburbs americani per un diverso uso delle tipologie edilizie. Tapiola, fedele alla tradizione del Movimento moderno, presenta un impianto residenziale composto da edifici pluripiano con appartamenti, con altezze variabili da 4 a 6 piani fino ad un edificio di oltre 10 piani, una sorta di landmark per l'intero territorio. Gli isolati sono praticamente scomparsi e gli edifici si dispongono liberamente e in maniera quasi casuale, indipendentemente dai percorsi stradali. Qui il concetto di città sembra perdersi, ci si trova immersi in uno spazio verde, circondati da alberi e gli stessi percorsi pedonali hanno perso ogni caratteristica urbana; dei semplici sentieri privi di marciapiede.



Sopra, veduta aerea della città giardino di Tapiola; si nota al centro l'area in cui sono concentrati gli spazi e i servizi collettivi. Attorno a questa le residenze sono sistemate all'interno del verde senza un particolare ordine geometrico.

Sotto, una immagine del carattere naturalistico del paesaggio di Tapiola, ispirato a quello tipico finlandese, caratterizzato da grandi masse di verde e da specchi d'acqua.

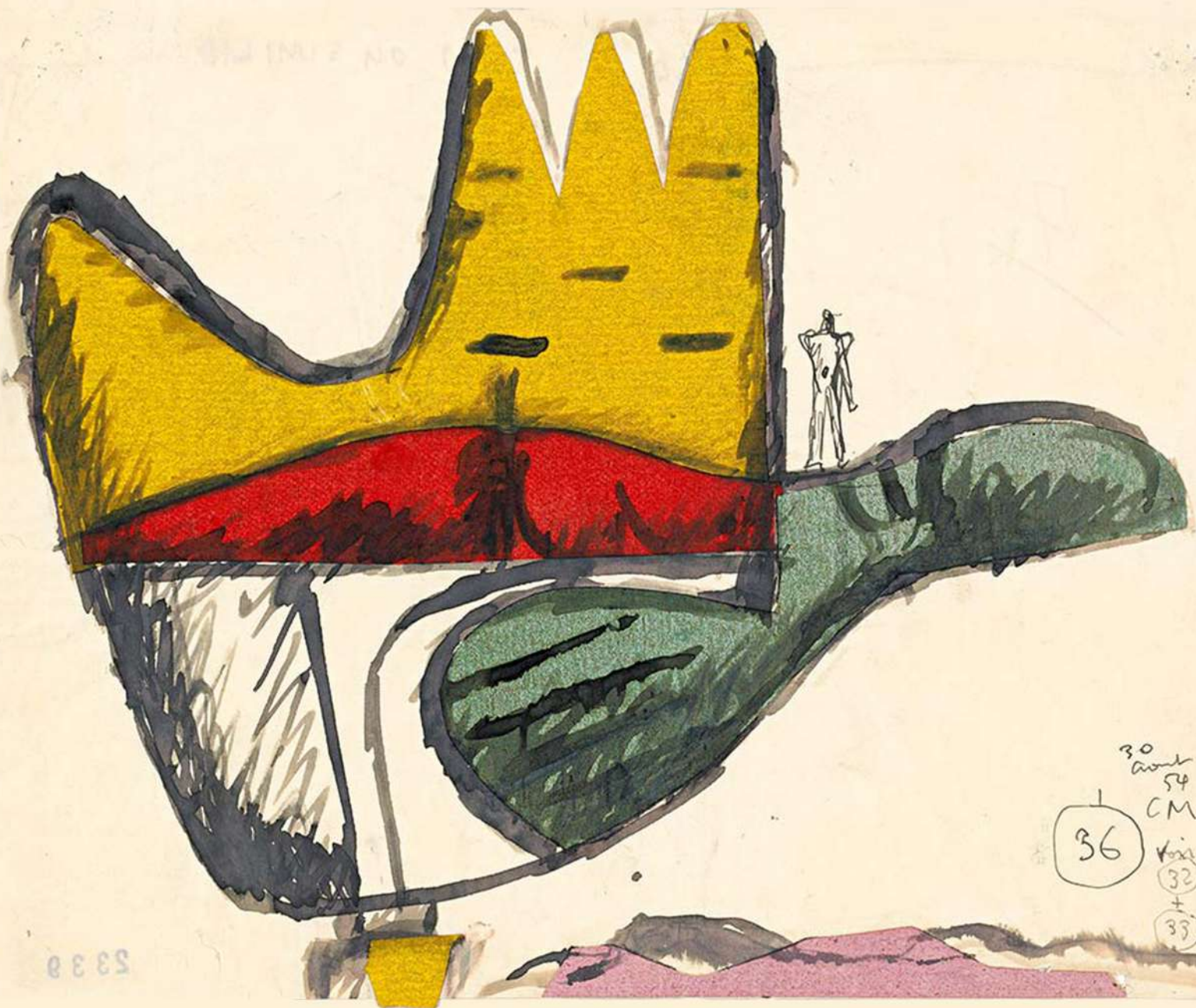
Lo spazio della piazza antistante il palazzo municipale si presenta particolarmente curato nei dettagli con elementi divisori e muretti che articolano lo spazio stesso e l'uso anche di piani a differente quota, che conferiscono all'insieme un carattere di dinamicità.





Il verde è l'assoluto protagonista del progetto di Tapiola; perimetra gli spazi pubblici e serve da connettivo. Le residenze sono organizzate con tipologie in linea di quattro piani e sono "inserite" nel verde; i percorsi pedonali richiamano più dei sentieri agricoli che dei viali urbani.





30
avant
54
CM
36
32
+
33

Le Corbusier, disegno per la mano aperta di Chandigarh.

Il Movimento Moderno

Sigfrid Giedion, Le nuove concezioni spaziali

Lo storico che si è incaricato più di altri di divulgare il pensiero architettonico del Movimento moderno è stato Sigfrid Giedion (1965) con la sua opera fondamentale *Spazio, tempo architettura*; ed è proprio il titolo del libro che condensa lo spirito del pensiero moderno secondo l'autore: spazio - tempo, ovvero l'introduzione della variabile tempo all'interno dell'architettura. Giedion ci introduce al tema delle concezioni spaziali del Movimento moderno:

Siamo di nuovo sensibili allo spazio da cui emana la forza dei volumi che risveglia in noi una affinità emotiva con le origini dell'architettura. Noi sappiamo di nuovo che i volumi emanano spazio allo stesso modo che un involucro dà forma ad uno spazio interno (Giedion 1965, p. XL).

Ci sono tre stadi dello sviluppo architettonico. Durante la prima concezione spaziale che abbraccia l'Egitto, i Sumeri e persino la Grecia, lo spazio nasceva dal gioco reciproco fra i volumi. Lo spazio interno era trascurato. La seconda concezione spaziale considerava lo spazio sinonimo dello spazio scavato interno. Nonostante differenze profonde questa seconda concezione spaziale contiene l'intero periodo dal Pantheon sino alla fine del XVIII secolo. (...)

La terza concezione spaziale si inizia con la rivoluzione ottica all'inizio di questo secolo che abolì il punto di vista prospettico unico. Questo ebbe conseguenze fondamentali per la concezione dell'architettura e della scena urbana e noi sappiamo di nuovo percepire l'energia dei volumi collocati liberamente nello spazio senza nessi prospettici (p. XLVII).

Una concezione che fu efficacemente riassunta da Le Corbusier che definì l'architettura come *le jeu savant*,

correct et magnifique des volumes assemblés sous la lumière. Due opere vengono portate ad esempio da Giedion di queste nuove concezioni spaziali, una desunta dalla scultura ed una dall'architettura. La prima è *Passanti in una piazza* di Alberto Giacometti, nella quale "I corpi delle figurine hanno perduto le loro proprietà materiali sino all'estremo limite. Però esse sono configurate e poste in un rapporto reciproco in maniera tale da riempire lo spazio al massimo" (Giedion 1965, p. XL).

L'altra citazione riguarda la piazza dei tre poteri a Brasilia di Lucio Costa ed Oscar Niemeyer, una piazza senza muri che la delimitino, dove un serrato dialogo si instaura fra gli alti edifici del Senato e del Congresso e gli edifici più bassi del Palazzo presidenziale e della Alta Corte. La stessa impostazione che possiamo ritrovare nel passato nella sistemazione delle Piramidi nella valle dei templi, o nell'Acropoli di Atene.

Tali nuove visioni prenderanno le mosse dallo sviluppo del pensiero scientifico che si realizza proprio all'inizio del secolo ed in particolare dal superamento della fisica newtoniana.



Fig. 1. Alberto Giacometti, *Passanti in una piazza*.

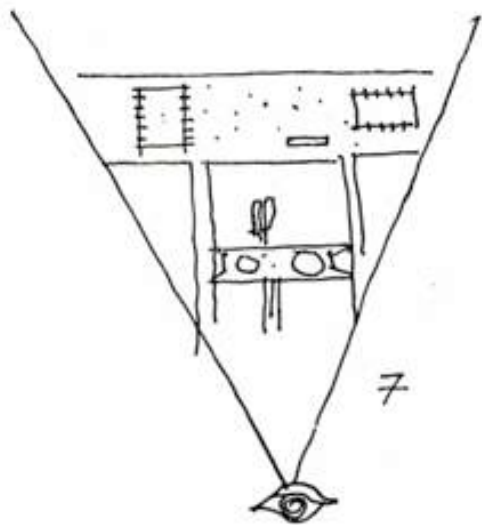


Fig. 2. Oscar Niemeyer, schizzi preparatori per la piazza di Brasilia (da Benevolo).

La *Teoria della relatività*, formulata da Einstein, richiedeva che si abbandonasse l'opinione secondo cui lo spazio ed il tempo erano concetti distinti e senza correlazione. Nella concezione di Einstein noi non esistiamo in uno spazio tridimensionale al quale sovrapponiamo il concetto di tempo; al contrario, le coordinate spaziali e temporali esistono insieme su una base di parità in un mondo quadridimensionale di spazio-tempo. Ovviamente le ipotesi di Einstein hanno valore solo quando si incontrano velocità prossime a quelle della luce, che lo stesso dimostrò essere un limite invalicabile, velocità che non si incontrano mai nella nostra esperienza quotidiana.

L'abitudine vecchia ormai di quattro secoli, di vedere il mondo esterno alla maniera rinascimentale, cioè in termini tridimensionali, aveva radici tanto profonde nella mente umana che non era concepibile un'altra forma

di percezione... Lo spazio tridimensionale del Rinascimento è lo spazio della geometria euclidea. Ma intorno al 1830 fu creata una nuova geometria che differiva da quella di Euclide per il suo impiego di più di tre dimensioni (...). Tutto questo ci interessa solo in quanto esercita una sua influenza sul senso spaziale. Come lo scienziato, l'artista è giunto a riconoscere che le concezioni classiche dello spazio e del volume sono limitate ed unilaterali... L'essenza dello spazio come è concepito oggi è la sua multilateralità, la molteplicità di rapporti potenziali che esso racchiude. La descrizione esauriente di una superficie da un solo punto di vista è quindi impossibile; a seconda del punto di vista il suo carattere cambia. Per afferrare la vera natura dello spazio l'osservatore deve proiettarsi attraverso di esso. Lo spazio nella fisica moderna è concepito in relazione ad un punto di vista mobile; non quale l'entità assoluta e statica del sistema barocco di Newton (Giedion 1965, pp. 426-7).

Queste nuove concezioni, prima di trasferirsi all'architettura ed all'urbanistica, trovarono un primo campo di sperimentazione in pittura, nel Cubismo¹. I cubisti non cercarono di riprodurre l'apparenza degli oggetti da un punto di vista unico; essi girarono attorno agli oggetti, cercarono di impadronirsi della loro struttura interna. Il Cubismo rompe con la prospettiva rinascimentale; esso considera gli oggetti in maniera relativa, cioè da parecchi punti di vista, nessuno dei quali ha il predominio assoluto. La rappresentazione di oggetti da parecchi punti di vista introduce un principio che è strettamente legato con la vita moderna: la simultaneità. La rappresentazione della simultaneità e del movimento fu uno degli obiettivi fondamentali di un altro movimento artistico che si afferma in quel periodo: il Futurismo². Nel campo della pittura e della scultura, uno dei suoi massimi rappresentanti, Boccioni, si riproponeva di rappresentare gli oggetti come realmente sono, ovvero in uno stato di movimento; la sua bottiglia nello spazio si dilata assorbendo tutte le deformazioni innescate dallo spazio-tempo, forse una delle immagini più rivoluzionarie dell'arte del Novecento.



Fig. 3. Umberto Boccioni, *Sviluppo di una bottiglia nello spazio*.

I precursori: Antonio Sant'Elia e Toni Garnier

E proprio col Futurismo, all'inizio del XX secolo che venne dall'Italia una posizione di rottura e di critica al conformismo culturale ed al passatismo conservatore che interessò tutti gli aspetti della produzione artistica, da quella letteraria alle arti figurative, compresi urbanistica ed architettura. In architettura ed urbanistica, massimo esponente del movimento fu Antonio Sant'Elia, deceduto purtroppo giovanissimo durante il I conflitto mondiale. Di lui ci resta la testimonianza dei suoi disegni, ad illustrazione della *Città futurista* e il *Manifesto dell'Architettura futurista*, pubblicato nel 1914, con la partecipazione alla stesura dello stesso Marinetti. Il Manifesto, dopo aver demolito l'architettura dell'epoca, fatta di "carnevalistiche incrostazioni decorative" e "un fiorire di idiozie e di impotenza che prende il nome di Neoclassicismo", passa a definire i tratti dell'architettura e della città futuriste.

Esaltazione delle nuove tecniche costruttive e dei nuovi materiali (ferro, cemento armato, vetro, etc..) e della velocità resa possibile dai nuovi mezzi di locomozione, formano gli ingredienti fondamentali sui quali poggia la città di Sant'Elia, che individua in mobilità e transitorietà gli scopi artistici del suo pensiero. Nel Manifesto del 1914, con la prosa efficace e roboante tipica dei futuristi, affermava:

Noi dobbiamo inventare e rifabbricare la città futurista simile ad un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile, dinamico in ogni sua parte, e la casa futurista, simile ad una macchina gigantesca. Gli ascensori non debbono rincantucciarsi come vermi solitari nei vani delle scale; ma le scale, divenute inutili debbono essere abolite e gli ascensori debbono inerpicarsi, come serpenti di ferro e di vetro, lungo le facciate. La casa di cemento, di vetro, di ferro, senza pittura e senza scultura, ricca soltanto della bellezza congenita alle sue linee ed ai suoi rilievi, straordinariamente "brutta" nella sua meccanica semplicità, alta e larga quanto più è necessario, e non quanto è prescritto dalla legge municipale, deve sorgere sull'orlo di un abisso tumultuante: la strada, la quale non si stenderà più come un soppedaneo, ma siprofonderà nella terra per parecchi piani, che accoglieranno il traffico metropolitano e saranno congiunti, per i transiti necessari, da passerelle metalliche e da velocissimi tapis roulants.. Finiamola con l'architettura monumentale, funebre commemorativa. Buttiamo all'aria monumenti, marciapiedi, porticati, gradinate, sprofondiamo le strade e le piazze, innalziamo il livello della città.

Si è sottolineato da più parti come i disegni del Sant'Elia non siano perfettamente coerenti con i principi da lui espressi nel Manifesto; nonostante infatti il suo disprezzo e la critica verso il monumentalismo e le forme statiche e piramidali, i disegni tendono invece a riproporre, anche se in maniera diversa, forme di monumentalismo. I suoi disegni di città contengono per la prima volta in maniera esplicita la variabile movimento.

La città è disegnata in movimento, gli elementi singoli lo evocano in continuazione: ascensori, ferrovie, autostrade. Ma soprattutto l'enfasi accordata al

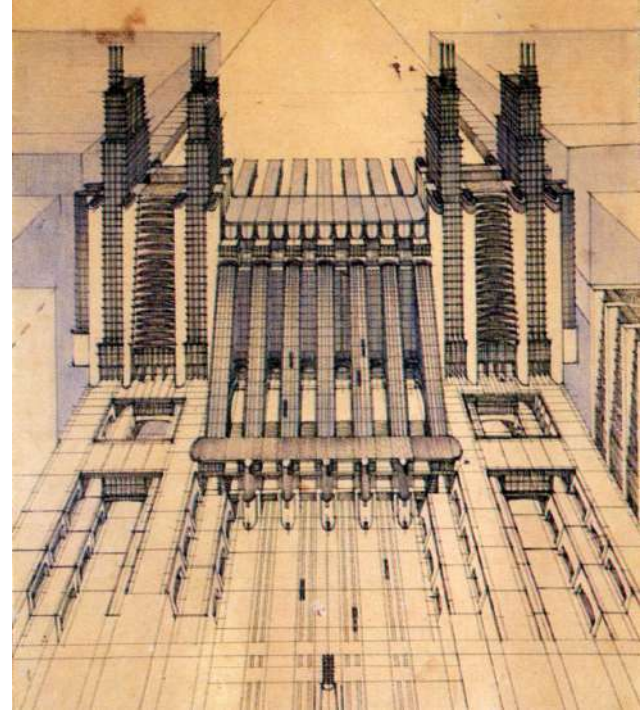
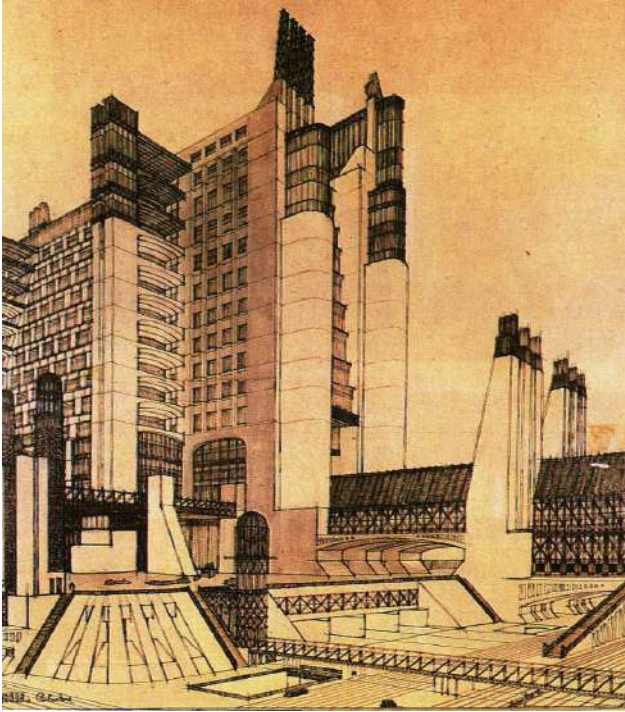


Fig. 4. Due disegni di Antonio S. Elia della Città futurista.

tema del movimento e della velocità, spinge Sant'Elia a superare in termini decisi qualunque riferimento allo spazio urbano tradizionale. Nei suoi disegni gli elementi tipici dello spazio urbano quali la strada, la piazza, sono scomparsi, o meglio "sprofondati", mentre le monumentali architetture di vetro e cemento, stazioni, case, officine, non si organizzano più a comporre spazi urbani, ma si stagliano isolate, autonome, ormai libere da qualunque vincolo di allineamento.

Come si vede nella Città futurista di Sant'Elia, possiamo riscontrare già tutti quegli elementi che saranno tipici del pensiero urbano moderno: la separazione dei percorsi a più livelli, la fine della strada corridoio, l'assoluta indipendenza degli edifici rispetto alla necessità di

definire uno spazio pubblico, la mancanza di simmetrie o di "facciate".

Un primo modello organico e di città concepita con nuovi criteri spaziali e funzionali è certamente il progetto di *Cité industrielle*, di Tony Garnier, presentato per la prima volta nel 1904 e ripubblicato, con alcune modifiche nel 1917 (Rovigatti 1985). Garnier affida la descrizione del suo modello di città industriale quasi esclusivamente alle immagini del progetto; la breve prefazione serve a chiarire che, pur trattandosi di "un'immaginazione senza realtà", la città è stata ubicata in un luogo molto simile al sud della Francia (Lione), per caratteristiche antropiche, geografiche e climatiche. Anche il modello di Garnier (come i disegni di Sant'Elia) anticipa molti dei temi e

delle soluzioni spaziali successivamente prospettate dal Movimento moderno.

Innanzitutto la razionale separazione delle funzioni, con le fabbriche dislocate nella pianura in basso, a debita distanza dal nucleo antico e dal quartiere residenziale; quest'ultimo è localizzato in un altopiano, che in posizione ancora più alta ospita l'ospedale, pensato come

struttura a sé stante. I principi igienici sono alla base dell'impianto planimetrico: le abitazioni sono orientate in modo da favorire il massimo di soleggiamento e ventilazione, di conseguenza spariscono gli isolati chiusi, caratteristici della città storica e ottocentesca, ma causa di orientamenti dei fabbricati poco funzionali, anche se Garnier mantiene tuttavia una struttura a base di isolati.

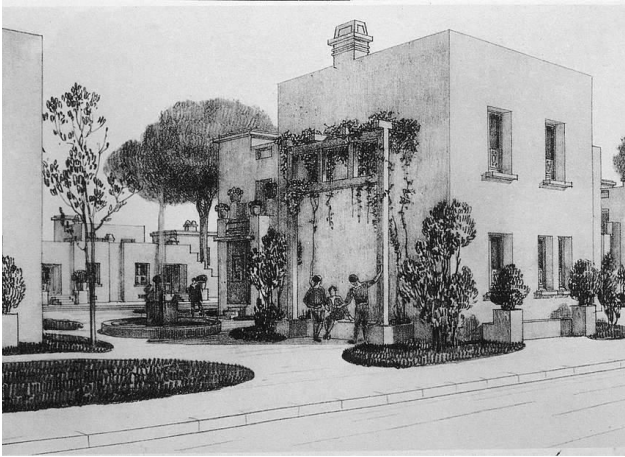


Fig. 5a. Toni Garnier, immagini della Cité industrielle: zona residenziale.

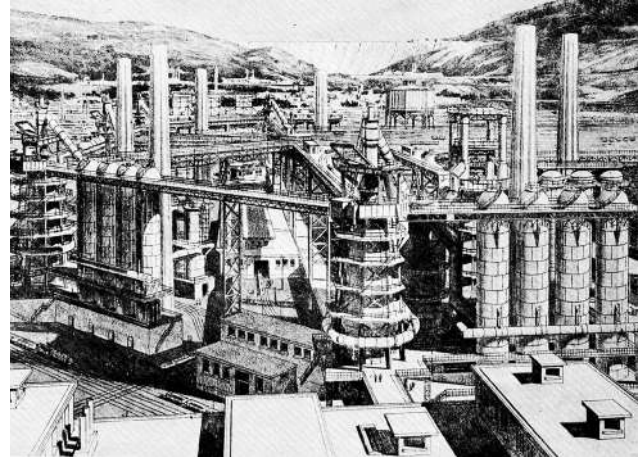


Fig. 5b. Toni Garnier, immagini della Cité industrielle: zona industriale.

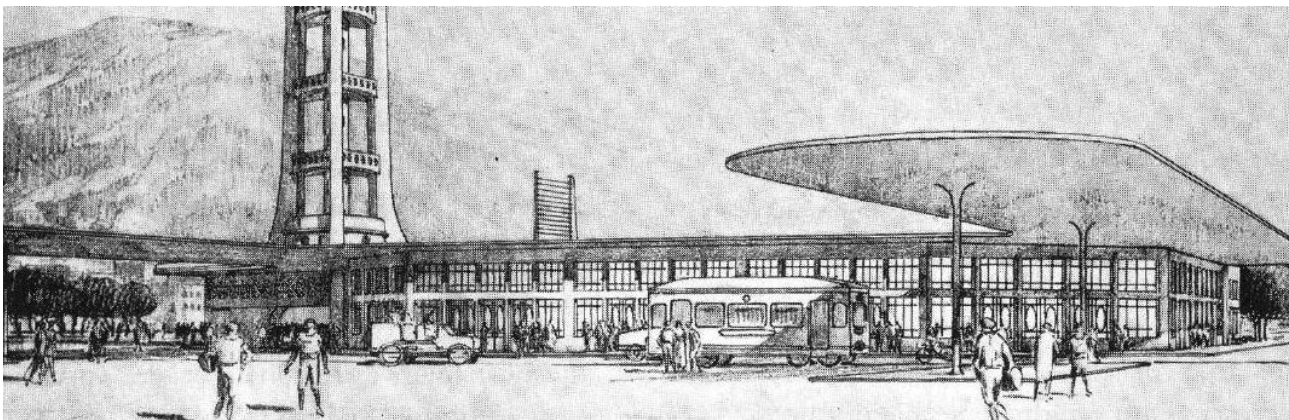


Fig. 5c. Toni Garnier, immagini della Cité industrielle: la piazza e l'edificio della stazione.

Walter Gropius, Bruno Taut e la Berlino degli anni '20

La figura di Walter Gropius (AA. VV. 1983; Argan 1951; Busignani 1972) occupa un ruolo di primo piano nella storia dell'urbanistica del Movimento moderno, non tanto per le concrete realizzazioni, quanto per aver fornito su alcuni aspetti un contributo fondamentale da un punto di vista teorico, in merito alle nuove concezioni formali dello spazio urbano ed alle rigorose argomentazioni di carattere funzionale che ne rappresentano la base. Da questo punto di vista il pensiero di Gropius si presenta, assieme a quello di Le Corbusier, come uno dei pilastri fondativi dell'urbanistica modernista.

Per comprendere la concezione dello spazio urbano in Gropius bisogna muovere dalla sua complessiva teoria dello spazio architettonico, che rappresenta certamente un elemento di discontinuità con le concezioni spaziali precedenti. Forse più di chiunque altro, attraverso la realizzazione del Bauhaus, Gropius è stato capace di creare una profonda compenetrazione fra l'architettura e le diverse forme di rappresentazione artistica come pittura e scultura, ma anche arti applicate, design, moda, teatro, etc... Questa è stata certamente la grande forza della esperienza del Bauhaus e in questa esperienza risiede la grande influenza che Gropius ha potuto esercitare su una intera generazione di architetti moderni.

Gropius muove dal concetto di "spazio vitale", ovvero uno spazio che non è racchiudibile o contenibile all'interno dell'involucro delle pareti, ma si genera in funzione delle esigenze vitali dell'uomo nel momento in cui egli svolge le sua attività nello spazio in un continuo movimento. Lo spazio vitale, pertanto, non può essere limitato entro le "superfici naturali", come quelle rappresentate dalle pareti, ma è attraversato in maniera

dinamica da piani che si intersecano nello spazio geometrico. Un concetto questo pienamente sviluppato da G. Rietveld nei suoi progetti, come la sedia rossa e blu o il suo capolavoro, la casa Schroeder a Utrecht, il cui interno è diviso da pareti mobili in grado di creare uno spazio assolutamente flessibile.



Fig. 6a. G. Rietveld: poltrona rossa e blu.



Fig. 6b. G. Rietveld: Casa Schroeder ad Utrecht.

Lo stesso Gropius diede corpo a questa nuova concezione spaziale nelle sue opere: nelle officine Fagus le pareti di vetro negano la soluzione muraria tradizionale, non separano il dentro dal fuori, ma al contrario integrano interno ed esterno; nel Bauhaus di Dessau, una sorta di Manifesto del pensiero spaziale moderno, l'impostazione planimetrica azzerò qualunque concetto tradizionale di facciata o simmetria. Il Bauhaus divide lo spazio con i suoi volumi liberamente articolati ed invita il visitatore ad un movimento rotatorio attorno all'edificio, proprio come proponevano i cubisti nella visione dei loro oggetti. L'applicazione di tali principi allo spazio urbano non avvenne, tuttavia, in maniera altrettanto coerente ed esemplare, certo a causa della diversa complessità derivante dalla progettazione della città, dal suo incrociarsi di problemi economici e sociali, oltre che morfologici.

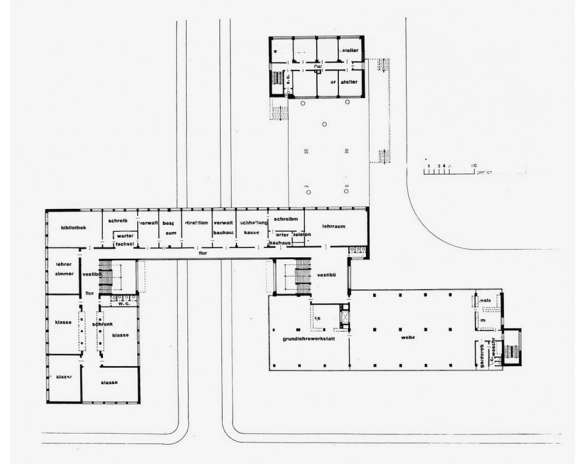


Fig. 7. Il Bauhaus di Dessau, planimetria e veduta aerea.

Abitazione e città: dal cortile ai blocchi lamellari paralleli. Per comprendere il contributo di Gropius urbanista bisogna partire dalla considerazione di quello che è stato uno dei temi centrali del dibattito del Movimento moderno, ovvero la questione dell'abitazione a basso costo, e del modello insediativo per ottimizzare l'uso del suolo edificabile. In maniera forse riduttiva la visione della città di Gropius e del Movimento moderno è stata fortemente condizionata da questo aspetto: la città non è stata colta nella sua complessità di funzioni e nella sua unitarietà formale, ma piuttosto concepita come una composizione di cellule abitative, la cui aggregazione dà vita ad organismi gerarchicamente superiori (unità residenziali, quartiere) che a loro volta si aggregano per formare città. Questa visione un po' meccanica e schematica ha condizionato il modo con cui si è immaginato e progettato lo spazio urbano, ridotto a spazio abitativo e residenziale. In quanto tale, in quanto spazio abitativo, la sua conformazione si è piegata alle esigenze (climatiche, funzionali ed economiche) derivanti dall'obiettivo principale: realizzare abitazioni dignitose ed a basso costo. Questo tema ha improntato in maniera decisiva la riflessione di Gropius sulla città; la terza parte di *Architettura integrata* (1968), dedicata ai temi urbanistici non a caso è intitolata "Urbanistica ed edilizia popolare".

Il tema centrale della riflessione è il concetto di *esistenza minimum*, ovvero lo spazio minimo esistenziale per le famiglie (operaie di solito), studiato in funzione del fatto che lo spazio abitativo necessario per una famiglia moderna può essere decisamente ridotto rispetto al passato, in funzione di un fenomeno sociale che Gropius giudica rivoluzionario: l'affacciarsi sul mercato del lavoro delle donne e la fine, pertanto, della famiglia patriarcale. Il lavoro femminile richiede che gran parte delle funzioni un tempo svolte dalle donne in casa

(cucinare, accudire i bambini, lavare e stirare) debba essere reperito al di fuori dell'abitazione attraverso dei servizi ad essa strettamente integrati: mensa, asilo nido, lavanderia, ecc.. Il problema dell'alloggio minimo è quello di stabilire il minimo elementare di spazio, aria, luce e calore per essere in grado di sviluppare completamente le proprie funzioni vitali, senza le restrizioni dovute all'alloggio (Gropius 1968, p. 135), considerando di volta in volta le diverse condizioni sociali, economiche, geografiche e climatiche.

Due temi impegnano la riflessione di Gropius e ne influenzano notevolmente la concezione dello spazio urbano: il tema del corretto orientamento dei fabbricati allo scopo di garantire la maggiore quantità di aria, luce e calore ed il tema della elevata densità urbana. Per quanto riguarda il primo aspetto, allo scopo di conseguire il miglior soleggiamento possibile, Gropius suggerisce un orientamento ottimale nord - sud; è la fine dell'isolato urbano:

Gli atroci appartamenti con chiostrine della fine del secolo XIX sono stati soppressi dai regolamenti edilizi unificati del dopoguerra: sono stati rimpiazzati da blocchi di unità urbane, composti da costruzioni perimetrali intorno a un cortile interno, il sistema oggi più usato. Ma questo tipo di costruzione presenta ancora il notevole svantaggio di una illuminazione e di una ventilazione inadeguate. La pratica di chiudere interamente il blocco da ogni lato, porta ad un orientamento sfavorevole, con inevitabile esposizione a nord di un gran numero di appartamenti, come pure a soluzioni angolari insoddisfacenti, con appartamenti immersi nell'ombra; sono ignorati in tal modo criteri igienici fondamentali. Questi regolamenti edilizi devono essere riveduti Presiederò a queste innovazioni legislative il criterio dei blocchi di appartamenti paralleli anziché perimetrali (...) File parallele di case a schiera presentano sugli antichi blocchi perimetrali il grande vantaggio che tutti gli appartamenti possono avere un orientamento favorevole rispetto al sole; che la ventilazione dei blocchi non risulta impedita dai blocchi trasversali; e che vengono eliminati i soffocanti appartamenti d'angolo.

Queste file parallele consentono pure una sistematica differenziazione delle strade principali, delle vie residenziali e dei passaggi pedonali (Gropius, 1968, pp.151-2).

L'altra questione fondamentale affrontata da Gropius, e strettamente legata alla prima, è l'elevata densità urbana, prodotta dall'alto costo della rendita e delle tensioni speculative ad essa connesse, che genera scarsità di spazio, aria, luce e sole; ne deriva che l'obiettivo fondamentale è quello di *ridurre la densità urbana*.

Gropius contesta la soluzione proposta dai fautori della crescita suburbana e della casa monofamiliare isolata a causa dell'elevato consumo di suolo, del crescere della distanza fra casa e lavoro, con conseguente elevato pendolarismo, dell'assenza di relazioni sociali, anche se ammette possa essere una soluzione comunque appetibile per le famiglie a reddito medio-alto. Le preferenze di Gropius vanno in direzione degli alloggi concentrati in edifici alti, in quanto tale soluzione, a parità di condizioni di aria, luce e calore (ovvero a parità di angolo di insolazione) riduce notevolmente il suolo complessivo necessario e lo spazio per la viabilità di accesso ai blocchi, consentendo che il suolo libero possa essere destinato pressoché totalmente a parco. A tale scopo Gropius elabora il celeberrimo schema del lotto rettangolare in cui mostra le diverse soluzioni possibili in funzione dell'altezza dei fabbricati e della distanza fra gli stessi.

L'altezza ideale dei fabbricati non può essere fissata a priori; essa deriva dalle specifiche condizioni economiche, sociali e geografiche del contesto. Le soluzioni urbanistiche più interessanti ed originali di Gropius sono certamente quelle che egli adotta utilizzando la tipologia edilizia ad alta densità; una tipologia che prevedeva una altezza di 12 -14 piani e che, coerentemente con gli schemi di utilizzo del suolo

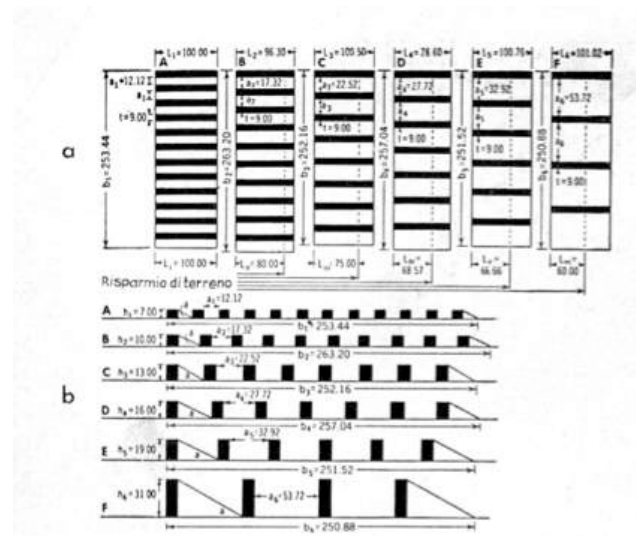


Fig. 8. Walter Gropius, lo studio di sistemazione di un lotto in base all'altezza dei fabbricati, un' inversione radicale nel modo di concepire lo spazio urbano.

proposti, era quella che consentiva la maggiore quantità di spazio libero. Da diverse considerazioni svolte dallo stesso Gropius questa soluzione, adottata peraltro nel progetto di Wannensee, emerge chiaramente come quella preferita, anche se lo stesso Gropius doveva ammettere fosse di difficile realizzazione; così di fatto avvenne, nel senso che nessun progetto che prevedeva la soluzione ad alta densità fu mai realizzato.

Quelli che potevano essere dei semplici criteri orientativi igienico funzionali divengono dei paradigmi assoluti e si trasformano in proposta progettuale che Gropius confeziona con pochissime modificazioni in quasi tutti i suoi progetti e nelle sue realizzazioni; file parallele di case lamellari con orientamento nord - sud che espongono il fianco lungo la strada principale; ciò che muta di volta in volta è l'altezza dei fabbricati e la tipologia edilizia. Con uno schema simile la qualità, la pregnanza dello spazio pubblico si riducono notevolmente. Le strade non sono

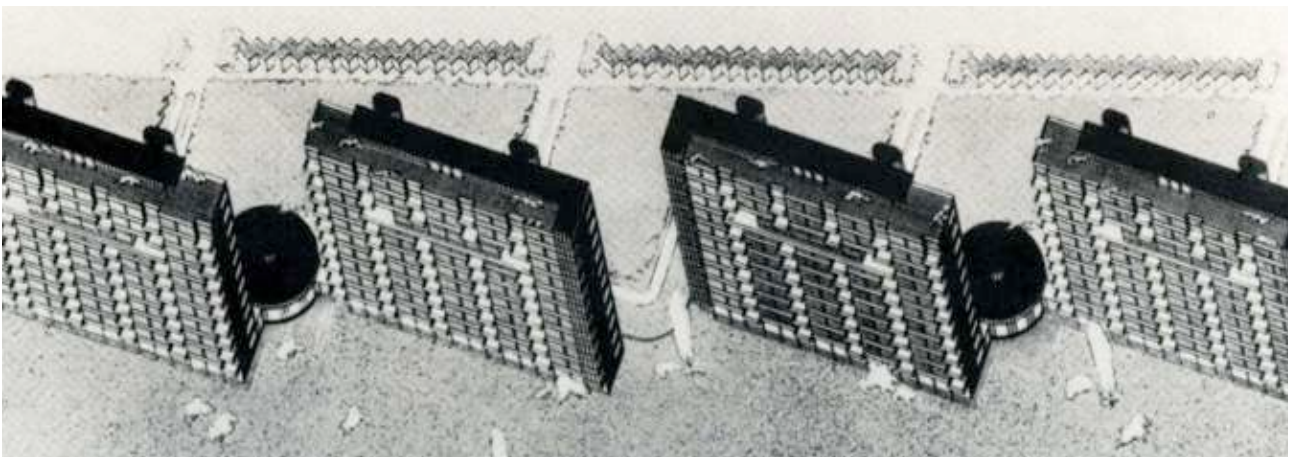
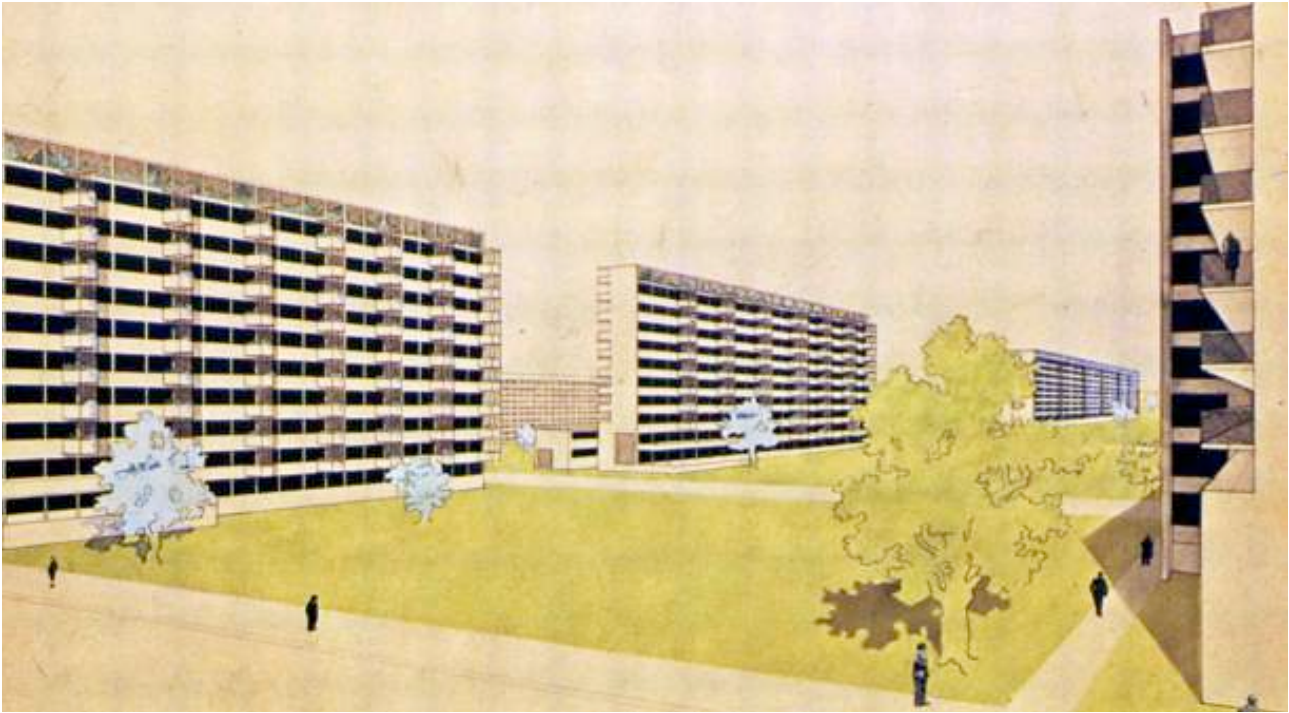


Fig.9a. *Walter Gropius, soluzioni progettuali con edifici alti di 10 – 12 piani (in alto).* Fig. 9b. *La soluzione adottata per un quartiere lungo le sponde del Wannensee a Berlino.*

altro che dei canali di traffico privi di vita sociale ed il tutto di riduce in una monotona alternanza di spazio verde - blocco edilizio.

Abbiamo già sottolineato come la proposta prediletta da Gropius, quella degli edifici di 12-14 piani non trovò realizzazione per le difficoltà anche di carattere culturale. In tutti i progetti che ebbe modo di realizzare Gropius fu tuttavia capace di trovare di volta in volta la soluzione più accettabile e fattibile in considerazione dello specifico contesto interessato, lavorando sulle tipologie edilizie, sulle altezze dei fabbricati, sulla distribuzione planimetrica.

Dessau Törten, Dammerstock, Siemensstadt. Nel quartiere di Dessau Törten del 1926-7 (Jeger, 1983), ad esempio, Gropius adottò una tipologia di case a schiera, per le quali studiò una efficace ed interessante soluzione di industrializzazione edilizia che rappresenta certamente l'aspetto più innovativo ed interessante del progetto, peraltro estremamente povero da un punto di vista dell'impianto urbanistico.

Nel quartiere Dammerstock di qualche anno dopo, la tipologia delle case a schiera è affiancata da una tipologia edilizia a ballatoio con altezza di 3-4 piani fuori terra, mentre da un punto di vista urbanistico si ripropone la sistemazione "a lamelle".

Lo stesso sistema degli edifici lamellari fu riproposto in buona misura per la realizzazione del quartiere Siemensstad del 1929, uno dei grandi quartieri costruiti a Berlino negli anni 20-30 su iniziativa di Bruno Taut, direttore dei programmi residenziali della GEHAG, una grande società di edilizia cooperativa a Berlino.

La città è la grande assente nei progetti di Gropius il quale, ha influenzato la successiva cultura progettuale modernista con un'idea di città quale meccanica sommatoria di residenze e servizi, non cogliendo il

ruolo vitale e fondamentale dello spazio pubblico, cuore pulsante e caratterizzante della città storica. Solo nel 1952 all' VIII congresso CIAM, tenuto ad Hoddesdon in Gran Bretagna, Gropius affrontò in un breve intervento (intervento pubblicato in *Architettura integrata*, cap. XIII "Problemi del cuore") il tema del Cuore della città (*Heart of the city* era il tema del convegno) riconoscendo che:

Sono profondamente convinto che la costruzione di centri comunitari sia più urgente delle stesse abitazioni, perché essi rappresentano una base di nutrimento culturale, che pone l'individuo in grado di conseguire la sua vera espressione all'interno della comunità (Gropius, 1968, p. 170).

E nello sviluppare la sua riflessione sul tema Gropius accenna anche ad alcune considerazioni di progettazione urbana, riconoscendo la bellezza della Piazza S. Marco quale luogo che per la sua forma si presta ad essere un vero e proprio cuore comunitario e critica la soluzione scelta per lo spazio antistante il palazzo dell'ONU a New York, una soluzione concepita per essere il vestibolo all'aperto del Palazzo di vetro.

Perché un cuore in un borgo o in una città ci attrae e ci sembra piacevole più di un altro? Al fondo di questo problema sta l'ardua questione della scala. Risolverla o meno dipende in gran parte dal fatto se siamo riusciti o no a stabilire un'armoniosa relazione tra l'altezza degli edifici circostanti e le dimensioni della piazza. Se la piazza è troppo vasta apparirà vuota e non potrà mai offrire l'atmosfera fluida, contagiosa che le è tanto essenziale. Uno spazio gigantesco, indiviso, più che stimolare intimidirà la gran parte della gente (ibidem p. 172).

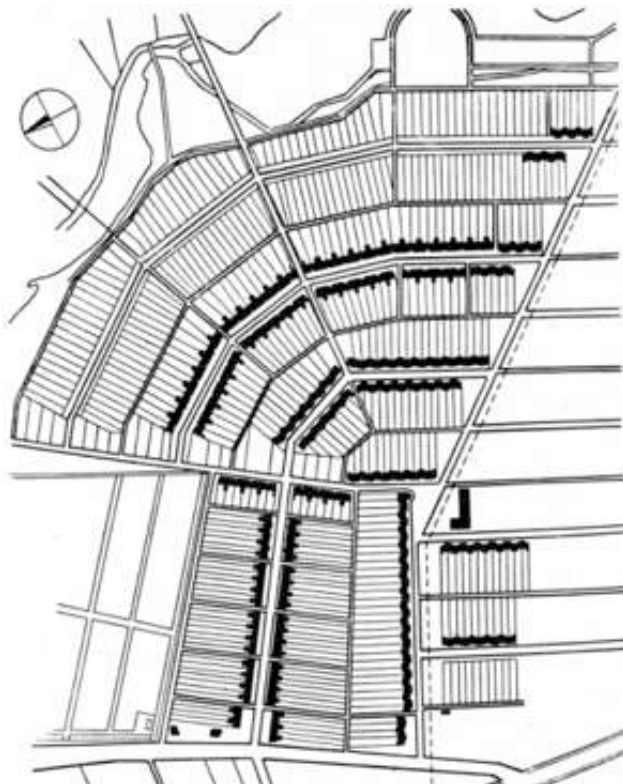


Fig. 10. Planimetrie dei quartieri Dessau-Torten (a sinistra) e Dammerstock

Berlin-Britz e Siemensstadt



Berlino anni '20: Berlin-Britz e Siemensstadt

A partire dalla metà degli anni '20, sotto la spinta dello spirito socialista e dei processi di riforma economica e sociale voluti dalla Repubblica di Weimar, numerose municipalità tedesche avviarono degli ambiziosi programmi di realizzazione di alloggi sociali, per far fronte ad una pressante domanda di abitazione proveniente dai ceti popolari e dalla classe operaia. Tali programmi erano concepiti con delle forme di partenariato pubblico – privato fra Stato centrale, municipalità, cooperative edilizie ed imprese ed erano finalizzati, secondo i principi più avanzati, alla realizzazione di interi quartieri “autosufficienti” dotati di tutti i servizi essenziali. In tal senso i quartieri realizzati nel periodo furono un campo di sperimentazione per le idee del Movimento moderno che si andavano affermando in quegli anni.

L'esperienza sviluppata a Berlino rappresenta una delle più importanti non solo per le dimensioni degli interventi, che interessarono decine di migliaia di alloggi, ma anche per la qualità urbanistica ed architettonica degli stessi; i progetti dei quartieri berlinesi degli anni '20 videro protagonisti i più importanti architetti tedeschi dell'epoca e rappresentano fra le più apprezzate realizzazioni urbanistiche in tutta Europa, tanto da essere stati recentemente dichiarati dall'Unesco Patrimonio dell'umanità.

Un elemento di particolare interesse ai fini del tema che stiamo sviluppando è rappresentato dal fatto che l'esperienza berlinese è stato teatro di confronto fra due diverse concezioni del progetto urbano. Da un lato Bruno Taut, coordinatore dell'intero programma, che aveva abbracciato i principi del razionalismo coniugandoli in una forma “stemperata” in parte ispirata alla tradizione anglosassone delle città giardino. Dall'altro Walter Gropius, interprete e fautore di un Razionalismo “purista”. Un dualismo esemplare dell'evoluzione che si stava realizzando nella concezione dello spazio urbano nel decennio immediatamente successivo il primo conflitto mondiale. Nelle soluzioni adottate a Berlino, infatti, le nuove concezioni spaziali propugnate da Gropius e dal Movimento moderno convivono con alcuni elementi tradizionali quali l'isolato chiuso, la strada alberata, etc.. e con un gusto per accurate soluzioni paesaggistiche. Cosicché la tipologia più ricorrente, quella degli edifici in linea di 3-5 piani viene integrata spesso con aree destinate alla realizzazione di alloggi monofamiliari a schiera. L'intero programma è lo specchio di questo travaglio e di questa evoluzione con soluzioni che in alcuni casi presentano una certa originalità ed altre che possono essere portate a modello dei principi razionalisti. Due progetti illustrano alla perfezione questo dualismo, Berlin-Britz di Bruno Taut ed il quartiere Siemensstadt di Walter Gropius.

Bruno Taut, Berlin Britz

Fra le soluzioni più originali ed interessanti adottate spicca certamente il quartiere Berlin-Britz, il cui progetto urbanistico si deve allo stesso Bruno Taut. Esso è caratterizzato planimetricamente da una originalissima soluzione di un isolato a “ferro di cavallo”, delimitato da un fabbricato continuo di 4 piani fuori terra. Nella parte inferiore il fabbricato si interrompe per consentire l'accesso, che avviene attraverso una rampa di scale, all'interno dell'isolato. L'ampio spazio interno così delimitato, sebbene concettualmente improntato alla tradizione dell' “isolato urbano” si discosta completamente dalla concezione tradizionale dello stesso. L'interno, infatti, si presenta come un grande spazio verde – naturale, sistemato con una pregevole soluzione paesaggistica caratterizzata da quote diverse. Alla quota superiore, quella di imposta del fabbricato, un vialetto alberato corre lungo l'intero perimetro a fianco dell'edificio; da tale quota superiore un ampio spazio erboso degrada verso la parte più bassa, occupata dallo specchio d'acqua, circondato a sua volta da un filare di alberi. Dal ferro di cavallo si dipartono a raggiera delle strade che organizzano un tessuto di edifici a schiera di 2 piani mansardati, con ampio giardino retrostante. Il cui cuore è rappresentato da una piazzetta alberata di forma romboidale, collocata alle spalle del ferro di cavallo. L'intero complesso, di forma trapezoidale, è racchiuso su tre lati da una cortina di edifici in linea con caratteristiche similari al “ferro di cavallo” e sul quarto da una cortina di case a schiera.

L'articolazione non rigida di spazi e percorsi, l'uso esteso del verde, alcune soluzioni con un forte impronta paesaggistica e dall'altro lato le soluzioni tipologiche con edifici in linea di 4 piani, il trattamento delle facciate degli edifici stessi, concorrono a creare uno spazio urbano certamente originale dove elementi della tradizione della Città giardino ed elementi di decisa impronta modernista si mescolano sapientemente contaminandosi a vicenda.



Veduta zenitale del quartiere Berlin-Britz con il grande edificio a ferro di cavallo attorno a cui ruotano le tipologie edilizie monofamiliari, una sistemazione di assoluta originalità che si deve allo stesso Bruno Taut.



In alto: il perimetro esterno dell'edificio a ferro di cavallo; la scalinata di accesso al grande cortile interno e l'edificio che ospita i servizi collettivi.



Alcune immagini del grande spazio verde che caratterizza il progetto del "ferro di cavallo" di Berlin Brütz, al centro del quale si trova una vasca per la raccolta delle acque, circondata da un boschetto; un esempio di perfetta integrazione fra progettazione urbana e del paesaggio.



Altri due scorci del quartiere di Bruno Taut.

Walter Gropius, Siemensstadt

Siemensstadt, invece, rappresenta in un certo senso un progetto esemplificativo della concezione dello spazio urbano di Gropius ed un modello paradigmatico di città del Movimento moderno. L'impianto planimetrico si presenta piuttosto rigido secondo gli stringenti dettami del pensiero di Gropius, con edifici lamellari orientati nella stessa direzione nord-sud, intercalati con un passo costante in modo da formare degli spazi di forma rettangolare allungata aperti sui due lati più corti. Un grande edificio continuo di altezza 4 piani delimita il confine sud dell'intervento. Una certa monotonia e ripetitività degli spazi è stemperata dal sapiente utilizzo del verde che rappresenta una sorta di costante compositiva e connettivo fra i diversi spazi.



Veduta zenitale del quartiere Siemensstadt di Walter Gropius con gli edifici lamellari ed il grande edificio continuo che delimita il quartiere; sulla sinistra si intravede il grande edificio di Hans Scharoun.



Due immagini dei "cortili" tra gli edifici lamellari; la monotonia degli stessi è stemperata dall'elevata qualità di trattamento delle superfici e delle masse verdi.



Sopra, un lungo fabbricato continuo delimita un lato dell'intero quartiere. Sotto un'immagine dell'edificio progettato da Hans Schoarunche funge anche da "porta di accesso" del quartiere, scavalcando con un grande arco, la strada carrabile.

Le Corbusier: dalla strada dell'asino alla strada dell'auto

Charles Edouard Janneret, universalmente noto come Le Corbusier, rappresenta senz'altro uno dei personaggi più significativi, forse il più importante e noto maestro del Movimento moderno³. Un ruolo che gli viene universalmente riconosciuto non tanto e non solo per i suoi capolavori realizzati, ma anche e soprattutto perché nei suoi scritti egli seppe farsi interprete e veicolo dei principi ispiratori dell'architettura moderna e dei suoi ideali.

Se ciò è vero in generale, ancor più in campo urbanistico Le Corbusier è certamente fra i maestri del Movimento moderno quello che ha lasciato con i suoi scritti ed i suoi progetti una impronta determinante ed a lui si deve quello che è noto come il manifesto della città moderna, *La Carta di Atene*⁴ (Le Corbusier 1957). Egli è stato senza ombra di dubbio il più convinto sostenitore della necessità di un profondo e complessivo ripensamento dei temi legati alla città, di un nuovo approccio ai problemi della sua forma ed organizzazione complessive e l'ideatore di un nuovo modo di intendere i caratteri morfologici dello spazio urbano.

Il tema della città, diversamente che in Gropius o in Mies Van De Rhoe, è assolutamente centrale nel pensiero di Le Corbusier, anzi possiamo senza ombra di dubbio sostenere che l'intero impianto teorico del suo pensiero è finalizzato alla costruzione di un nuovo modello di città, alternativo a quello tradizionale. Un impianto teorico, per la verità non esente da rigidità e schematismi che, muovendo dall'unità elementare della cellula abitativa, giunge a disegnare, per successive aggregazioni, il più complessivo assetto urbano. Sin dai suoi primi studi e dai suoi primi progetti (*Plan Voisin*, *Ville contemporaine*) la riflessione di Le Corbusier tende ad

unire indissolubilmente il tema dell'abitazione a quello della città e le sue proposte procedono in parallelo. I primi modelli di unità abitative da lui elaborati, all'inizio degli anni '20, gli *Immeuble villas* e le abitazioni a *redents*, anticipano di pochissimo i modelli della *Ville Contemporaine* del 1922 e della *Ville Radiense* del 1925.

La ricerca sulle tipologie edilizie è strettamente legata all'utilizzo che egli fa successivamente di tali tipologie nel più complessivo progetto di insediamento urbano e tanto gli *immeuble villas* che i *redents* vengono qualche anno dopo utilizzati nel disegno della *Ville Contemporaine*. Una visione integrale del rapporto abitazione-città che, se ha il grande pregio di aver proposto un modello globale per la soluzione del problema urbano, ha comunque il difetto, come del resto tutti i modelli, di un eccessivo schematismo e soprattutto, come vedremo meglio in seguito, di sancire il tramonto definitivo dello spazio urbano tradizionale. Dalla città antica sino all'Ottocento, infatti, l'isolato urbano aveva definito e garantito il rapporto fra lo spazio pubblico, la piazza e la strada, e l'edificato; quest'ultimo normalmente ospitava al suo interno un mix di funzioni residenziali, commerciali e di servizio. In questo schema potremmo dire che la definizione dello spazio pubblico, la conformazione delle strade e delle piazze era prevalente rispetto alle esigenze dell'abitazione. Nell'Ottocento la scacchiera ortogonale definiva planimetricamente la forma dello spazio pubblico e l'isolato con il suo allineamento lungo l'asse stradale aveva il compito di definire tale spazio anche volumetricamente. Ciò tuttavia poteva spesso avvenire a discapito delle esigenze abitative, come del resto sia Gropius che Le Corbusier stesso hanno più volte sottolineato nei loro scritti, in termini di carenze di aria, luce e corretta insolazione dovuta al cattivo orientamento dei fabbricati.

Nella costruzione del modello urbano di Le Corbusier, rappresentato dai suoi progetti degli anni '20 e fissato successivamente nel manifesto della Carta di Atene, convergono alcune tematiche fondamentali che caratterizzano tutto il pensiero urbanistico dell'autore e la sua complessiva visione della città moderna.

La strada dell'asino: oltre la città storica. Il primo fondamentale tema di riflessione di Le Corbusier è rappresentato dalla feroce critica che egli rivolge alla città storica, nel suo assetto sia fisico che funzionale, in questo riprendendo, come brillantemente evidenziato da Françoise Choay (1986), il pensiero critico di Ildefonso Cerdà e della sua *Teoria generale dell'urbanizzazione* (Cerdà, 1984). La critica di Le Corbusier nei confronti della città storica riguarda i suoi aspetti funzionali, ovvero la non più sostenibile commistione di funzioni fra attività residenziali e produttive, ma soprattutto fra le nuove esigenze della viabilità automobilistica e il resto delle attività urbane; tema di primaria importanza al quale si pensò di fornire una adeguata soluzione mediante l'introduzione dello zoning urbanistico, che doveva appunto separare rigidamente le funzioni urbane, da Le Corbusier ridotte a quattro essenziali: *muoversi, abitare, lavorare, svagarsi.*

Ma l'aspetto più interessante, e che più ci interessa ai fini del nostro discorso, delle critiche di Le Corbusier alla città antica riguarda la sua conformazione spaziale ed in particolare la struttura irregolare delle sue strade, la conformazione a corridoio e le elevate densità edilizie causa delle cattive condizioni igieniche in cui versano i centri antichi. In *Urbanistica* con una efficace immagine egli contrappone "la strada dell'asino", curva e tortuosa, a quella dell'uomo.

L'uomo avanza diritto per la propria strada perché ha una meta; sa dove va, ha deciso di raggiungere un determinato luogo e vi s'incammina per la via più diretta. L'asino procede a zig zag, ogni tanto si perde dietro a qualche cosa, da quella natura balzana che è, va a zig-zag per evitare le pietre più grosse, per scansare i tratti ripidi, per cercare l'ombra.(...) E' l'asino che ha tracciato la pianta di tutte le città d'Europa, anche quella di Parigi, purtroppo. (Le Corbusier 1967, p.21).

Il rifiuto della città storica e dei suoi elementi è sintetizzato in maniera drammatica nei disegni per il *Plan Voisin*, dove una parte del centro storico di Parigi viene demolito per fare posto a 18 grattacieli cruciformi circondati da uno spazio libero. Il metodo proposto da Le Corbusier per la soluzione dei problemi della città antica è semplice: demolire i vecchi e addensati fabbricati di 5-7 piani per far posto a grandi grattacieli immersi nel verde, che significa più suolo libero e allo stesso tempo maggiore densità d'uso:

Questo piano vuole distruggere i quartieri più malfamati, le strade più sacrificate; non cerca il "compromesso" per cedere qua e là un palmo di terreno sotto la spinta prepotente delle arterie congestionate. No. Apre nel punto strategico di Parigi una limpida rete di comunicazioni (Le Corbusier 1967, p. 269).

Al posto degli ignobili quartieri che non conosciamo mai abbastanza, con densità di 800 abitanti per ettaro, ecco quartieri la cui densità può toccare i 3600 abitanti per ettaro. Vorrei che il lettore, con uno sforzo di immaginazione, cercasse di rappresentarsi questo nuovo tipo di città sviluppata in altezza: s'immaginasse che tutto questo caos di forme concresciute sul terreno come un'arida crosta venisse raschiato via, eliminato, e sostituito da puri prismi di cristallo.... Una città che sinora strisciava per terra e si eleva d'un tratto in uno stato d'ordine più naturale (p.270). *Il passato storico, patrimonio universale viene rispettato, dirò di più, viene salvato. Un protrarsi dell'attuale stato condurrebbe ad una rapida soppressione di questo passato. I Quartieri del Marais, delle Archives, del Temple, ecc., verrebbero abbattuti. Ma le chiese antiche sarebbero risparmiate. Resterebbero isolate in mezzo al verde: nulla di più affascinante.*

Bisogna convenire che in questo modo il loro ambiente originale sarebbe trasformato, ma bisogna anche ammettere che il loro ambiente attuale risulta fasullo e per di più brutto e deprimente (pp. 277-8).

Come si vede ci sono tutti gli ingredienti di quella che sarà negli anni la politica di “tutela” dei centri storici: demolizioni, sventramenti, isolamento di monumenti, etc... Nonostante la parziale apertura al tema della salvaguardia dei soli monumenti (purché nulla si sacrifichi all’igiene ed alla circolazione), rimane tuttavia una sostanziale idea di fondo: che la città antica non abbia nulla da offrire in termini di qualità dello spazio urbano; al contrario Le Corbusier si scaglia contro la strada corridoio, alla quale non si riconosce alcun valore sociale o di spazio di relazione, di luogo di incontro, ma anzi sostiene senza esitazioni che “la strada corridoio non deve più essere ammessa, poiché appesta le case che la fiancheggiano e determina la formazione di cortili chiusi”.

Tre appaiono essere gli elementi che Le Corbusier considera prioritariamente e che concorrono a determinare il modello di assetto della città moderna:

- le necessità della circolazione automobilistica;
- le questioni legate alle condizioni igieniche (acqua, luce, sole, verde);
- la necessità di ottimizzare l’uso del suolo urbano in funzione di abbattere gli alti costi della rendita.

Encomio della velocità. L’avvento della motorizzazione privata è tema centrale e determinante nel modello di Le Corbusier; la linea retta risponde soprattutto alle esigenze della circolazione automobilistica oltre che a quelle di ordine compositivo e geometrico, è garanzia di dinamismo e velocità; quest’ultima sarà sempre più il carattere dominante della città futura. Con la sua prosa enfatica e da comizio Le Corbusier afferma:

Città ideale! Centro direzionale modello! Balocco di un partito della velocità! La velocità più che un sogno è una brutale esigenza... Per essere espliciti: la città concepita per la velocità è votata al successo – così vogliono i tempi. A che pro rimpiangere l’età dei pastori? (pp. 191-2).

Il tema dell’auto è centrale nel pensiero urbanistico di Le Corbusier ma soprattutto, come avremo modo di approfondire, determina in maniera decisiva la morfologia del suo modello urbano in alcuni dei suoi caratteri fondamentali: la struttura a più livelli per separare le diverse tipologie di traffico e la dimensione degli isolati fissati in mt. 400 di lato.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, quello delle condizioni igieniche ed ambientali, abbiamo già avuto modo di soffermarci sul tema delle cattive condizioni di illuminazione ed esposizione al sole, ritenute conseguenza della struttura urbana ad isolati nel paragrafo dedicato a Gropius; una posizione ampiamente ripresa e condivisa da Le Corbusier. Nella citazione di cui sopra si possono inoltre cogliere i tratti essenziali della proposta di Le Corbusier; una città priva del tradizionale tessuto di strade corridoio e piazze nella quale gli edifici si dispongono liberamente all’interno di ampi spazi verdi.

Questa immagine degli edifici in ampi spazi verdi nasce dal terzo elemento che possiamo considerare strutturante nel modello urbano di Le Corbusier: il problema della densità edilizia. Il tema, ampiamente affrontato del resto anche da Gropius, è trattato da Le Corbusier anche nei suoi termini basilari di ottimizzazione dell’uso del suolo e dei tempi di percorrenza da un luogo all’altro della città e massimamente fra luogo di residenza e lavoro. Ridotti tempi di percorrenza significa riduzione delle distanze e ciò è possibile se la città presenta densità elevate; ma la densità nella città tradizionale è una densità malsana perché è ottenuta sottraendo spazio libero fra gli edifici.

La soluzione prospettata appare alquanto semplice e consequenziale: aumentare le altezze dei fabbricati in maniera tale da poter concentrare uffici o residenze e distanziare adeguatamente gli stessi. Il progetto del Plan Voisin per Parigi, con il sistema dei grattacieli cruciformi è in grado, secondo il suo autore, di elevare da 800 a 3600 abitanti per ettaro la densità abitativa, garantendo allo stesso tempo aria, luce e verde in misura adeguate.

Gli elementi del progetto urbano di Le Corbusier

Nella definizione del suo modello di città moderna Le Corbusier parte da quattro funzioni essenziali: circolare, abitare, lavorare, coltivare il corpo e lo spirito. Le diverse soluzioni proposte per ognuna delle funzioni essenziali, si combinano e si integrano nella complessiva ed organica visione della nuova città contemporanea.

La circolazione: la città delle auto. Abbiamo visto come i problemi della circolazione e del traffico siano centrali nella costruzione del modello urbano della città di Le Corbusier e come questo sia stato condizionato dalle esigenze della velocità. Due principi risultano fondamentali:

- il disegno della trama stradale, pensato in funzione della circolazione veicolare;
- la necessità di separare le diverse tipologie di traffico e modalità di trasporto, garantendo ampi spazi destinati esclusivamente ai pedoni.

Sulla base di questi due principi fondamentali Le Corbusier immaginò una trama viaria non difforme dalla tradizionale scacchiera, all'interno della quale, nel modello della Ville contemporaine, sono individuabili una sorta di cardo e decumano, che rappresentano gli assi principali e strutturanti della città. Ovviamente

tanto le dimensioni di 400 metri di lato (nella zona degli uffici) o di 400X200 (nelle aree residenziali), che il rapporto dell'edificato con le strade, sono di natura profondamente diversi da quelli della città ottocentesca. La grande dimensione di 400 metri di lato è ovviamente pensata in funzione del traffico automobilistico allo scopo di creare il minor numero di incroci possibile. Tuttavia, come evidenziato da Tentori (1979), la scelta della dimensione è assolutamente arbitraria e non regge ad alcuna verifica più puntuale; a parte che per le velocità automobilistiche 400 metri sono davvero pochi, oltre al fatto che una verifica dimensionale degli incroci a quadrifoglio fa ritenere che circa tre quarti dell'intera superficie dell'isolato sarebbe destinata all'ingombro dello svincolo. Di ciò lo stesso Le Corbusier dovette rendersi conto solo in ritardo quando, in occasione del piano di Bogotà, ridefinì la dimensione dell'isolato in un rettangolo di 800 X 1200 metri, la stessa misura adottata poi nel progetto di Chandigarh (Tentori 1979).

La separazione del traffico a diversi livelli fu un vero e proprio chiodo fisso che portò Le Corbusier a considerare, nel progetto del *Centro direzionale della Ville contemporaine*, ben 6 livelli diversi di traffico, tre in alzato e tre in sotterraneo⁵; una separazione delle diverse modalità riproposta anche per le parti residenziali.

Il centro direzionale: il paesaggio dei grattacieli splendidi nel verde. Nella schematica concezione urbana di Le Corbusier le attività lavorative vengono distinte in due categorie; quelle industriali e quelle terziarie; per le prime egli prevede normalmente una localizzazione separata dalla città vera e propria, seguendo del resto lo schema inaugurato da Garnier, non considerando le aree industriali come parte della città vera e propria. Diverso è il discorso per quanto riguarda le attività terziarie, perché queste sono le attività che caratterizzano il

cuore della città, il centro direzionale, il centro urbano vero e proprio, al quale Le Corbusier affida il compito di rappresentare la città moderna, sfavillante di pareti vetrate che si innalzano in cielo.

Lo studio dei grattacieli cruciformi fu iniziato nel '20-'21 e già nel 1922 Le Corbusier adottava questa soluzione per la Ville Contemporaine. I grattacieli avevano un'altezza variabile da 150 a 250 metri, mentre l'ampiezza del braccio della croce variava da 120 a 180 metri. La scelta della forma a croce era giustificata da Le Corbusier con la necessità di avere una maggiore superficie finestrata per una migliore illuminazione ed insolazione. Ed è sempre per garantire una migliore insolazione, cosa del resto per nulla comprovata, come affermato da Tentori (1979), che il grattacielo cruciforme viene sostituito da una nuova tipologia ad Y che verrà denominato dallo stesso Le Corbusier "grattacielo cartesiano" o dalla più comune vulgata "a zampa di gallina"; il che fa ritenere allo stesso Tentori che le due forme prescelte avessero solo un valore estetico paesaggistico.

Del resto è il paesaggio l'elemento principale da considerare; diversamente che per le unità abitative, infatti, Le Corbusier non si preoccupa di fornire alcuno studio di dettaglio dei grattacieli; più che fornire un modello architettonico-funzionale (egli si limita a dire, con un range estremamente ampio; che potranno ospitare da 10 a 40 mila lavoratori). Le Corbusier è interessato all'immagine paesaggistica del grattacielo, alla sua capacità di definire e determinare il paesaggio della città. Semmai si preoccuperà di entrare un poco più nei dettagli nello studiare l'attacco a terra. Come potremo meglio vedere in seguito il "centro urbano" con i suoi grattacieli rappresenta la parte più significativa del progetto di Le Corbusier, quella cui tra l'altro fa riferimento per esaltare i caratteri estetici della città da lui concepita.

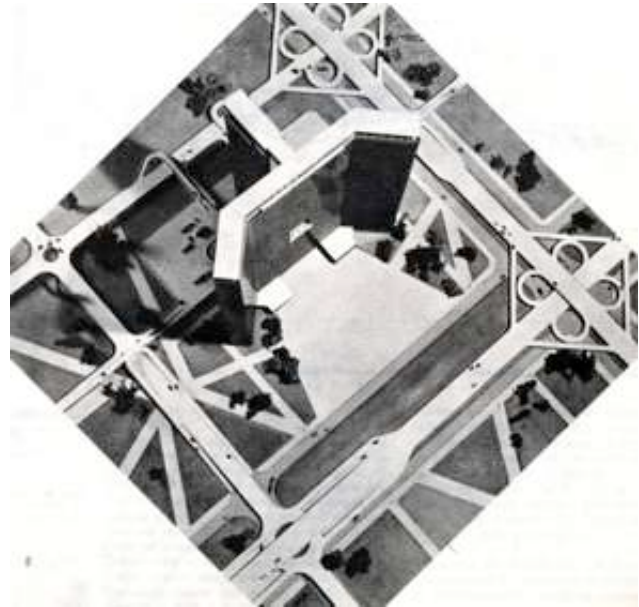
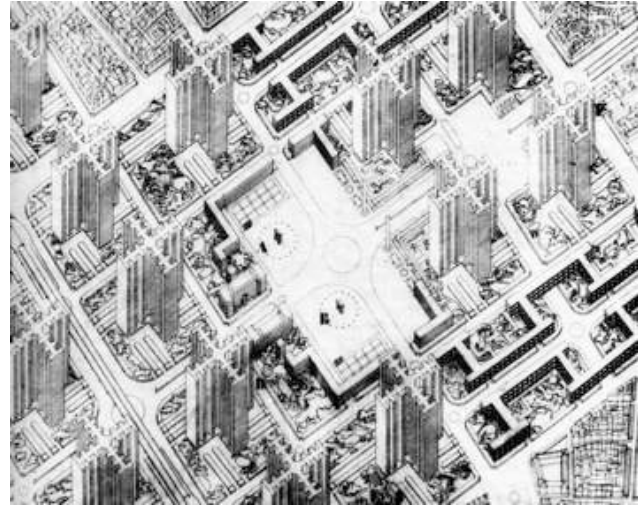


Fig. 11. Le due soluzioni di grattacieli proposte da Le Corbusier come edifici per il lavoro: a sinistra la tipologia cruciforme, a destra il grattacielo cartesiano o "a zampa di gallina".

L'abitazione: Immeuble villas, Redents, Unité d'habitation.
Il tema dell'abitazione è in un certo senso il cuore del pensiero urbano di Le Corbusier, ed è proprio dal tema dell'abitazione che egli muove per costruire l'intera visione della città, fedele al suo schema combinatorio cellula-unità di abitazione-città. Va considerato, in via prioritaria, che la concezione della residenza in Le Corbusier tende, come era del resto riflessione comune a molti rappresentanti del Movimento moderno, ad incorporare al suo interno anche tutti i servizi necessari alla scala considerata; idea che del resto verrà concretamente realizzata nel progetto dell' *Unità di abitazione di Marsiglia*.

Nel 1922, una volta che la riflessione si era concentrata sul più generale tema della città, Le Corbusier abbandonava definitivamente le sue prime riflessioni sulla casa monofamiliare, una tipologia da ritenere non idonea in virtù dell'elevato consumo di suolo che essa comporta⁶. A partire dalle considerazioni che abbiamo già esaminato relative ai problemi della circolazione, agli aspetti igienici e di soleggiamento, all'incremento delle densità edilizie mediante lo sviluppo degli edifici in altezza, inizia il percorso che porterà Le Corbusier ad immaginare la città come una architettura alle grandi dimensioni con soluzioni tecnologiche avanzate; queste ultime consentono di innalzare l'altezza dei fabbricati ma al contempo garantire adeguati spazi verdi privati "in quota" (giardini pensili) che si vanno ad assommare a quelli pubblici al piano terra.

Due sono le tipologie che Le Corbusier studia per la *Ville contemporaine* e che saranno riproposte nella *Ville radiouse*: gli immeuble-villas (edifici-città) a cortile chiuso e la soluzione a redents; due modelli ripresi in seguito nei progetti di Unità di abitazione.

Negli Immeuble villas⁷, considerato che l'edificio

prevede uno sviluppo di 5 cellule doppie in altezza, oltre ad un piano pilotis di 5 metri, l'altezza complessiva del fabbricato risulta essere di metri 35. Secondo i calcoli fatti da Le Corbusier la superficie destinata a verde è pari al 48% della superficie a terra, mentre la densità complessiva è calcolata in circa 300 ab/ha, ovvero 2400 abitanti in totale.



Fig. 12. *Vista di un Immeuble villa.*

Della soluzione "a grec" Le Corbusier non ci ha lasciato planimetrie di dettaglio come per gli Immeuble villas, ma è ampiamente ipotizzabile che si tratti di una soluzione con ballatoio centrale, dal momento che non esiste un fronte d'affaccio differenziato come nella tipologia ad isolato chiuso. La soluzione a redents è probabile fosse anche quella maggiormente gradita a Le Corbusier, in quanto consentiva una articolazione dello spazio urbano assolutamente innovativa, superando completamente la visione tradizionale dell'isolato. A riprova di ciò la soluzione a grec è l'unica che compare nel progetto della Ville radiouse e successivamente nei progetti di Berlino e dell'Ilot insalubre a Parigi.

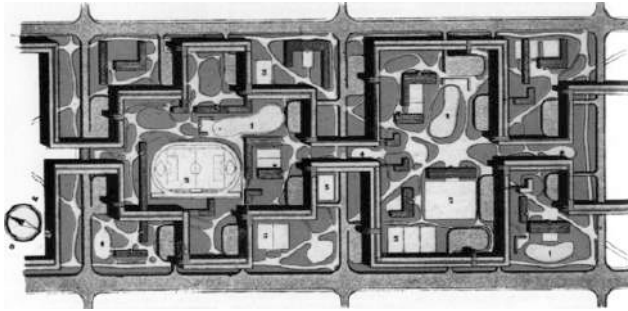


Fig. 13. Esempio di lottizzazione a redents; la soluzione fu preferita da LC a quella degli Immeuble villa in quanto garantiva una maggiore libertà e dinamicità nell'organizzazione dello spazio.

Il verde: il Centro urbano come un immenso parco. Nella concezione di Le Corbusier, ma in generale degli urbanisti e degli architetti del Movimento moderno il verde non è più limitato entro le forme tradizionali e circoscritte del parco o del giardino. Il verde rompe con ogni limite e confine morfologico o concettuale per diventare esso stesso tessuto urbano. Il parco invade letteralmente la città, diventa il connettivo “entro cui” viene inserita la città, una città immersa nel verde. Una visione certamente “avanzata”, rivoluzionaria, ma che per certi aspetti presenta dei punti deboli. Nel momento in cui si disperde nello spazio per inglobare la città, infatti, il verde perde la sua riconoscibilità come spazio specializzato e morfologicamente individuato, si trasforma in presenza diffusa ed interstiziale, ma tutto sommato generica ed incerta nel suo contenuto paesistico e nella sua capacità di strutturare lo spazio urbano. Nella visione funzionalista del Movimento moderno, il verde urbano non è visto come un tema progettuale, morfologicamente individuato, ma come un problema di quantità, è ridotto, come del resto l'intera città, ad un problema di standard per abitante. Permane certamente una comune concezione del ruolo fondamentale del verde come strumento di

miglioramento sia funzionale che estetico della qualità urbana; la sua assenza è individuata, nell'opera di Le Corbusier come uno dei principali mali della grande città.

Bisogna piantare alberi!!!... l'albero in ogni caso si offre per il nostro benessere fisico e spirituale. Rientrerebbe nello spirito della nuova architettura, della nuova attesa urbanistica, la ricerca di soddisfare le più recondite esigenze umane, restituendo il verde al paesaggio urbano e reintroducendo la natura nel campo delle nostre fatiche quotidiane; ci sentiremmo finalmente tranquillizzati di fronte all'angosciata minaccia della grande città che imprigiona, opprime, soffoca, asfissia coloro che vi sono capitati, che vi dovranno svolgere un lavoro, essendo il lavoro quella generosa necessità che ci procura la pace dello spirito e ci dà la gioia della creazione. Solo i tratti neri rappresentano le superfici edificate. Tutto il resto è verde o strade. Il Centro urbano è in realtà un immenso parco, la cui pianta fornisce una gran varietà di aspetti architettonici (Le Corbusier 1967, p.88).

La Ville contemporaine e la Ville radiuse

Le Corbusier elaborò due diversi modelli di assetto per la sua città ideale; il primo nel 1922, universalmente conosciuto come *Ville contemporaine* per tre milioni di abitanti, il secondo nel 1930, la *Ville radiuse*, con alcune sostanziali modifiche nell'impianto planimetrico e nella scelta delle tipologie edilizie, limitate in questo caso alle lottizzazioni a greca.

La Ville contemporaine presenta un impianto basato su una griglia rettangolare di 400x200 metri con due strade principali che la dividono da nord a sud e da est ad ovest, una sorta di omaggio all'urbanistica romana ed alla sua struttura basata sul Cardo e il Decumano. Al centro di questa griglia si trova il Centro urbano, sede delle attività direzionali, commerciali e culturali. Il centro occupa un rettangolo di 2400x1600 metri, 24 lotti di 400x400 con

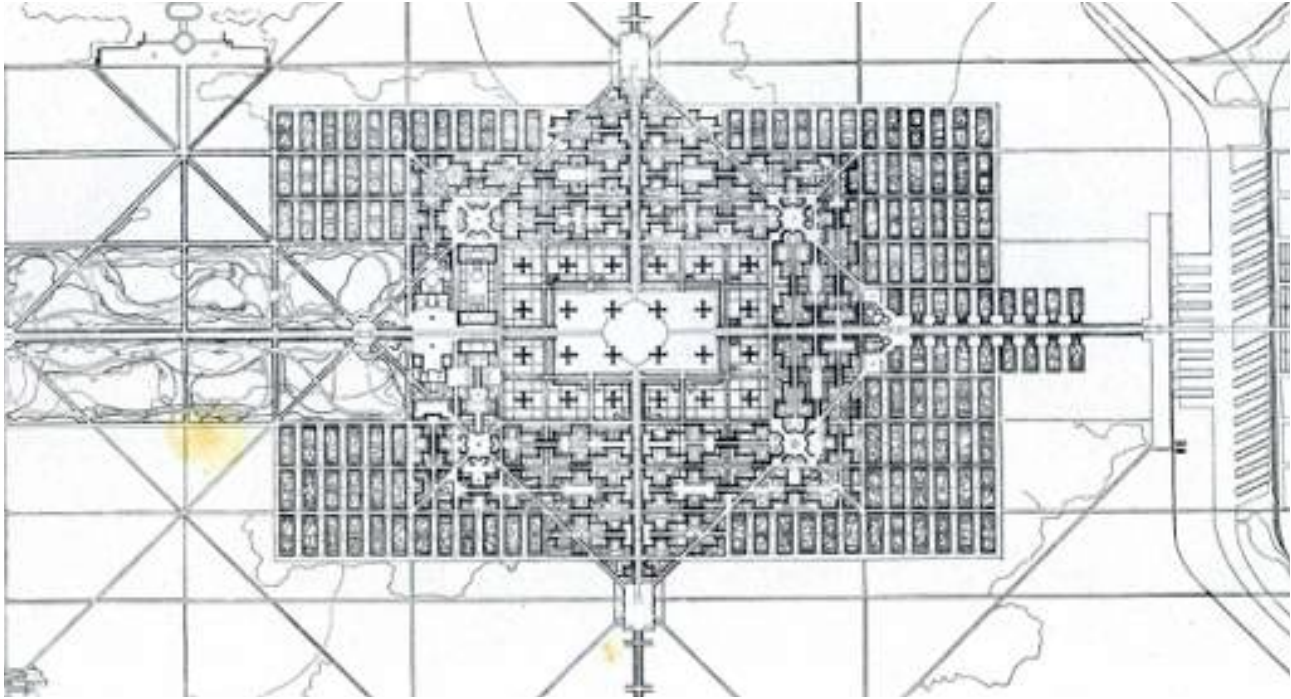


Fig. 14. Planimetria della *Ville contemporaine*, nella quale si prevedeva potessero insediarsi 3 milioni di abitanti.

al centro altrettanti grattacieli cruciformi. Al centro di tale rettangolo, all'incrocio fra le due grandi autostrade e circondati da 4 grattacieli, si trovano un aerodromo e nei livelli sotterranei, la grande stazione ferroviaria. Il centro urbano è circondato da due sistemi concentrici adibiti alla residenza, il più interno con lottizzazioni a greca ed il più esterno con edifici a cortile chiuso (immeuble villas). Ad ovest si colloca un grande parco verde, che Le Corbusier indica come giardino all'inglese.

Nello schema di assetto proposto agli inizi degli anni 30, la Ville radieuse si differenzia da quello precedente per l'impianto planimetrico, caratterizzato da un asse principale in direzione nord - sud che struttura l'intero

insediamento. Il Centro direzionale non occupa più la parte centrale del rettangolo ma si colloca isolato in alto a nord, quasi a voler evocare una sorta di testa della città, in una visione vagamente antropometrica. Un'ampia fascia di verde circonda il centro direzionale su tre lati e si insinua per un tratto nell'area residenziale; quest'ultima interessa due rettangoli collocati in maniera simmetrica rispetto all'asse nord-sud. Lungo l'asse, per una profondità di 800 metri ciascuna, due aree ospitano i servizi sociali, mentre le residenze, caratterizzate dalla sola tipologia a redents occupano la parte più esterna del rettangolo. Ogni rettangolo ha dimensione di 3200x2400 metri e l'intero insediamento può ospitare, secondo i calcoli dello stesso Le Corbusier, fino ad

un milione e mezzo di abitanti. Al di sotto dell'area residenziale, separate da questa da una fascia di verde di 800 metri si trovano le aree artigianali ed industriali.

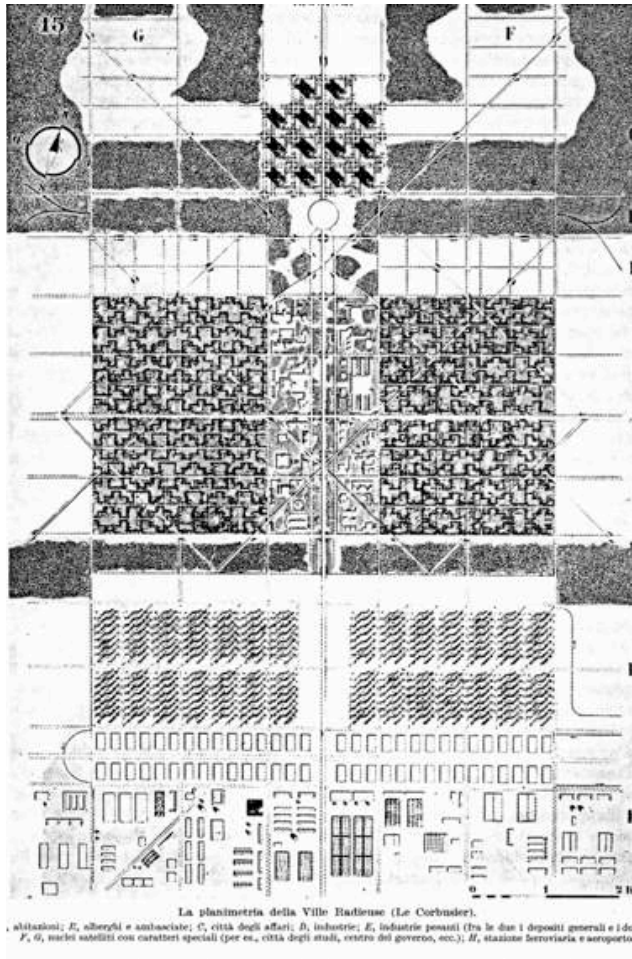


Fig. 15. Planimetria della Ville radiense con le diverse parti funzionali: in alto il centro direzionale con i grattacieli cruciformi, circondato da una ampia fascia di verde. Di seguito, verso il basso si trova la fascia riservata ad alberghi ed ambasciate, poi la vasta area residenziale con gli edifici a redents e con al centro l'area per i servizi. Più sotto la città produttiva con tre fasce distinte: piccola industria, depositi, industria pesante.

Al di là delle differenze di impianto resta comunque identica la concezione dello spazio urbano e della sua percezione; una concezione dove gli elementi tradizionali di tale spazio sono scomparsi e dove è il paesaggio “naturale” a definire i caratteri e la qualità dello spazio: il verde che occupa in pratica tutta l'area a livello di suolo e l'azzurro del cielo che lo sovrasta. In mezzo a questi due elementi naturali ecco emergere i volumi architettonici dei grattacieli o degli edifici a greca. I primi, con le loro superfici di vetro riflettono l'azzurro del cielo in un gioco di luci che esalta l'immaginazione dell' autore. E' lo stesso Le Corbusier che ci accompagna in un immaginario viaggio all'interno della Ville contemporaine:

Entriamo attraverso il giardino all'inglese. L'auto veloce percorre la pista sopraelevata: suggestiva corsa tra i grattacieli. Ci addentriamo: i 24 grattacieli sembrano moltiplicarsi attorno a noi; sulla sinistra, sulla destra di questi, sul fondo i servizi pubblici; richiudono lo spazio circostante i musei e le università.

Tutto ad un tratto ci troviamo ai piedi dei primi grattacieli. Tra l'uno e l'altro non rimane la sottile fessura di luce dell'angosciosa New York, al contrario si spazia con ampio respiro. Si aprono distese di parchi. Edifici bassi e sviluppati in lunghezza guidano l'occhio lontano, sino alle sagome mosse degli alberi... Qui sorge il CENTRO pieno di gente, in mezzo all'aria pura ed alla pace, ed i rumori si attutiscono sotto il fitto fogliame delle piante. La caotica New York è superata. Sorge, nella luce, una città moderna.

L'auto ha lasciato dietro di se la pista sopraelevata e i suoi cento km all'ora; adesso scorre a dolce andatura tra i quartieri residenziali. I tagli <a greca> proiettano lontano le prospettive architettoniche. Giardini, campi da gioco, campi sportivi. Dappertutto domina il cielo che si estende all'infinito. L'orizzonte dei tetti a terrazza ritaglia i piani sfrangiati di verde dei giardini pensili. La regolarità dei dettagli sottolinea il fermo profilo delle grandi masse unitarie. Addolciti dall'azzurro che si scorge in lontananza, i grattacieli drizzano le loro alte pareti geometriche tutte in vetro. Nel vetro che ricopre le facciate da cima a fondo l'azzurro si riflette e risplende. Vista abbagliante, prismi immensi ma radiosi (...). Al crepuscolo i grattacieli di vetro sfavillano. Non è un caso di ardito

futurismo, non clamorosa retorica, non fumo gettato negli occhi a chi guarda. E' quello spettacolo allestito dall'architettura con l'aiuto dell'arte plastica che consiste nel gioco delle forme sotto la luce. (Le Corbusier 1967, pp. 178-179).

Le immagini che lo stesso Le Corbusier ha predisposto appaiono significative per comprendere quale dovesse essere la percezione dello spazio all'interno della città.

I modelli teorici della *Ville contemporaine* e della *Ville Radiense* furono applicati in alcuni progetti e concorsi cui Le Corbusier ebbe modo di partecipare; tuttavia la carica fortemente innovativa del modello, unita ad alcune rigidità di adattamento ai diversi contesti, rappresentarono un freno decisivo alla concreta realizzazione. Nessun progetto urbano di Le Corbusier giunse mai a realizzazione, ad eccezione dell'ultimo e più importante, il piano di Chandigar.

Una attenzione particolare, fra i progetti mai realizzati merita Piano di Buenos Aires del 1938 perché consentì a Le Corbusier di verificare l'applicabilità e la fattibilità del modello in una condizione di intervento in cui non si trattava di realizzare una nuova città dal nulla, bensì di intervenire per modificare una grande realtà urbana già esistente, quale appunto la grande metropoli argentina.

I punti principali del piano prevedevano:

- la necessità di equilibrare il rapporto fra il bisogno di concentrare la dimensione della città e quella di offrire ampi ed adeguati spazi verdi;
- la trasformazione molecolare del tessuto, accorpendo gli isolati (manzanas) di 120x120 per creare delle supermanzanas mediante una griglia di circa 800X1200 metri che individua la viabilità principale; una soluzione che sarà ripresa ed adottata nel progetto di Chandigar;
- la previsione di un sistema di viabilità principale posto a radiale in modo da convogliare al centro della città i flussi provenienti dalla periferia, mediante la realizzazione di autostrade sopraelevate inserite in fasce

di verde larghe circa 120 metri;

- l'individuazione all'interno della città di 12 aree con funzioni di rango elevato (business district, aree sportive, centro del governo, etc...) da sottoporre a specifico progetto urbano che Le Corbusier individua come ambito intermedio fra la pianificazione e l'architettura vera e propria.

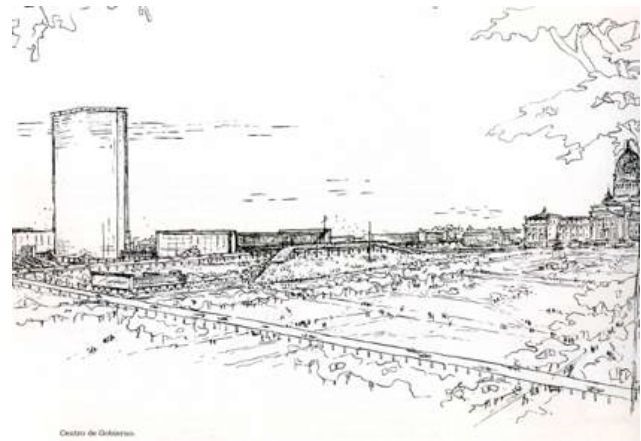


Fig. 16a e 16b. Planimetria e vista prospettica per il Piano di Buenos Aires.

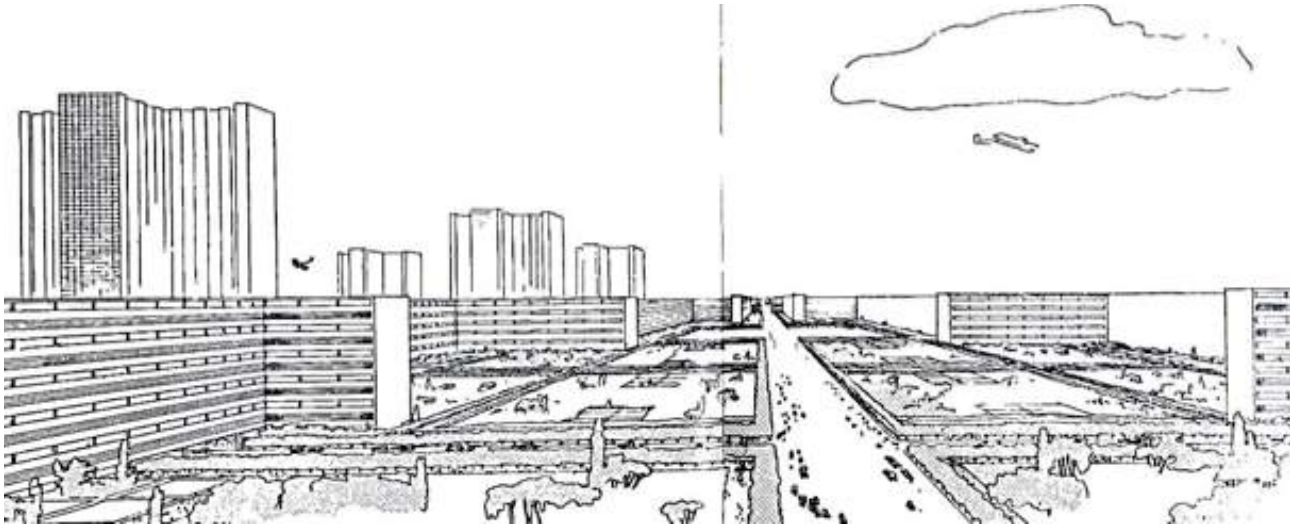


Fig. 17. *Vista prospettica del grande viale centrale della Ville contemporaine con lo sfondo dei grattacieli del centro direzionale; il paesaggio della città moderna rompe con ogni tradizione precedente.*

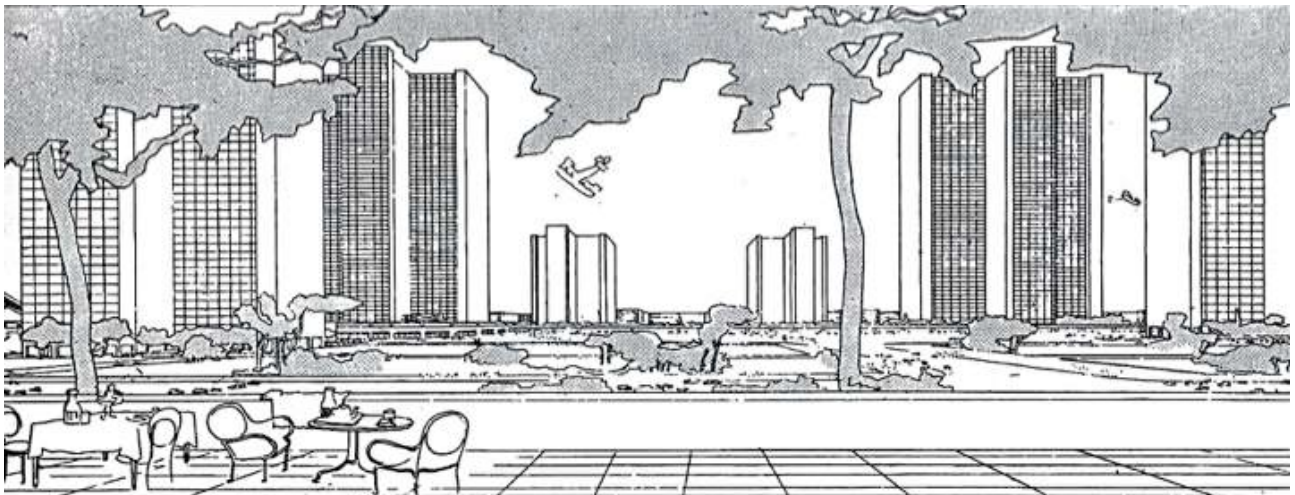


Fig. 18. *Un'altra suggestiva immagine del paesaggio della Ville contemporaine; i grandi grattacieli non "racchiudono" ma definiscono lo spazio attraverso la sapiente collocazione dei loro volumi.*

Dalla cellula alla città: l'Unità di grandezza conforme

Nell'ultima fase dell'evoluzione del suo pensiero urbanistico Le Corbusier giunse ad abbandonare la tipologia residenziale a redents, sviluppando una ulteriore ipotesi che potremmo definire come una revisione del principio dell'Immeuble villa. La nuova versione, ribattezzata *Unità di grandezza conforme*, non si sviluppava planimetricamente in forma di isolato chiuso ma si presentava come un unico blocco parallelepipedo a doppio affaccio. Il modello concludeva la riflessione di Le Corbusier sulla strutturazione della città, semplificando ulteriormente la sua concezione macchinicista e funzionalista. Nel nuovo modello organizzativo l'Unità rappresenta il trait d'union fra il nucleo elementare della cellula abitativa e la città. Ogni Unità doveva ospitare circa 1600 abitanti distribuiti mediamente in 400 alloggi ed oltre alle residenze conteneva i servizi essenziali per quella dimensione di popolazione: asili nido e scuole materne, lavanderie, attività commerciali, palestre, mense, etc.. Più Unità si combinavano per dare vita ad una città. Questo modello urbano ultra semplificato fu applicato da Le Corbusier nei due piani che egli realizzò all'indomani del conflitto mondiale, il primo nel 1945 per la ricostruzione del centro di S. Diè, il secondo per lo sviluppo del nuovo centro di La Rochelle. Nessuno dei due piani fu realizzato ma Le Corbusier ebbe modo di realizzare comunque alcuni progetti di singole Unità di abitazione, la più importante delle quali L'Unità di abitazione di Marsiglia fra il 1945 ed il 1953, che rappresenta un'opera universalmente nota di tutta l'Architettura moderna⁸.

La soluzione urbana derivante dal modello delle Unità di Abitazione rappresenta il totale distacco da qualsiasi parvenza di spazio o di tessuto urbano. Come

accennavamo in precedenza la soluzione fu proposta in due diversi progetti.



Fig. 19. Pianta dell'Unità di abitazione di Marsiglia. 19b. un'immagine del terrazzo che ospita palestra e scuola materna; 19c. L'Unità di abitazione rappresenta la concretizzazione del modello dell'Unità di grandezza conforme.

Il primo, Il Piano di ricostruzione di Saint Die, disegnato nel 1945 subito dopo la fine del conflitto mondiale, prevedeva 8 Unità ed un centro civico, nel secondo, il piano di La Rochelle, venivano proposte 10 grandi Unità edilizie. In ambedue i casi qualsiasi parvenza di tessuto urbano è definitivamente sparita; la città è ridotta ad un grande spazio verde nel quale si posizionano 8-10 grandi edifici residenziali e qualche edificio pubblico. Ambedue i progetti non vennero mai realizzati anche a causa della decisa opposizione che sollevarono fra gli amministratori ed i cittadini comuni.



Fig. 20. Nel piano di ricostruzione di Saint Diè ed in quello di La Rochelle (fig. 21), Le Corbusier cercò di mettere in pratica l'ultimo modello da lui elaborato, quella di una città composta di Unità di grandezza conforme, u grande parco verde dove si collocano liberamente le grandi unità residenziali.

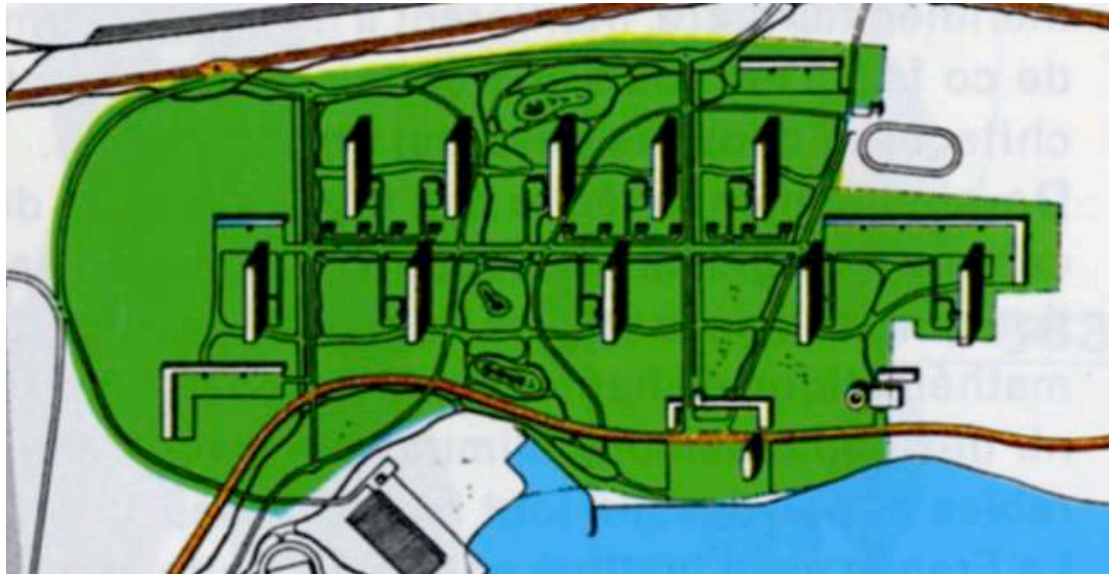


Fig. 21. Piano per la città di La Rochelle; nessuno dei due piani fu realizzato per la decisa opposizione dell'opinione pubblica.

Chandigarh la Camakadara Sahira

L'unico progetto urbano realizzato da Le Corbusier è stato di Chandigarh, nel quale egli applicò il modello della Ville Radieuse; infatti, il centro civico direzionale, denominato il Campidoglio, si trova ai margini dell'impianto, in posizione sommitale, a simboleggiare, in una complessiva composizione di vago carattere antropomorfo, la testa, il cervello dell'intero organismo urbano. Chandigarh, la nuova capitale dello stato del Punjab in India⁹, presenta un impianto urbano caratterizzato da due grandi assi: il primo che scorre in direzione est-ovest è rappresentato da una grande autostrada che garantisce i collegamenti con il resto del territorio; il secondo asse, perpendicolare al primo in direzione nord-sud, collega il centro civico con l'area del Campidoglio, dove sono localizzati gli edifici governativi. Parallelamente a quest'asse, lungo il percorso di un fiume si sviluppa un'ampia fascia di verde, all'interno della quale trovano posto i servizi di carattere culturale, ricreativo e sportivo.

Il sistema viario si presenta fortemente gerarchizzato e dettagliatamente organizzato, con ben 7 diverse tipologie di strade che vanno dall'Autostrada territoriale di cui sopra, fino ai percorsi riservati esclusivamente ai ciclisti ed ai pedoni. L'intera area urbana è suddivisa in 30 settori o Unità di vita familiare, con una popolazione variabile dai 5 ai 20 mila abitanti. Ogni settore ha una dimensione di metri 800 x 1200 (secondo la soluzione adottata nel progetto di Buenos Aires) ed è organizzato in maniera da avere le residenze sistemate lungo i bordi del rettangolo, mentre generalmente la parte più interna è occupata da una fascia verde (che si connette in direzione nord sud con gli altri settori in modo da formare un percorso continuo) che ospita le scuole primarie, servizi sportivi, attività artigianali e

commerciali.

L'archetipo del modello di spazio urbano che ha ispirato il progetto del Campidoglio di Chandigarh e ancor più della Piazza dei tre poteri di Brasilia è individuato da Giedion nella triade delle piramidi di Gizah e nella sistemazione dell'Acropoli ad Atene; un modello antichissimo, per lungo tempo abbandonato, ma che l'Architettura moderna sta riscoprendo. Tuttavia, al di là delle evidenti somiglianze compositive (tre oggetti sapientemente inseriti nello spazio), in realtà alla prova dei fatti l'esito progettuale ottenuto è profondamente diverso. Al netto della composizione planimetrica e fatte le dovute differenze fra le architetture ciò che rende Chandigarh e Brasilia differenti da Atene è la dimensione. Nel suo *A Pattern Language* Christopher Alexander (1977) metteva in guardia dalla tentazione di architetti ed urbanisti a progettare spazi pubblici troppo grandi, perché il rischio, sosteneva, è che possano apparire come luoghi deserti e desolati: *"They look good on drawings; but in real life they end up desolate and dead"*. Le ragioni possono essere facilmente intuibili; essendo lo spazio pubblico urbano per sua natura un luogo deputato alla interazione sociale esso deve avere una dimensione che consenta a due persone di essere comunque ad una distanza tale per potersi riconoscere o chiamare e, superata una certa distanza, ciò non è più possibile.

A Chandigarh la distanza che separa l'edificio dell'Alta Corte di Giustizia dal Parlamento è di circa 650 metri. Troppo perché lo spazio possa essere percepito come un complesso unitario. Tutti gli edifici coinvolti nell'immagine del luogo si presentano troppo bassi rispetto alle dimensioni dello spazio che li separa, rendendo pressoché impossibile una percezione unitaria dello stesso. Lo stesso Giedion, grande celebratore del genio di Le Corbusier, doveva ammettere la



Fig. 22, Chandigar, Masterplan dal quale risaltano le green ways che connettono le diverse parti. Chandigarh fu realizzata sul modello della Ville radiense, con il Centro direzionale collocato in alto.

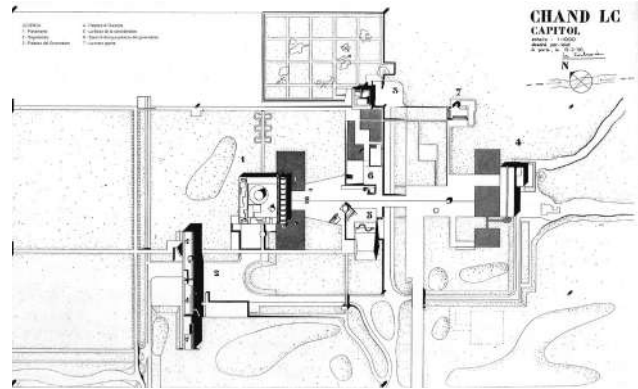


Fig. 23, Chandigar, planimetria di progetto del Campidoglio.



Fig. 24, Chandigar, vista dall'alto del Campidoglio con la grande spianata che separa il Parlamento dalla Corte di Giustizia.

dimensione extra large dello spazio anche se, a parziale giustificazione, portava le supposte qualità progettuali paesaggistiche dello stesso Le Corbusier.

«Ciò che meraviglia sono le grandi distanze fra gli edifici. ... Però non ci saranno superfici morte tra gli edifici. Lo scultore che Le Corbusier ospita in sé ha colto quest'occasione per modellare l'enorme superficie giocando con la diversità dei livelli, inserendo grandi vasche, verdi prati, alberi isolati, colline artificiali fatte con terra di riporto (Giedion 1965, p.533).

Di parere diverso appare, tuttavia, il giudizio di altri storici dell'architettura:

Nello stesso tempo la scala gigantesca del Campidoglio lo privava di quella qualità che aveva il temenos del Campidoglio, che costituì il tema dominante dell'VIII CLAM, tenutosi ad Hoddesdon nel 1952: quegli attributi pubblici del "cuore della città" che Sert considerava dipendenti dalle "distanze pedonali e dall'angolo visivo dell'uomo". All'interno del temenos del Campidoglio, dove ci volevano più di venti minuti per andare a piedi dal Palazzo del Segretariato all'Alta Corte, la presenza dell'uomo è più metafisica che reale (richiamando ancora una volta De Chirico). L'eredità neoclassica di Le Corbusier era così emersa per evocare il paesaggio del genere terribile; gli edifici rappresentativi dei tre poteri (...) non erano messi in relazione, come nell'Acropoli, dalla configurazione del luogo, ma piuttosto da astratti angoli visivi, che sfumavano attraverso grandi distanze, uno scorcio progressivo, i cui soli limiti sembravano consistere nelle montagne all'orizzonte. (Frampton 1982, pp. 271-272).

Ciò che invece risulta di innegabile valore sono le splendide architetture progettate da Le Corbusier, dettate dalla necessità e dalla volontà di elaborare un progetto che fosse ispirato alla secolare tradizione architettonica e culturale locale. Sono stati la millenaria tradizione culturale e il profondo genius loci del Punjab che hanno spinto Le Corbusier ad adottare, da un punto di vista dei volumi e delle architetture, soluzioni

molto lontane dallo sfavillio di vetro e acciaio che egli ha descritto nella sua *Ville contemporaine*¹⁰. Se le soluzioni relative allo spazio urbano lasciano alquanto perplessi poche architetture moderne reggono il confronto con la bellezza delle possenti masse di cemento del Palazzo del Parlamento che si riflettono nello specchio d'acqua antistante.

Reinterpretare il Maestro: Roehampton e Bijlmermeer

Come abbiamo già accennato Le Corbusier non ebbe modo di mettere in pratica le sue teorie urbanistiche fino al progetto di Chandigarh; tuttavia in tutta Europa ed in diversi paesi extra europei i modelli da lui proposti ebbero un ampio seguito ed ispirarono la realizzazione di diversi quartieri. Tentare di dare un quadro anche se estremamente sintetico dei progetti urbani ispirati ai modelli della Ville radieuse o della Unità di grandezza conforme è impossibile. Ci limiteremo in questa sede ad illustrarne solo alcuni che ci sembrano significativi e di particolare interesse. Occorre innanzitutto premettere che, a meno dell'episodio di Brasilia, non esistono altri tentativi riferiti ad una scala sufficientemente estesa, parliamo di intere città di nuova fondazione, da poter richiamare i modelli della Ville radieuse o della Ville contemporaine. Di contro sono più numerosi gli esempi di quartieri, che hanno tratto ispirazione parziale dall'opera di Le Corbusier.

Il primo esempio è il progetto per il quartiere di Roehampton, redatto dagli architetti del *London County Council* nei primi anni '50, uno dei più grandi quartieri di housing sociale realizzato all'indomani della II Guerra mondiale, con circa 13.000 abitanti. L'intera area è una sorta di patchwork di soluzioni diverse, fra cui alcuni

edifici a torre e, in particolare cinque grandi blocchi edilizi lamellari di 12 piani, definiti da Frampton (1982) “una parodia della Città radiosa di Le Corbusier”.

Certamente la vista planimetrica ricorda senz'altro il progetto di Saint Diè con la differenza che le lastre di Roehampton non sono allineate perpendicolarmente alla strada, ma con una angolazione che imprime un maggiore dinamismo alla composizione, consentendo una interessante fuga prospettica; una soluzione che sembra più ispirata al progetto di Gropius per la sponda del Wanneseec. Parodia o no, Roehampton sembra un tentativo di “umanizzare” la proposta di Le Corbusier, riportando l'Unità di abitazione ad una scala più intima, più vicina alle esigenze dei cittadini britannici che, come si sa, hanno come modello di casa ideale il cottage monofamiliare. Gli edifici appaiono “galleggiare” in uno spazio verde, sapientemente sistemato secondo i principi della più classica Landscape architecture.

Il Quartiere di Bijlmermeer ad Amsterdam, fu uno dei progetti realizzati in attuazione del nuovo Piano regolatore della città nel 1962, e prevedeva una popolazione di circa 20.000 abitanti. La tipologia prescelta si presenta come una reinterpretazione del modello a redents di Le Corbusier, anche se la figura geometrica creata dal movimento degli edifici è un esagono e non un rettangolo. Gli edifici presentano un'altezza di 10-11 piani e si sviluppano planimetricamente circoscrivendo degli ampi spazi verdi che includono anche ampi specchi d'acqua. Ancora una volta è il verde, è il progetto paesaggistico a dare forma e carattere ad uno spazio pubblico, altrimenti indefinito ed indefinibile, a fissarne i confini a stabilirne il carattere.

Un carattere, tuttavia, che studi più recenti hanno giudicato in maniera fortemente critica, a causa di una dimensione degli edifici e degli spazi tale da annientare

la dimensione umana.

La separazione dei traffici, la metropolitana sopraelevata centrale, le frange di abitazioni individuali, la sistemazione a verde, pur curato con la consueta attenzione, nulla possono nei confronti di edifici a sviluppo orizzontale e a ballatoio, alti 11 piani....; la distanza variabile dai 110 ai 180 metri tra le facciate sempre uguali degli enormi esagoni, annienta la dimensione dell'abitante. Ne consegue una percentuale costante degli alloggi non occupati e una polemica accesa e non ingiustificata contro questo inspiegabile rifiuto della misura umana (Mamoli Trebbi 1988, p.384)¹¹.



Fig. 25a., 25b. Planimetrie di Roehampton e Bijlmermeer.



Fig.26a, 26b. Robeampton, lo spazio verde con gli edifici lamellari; evidente l'ispirazione ai modelli di Gropius e Le Corbusier.



Fig.27a. *Bijlmermeer*, vista a volo d'uccello del quartiere. Fig. 27b. *un'immagine delle grandi corti esagonali.*

Brasilia



Brasilia

Il progetto di Brasilia si deve agli architetti brasiliani Lucio Costa e Oscar Niemeyer, entrambi seguaci ed estimatori di Le Corbusier. La particolare forma ad uccello dell'impianto planimetrico della città è una reinterpretazione del modello di Ville radieuse, fondato sostanzialmente sull'incrocio tra due assi e la collocazione del centro politico e amministrativo in corrispondenza della "testa" del modello zoomorfo (Holston 1989). L'impianto prevede due assi perpendicolari, il primo a strutturare le parti direzionali e collettive della città, mentre il secondo, opportunamente allungato e curvato a formare due grandi viali, ospita le attività residenziali e, attraverso una grande autostrada centrale, convoglia dentro la capitale i flussi di traffico provenienti dal resto del territorio. All'estremo del primo asse si trova l'equivalente del Campidoglio di Chandigarh, la Piazza dei tre poteri, con identiche funzioni da insediare: Parlamento, Corte di giustizia, Governo.



Vista zenitale della città di Brasilia. Lungo l'asse verticale sono collocati tutti i servizi principali ovvero gli uffici governativi; in basso la Piazza dei Tre poteri. Le due grandi "ali" laterali ospitano le residenze, pensate per una popolazione in origine di 300 mila abitanti ma che oggi è giunta fino a 3 milioni.

L'archetipo del modello di spazio urbano che ha ispirato il progetto della Piazza dei tre poteri di Brasilia è individuato da Giedion nella triade delle piramidi di Giza e nella sistemazione dell'Acropoli ad Atene; un modello antichissimo, per lungo tempo abbandonato, ma che l'Architettura moderna sta riscoprendo.

Oggi gli architetti sono continuamente posti di fronte al compito di collocare volumi di altezze diverse in un rapporto reciproco. Ma questa capacità è divenuta estremamente rara, può darsi perché nella nostra civiltà fu considerato per tanto tempo il supremo compito architettonico dar forma allo spazio interno. Anche le meravigliose piazze del tardo Barocco con i loro muri di delimitazione costituiscono uno spazio interno a cielo aperto. Ora la situazione è fondamentalmente mutata. I muri di chiusura spariscono. Volumi di grande altezza devono essere messi in rapporto con edifici bassi. Si stanno moltiplicando le piazze senza muri. La prima piazza di questo tipo è la piazza dei "Tre poteri" a Brasilia, 1957-60, dove il complesso dominante degli edifici del Senato, del Congresso e degli Uffici, costituiscono liberi rapporti con gli edifici più bassi: il Palazzo del Presidente e l'Alta Corte di Giustizia, posti agli angoli del triangolo. Non ci sono muri che le congiungono: "le jeu savant des volumes dans l'espace" (Giedion 1965 pp. XL-XLI).



A sinistra, veduta zenitale del corpo centrale di Brasilia con la Piazza dei tre poteri e la grande spianata di oltre un chilometro lungo cui si collocano gli edifici ministeriali. A destra una veduta aerea della Piazza dei tre poteri con gli edifici che definiscono, con le loro volumetrie, uno spazio senza racchiuderlo.

Che all'origine del progetto di Brasilia ci sia l'Acropoli di Atene, come sostiene Giedion, è assolutamente verosimile, anche se alla prova dei fatti l'esito progettuale ottenuto è profondamente diverso. Al netto della composizione planimetrica e fatte le dovute differenze fra le architetture, ciò che rende Brasilia differente da Atene è la dimensione. Nel suo *A Pattern Language* Christopher Alexander (1977) metteva in guardia dalla tentazione di architetti ed urbanisti a progettare spazi pubblici troppo grandi, perché il rischio, sosteneva, è che possano apparire come luoghi deserti e desolati: "They look good on drawings; but in real life they end up desolate and dead". Le ragioni possono essere facilmente intuibili; essendo lo spazio pubblico urbano per sua natura un luogo deputato alla interazione sociale, esso deve avere una dimensione che consenta a due persone di essere comunque ad una distanza tale per potersi riconoscere o chiamare e, superata una certa distanza, ciò non è più possibile.

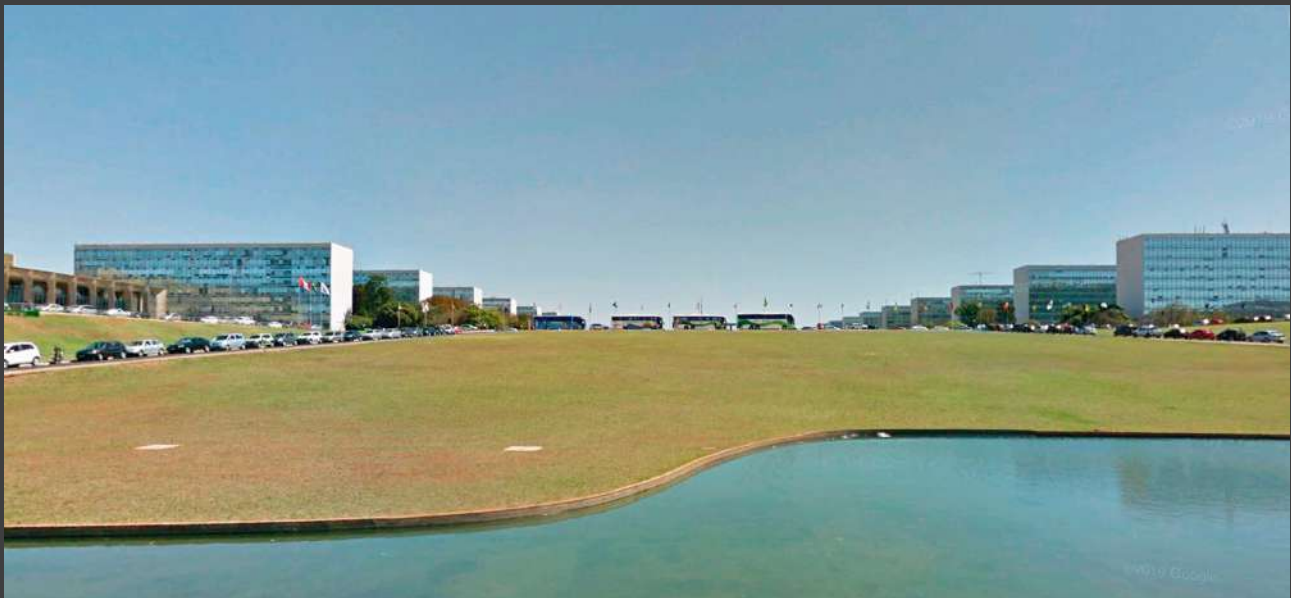
È questo il limite insuperabile di Brasilia: non essere a "misura d'uomo", non essere in alcun modo uno spazio in grado di favorire le relazioni sociali; forse perché fu concepita esclusivamente come luogo monumentale, celebrativo di un potere politico, ma assolutamente indifferente alla presenza delle comunità locali.

Brasilia è una metropoli kafkiana, surreale, rispecchia un diktat, un autoritarismo che l'urbanistica e l'architettura trascrivono senza tentare di alterarne i significati. Confrontarla a Chandigarh appare illecito, anzi porta a rilevarne maggiormente i difetti: in un ambiente sottosviluppato, al cospetto di un panorama spoglio da incernierare con brutale violenza, Le Corbusier accetta la dimensione monumentale, ma in chiave democratica per le masse che ne fruiscono e la contaminano; mentre Brasilia è una città ideale, aristocratica e sofisticata, lugubre parata da esposizione universale, indisponibile al kitsch della vita collettiva" (Zevi 1975, p. 390).

A Brasilia i tre elementi della composizione (rispettivamente il complesso del Parlamento, l'Alta corte di giustizia ed il Palazzo presidenziale) sono disposti secondo i tre vertici di un ideale triangolo in modo da delimitare un'area rettangolare di circa 250 per 300 metri, per avere un'idea qualcosa come 12 campi di calcio; mentre la grande spianata dei Ministeri si estende per una lunghezza di circa 1,5 km; troppo perché lo spazio possa essere percepito come un complesso unitario. Tuttavia l'immagine urbana si presenta in qualche modo leggibile e definita, grazie alla presenza delle due lastre gemelle delle torri del blocco del Segretariato che segnano quantomeno un ben percepibile landmark, un punto su cui lo sguardo è portato a soffermarsi, un limite percettivo dell'immenso spazio.



L'immenso spazio pubblico attorno a cui si organizza il centro direzionale di Brasilia con i Ministeri ai due lati e la Piazza dei tre poteri sullo sfondo. Nel paesaggio spiccano, con il loro sviluppo in verticale, le due lastre gemelle del Segretariato che sono un evidente landmark e rompono la piatta orizzontalità dell'intera veduta. Una dimensione assolutamente extra large per uno spazio con funzioni squisitamente monumentali e celebrative.



*Due immagini scattate dal centro del grande spazio verde che collega la Piazza dei tre poteri (in alto) con la spianata dei Ministri (in basso).
Ne esce esaltato il carattere monumentale di tutta la composizione.*

Tantissimi sono gli elementi che accomunano Brasilia con il progetto di Chandigarh, primo tra tutti la loro genesi, quella di essere due nuove capitali di due stati nascenti realizzati in aree relativamente isolate e disabitate. Tuttavia, mentre in Chandigarh Le Corbusier ricerca attraverso le forme architettoniche ed i materiali usati un rapporto con il passato e con la storia, Brasilia non ha un passato con cui fare i conti, è una città interamente proiettata verso il futuro; e questo futuro ha trovato modo di rappresentarsi ed essere rappresentato nelle geometrie, le forme ed i materiali dello Stile internazionale. Così, se le architetture di Le Corbusier evocano un genius loci, un passato ed una tradizione locale, le architetture di Brasilia cercano una loro identità nell'arbitrario superamento dei puri, elementari volumi, dei pionieri del Movimento moderno, facendo sfoggiare geometrie complesse, forme avveniristiche, curve e coppe rovesciate. Per tali ragioni, il giudizio complessivo di qualche storico dell'architettura è stato piuttosto severo:

Così l'intero repertorio degli strumenti funzionalisti, dal traffico sovrelevato ai super blocchi, è messo al servizio di un organismo anelastico e, per vari aspetti, haussmaniano (...). La sua generosità (di Niemeyer, ndr) non salva però dall'arbitrio e da una anacronistica mania di grandeur gli edifici, artificiosi e stucchevoli, avvolti da epidermidi diletteristiche oppure incapsulati da vistose cadenze di portici intercambiabili avulsivi dai contenuti (Zevi 1975, p. 390).



L'immenso spazio pubblico attorno a cui si organizza il centro direzionale di Brasilia con i Ministeri ai due lati e la Piazza dei tre poteri sullo sfondo. Nel paesaggio spiccano, con il loro sviluppo in verticale, le due lastre gemelle del Segretariato che sono un evidente landmark e rompono la piatta orizzontalità dell'intera veduta. Una dimensione assolutamente extra large per uno spazio con funzioni squisitamente monumentali e celebrative.

Una riflessione sullo spazio di Brasilia non può ignorare come il contributo forse più significativo, anche se i progettisti universalmente riconosciuti sono Costa e Niemeyer, sia venuto dal grande architetto paesaggista Roberto Burle Marx, a cui è toccato il compito di dare un senso più umano agli immensi spazi vuoti disegnati da Lucio Costa. Un compito a cui Burle Marx ha fatto fronte con le sue straordinarie doti di paesaggista creativo. Numerose sono le sistemazioni di spazi e la realizzazione di giardini che Marx ha sistemato usando tutti i materiali che aveva a disposizione: dalla terra nuda, al verde, all'acqua, al cemento stesso. Tra i suoi interventi più significativi, si ricordano la sistemazione della parte ad est della grande spianata dei Ministeri (in alto a sinistra), il parco del Ministero della difesa caratterizzato da grandi blocchi di cemento immersi nell'acqua ed in fine la sistemazione del giardino di Palazzo Itamaraty con un grande specchio d'acqua antistante, un omaggio a Le Corbusier.





g. de Chirico
Giorgio De Chirico, Piazza d'Italia.

La permanenza della tradizione

Il fascino discreto della città antica: Camillo Sitte

Un terzo filone di pensiero ha caratterizzato la concezione dello spazio urbano nel corso dell'ultimo secolo o poco più, un filone che si è differenziato tanto dalla concezione della Garden city, quanto dalle nuove concezioni spaziali del Modernismo. Tale corrente di pensiero si è caratterizzata per una particolare attenzione alla morfologia dello spazio urbano della città storica, non vissuta, come da Le Corbusier, come un qualcosa da rimuovere e dimenticare (e perché no da demolire) ma modello in qualche modo di riferimento per un progetto di città adeguato, tuttavia, alle esigenze della modernità. All'interno di tale corrente di pensiero esistono posizioni differenziate; da un lato coloro che hanno esplicitamente fatto riferimento allo spazio urbano della città storica e da esso ne hanno tratto sostanziale ispirazione; dall'altro quegli autori e progettisti che possiamo senza dubbio inserire nella corrente modernista, che comunque sono stati capaci o si sono sforzati di interpretare il Modernismo in chiave regionale, con un occhio di riguardo alla città storica ed alla sua tradizione.

All'origine di tale pensiero "storicista e tradizionalista" si colloca l'opera di Camillo Sitte, architetto ed urbanista viennese, figura principe e massimamente rappresentativa di un diverso atteggiamento verso l'eredità del passato. La sua più importante opera, "L'arte di costruire le città", pubblicata nel 1889 (Sitte

1980) si oppone al pensiero corrente urbanistico dell'epoca, incarnato se si vuole dalla Teoria generale di Cerdà (1984), per il valore non solo testimoniale, ma anche esemplare che egli assegna alla città antica.

Come ha acutamente osservato Françoise Choay (1986), che considera L'arte di costruire le città fra i testi fondativi dell'urbanistica moderna, Sitte non si richiama alla scienza per rafforzare le sue teorie, diversamente che Cerdà e Le Corbusier, non si appella alla scienza, nonostante dei tre sia l'unico ad averci consegnato un contributo sistematico a carattere scientifico.

Rispetto alle affermazioni (di Le Corbusier, nda) tanto perentorie quanto gratuite, il modo in cui Sitte, quasi un secolo prima, manteneva il suo Städtebau entro il massimo della vicinanza possibile ad un discorso scientifico, appare più notevole in quanto, paradossalmente, egli non invoca mai in modo esplicito il sostegno della scienza (Choay 1986, p. 312).

Per Sitte la città antica non solo deve essere salvaguardata, ma rappresenta un modello culturale di riferimento per l'urbanistica moderna. E' nella città antica infatti che noi possiamo ritrovare quei principi "artistici" che invece si sono persi nell'urbanistica dell'Ottocento, cui Sitte rimprovera l'eccessivo riduzionismo tecnico e funzionale. Ma ancora di più del valore artistico, conta per Sitte l'immenso ed insostituibile valore sociale e relazionale rappresentato dagli elementi costituenti lo spazio urbano classico: le piazze, luoghi per eccellenza di relazione di incontro, di vita, a cui egli oppone il "deserto" delle spianate delle città moderne, buone come sosta dei veicoli. La città antica dunque come ispirazione, fonte inesauribile di modelli esemplari, biblioteca di pietra e mattoni per il lavoro dell'urbanista. In altri termini egli si pone come sostenitore della più antica e consolidata tradizione dell'arte del progetto urbano e nel suo testo, a partire da uno studio accurato

dello spazio urbano tradizionale, classico e medievale, sviluppa alcune considerazioni su una corretta progettazione della città moderna, alla luce delle nuove funzioni che essa deve svolgere, rivisitando gli spazi e l'organizzazione della città storica.

“L'arte di costruire le città”, infatti, svolge una minuziosa ed accurata rassegna degli spazi urbani del passato, cui l'autore assegna tre caratteri distintivi, ovvero l'essere vivibili, pittoreschi e ricchi di significato, caratteri che derivano sostanzialmente dal loro essere degli spazi pensati per favorire ed essere luogo dell'incontro e delle relazioni sociali; spazi dove gli abitanti delle città antiche trascorrevano buona parte del loro tempo esercitando ed assistendo alle più diverse attività, dal commercio, alle cerimonie religiose, agli spettacoli teatrali, alla diffusione di notizie ed informazioni.

Sitte riconosce che lo sviluppo dei sistemi di comunicazione ed informazione ha ridotto notevolmente, da parte degli abitanti della città moderna, la necessità di frequentare gli spazi pubblici; egli tuttavia insiste nell'esaltare il ruolo sociale e simbolico dello spazio urbano e critica le recenti tendenze urbanistiche che hanno trasformato lo spazio urbano in uno spazio di risulta fra edifici, uno spazio asettico, anonimo, privo di significato e nella sostanza invivibile.

Pur senza mai assumere la forma di un manuale, il testo di Sitte fornisce degli elementi utili a definire alcuni principi basilari della composizione urbana, individuando ed elencando quelli che, a detta dell'autore, rappresentano i principali elementi di qualità dello spazio urbano tradizionale.

Il primo fondamentale elemento è rappresentato da quella che Sitte definisce la piazza chiusa ovvero una maniera di pensare e progettare lo spazio urbano in modo che esso risulti ben definito e delimitato dagli edifici che lo circondano; è questo che, quando ci troviamo in una

piazza di una città storica, ci dà la sensazione di trovarci “all'interno” di uno spazio architettonico cui per essere tale manca soltanto la copertura.

La *forma* e la *dimensione* delle piazze è un altro elemento per definire, secondo Sitte, la qualità dello spazio urbano. L'autore mette a confronto le forme irregolari delle piazze medievali, con quelle geometriche e regolari di tradizione classica. Le sensazioni che tali diversi tipi di spazio trasmettono sono certamente diverse, ma non si può certo affermare, secondo Sitte, la migliore qualità di una tipologia piuttosto che di un'altra. L'irregolarità delle piazze medievali, le asimmetrie, sono in grado di generare visioni diverse a seconda del punto di osservazione e rispondono all'estetica del *pittoresco*, mentre le piazze geometriche regolari trasmettono più agevolmente una sensazione di *ordine*, *rigore* e *monumentalità*. Ciò che conta, secondo Sitte, non è tanto la regolarità o l'irregolarità dello spazio quanto la corretta proporzione delle sue dimensioni planimetriche, in modo che la piazza non risulti troppo stretta rispetto alla sua profondità o viceversa. Ovviamente la dimensione della piazza assume un enorme significato; se sarà relativamente piccola ci trasmetterà una sensazione di vivibilità, intimità, raccoglimento, mentre al crescere delle dimensioni crescerà l'effetto monumentale, ma anche la impossibilità da parte dell'osservatore di percepirne la forma ed i confini.

Infine, secondo Sitte, grande importanza riveste una *corretta proporzione fra la dimensione planimetrica della piazza da un lato e l'altezza ed il volume degli edifici che si affacciano su di essa dall'altro*.

In generale una piazza troppo piccola non permette alle costruzioni monumentali di produrre tutto il loro effetto, ma è certo che una piazza troppo grande è peggiore per il semplice fatto che fa apparire più piccoli gli edifici imponenti (Sitte 1980, p.70).

È proprio l' eccessiva dimensione assunta dagli spazi urbani il principale difetto che Sitte riscontra nella città moderna ed egli sembra cogliere in pieno il problema della lenta agonia dello spazio pubblico tradizionale attraverso la sua progressiva dilatazione. Quest'ultima ha avuto due nefaste conseguenze: lo spazio si presenta poco definito, i confini diventano labili e scarsamente percepiti e gli edifici, anche se monumentali, perdono la loro forza di elementi di delimitazione e definizione dello spazio stesso. Dall'altro lato lo spazio, dilatandosi, perde la sua dimensione "a misura d'uomo", non si presenta più come spazio accogliente e vivibile.

Tali considerazioni ci conducono al nocciolo della questione. Nell'urbanistica moderna il rapporto fra le superfici con costruzioni e quelle senza si capovolge del tutto. Una volta gli spazi vuoti (vie e piazze) costituivano una totalità chiusa la cui forma era determinata in vista dell'effetto che essi dovevano produrre. Attualmente, invece, si dividono i lotti fabbricativi secondo figure regolari e ciò che avanza viene chiamato via o piazza. Una volta tutte le ineguaglianze sgradevoli sparivano nell'interno delle superfici edificate. Oggi nella composizione dei piani regolatori tutti gli avanzi irregolari diventano piazze (Sitte 1980, p. 117).

Nelle pagine finali del suo libro Sitte prova a fornire alcuni esempi di corretta progettazione urbana secondo i principi dell'arte, ma non riesce ad andare oltre ad alcune riproposizioni di modelli di ispirazione barocca.

Sitte progettista, un tema ancora inesplorato. Solo recentemente si sta iniziando a studiare e conoscere l'attività di progettista di Sitte oltre a quella di teorico dell'urbanistica; dei suoi piani e dei suoi progetti urbani si sa ancora poco, anche perché la produzione più significativa ha riguardato i paesi dell'Europa dell'est (sino a pochi anni fa ancora poco studiati) ed in particolare la Repubblica Ceca. Nell'area metropolitana

di Ostrava, capitale della Moravia e terza città della Repubblica Ceca, Sitte realizzò il piano di alcuni centri come quello di *Marianské Hory* e di *Privoz*. Quest'ultimo, allo stato attuale delle nostre conoscenze, appare essere il progetto più riuscito; tutto ruota, in maniera molto semplice e classica, attorno ad una grande piazza rettangolare su cui affaccia la chiesa, caratterizzata da due alti campanili, ed alcuni edifici che ne perimetrano il confine e ne definiscono la forma. Alla semplicità simmetrica della piazza centrale fa da contrappunto un tessuto in cui le strade non presentano un disegno "regolare" ripetitivo, ma delimitano isolati con forme geometriche differenti; in altri termini sembra che Sitte abbia voluto riprodurre un impianto a carattere medievale, utilizzando comunque figure geometriche diverse dal tradizionale rettangolo della scacchiera¹.



Fig.1. Planimetria del Piano di Sitte per la città di Privoz.



Fig.1. Planimetria del Piano di Sitte per la città di Privoz, e vista della piazza principale-

La tradizione in chiave moderna: H.P. Berlage ed il piano di Amsterdam

Pittoresco e monumentale nell'estetica della città. Da un punto di vista teorico, il lavoro di Sitte ha esercitato negli anni una significativa influenza sul pensiero urbanistico di inizio XX secolo ed abbiamo già visto nel capitolo II come Unwin riconoscesse un debito culturale nei confronti di Sitte. Un altro grande estimatore del lavoro dell'architetto viennese è stato, all'inizio del '900, Hendrik Petrus Berlage, l'autore di uno dei più significativi progetti urbani del secolo scorso, il piano di Amsterdam Sud.

Hendrik Petrus Berlage rappresenta, a cavallo del XX secolo, una figura centrale nel passaggio fra la cultura urbanistica dell'Ottocento e le nuove emergenti idee del Movimento moderno. Nato nel 1856 ad Amsterdam egli seppe farsi interprete di un Modernismo certamente attento alle esigenze emergenti della nuova società industriale ed alle nuove istanze sociali e culturali, ma

attento anche all'eredità culturale dei secoli passati ed alle tradizioni vernacolari dell'architettura e dell'urbanistica nord europee.

La sua attività di architetto, urbanista e saggista si è sviluppata in un periodo di oltre 50 anni dai primi anni 80 del secolo precedente sino alla sua morte avvenuta nel 1934 e questo lo ha posto oggettivamente nella condizione di essere rappresentante di una tradizione architettonica nazionale olandese ma anche di vivere in prima persona l'esperienza di alcuni CIAM, a contatto con i principali esponenti del Modernismo olandese, Rietveld, Van Doesburg e Oud.

L'attività urbanistica di Berlage è legata al Piano di Amsterdam Sud, un progetto alquanto complesso e travagliato, iniziato con una prima stesura nel 1902, ma rielaborato successivamente più volte attorno al 1915; nel piano egli diede forma e sostanza alle sue idee sulla città che aveva più volte espresso nei numerosi scritti.

Da contemporaneo ed estimatore di Sitte, Berlage è fortemente interessato al tema della bellezza della città, dei rapporti fra urbanistica ed estetica e gran parte del suo contributo teorico è proprio dedicato a questo tema ed alle regole di una buona progettazione urbana ispirata ai principi dell'arte; anche se in un contributo del 1914, forse il più importante scritto che Berlage ha dedicato al tema della città (Berlage 1985), egli sostiene, come vedremo meglio in seguito, la doppia valenza dell'Urbanistica come arte e scienza allo stesso tempo. La riflessione di Berlage sulla città e sull'urbanistica, intesa appunto come arte di costruire le città, muove ovviamente da alcuni principi generali di estetica; Berlage, infatti, distingue il bello in due categorie generali: pittoresco e monumentale. Il Pittoresco è il bello che deriva dalla natura; nella composizione degli splendidi paesaggi che possiamo ammirare attorno a noi, la natura, nel raggruppare i singoli elementi

costitutivi del quadro paesaggistico, obbedisce a regole estremamente complesse e legate a fenomeni molteplici e diversi tra loro, che spesso non riusciamo a leggere o abbiamo difficoltà ad interpretare proprio in virtù della loro complessità.

Il concetto di monumentale invece, ha a che fare con l'opera dell'uomo, con l'arte in particolare e si rifà a regole semplici ma precise allo stesso tempo, spesso espresse in forma geometrica; l'ordine geometrico è alla base dell'estetica del monumentale. L'effetto di una composizione monumentale non dipende dal singolo elemento ma dalla composizione d'insieme; un albero, preso singolarmente, può certamente essere monumentale, ma un bosco di alberi non lo è certamente in quanto la distribuzione e la composizione dei singoli elementi ai nostri occhi appare assolutamente casuale. Al contrario, singoli elementi non monumentali possono generare un insieme monumentale; due filari contrapposti di alberi creano, ad esempio, un effetto monumentale; ciò in virtù della loro composizione secondo un ordine e regole geometriche; la geometria è alla base della monumentalità.

Queste regole estetiche generali valgono anche se applicate alla città e all'urbanistica; in un saggio del 1883 intitolato "Amsterdam e Venezia" Berlage (1955), per spiegare la differenza in urbanistica fra monumentale e pittoresco, mette a confronto le due città di Amsterdam e Venezia, assegnando alla prima un carattere pittoresco ed alla seconda il carattere di città monumentale. Le descrizioni e le considerazioni sui principali luoghi delle due città esaminate, denotano la grande attenzione di Berlage verso le regole compositive ed i canoni estetici da considerare nella determinazione della qualità e dei caratteri dello spazio urbano tradizionale ed il suo debito culturale nei confronti di Camillo Sitte.

Nel già citato contributo del 1914 Berlage approfondisce

il tema dello spazio urbano e della sua composizione, ritornando tra l'altro sulla distinzione fra pittoresco e monumentale. Egli afferma che l'effetto pittoresco in urbanistica è qualcosa che non può essere creato in maniera esplicita e consapevole, ma è il prodotto dell'accumularsi di elementi ed eventi succedutisi nel corso di secoli con il sovrapporsi di diversi interventi. Pittoreschi, secondo Berlage, sono gli spazi urbani dei comuni medievali, non esito di un progetto consapevole ma prodotto nel tempo di una partecipazione corale, e la principale caratteristica dello spazio della città medievale è quello di essere uno spazio conviviale, fatto a misura d'uomo e pensato per favorire il processo di interazione sociale. Al contrario, l'effetto monumentale, è patrimonio sostanzialmente dell'urbanistica rinascimentale e di quella barocca, in quanto la loro finalità principale non è quella di creare spazi conviviali, bensì spazi celebrativi del potere assoluto del principe.

L'arte di creare lo spazio con il materiale degli edifici. Per Berlage l'urbanistica è sostanzialmente "l'arte di creare uno spazio con il materiale degli edifici"; nella progettazione urbanistica gli edifici sono il mezzo mentre il fine è la città; un concetto questo che sarà ripreso più volte da diversi autori della progettazione urbanistica come "arte della relazione"². E fra tutte le possibili relazioni particolare importanza riveste, nella progettazione urbanistica, il rapporto fra l'impianto planimetrico ed il volume degli edifici. Ed è a questo rapporto che Berlage dedica una parte significativa delle sue riflessioni.

In primo luogo, per Berlage, occorre riconoscere la straordinaria importanza culturale e sociale dello spazio pubblico e della piazza in particolare; dall'agorà greca, al foro romano alla piazza medievale, lo spazio pubblico è stato il luogo fondamentale della socializzazione e

dello scambio fra individui e gruppi. Nel suo spazio pubblico la città si riconosce e si identifica, costruisce la sua identità sociale e culturale. Al centro del progetto urbanistico vi è la creazione dello spazio pubblico attraverso la sistemazione e distribuzione degli edifici che lo devono comporre o delimitare, proprio come le murature concorrono a delimitare gli spazi interni di una architettura. Esso deve dunque essere il frutto di un progetto consapevole e non l'esito casuale e residuale della progettazione edilizia.

Per essere tale, una città non deve essere composta da unità isolate, non deve risultare dalla somma dei suoi edifici, ma deve comprendere in unità viva ed organica anche gli spazi liberi, le strade e le piazze. Il massimo problema architettonico dell'urbanista è appunto saper concepire questi spazi come qualcosa di concreto, come effettivi volumi e non come un oggetto senza forma, un qualcosa di residuo dopo la progettazione di complessi edilizi. L'urbanista dovrà comporre questi spazi, creando rapporti esatti nelle dimensioni e nelle proporzioni; dovrà infine esprimere valori ritmici con i volumi nello spazio (Berlage 1985, p. 195).

In questo lavoro di assemblaggio e composizione di volumi, il corretto trattamento delle facciate dei fabbricati riveste un'importanza fondamentale in quanto ad esse è affidato il duplice compito di richiudere lo spazio della piazza e della strada da un lato e, dall'altro, di "bloccare le masse costruttive retrostanti chiarendone la struttura" e contribuendo in tal modo ad una composizione dell'insieme ordinata ed omogenea. Il problema del trattamento e del controllo delle facciate dei fabbricati è per Berlage un problema di assoluto rilievo, come avrà modo di confermare nell'attenzione dedicata al tema delle facciate nel piano di Amsterdam Sud. Quattro sono almeno gli elementi legati alle facciate dei fabbricati il cui controllo è indispensabile per una buona composizione urbanistica: l'allineamento, l'uniformità in alzato, l'omogeneità del materiale ed

il ritmo impresso dalle aperture sulle masse murarie. Sconfinando in una breve ma efficace considerazione di carattere sociologico, Berlage spiega come tale controllo non fosse indispensabile nelle città medievali dove vigeva quello che egli definisce un "sano individualismo di stampo goethiano", che portava i singoli a sentirsi comunque parte integrante di una comunità. Grazie a questa filosofia di vita, nella città medievale è stato possibile garantire una diversità nella omogeneità, attraverso il ricorso a soluzioni diversificate ma comunque ispirate ad un medesimo stile, all'uso degli stessi materiali, alle stesse soluzioni di dettaglio, etc... Nelle società contemporanee, invece, si è imposto un individualismo soggettivistico ed esasperato che non riconosce i valori comuni della collettività e che produce di conseguenza spazi ed ambienti assolutamente disomogenei; da qui la necessità di strumenti in grado di esercitare un forte controllo sulle soluzioni architettoniche ed urbanistiche. Due sono le possibili soluzioni secondo Berlage:

- affidare il progetto degli edifici sulla stessa strada ad un unico progettista, come nel caso di Nash per Regent Street; ciò garantirebbe una soluzione omogenea legata ad un quadro percettivo – paesaggistico unitario, ma eviterebbe al contempo la monotonia di una soluzione ripetuta per un intero quartiere;
- l'adozione di rigidi regolamenti edilizi sulla stregua di quanto proposto da Haussmann nel suo piano per Parigi.

Berlage pare propendere per la prima soluzione, quella che del resto adotterà nel piano di Amsterdam.

Per ottenere una soddisfacente soluzione urbanistica, bisognerà convincersi dell'opportunità di affidare ad un solo architetto le costruzioni di una strada, oppure affidarle ad un gruppo di architetti che lavorino in armonia alla stessa impresa. Il soggettivismo porta ad un'architettura eccentrica e non è questo il fine da perseguire. (...) La strada deve essere

dunque qualcosa di compatto, di unitario, un insieme di edifici progettati preliminarmente. E poiché la planimetria urbana e le costruzioni sono intimamente legate, all'urbanista spetterebbe in ultima analisi anche il compito di dare dei suggerimenti per le architetture (Berlage 1985, pp. 201-2).

Nell'ultima parte del saggio Berlage svolge alcune considerazioni sulla necessità e sul ruolo della pianificazione urbanistica per dare ordine e regole alla forma della città e riconosce una doppia natura del progetto urbanistico; da un lato, dovendo dare risposte esaurienti alle necessità di tipo funzionale, si dovrà necessariamente fare ricorso a metodi e studi di carattere scientifico (analisi geologiche e statistiche, considerazioni di carattere economico, etc...); dall'altro, ribadisce, l'urbanistica è un'arte, perché risponde al bisogno estetico che la città deve trasmettere ai suoi abitanti.

La città moderna, dunque, sarà figlia della scienza moderna e dell'arte moderna. Ma come la scienza trae origine da una serie di ricerche che l'urbanista è chiamato a svolgere in via preliminare, l'arte non può fare a meno dello spirito della tradizione. L'arte dovrà vagliare lo sterminato materiale ereditato dalla storia e utilizzarne la parte che ancora può andare bene. Non si tratta, dunque, di riproporre forme e modelli della città del passato, quanto di trarre da essa ispirazione per innovare tali modelli alle esigenze della città contemporanea.

A tale proposito Berlage ritiene che gli impianti urbani di carattere geometrico-regolare, di derivazione classica e rinascimentale, siano più adeguati alle esigenze di circolazione rispetto agli impianti irregolari di carattere medievale, rispondendo al pari se non più di questi alle necessità di carattere estetico.

Due sono gli elementi fondamentali a cui Berlage dice di essersi ispirato per il disegno di Amsterdam Sud:

accoglimento di alcuni suggerimenti che possono venire dalla tradizione locale ed uso di forme regolari geometriche e rettilinee, che rifuggano tuttavia la monotonia della scacchiera ripetuta all'infinito.

Questo spirito (quello della modernità n.d.a) non è altro che l'idea democratica della quale la città moderna sarà l'espressione plastica. Questa idea esige strade regolari ed ampie, affinché il traffico intenso vi si possa svolgere senza inceppamenti; ma esige anche che gli isolati presentino la forma e la posizione più favorevole per coloro che vi abitano. Le vie si incontrano nelle piazze che sono i punti nodali e i gangli vitali del traffico. Ma le piazze dovranno continuare a svolgere la loro antica funzione di assicurare agli edifici pubblici la posizione più idonea. Ogni strada permetterà una bella prospettiva urbana, purché venga concepita e progettata nella sua globalità, secondo le vedute moderne (...) La scienza fornirà ai piani urbanistici i materiali necessari, ma sarà l'arte che dovrà combinare questi materiali, realizzando un insieme che abbia pregi estetici (Berlage 1985, pp. 217-8).



Fig. 3. Planimetria del piano di Amsterdam Sud di Berlage.

La tradizione di Berlage: il quartiere Kiefboek di J.J.P. Oud. L'insegnamento urbanistico di Berlage, il suo costante riferimento allo spazio pubblico della città consolidata hanno lasciato negli anni a venire una decisiva impronta nella cultura urbanistico architettonica olandese. Personaggio emblematico di questa eredità è certamente

J.J.P. Oud, uno dei massimi maestri del Movimento moderno. La critica architettonica di questi anni non ha trascurato di evidenziare la complessità ed in parte la contraddittorietà che emerge dal lavoro di Oud il quale, se nelle sue architetture incarna la purezza volumetrica del Movimento moderno, in campo urbanistico tende a ripercorrere la strada indicata da Berlage del tradizionale rapporto fra strada ed edificio.

Ovviamente questa sua attitudine contraddittoria ha sollevato giudizi differenziati da parte della critica architettonica e degli storici. Benevolo, per esempio, esaltando la valenza positiva del progetto architettonico (i volumi puri, le finestre a nastro, le pareti intonacate) del lavoro di Oud, definisce l'impostazione urbanistica "esitante", per quanto "sicura" sia invece quella architettonica, e giudica negativamente le scelte urbanistiche di Oud "che rasantano un ambiguo neo classicismo" (Benevolo 1966). Non dissimile appare

il giudizio di Tafuri che definisce anche lui l'impianto urbanistico "esitante" e parla di una architettura chiamata a riscattare la banale planimetria del progetto (Tafuri 1979). Diverso, a proposito del quartiere Kiefhoek, il giudizio di Bruno Zevi che fra i pregi del progetto riconosce la "conversazione affabile e civile fra case e strade", sicura eredità di Berlage e del suo amore per la tradizione ed aggiunge:

Perché il quartiere di Rotterdam (Kiefhoek n.d.a.) resta tuttora inequagliato? Per l'ambiente creato dalla scala degli edifici in primo luogo; poi per il disegno a nastri vitrei che rapportano i volumi al cielo e ne mordono gli angoli; infine perché gli incroci stradali sono risolti con sobri, deliziosi corpi rotondi (Zevi 1973, p.228).

Allo stesso tempo Kenneth Frampton riconosce che nella realizzazione dei suoi quartieri Oud "rimase legato alla tradizione urbana di Berlage, ovvero della strada vista come spazio esterno chiuso" (Frampton 1982).

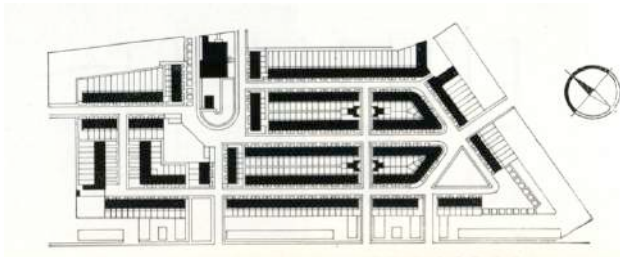


Fig. 4. Planimetria e vista del quartiere Kiefhoek a Rotterdam di Oud.

Amsterdam Sud



Amsterdam Sud

Amsterdam Sud, il più importante e noto progetto di H. P. Berlage, ebbe una prima stesura nel 1902, a seguito dell'approvazione della Legge urbanistica nazionale del 1901. Esso doveva rispondere alle esigenze di nuova edificazione che derivavano dallo sviluppo economico e demografico di quegli anni. Tale prima versione, forse nel tentativo di superare la monotonia della scacchiera mediante la riproposizione di un impianto di tipo medievale, con strade curve e a basso gradiente geometrico - regolare, apparve assolutamente poco convincente ed il progetto rimase inattuato per diversi anni. Il vecchio progetto fu rielaborato nel 1915, correggendo i limiti precedenti ed applicando i criteri urbanistici che nel frattempo l'autore aveva maturato. Alla base dell'impianto planimetrico vi è comunque la riproposizione del tradizionale rapporto fra strada ed isolato secondo la concezione di uno spazio urbano ben definito dalle quinte edilizie.

Questa concezione complessiva di tipo tradizionale viene interpretata da Berlage in maniera assolutamente innovativa attraverso un impianto planimetrico che rappresenta l'elemento più originale del progetto; esso, infatti, presenta una struttura portante coincidente con un grande viale che ad un certo punto si biforca in modo da formare una Y. La grande dimensione in larghezza dell'Amstellaan (circa 50 metri), il viale che fa da base alla Y, e la collocazione di un edificio a torre al vertice da cui si dipartono i due bracci, creano un effetto di carattere monumentale; effetto che Berlage ha saputo adeguatamente contenere in equilibrio da un lato attraverso la brevità dei tracciati, riducendo in tal modo l'effetto prospettico, e dall'altro mediante l'ampio uso del verde, elementi che tendono a stemperare la monumentalità del complesso. L'uso dell'isolato, l'unità dei materiali, le scelte tipologiche articolate hanno prodotto un ambiente accogliente, ricco di elementi di "riconoscibilità" che, pur contenendo abbondanti spazi verdi, non ha affatto un aspetto suburbano, ma anzi ha una forte identità urbana.

Amsterdam sud, questo è il miglior risultato ottenuto da Berlage, si è rapidamente storicizzato nel corso di poco più di 50 anni, nel senso che, attraversando le sue piazze e le sue strade, non si pensa neppure lontanamente che un giorno tutto questo era periferia. Ve lo dicono i marciapiedi frequentati, le vetrine dei negozi e dei locali di ritrovo, i tavolini dei bar all'aperto. Il progetto di Berlage, e questo è il suo grande merito, soprattutto nel modo con cui era stato concepito lo spazio pubblico, aveva nel suo Dna tutti i codici per svilupparsi, per trasformarsi da periferia in vero e proprio centro urbano, man mano che la città si espandeva.



La veduta aerea del quartiere consente di leggere la sua struttura urbana tradizionale ed innovativa allo stesso tempo; tradizionale è il sistema degli isolati chiusi sul modello ottocentesco, ma il particolare disegno ad Y dei due viali principali che strutturano il quartiere sono un elemento di assoluta originalità.



L'edificio a torre posto a chiudere la prospettiva dell'Amstellaan e dal quale si generano i due bracci ad Y che strutturano il quartiere.



I viali che strutturano il quartiere presentano un ampio spazio verde centrale, un tocco di decisa modernità all'interno di un impianto di ispirazione classico – ottocentesca; l'edilizia lungo i bordi presenta una omogeneità di volumi e materiali dovuta alla progettazione unitaria voluta dallo stesso Berlage.



*Una strada ed una piazza di Amsterdam Sud, spazi urbani di ispirazione tradizionale; marciapiedi affollati, negozi, tavolini di bar.
La periferia è divenuta centro.*

La Città littoria e la versione italiana del Modernismo

Fascismo e Movimento moderno. Il Movimento moderno in Italia fin dalle origini si presenta con caratteri autonomi e particolari rispetto ai paesi dell'Europa continentale; caratteri che se da un lato lo portarono a restare in un certo senso ai margini del dibattito europeo ed internazionale, dall'altro contribuirono a sviluppare delle esperienze originali e per certi aspetti anticipatrici di tendenze e posizioni che si sarebbero affermate solo diversi decenni dopo nella seconda metà del secolo scorso.

Uno di questi elementi di originalità è l'atteggiamento che il Movimento moderno italiano ebbe nei confronti del tema della città e dell'architettura storiche, viste come un importante patrimonio non solo da salvaguardare ma da cui prendere anche ispirazione. Massimo rappresentante di una cultura attenta ai valori ed alla necessità di salvaguardare le parti storiche della città fu Gustavo Giovannoni (1995), uno dei padri fondatori della disciplina urbanistica in Italia ed al quale si deve un'ampia e completa riflessione su tutti i temi della pianificazione urbanistica: dai modi di intendere il piano, alle sue finalità, ai metodi di analisi e di progettazione (Giovannoni 1995; Belli 1996)³.

Un esame completo ed esaustivo delle ragioni di questa peculiarità della cultura architettonica ed urbanistica italiana esula dagli obiettivi di queste note; in termini oltremodo sintetici possiamo tuttavia avanzare alcune brevi considerazioni, che ci portano ad evidenziare due elementi di fondo della realtà italiana, primo fra tutti la presenza nel nostro territorio di un patrimonio di architetture e centri storici senza eguali in nessun altro paese. Un altro elemento è legato al fatto che la nascita del Movimento moderno italiano coincise temporalmente,

in buona misura, con l'avvento del Fascismo e con esso e con la sua cultura dovette fare i conti; una cultura che comportava, tra tutte le altre considerazioni possibili, una esaltazione dei valori "tradizionali" e "nazionali", da contrapporre alle ideologie internazionaliste del marxismo. Politiche culturali, ideologia, ma anche le concrete politiche territoriali del regime, concorsero a creare la particolare situazione che caratterizzò il dibattito urbanistico architettonico italiano in quegli anni e pesarono decisamente sul suo sviluppo, sia nei suoi aspetti teorici che nella prassi concreta (Ciucci 1982; Danesi, Patetta 1976; Pagano 1990).

Per spiegare le ragioni della originale vicenda italiana occorre considerare che nel nostro paese, diversamente che in Germania (Razionalismo) ed in Russia (Costruttivismo), dove l'affermarsi di regimi dittatoriali quali il Nazismo e lo Stalinismo sancì la fine dei movimenti di avanguardia, in Italia la storia del Movimento moderno si legò sin dall'inizio al Fascismo, nello sforzo di trovare argomentazioni e basi culturali che potessero fare dell'Architettura moderna l'architettura del regime. Per tale ragione le vicende dell'architettura e dell'urbanistica italiane sotto il Fascismo si presentano estremamente contraddittorie, come culturalmente contraddittoria fu la complessiva posizione culturale del Fascismo, il che rende estremamente difficile un giudizio critico complessivo⁴.

Perché il Movimento moderno in Italia, al contrario che in Germania, non fu mai ufficialmente sconfessato dal regime ed anzi alcuni suoi esponenti si batterono perché all'architettura moderna fosse riconosciuto il ruolo di stile architettonico del Fascismo? Due ci sembrano le ragioni fondamentali. In Germania il Movimento moderno nacque e si schierò apertamente con l'esperienza della Repubblica di Weimar, ed il ruolo attivo di Gropius e del Bauhaus fu quello di un movimento

culturale rivoluzionario, che perseguiva l'obiettivo dichiarato di mettere le arti e l'architettura al servizio della classe operaia e dei lavoratori. Ciò ovviamente ne sancì la condanna con l'avvento al potere del Nazismo nel 1933. Tutto ciò non ebbe alcun parallelo in Italia dove, al contrario, il Movimento futurista, che ispirò profondamente il Movimento moderno italiano in architettura (si pensi all'influenza esercitata da Antonio Sant'Elia), sposò in pieno l'ideologia rivoluzionaria e populista del primo Fascismo. Il Futurismo⁵ contribuì a costruire in questo senso una solida base al Movimento moderno come movimento se non proprio filo fascista certamente non ad esso ostile. L'idea di un processo di innovazione culturale e sociale, propugnato da un movimento di avanguardia come il Futurismo, non dispiacque assolutamente a quella parte della gerarchia fascista più legata agli ideali filo socialisti, rivoluzionari ed antiborghesi del Fascismo delle origini.

L'urbanistica e l'architettura italiane del periodo finirono col riflettere le stesse contraddizioni che il regime si portò con sé a livello politico almeno fino al 1936. Da un lato un Fascismo dei reduci e dei Fasci di combattimento, con una forte connotazione sociale, antiborghese e anticomunista, che ispirò tra l'altro la costruzione dello stato sociale in Italia. Dall'altro il Fascismo – Regime che si identificò con lo Stato e che si sforzò di mantenere lo status quo e la difesa di interessi consolidati (la grande borghesia agraria e industriale). In Architettura gli interessi consolidati erano quelli dell'Accademia e della stragrande maggioranza degli architetti dell'epoca, avversi alle innovazioni del Movimento moderno.

Un secondo aspetto importante riguarda il fatto che il Movimento moderno italiano, allo scopo di venire incontro alla ideologia del regime e di candidarsi come la vera autentica rappresentazione dello stesso, si discostò in buona misura dai canoni estetico costruttivi del

Movimento moderno nord europeo, tedesco e francese, nel tentativo di costruire uno specifico movimento ispirato al tema della italianità e della tradizione. In un primo momento il Movimento moderno italiano ricercò le radici di un proprio stile originale, non tanto nella romanità e nell'impero, quanto in valori come la mediterraneità, il borgo medievale, il borgo rurale e contadino, visti tutti come elementi caratterizzanti la storia e la cultura architettonica italiane. Tale linea culturale era perfettamente coerente, del resto, con le misure antiurbane che il Fascismo promosse sin dalla fine degli anni '20.

Ciò ebbe, a detta di alcuni storici (Danesi 1976), un diverso e duplice significato. Da un lato gli architetti che si ritrovarono attorno alla rivista "Quadrante" (Bottoni, Figini, Pollini, Belgioioso, Peressutti, Rogers, per citarne solo alcuni) identificarono il Mediterraneo con la Grecia, con l'estetica purista dell'Esprit nouveau di Le Corbusier, ed il riferimento ai volumi puri dell'arte classica (Danesi 1976), insomma un riferimento alle radici del Razionalismo francese e lecorbusieriano. Per altri invece, il riferimento al Mediterraneo,

(...) significava considerare l'architettura minore, spontanea delle coste del Mediterraneo, come tema di ispirazione, componente sorgiva, stimolo originario del Movimento Italiano per l'Architettura Razionale (MIAR), prova delle sue origini autoctone nonché utile fonte di modelli tipologici, in un momento in cui esso doveva ricontrollare le sue posizioni, ammorbidirle, dimostrarne la larga fruibilità, anche in funzione della necessità di conquistare – accontentare il gusto borghese (Danesi 1976, p. 21).

La storia dell'architettura e dell'urbanistica italiane sotto il Fascismo è la storia di un costante dualismo fra l'Accademia, con le sue riproposizioni di forme neoclassiche e monumentali da un lato, e gli sforzi di innovazione dei seguaci del Movimento moderno

dall'altro; il successo di Marcello Piacentini, vero ed indiscusso protagonista dell'architettura e dell'urbanistica italiane dell'epoca, nacque dalla sua capacità di tenere assieme, per un lungo tempo, le due opposte tendenze. Il risultato di questa contraddizione fu la creazione di uno stile Moderno, ma con caratteri assolutamente originali che ha dato vita a opere di straordinario valore (stazione ferroviaria di Firenze, INAIL a Messina, Facoltà di fisica a Roma, ecc.). A cavallo fra gli anni '20 e '30, per una scelta che i documenti storici sembrano assegnare a Mussolini in persona, il Movimento moderno sembrò poter rappresentare lo stile architettonico maggiormente in grado di presentarsi come lo stile architettonico del Fascismo. Esso, infatti, ben rappresentava in un certo senso le esigenze di rinnovamento rivoluzionario propagandate dal regime, rispetto ad un passato conservatore, accademico e borghese. Tre vicende sembrano a tale proposito significative:

- il concorso per la stazione ferroviaria di Firenze che vide vincitore un gruppo composto da rappresentanti del Movimento moderno quali Michelucci, Berardi, Gamberini, Barone e Lusanna;
- il concorso per la realizzazione di Sabaudia vinto da Cancellotti, Montuori, Piccinato e Scalzelli;
- l'organizzazione della VI Triennale di Milano affidata a Pagano.

A conferma di questa predilezione mussoliniana e della parte più illuminata delle gerarchie fasciste⁶ per lo stile moderno, nel giugno del 1934 il Duce in persona mise fine ad una stagione di polemiche e di attacchi da parte degli accademici contro l'architettura moderna, conseguenza dell'esito dei concorsi di Sabaudia e Firenze, ricevendo i progettisti vincitori dei due concorsi.

“Tengo a precisare in modo inequivocabile che io sono per l'architettura moderna, per quella del nostro tempo e mi sarebbe immensamente



Fig. 4. Esempi di architettura moderna durante il Fascismo: sotto la stazione di Santa Maria Novella a Firenze, sopra il Palazzo INAIL a Messina.

piaciute. Sarebbe assurdo pensare che noi oggi non potessimo avere il nostro pensiero architettonico, è assurdo non volere un'architettura razionale e funzionale per il nostro tempo (...).

La stazione di Firenze è bellissima ed al popolo italiano piacerà. La stazione è la stazione ed altro non può essere che una stazione. Non tutto può essere monumentale, vi sono i templi per la loro preghiera e vi è la stazione dove si arriva col treno. In quanto a Sabaudia, se alcuni hanno detto di averne abbastanza, vi dico che io non ne ho abbastanza. Sabaudia mi va benissimo ed è bella. Ed è così che si deve fare una città dell'anno XII (1934 nda.) e non si doveva né si deve fare diversamente.

Sarebbero state assurde le bifore, le trifore, le colonnine a torciglione ed i capitellucci?.”

L'urbanistica del Fascismo. Il dualismo riscontrabile nell'architettura si riflette anche sulle vicende e le concezioni urbanistiche dell'epoca, anche se il discorso urbanistico si presenta molto più complesso, in quanto esso esula dai meri aspetti formali e stilistici per coinvolgere più massicciamente la complessiva politica territoriale ed urbana e le concrete azioni legislative che il Fascismo intraprese in quegli anni.

Per quanto riguarda le politiche urbane e territoriali è ormai opinione consolidata che il regime, almeno negli obiettivi e nei documenti ufficiali, propugnò una decisa politica a carattere antiurbano nel tentativo di dare forza ad una concezione “nazionale”, con forte accentuazione del carattere ancora rurale della società italiana. Il 26 maggio 1927, nel “discorso dell'Ascensione” alla Camera dei Deputati, Mussolini delineò quella che sarebbe stata la politica futura del Fascismo su alcuni temi cruciali ed in primo luogo sul tema dello sviluppo demografico ed urbano. Per Mussolini l'urbanesimo era uno dei fenomeni più negativi riscontrabili nelle società contemporanee, alla base della loro decadenza morale e demografica. Le masse proletarie, concentrate nella città, erano all'origine dei conflitti sociali e della lotta di classe; allo stesso tempo al fenomeno dell'urbanesimo era riportabile la contrazione delle nascite e Mussolini, si sa, era ossessionato dall'idea che la potenza di una nazione fosse proporzionale al suo peso demografico (si pensi allo slogan “otto milioni di baionette!”).

Se l'urbanesimo era il male della società, ne derivava che il suo opposto, la ruralizzazione, fosse la strada da intraprendere, cercando una ispirazione nella cultura e nei valori del mondo rurale e contadino italiano. Sin dalle origini Mussolini aveva propugnato l'idea che bisognasse fare del Fascismo un fenomeno prevalentemente rurale.

In fondo alle città si annidano tutti i residui dei vecchi partiti, delle vecchie sette, dei vecchi istituti, mentre gran parte dell'Italia era, a quei tempi, prevalentemente rurale e il mondo rurale era sede di quella che era di gran lunga la principale attività economica del paese, l'agricoltura, la cui importanza era per il Duce di primario livello e base fondamentale di ogni prospettiva di sviluppo economico.

L'agricoltura è fondamento anche dell'industria, non solo perché molte industrie vivono lavorando i prodotti che vengono direttamente dai campi, ma anche perché tutti per lavorare hanno bisogno di quella cosa che si chiama pane. Perciò la vera fonte, la vera origine di tutta l'attività umana è la terra⁸.

Da qui, da questa concezione, derivarono una serie di misure tendenti a limitare il fenomeno dell'urbanesimo, mediante soprattutto l'applicazione di norme restrittive al fenomeno migratorio dalle campagne verso le città. Uno degli strumenti fu la realizzazione delle “borgate rurali” che sorsero numerose nell'hinterland di quasi tutti i maggiori centri urbani italiani. La politica delle borgate teneva in qualche misura i nuovi immigrati lontano dai centri urbani, isolandoli nelle estreme periferie, e può essere letta come una sorta di politica di marginalizzazione dei ceti meno abbienti. Come vedremo meglio in seguito questa visione del primato della campagna sulla città influenzò le concezioni morfologiche e spaziali dell'urbanistica italiana durante il Fascismo e le differenziò sostanzialmente dalle nascenti concezioni del Movimento moderno europeo.

A questo atteggiamento “conservativo” e per certi aspetti anti-Movimento moderno, fece da contraltare un diverso atteggiamento per quanto riguarda il fronte delle innovazioni introdotte nel campo della pianificazione territoriale e della tutela del paesaggio e dei beni culturali, dove invece il Fascismo dimostrò

di saper sposare a pieno e con convinzione le idee più innovative del Movimento moderno. Tale politica legislativa fu ispirata e fu coerente con la visione più statalista del regime fascista, il cui obiettivo era quello di estendere il controllo dello stato nei diversi settori della vita pubblica: dalla produzione industriale (Industria pubblica, IRI) alla Previdenza ed assistenza, fino alle politiche territoriali e di controllo sull'uso del suolo. Uno dei primi provvedimenti del Fascismo fu la *Legge del 1922 sulla Tutela delle aree naturali* (voluta da Croce allora Ministro della P.I.), cui seguirono, nell'anno successivo, le leggi di istituzione del *Parco del Gran Paradiso* e del *Parco dell'Abruzzo*. Il concetto della tutela delle aree naturali fu successivamente esteso ad includere il concetto di paesaggio e di bellezze naturali con la legge del 1939. A conclusione del percorso nel 1942, in piena II guerra mondiale, veniva approvata la *Legge urbanistica nazionale n°1150* che introduceva lo strumento del Piano regolatore generale ed era fortemente ispirata ai più avanzati principi del Movimento moderno.

La versione modernista: le città dell'Agro Pontino

Nel suo saggio sulle Città nuove realizzate dal Fascismo, Riccardo Mariani (1976) si pone la domanda se esista una città fascista e giunge alla conclusione che parlare della città fascista significa parlare di una non- città. Del resto, se è possibile oggi, dagli scritti ma soprattutto dalle concrete realizzazioni, riconoscere e definire i caratteri di un'architettura del Fascismo, il compito appare ben più difficile se la riflessione riguarda la città nel suo assetto morfologico e spaziale. Per quanto riguarda le concezioni dello spazio e della forma urbis la cultura urbanistica italiana accettò con una certa resistenza le nuove concezioni spaziali del Movimento

moderno, nonostante, come abbiamo detto, il ruolo del Futurismo e di Antonio Sant'Elia nella nascita di queste nuove concezioni; queste ultime rimasero limitate alle sperimentazioni di alcuni architetti in occasione di concorsi pubblici, ma restarono sostanzialmente progetti sulla carta. Si ricordano a tale proposito il Piano per la città di Aosta del 1936 di Banfi, Peressutti e Rogers, nel quale si prevedeva la realizzazione di una città ispirata ai principi del Modernismo, in sostituzione del vecchio tessuto storico; il Quartiere operaio Rebbio (1938) a Como di Terragni e Sartoris ed il progetto di Milano Verde (Albini, Gardella ed altri), chiaramente ispirato alle concezioni spaziali di Gropius con edifici "lamellari" disposti con lo stesso orientamento; ed infine occorre ricordare gli studi per la Città orizzontale del 1940 di Pagano, Diotallevi e Marescotti⁹.



Fig. 5. Il Progetto di Milano Verde (da Danesi, Patetta 1976).

La politica di rifiuto della grande città operata dal Fascismo e la sua predilezione per il mondo rurale spinsero gli urbanisti del tempo a ricercare ispirazione progettuale nella tradizione dei borghi medievali e rurali italiani e, di conseguenza, le più importanti realizzazioni urbane furono ispirate ad un modernismo "moderato"

che recepiva solo in parte le nuove concezioni spaziali e assumeva come materiale di lavoro gli elementi più tipici della città classica: la piazza, la strada, il portico, ecc..

Un modello di assetto territoriale per gli interventi di bonifica. L'esperienza più significativa per l'urbanistica fascista è legata ad un grande progetto di più ampia pianificazione territoriale, la bonifica dell'Agro Pontino, e riguarda le città di fondazione che furono realizzate in quella occasione: Littoria (l'odierna Latina), Sabaudia, Aprilia, Pontinia e Pomezia (Ernesti 1987; Mariani 1976; Nucci 1987; Pennacchi 2011).

Coerentemente con la spinta verso la "ruralizzazione" del paese, "la terra ai contadini" fu una delle parole d'ordine predilette del regime (almeno quello dei primi anni) e la distribuzione delle terre agli ex combattenti era stato indicato come uno degli obiettivi del Fascismo sin dalle origini. Allo scopo di attuare tale politica, senza inimicarsi troppo la borghesia terriera dell'epoca, dovendo ricorrere alla espropriazione delle terre del latifondo, il regime spinse verso una soluzione più indolore da un punto di vista del conflitto sociale, ovvero la bonifica di terreni paludosi ed improduttivi, presenti allora in maniera più o meno significativa in quasi tutte le regioni. Nella realizzazione di tale obiettivo un ruolo fondamentale fu svolto dall' *Opera Nazionale Combattenti* (ONC), vera e propria cinghia di trasmissione delle idee e delle attività del regime.

Nel 1923 Arrigo Serpieri, sottosegretario all'Economia nazionale, nell'affrontare il tema del risanamento delle estese aree palustri presenti nel territorio del sud del Lazio, che il governo intendeva recuperare e mettere a coltura, elaborò il concetto di *Bonifica integrale*, ovvero un intervento di bonifica che non fosse limitato esclusivamente, come si era verificato sino ad allora, alle sole opere di drenaggio, ma che prendesse

in considerazione la globalità e la complessità degli aspetti di natura economica, sociale e territoriale. Dopo una serie di decreti legge che nel biennio 1923-1925 modificarono profondamente i criteri operativi sino ad allora vigenti, nel triennio 1926-28 il Fascismo pianificò ed iniziò la sua più importante opera di trasformazione territoriale, la bonifica e la colonizzazione dell'Agro pontino, un territorio esteso su oltre 60.000 ettari.

Nel 1928 fu messo a punto un piano finanziario della durata di 14 anni cui seguì nel 1933 una legge che sanciva la prevalenza degli interventi di colonizzazione e la preparazione di un "Piano generale dei territori da bonificare". Il piano disegnò il completo riassetto economico e territoriale dell'area prevedendo, oltre ai lavori di drenaggio, la parcellizzazione delle proprietà fondiarie, gli indirizzi culturali da seguire, le infrastrutture del territorio, la creazione di una vasta area protetta, il Parco nazionale del Circeo, che faceva seguito ai parchi del Gran Paradiso e dell'Abruzzo. All'interno di tale visione generale fu prevista la realizzazione di oltre venti nuovi insediamenti, quindici borghi rurali e le 5 città borgo sopra elencate¹⁰.

Questo modello di intervento nel territorio fu sperimentato dal Fascismo in diverse occasioni, in tutti gli interventi di Bonifica integrale e nei programmi di assegnazione ai contadini delle terre del latifondo, che furono attuati un po' in tutte le regioni italiane. Si trattò in buona misura di interventi ad una scala decisamente inferiore a quella dell'Agro pontino, in cui è molto più contenuto il territorio interessato ed in cui i centri di fondazione sono dei veri e propri borghi rurali.

Il modello di assetto territoriale prevedeva la realizzazione di alcuni insediamenti residenziali, direttamente legati agli appoderamenti, che per i servizi essenziali facevano riferimento ad un unico borgo di servizi. Quest'ultimo

non aveva carattere residenziale, ma comprendeva gli edifici pubblici essenziali (chiesa, casa del Fascio, a volte municipio, caserma dei Carabinieri o della Milizia, ufficio postale e scuola) e servizi (spaccio, barbiere, locanda, ecc..) organizzati attorno ad una piazza o ad un asse viario. In alcuni casi, il nucleo insediativo era ancora più povero, come in alcuni esempi siciliani, con la scuola rurale, la sede del consorzio agrario e poco più. Un esempio tipico di tali borghi, per lungo tempo in stato di abbandono, ma oggi oggetto di interventi di valorizzazione da parte della regione Sicilia, è il borgo Salvatore Giuliano nel comune di Cesarò in provincia di Messina¹¹.

Con le opportune differenze di scala, nell'Agro pontino si applicò lo stesso modello di assetto territoriale. Con l'eccezione di Littoria, l'unica vera città, che assunse in seguito il ruolo di capoluogo di provincia, per la quale era prevista una popolazione di 40-50 mila abitanti e nella quale erano concentrate tutte le attività amministrative e terziarie, tutte le altre "città" erano di fatto delle "cittadelle", dei borghi attrezzati al servizio dei 15 borghi agricoli circostanti, dove risiedevano gli abitanti – contadini. A titolo esemplificativo, il Piano regolatore generale redatto per Aprilia prevedeva una popolazione complessiva di 12.000 abitanti, di cui 3000 soltanto concentrati nella città ed i rimanenti 9.000 nel territorio e nei borghi agricoli circostanti. Parimenti, nel bando di Sabaudia, del 21 aprile 1933 si parla della stessa come di un centro "eminentemente rurale" e si dà indicazione che la popolazione complessiva di 20.000 abitanti dovrà essere suddivisa in 5.000 abitanti nel centro e 15.000 nei borghi e nel territorio agricolo.

In un articolo su Urbanistica del 1934 dedicato al progetto di Sabaudia, Pier Luigi Piccinato (1934) metteva in evidenza il carattere di "centri comunali agricoli" che tali città dovevano avere; parimenti nella



Fig. 6. Due immagini del Borgo Salvatore Giuliano nel comune di Cesarò (Me), con la piazzetta, la Chiesa e l'edificio che ospitava anche la casa del Fascio.

relazione della commissione giudicatrice del concorso di Pomezia si affermava che,

(...) il nuovo centro dovrà avere una sua linea caratteristica, una sua espressione tipica perfettamente ambientata: ambiente rurale in cui siano per quanto possibile rispettate le tradizioni storiche ed estetiche della regione, con rispetto a criteri urbanistici ed architettonici moderni, che evitino di cadere nella esagerazione del villaggio di un tempo (Mariani 1976, p.124).

Tuttavia, a dispetto delle dichiarazioni anti urbane e

del martellante riferimento ai caratteri rurali che essi dovevano assumere, gli insediamenti dell'Agro pontino rappresentano, da un punto di vista della morfologia, uno degli ultimi e pochi esempi di città. Nello studio degli impianti planimetrici, nella ricerca di adeguati rapporti proporzionali fra impianti planimetrici ed alzato dei fabbricati, nell'uso dei materiali e di alcuni elementi architettonici (si pensi ad esempio l'uso dei porticati), si può riconoscere una particolare cura nel proposito di costruire una immagine prettamente urbana anche se piccola, semplice e rassicurante. Il modello culturale ed iconografico di riferimento è stato certamente quello della città tradizionale con i suoi elementi di riconoscibilità; a livello dello spazio pubblico, la piazza, il portico, i giardini rappresentano gli elementi d'uso per la composizione; a livello di tipologie architettoniche, campanili e torri civiche riecheggiano la più profonda e radicata tradizione dei comuni medievali italiani.

Anche le forme architettoniche e i materiali concorrono a creare quella riconoscibilità che contraddistingue le città pontine, ma in generale l'architettura del periodo; le pareti esterne, ad esempio, sono trattate alla maniera tradizionale con quinte in muratura e bucatore ritmate, rifuggendo i nuovi canoni dell'architettura moderna (grandi pareti vetrate ad esempio); i materiali sono quelli classici (laterizio, pietra) utilizzati spesso a fare da contrasto a superfici trattate ad intonaco); assenti o quasi i materiali moderni come vetro e ferro. Su questo modello di tipo tradizionale si innestano alcuni elementi di modernità quali l'assenza di elementi decorativi, la purezza dei volumi, la semplicità delle forme.

Identiche considerazioni possono farsi per gli impianti planimetrici, anche se a tale proposito occorre fare le opportune distinzioni fra i diversi casi. Littoria, ad esempio, la prima realizzazione in ordine di tempo, e la più importante da un punto di vista della dimensione

urbana e demografica, presenta un impianto di tipo ottocentesco, fortemente criticato anche all'epoca. Da una grande piazza rettangolare, che ospita i principali edifici pubblici si dipartono dai vertici 4 strade sull'asse ideale delle due diagonali, mentre un altro asse viario divide a metà la piazza ortogonalmente al lato maggiore del rettangolo stesso; la raggiera così formata è raccordata da alcune radiali ed ogni "sette settore circolare" è trattato secondo un impianto a scacchiera. Un impianto alquanto anonimo, dettato secondo Mariani (1976) della necessità di fare presto e che raccolse le critiche feroci della parte più vicina alle nuove istanze architettoniche.

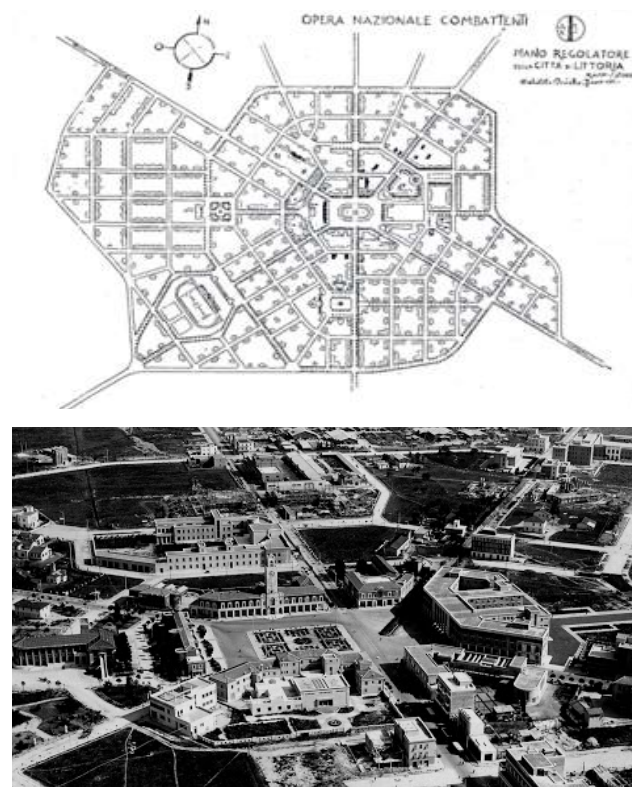


Fig. 7. Planimetria e veduta aerea (fine anni '30) della città di Littoria; si noti l'impianto molto criticato, giudicato semplicistico e di ispirazione classico - accademica.

Aprilia. Dopo il bando per la realizzazione di Sabaudia, di cui si è detto in precedenza seguì la realizzazione di Pontinia, la terza città dell'Agro, curata direttamente dall'ONC, progettista l'ingegnere Pappalardo, il quale redasse un piano estremamente semplice, organizzato attorno ad un sistema di due piazze collegate fra loro da un asse.

Aprilia, frutto di un concorso bandito nel 1935 e vinto dal gruppo denominato 2 P.S.T (Petrucci, Paolini, Silenzi e Tufaroli), presenta un'articolazione interessante dell'impianto urbanistico, dove elementi tradizionali (la piazza, il portico) si accompagnano ad alcune originali soluzioni planimetriche. Lo spazio pubblico centrale, dove affacciano la casa comunale, la casa del Fascio e la chiesa, è strutturato attorno ad un rettangolo nel quale, nei due lati minori, convergono ortogonalmente i due assi strutturanti l'intero impianto urbano; il primo allineandosi lungo il bordo della piazza, il secondo in asse con la stessa. Al punto di incontro ideale dei due assi è collocata la Torre del Municipio, cerniera di rotazione dell'intera composizione.

La Casa comunale con la Torre civica occupa il lato più corto e parte del lato lungo, per il resto occupato dalla Casa del Fascio; sul lato opposto il fronte della Chiesa è opportunamente arretrato rispetto agli altri edifici in modo da creare una seconda piazza, più piccola, ortogonale alla prima. Una composizione di assoluto equilibrio e valore ma ben lontana dalle simmetrie e dalle rigidità geometriche delle composizioni classiche e che sembra avere trovato nella pittura metafisica delle Piazze d'Italia di De Chirico il suo principale e più evidente riferimento iconografico.

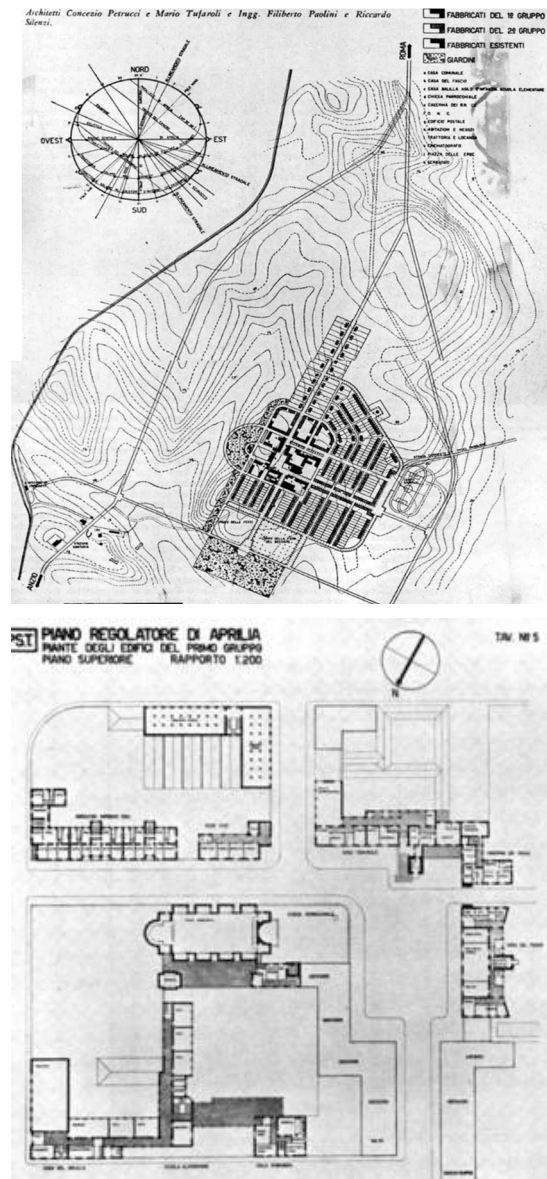


Fig. 8. Planimetria generale del Prg di Aprilia; a destra un dettaglio della sistemazione planimetrica della piazza centrale; si notino i piccoli slarghi creati in corrispondenza della facciata della chiesa e al lato della torre municipale.



Fig. 9. La piazza di Aprilia in una foto dell'epoca.

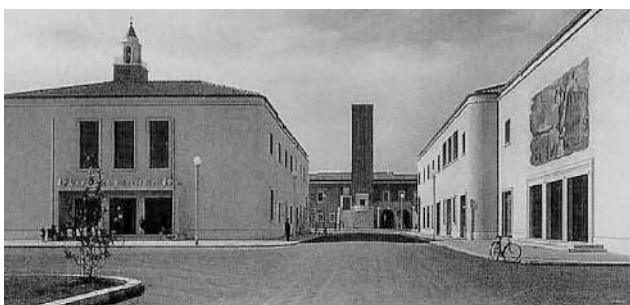


Fig. 10. Vedute di Aprilia alla fine degli anni '30.



Fig. 11. Una delle Piazze d'Italia dipinte da De Chirico, un chiaro riferimento iconografico per il progetto di Aprilia.

La deriva monumentale: l'Esposizione Universale Romana

Allo scopo di celebrare il ventennale dell'ascesa al potere del Fascismo, Mussolini decise di organizzare a Roma nel 1942 una grande Esposizione universale ed a tale proposito si pensò alla realizzazione di un nuovo grande quartiere, una vera e propria città nuova, l'EUR (Esposizione Universale Romana) (Malusardi 1998; Pagano 1990; Quilici 1987). Da un punto di vista dell'assetto del territorio, l'obiettivo era quello di innescare, attraverso la realizzazione del nuovo insediamento, un processo di espansione della capitale verso Ostia ed il mare, in modo da far sì che la Città eterna potesse simbolicamente affacciarsi sul Mediterraneo, il Mare nostrum. Pensato in un periodo di decisa involuzione politica e culturale del regime, il progetto risultò fortemente infarcito e condizionato dai motivi della Romanità e dell'Impero, dando vita a soluzioni a carattere fortemente celebrativo e monumentale ben lontane dalla precedente esperienza dell'Agro pontino. L'esperienza dell'Eur segnò la definitiva deriva accademica e monumentale dell'urbanistica e dell'architettura fasciste e portò al distacco ed al dissenso di alcune figure di primo piano del Movimento moderno come Giuseppe Pagano, che pure fino ad allora era stato un convinto sostenitore del Fascismo. Nel 1937 fu istituito un apposito Ente autonomo e fu insediato un gruppo di architetti (Piacentini, Pagano, Piccinato, Rossi e Vietti) con l'incarico di elaborare il piano di assetto generale. La prima ipotesi elaborata fu ritenuta non adeguata alle esigenze celebrative del programma, ovvero di una Roma capitale di un rinnovato impero. Esso, infatti, definiva uno schema ispirato ai canoni del Modernismo, asse strutturante dell'intero quartiere era la Via imperiale, che collegava l'Eur con

Roma da un lato ed il mare dall'altro, snodandosi per una lunghezza complessiva di 27 km. Nel progetto del 1937 la Via imperiale si presentava come una sorta di autostrada urbana; provenendo da Roma essa entrava nel quartiere sotto passando il piano di quota all'altezza della grande piazza monumentale, per correre successivamente in sopraelevata con uno svincolo a rombo che a metà del percorso consentiva l'accesso a 4 torri liberamente disposte, alla maniera moderna, all'interno di ampi isolati trattati a verde (qualcosa che richiama il modello di città contemporanea di Le Corbusier) e quindi proseguiva diritta sopra passando il lago artificiale per dirigersi verso Ostia. Il lago artificiale, una costante del progetto, nella prima versione del 1937 presentava una forma "naturale" ispirata alla Landscape architecture, mentre nella versione definitiva assunse la forma di una grande vasca geometrica; ed ancora, di carattere decisamente modernista è l'uso diffuso del verde, concepito come abbiamo visto in forma naturale, e la sua integrazione nel tessuto costruito.

In un articolo del giugno 1937 su Casabella n° 114, Pagano (1990) fornì una dettagliata descrizione del progetto, dal quale emergeva la visione "modernista" cui lo stesso era parzialmente ispirato.

Un terzo carattere impresso a questo centro urbanistico è dato dalla strada a traffico veloce ed intenso che dovrà attraversarlo (...). La soluzione di una grande via di traffico, inserita in un complesso abitato, ha dato origine ad interessanti sottopassaggi e ad eleganti soluzioni stradali, infondendo alla planimetria un carattere dinamico e nuovo. Essa solca l'Esposizione in sede propria senza intralciare il traffico interno e senza avere il carattere di via sotterranea poiché sono brevissime le zone di sottopassaggio. Alcune rampe ampie e luminose collegano questa via con le piazze e con le arterie principali. Tale disposizione permetterà di poter giungere comodamente fino nel cuore dell'Esposizione e giungere nel centro abitato ed attraversarlo senza intralci di sorta per la circolazione (...) (Pagano 1990, pp. 43 e seg.).

Nel 1938 Piacentini fu incaricato di rielaborare lo schema in una maniera che incontrasse maggiormente le volontà celebrative del regime, adottando soluzioni decisamente accademiche e monumentali



Fig. 12. Le due diverse versioni del piano di assetto dell'Esposizione Universale Romana: sopra la prima versione di ispirazione più moderna con lo svincolo a rombo ed il laghetto di forma naturalistica; in basso la versione monumentale imposta da Piacentini.

Le due facce della Città littoria



Le due facce della Città littoria

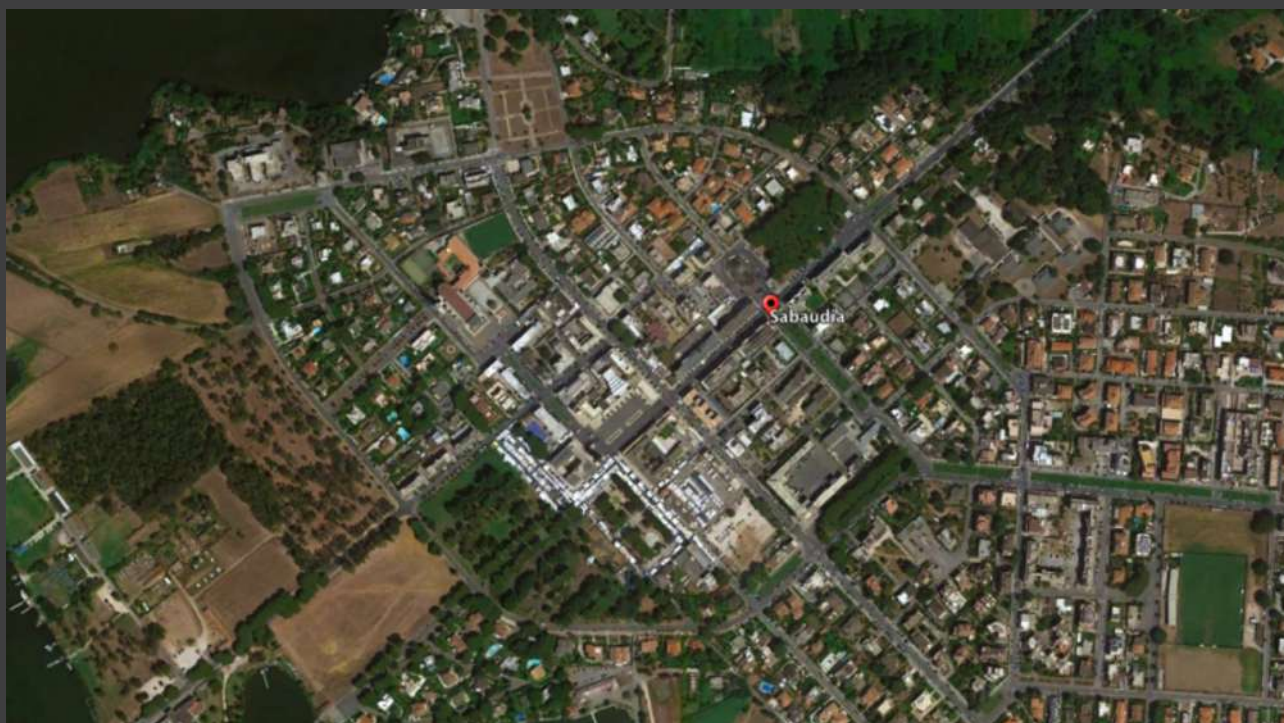
Sabaudia, il volto umano

Certamente l'esempio più interessante dell'esperienza dell'Agro Pontino è rappresentato dal progetto di Sabaudia, assegnato ad un gruppo di architetti "modernisti" (Cancellotti, Montuori, Piccinato, Scalzelli), decisione che come abbiamo visto non mancò di suscitare una serie infinita di polemiche da parte degli Accademici. Sul valore urbanistico ed architettonico di Sabaudia forse i giudizi, con differenti accentuazioni, sono stati pressoché unanimi nel riconoscere una sicura qualità di risultati. Tralasciando per un momento il parere degli storici dell'architettura e dell'urbanistica, si può fare riferimento al giudizio espresso da Pasolini in una intervista girata per la Rai nel 1972 sul tema della forma della città. Il grande scrittore e regista in quell'occasione volle mettere a confronto la qualità urbana ed architettonica delle città del passato, confrontandola con la scadente qualità delle realizzazioni successive. Gli esempi positivi che Pasolini propone sono Orte e Sabaudia; quest'ultima è definita "città incantevole", in grado di trasmettere una sensazione inaspettata. Inaspettata soprattutto perché da un regime antidemocratico ed autoritario come il Fascismo non ci si può aspettare tanta bellezza. Ma Pasolini, con la finezza di pensiero che gli era tipica, conclude che Sabaudia "è stata creata dal Fascismo ma non ha niente di fascista"; essa "trae le sue radici dalla più vera realtà di un'Italia "provinciale, rustica e paleoindustriale". Sabaudia è un prodotto di questa cultura italiana, mentre, conclude nella sua intervista Pasolini, il vero Fascismo è quello prodotto dalla attuale non cultura della società dei consumi. Probabilmente il fascino della città sta nel modo con cui i progettisti hanno tenuto assieme ed equilibrato spinte contrastanti: ambiente urbano da un lato e paesaggi naturali dall'altro; ispirazione classica ed esigenze della cultura moderna; una contenuta sobrietà rurale che non cade mai nel pittoresco.

L'attenzione ed il dibattito che si svilupparono attorno al progetto, all'epoca della sua concezione e realizzazione furono altissimi; ne è prova per esempio il fitto carteggio che si sviluppò fra progettisti, Opera Combattenti, critici d'arte e Mussolini in persona attorno al tema tutto estetico e simbolico di quale dovesse essere l'altezza della torre del municipio (Mariani 1976).

L'impianto planimetrico si presenta con una forma originale ed abbastanza articolata, impostato su una sorta di modello romano, cardo e decumano reinterpretati, raccordati all'esterno da due strade di circonvallazione; il primo asse, il cardo, posizionato in direzione nord-est-sud-ovest collega la linea di costa con l'interno, il secondo si posiziona in direzione nord-ovest sull'asse di circonvallazione e verso sud-est prosegue nel territorio in direzione Terracina.

All'incontro dei due assi il centro civico si organizza sulla base di un modello simile a quello dei fori romani, ovvero mediante una serie di piazze a diretto contatto fra di loro. Tutta la composizione ruota attorno alla torre del palazzo comunale che fa da perno al sistema di tre piazze. La prima, in asse con il cardo è creata dall'arretramento del fronte dell'edificio che ospita Casa del Fascio, Dopolavoro e cinematografo; la seconda, disposta ortogonalmente rispetto alla prima in direzione sud est ospita un ampio spazio verde, un giardino classico con aiuole, alberi e fontana al centro, mentre in asse, dal lato opposto al giardino, una piazza in forma di un rettangolo allungato collega il palazzo municipale e la torre con il complesso della chiesa parrocchiale. I materiali scelti sono anche qui quelli più tradizionali con un sapiente gioco di alternanze fra intonaco, travertino e laterizio a faccia vista.



Vista aerea del centro storico di Sabaudia. Si possono notare i due assi verticali che strutturano l'impianto urbano sul modello del cardo e decumano romano e i due assi di circonvallazione.



Due immagini panoramiche di Sabaudia scattate dalla torre del municipio. La prima in alto mostra la grande pineta che giunge fino alla costa tirrenica, nella quale è immersa Sabaudia e che rappresenta, insieme ai laghetti costieri, l'elemento costituente l'ambiente naturale del Parco nazionale del Circeo. In basso, una vista della città e del territorio interno nel quale si inoltra uno dei due assi urbani (il cardo), connettendoli fra loro.



La torre del municipio, con la piazza antistante, rappresenta non solo un evidente e onnipresente landmark nel paesaggio ma anche il perno attorno a cui ruota l'intera composizione urbana. Dal lato su cui si estende la facciata del municipio è situata una piazza di forma rettangolare allungata chiusa dalla facciata della chiesa. La foto in basso mostra una vista della piazza dal sagrato della chiesa verso la torre.



*Lungo la piazza che collega la cattedrale con il municipio un mirabile arretramento dell'edificio che ospita la Casa del fascio crea uno spazio pubblico di grande qualità articolato in quote diverse da una scalinata e scandito dal portico antistante l'edificio.
La facciata della cattedrale chiude la prospettiva della piazza.*



*Di fronte alla piazza del municipio è ricavato un ampio spazio sistemato a giardino con al centro una fontana.
Sotto, lo spazio pubblico realizzato alle spalle della cattedrale.*

EUR, il volto monumentale

L'assetto attuale dell'Eur fu definito dal secondo schema elaborato nel 1938, in sostituzione di quello dell'anno precedente, con Piacentini divenuto nel frattempo capogruppo e quindi responsabile ultimo delle scelte da adottare. Si tratta, rispetto al primo, di uno schema certamente di impostazione più tradizionale ed accademica, improntata ad un rigido monumentalismo, ma certamente più organico e coerente al suo interno e con gli obiettivi auspicati dalla visione imperiale del Fascismo.

E' uno schema che per i suoi vincoli interni e la sua monumentalità suggestiva di un "centro imperiale di città fascista", può garantire, quasi in anticipo, insieme alle destinazioni specifiche dei singoli complessi, quei risultati di magniloquente espressività tutta romana che Piacentini si attende dalle architetture destinate a materializzarlo. (Sica, p. 419).

Quattro anni dopo Pagano ritornava sull'argomento con un critica feroce alle soluzioni adottate, in un articolo pubblicato sul n° 151/1941 di Casabella dal significativo titolo "Potremo salvarci dalle false tradizioni e dalle ossessioni monumentali?" E' un lungo articolo critico sul lento affermarsi dell'Accademia in architettura a discapito del Movimento moderno. Una riflessione è rivolta alle vicende dell'EUR:

Ma la torta più abbondante tocca a Marcello Piacentini che, con una critica a base di citazioni di Roma antica e di infantili testimonianze librarie riesce a "monumentalizzere" la futura esposizione di Roma da far gola al più forzanesco scenografo di Nerone. Nelle mani di questo artificiale Vitruvio la critica architettonica si risolve in una così sfacciata esaltazione dei più grossolani formalismi da far credere veramente alla morte delle buone tradizioni italiane (...). Sotto la sua personale direttiva (di Piacentini ndr) si è data una fisionomia volutamente neoclassica a tutte le architetture stabili e si è impostato il piano regolatore definitivo sul concetto di una residenza aristocratica, solenne, cerimoniale, piena di orientale opulenza. Per ottenere questo aulico risultato l'architetto ha creduto di appoggiarsi sugli attributi formali e scolastici della più facile e cimiteriale classicità. Colonne, trabeazioni, grandi viali simmetrici, prolungate prospettive frontali, spreco di piazze e piazzali, solenni cadenze di portici e propilei, lussuosi giochi d'acqua in colossali vasche marmoree.

Tono pungente a parte, le considerazioni di Pagano sono ampiamente condivisibili e descrivono in maniera certamente realistica i caratteri celebrativi e monumentali dell'Eur. Una conferma che ci viene dalla diretta esperienza di una passeggiata fra i viali e le piazze dell'Esposizione universale. Giungendo dal viale Cristoforo Colombo si attraversa il piazzale delle Nazioni Unite, un monumentale spazio a forma di stadio, un rettangolo con due semicerchi contrapposti lungo i lati minori, definiti nella forma da due edifici simmetrici interamente rivestiti di marmo bianco, un trionfo di monumentalità. Poco più avanti si entra nella ancor più monumentale ex Piazza dell'Impero, cuore dell'intero complesso, di forma questa rettangolare ma di dimensioni maggiori, circondata da edifici che ricalcano lo stile precedente. Al centro l'obelisco dedicato a Guglielmo Marconi, da cui il nome attuale della piazza. A metà fra le due piazze il viale C. Colombo (cardo), è intersecato ad angolo retto dal Decumano-

viale della Civiltà del lavoro, certamente l'immagine urbana più convincente dell'intera composizione. Le due prospettive nelle opposte direzioni, sono chiuse dalla facciata bianca di due edifici monumentali. Il primo il Palazzo dei congressi di Quaroni, il secondo, sul lato opposto, il Palazzo della civiltà italiana, il Colosseo reinterpretato in forma quadrata. La ridotta sezione stradale, i portici continui lungo la strada, stemperano notevolmente l'effetto monumentale creando una dimensione più umana. Proseguendo si può apprezzare l'interessante sistemazione paesaggistica con il lago artificiale, circondato da un giardino ed un parco all'interno del quale è inserito il Palazzo dello sport di P.L. Nervi.



Vista aerea dell'EUR con il grande asse centrale che si conclude con la mole del palazzetto dello sport di Nervi.



*Sopra, una vista di piazza delle Nazioni Unite con uno dei due grandi spazi semicirculari che la caratterizzano.
Sotto, piazza Marconi, ex Piazza dell'Impero, il cuore dell'Eur, con il grande obelisco dedicato al celebre scienziato.*



Due prospettive del viale della Civiltà del lavoro, la prima in direzione del Palazzo dei congressi che ne fa da sfondo, la seconda inquadra il Palazzo della Civiltà Italiana, posto alla fine di un ampio viale sistemato a giardino.



Due immagini del Palazzo della Civiltà Italiana: in alto una vista generale dai giardini che caratterizzano lo spazio pubblico antistante; in basso un dettaglio del monumento equestre sul fronte sud-occidentale del Palazzo.



La sistemazione paesagistica è stata un elemento ben curato nel progetto dell'Eur; in alcuni casi specchi d'acqua ed alberature, opportunamente scelte e sistemate alla maniera del giardino all'italiana, contribuiscono a esaltare l'effetto monumentale del complesso.

La tradizione italiana del dopoguerra e Ludovico Quaroni

La città: immergenze, emergenze, tessuto. Dopo la caduta del Fascismo e la fine della Seconda guerra mondiale, l'urbanistica italiana ebbe modo di incamminarsi in maniera più decisa sul percorso progettuale indicato dal Movimento moderno, senza tuttavia disperdere quella tradizione nazionale e locale che il Fascismo aveva alimentato con la sua ideologia. Cosicché, se alcune esperienze di progettazione urbana sono espressione di una cultura decisamente in linea con i canoni del più ortodosso modernismo, altre si muovono invece su quel solco del recupero della tradizione di cui abbiamo detto. Due temi cruciali nella progettazione urbanistica del dopoguerra furono rappresentati dal quartiere residenziale e dal borgo agricolo rurale. Il primo tema era alimentato dalla drammatica penuria di alloggi derivante, in un primo momento, dalla necessità di ricostruire il patrimonio edilizio distrutto dalla guerra e, a partire dalla seconda metà degli anni 50, dai consistenti flussi migratori che, per effetto del boom economico, si mossero dalle campagne e dalle regioni del Mezzogiorno verso i grandi centri urbani, soprattutto del Nord.

Il secondo tema, il borgo rurale, nasceva dalla condizione ancora prevalentemente agricola di numerose regioni del nostro paese, soprattutto al sud, e dalla attuazione di interventi di riforma agraria. Questi ultimi, consistenti nella espropriazione di vasti latifondi e nella redistribuzione della terra alla piccola proprietà contadina, furono l'occasione per la realizzazione di nuovi insediamenti a carattere rurale per i contadini destinatari della riforma.

Volendo illustrare, secondo lo spirito di questo contributo, alcuni progetti che fossero esemplari della

particolare esperienza italiana, combattuta fra ortodossia modernista e tradizione locale, ho ritenuto di poter fare riferimento a due progetti di Ludovico Quaroni, esemplari dei due temi cui accennavamo in precedenza: il borgo rurale della Martella a Matera ed il quartiere Tiburtino a Roma.

Ludovico Quaroni è stato certamente uno degli architetti della seconda metà del '900 che meglio ha saputo interpretare lo spirito ed il travaglio della cultura urbanistica ed architettonica italiana, alla perenne ricerca di un giusto equilibrio fra l'adesione organica e senza dubbi al Movimento moderno internazionale e il richiamo a quella tradizione nazionale che tanto aveva caratterizzato il periodo fascista. Questa continua ricerca di equilibrio ha contrassegnato il pensiero e l'attività di Quaroni in campo urbanistico; i temi legati al progetto della città sono stati assolutamente centrali e rilevanti in Quaroni urbanista, tanto che egli è spesso presentato come urbanista e l'Urbanistica è stata la disciplina che egli insegnò per diversi anni prima di optare per l'insegnamento della Progettazione architettonica; oltre ad essere stato vice presidente dell'INU dal 1947 al 1951, nel periodo in cui presidente era Adriano Olivetti, con cui Quaroni aveva stabilito un sodalizio che ha segnato una delle stagioni più fertili e ricche di risultati dell'urbanistica moderna italiana.

La città e l'urbanistica sono state oggetto di una lunga ed attenta riflessione, sviluppata nel corso di diversi anni ed a questi temi è stata dedicata una delle opere più significative e innovative nel campo della letteratura urbanistica del periodo, *La torre di Babele*, pubblicata da Quaroni nel 1967, nella quale è possibile trovare una delle prime e più interessanti riflessioni sul significato della città e del suo spazio pubblico. Ne emerge un ideale di città moderna che per Quaroni è qualcosa di molto simile a quella che era stata la città storica, dalla

quale l'ideale dell'autore desume gli elementi essenziali e la struttura principale. Un amore per la città storica che, come Quaroni stesso ebbe modo di dichiarare, nasceva dall'aver vissuto in una città storica, dalla "consuetudine con i tetti, con i gatti, con le cupole della mia infanzia e giovinezza" (Terranova 1985, p. 142).

Riprendendo in un certo senso quanto era stato evidenziato da Unwin, Berlage e da ultimo Gordon Cullen (1988) nel suo concetto di Townscape come "arte delle relazioni", nella "Torre di Babele" Quaroni sottolinea l'indissolubile relazione che lega il tessuto minuto della città con i suoi monumenti, il gioco di contrasto e contrappunto, come lo definì, che fanno insieme nella città le case ed i monumenti, cioè "tessuto" ed "emergenze". Ma per Quaroni il concetto di emergenza non può essere limitato al monumento architettonico, la Chiesa, il Palazzo, ma deve comprendere anche un elemento fondamentale della struttura urbana, lo spazio pubblico, le piazze, i grandi viali, etc.

Troveremo poi la presenza di fatti salienti: i monumenti, le emergenze, i focus, quei punti nodali fortemente riconoscibili che sono insieme la sede delle istituzioni e quindi la rappresentatività per le stesse, cioè per le strutture nel senso politico della parola: la chiesa, i castelli (...). Sono quelle cose che Aldo Rossi chiama gli elementi primari, alcune delle quali emergono e sono salienti anche in senso fisico, cioè per un volume sovrastante il resto, mentre altre emergono in senso negativo dal punto di vista dei volumi (come le piazze, i fori, e le grandi corti delle moschee) ma non per questo sono meno importanti (si potrebbe parlare di "immergenze"). Troviamo infine quello in cui consiste la restante parte della città, che è costituito da un tessuto, dal continuo dell'edilizia residenziale (Quaroni 1967 pp. 64-65).

L'esperienza urbanistica di Quaroni iniziò nel 1935/6 con la partecipazione al concorso di progettazione per la città di Aprilia, nel quale in collaborazione con F. Fariello e S. Muratori, presentò un quartiere di evidente

ispirazione moderna, rifacendosi in buona misura ai progetti dei quartieri tedeschi degli anni '20. Si trattava di un progetto alquanto rigido nell'impostazione, come ebbe modo di riconoscere lo stesso Quaroni, con due stecche di abitazioni miste in linea ed a schiera, collocate parallelamente ai lati di un ampio spazio verde centrale. Dopo l'esperienza di Aprilia, Quaroni partecipò negli anni '40 ad alcuni concorsi per Piani regolatori ed alla progettazione esecutiva dell'Eur a Roma, fino al 1949 quando, nell'ambito del Piano INA Casa, fu incaricato del piano del quartiere Tiburtino assieme a Federico Gorio, Lugli e Ridolfi.

Il piano INA casa ed il Quartiere Tiburtino. Uno straordinario banco di prova della progettazione urbana del dopoguerra venne dall'approvazione di quello che è stato il più importante e massiccio intervento mai realizzato in Italia di edilizia sociale, che attraverso due diversi settenni, dal 1949 al 1963 consentì la realizzazione di 335 mila abitazioni per un totale di circa due milioni di vani¹² (Mamoli, Trebbi 1988). Fu una delle rare volte, in Italia, che si procedette alla progettazione di "quartieri residenziali autosufficienti" secondo i principi delle teorie moderne, ed alla progettazione di tali quartieri furono chiamati i più importanti esponenti dell'architettura italiana dell'epoca. Le diverse tendenze all'interno del Movimento moderno in Italia ebbero l'occasione di mettere a confronto e sperimentare i diversi modelli insediativi proposti dal Movimento moderno. Così, se da un lato, con il progetto del Quartiere la Falchera a Torino, G. Astengo ed altri ripropongono il tema delle grandi corti aperte liberamente disposte, formate da edifici di tre piani, il progetto di Forte Quezzi a Genova, rappresenta una interessante interpretazione del tema dell'Unità di abitazione di Le Corbusier (vedi il capitolo successivo).

Ma le esperienze più numerose e rilevanti risentono fortemente di quella che era stata la storia recente del Movimento moderno italiano, riproponendo una interpretazione del modernismo, depurata del monumentalismo fascista, ma ancorata alla tradizione culturale nazionale e regionale. Per descrivere questa tendenza tipica dell'architettura italiana, mutuando un po' il senso dall'omonimo celeberrimo movimento che aveva caratterizzato il nostro cinema nell'immediato dopoguerra, è stato coniato il termine di Neorealismo architettonico. In campo urbanistico e più specificatamente all'interno dell'esperienza INA Casa, il neorealismo architettonico si caratterizzò per la riproposizione di un modello insediativo ispirato al borgo-villaggio (Mamoli, Trebbi, 1988); un modello che, essendo in buona misura gli alloggi destinati a famiglie di immigrati dalle campagne, tendeva spesso a ricreare le condizioni insediative e di vita che tali famiglie avevano lasciato nei luoghi di origine. Fra i progetti di quartiere maggiormente significativi dell'esperienza dell'INA Casa, vi è certamente il Tiburtino, la cui progettazione fu avviata nel 1949 (vedi box a fine capitolo).

Il Borgo La Martella. Nell'immediato dopoguerra le regioni del Mezzogiorno furono oggetto di una particolare attenzione da parte delle istituzioni e delle forze politiche, che promossero diverse inchieste a carattere socio economico, per indagare sulle condizioni di vita delle famiglie contadine. Una delle inchieste più famose, realizzata sulla scorta del successo di *Cristo si è fermato ad Eboli* di Primo Levi, riguardò la Basilicata e le condizioni di vita nei Sassi di Matera; nell'inchiesta, promossa da Adriano Olivetti, in qualità di presidente dell'INU, in collaborazione con l'UNRRA Casas, si evidenziavano le drammatiche condizioni di vita in cui versavano le popolazioni, a causa dell'affollamento

e delle cattive condizioni igieniche, ma anche lo straordinario tessuto comunitario e la rete di solidarietà che legava quella popolazione al suo interno.

Con una scelta che agli occhi di noi contemporanei potrebbe oggi risultare poco condivisibile e suscitare qualche dubbio, ma sicuramente dettata dalle enormi difficoltà tecniche di procedere ad una operazione di recupero su larga scala, si decise di intervenire per trasferire la popolazione dei Sassi in un altro sito, in un quartiere di nuova edificazione, La Martella. L'incarico per la progettazione fu affidato ad un gruppo di architetti ed ingegneri che avevano collaborato ed aderito al movimento olivettiano, Quaroni, Gorio, Valori, Lugli ed Agati; era la grande occasione per mettere in pratica le idee di progettazione comunitaria (Fera 2008). I progettisti cercarono di creare le stesse condizioni insediative e la stessa atmosfera comunitaria che era stata riscontrata nei Sassi. Lo stesso Quaroni riteneva che il marchio neorealistico e vernacolare si dovesse applicare con più diritto al progetto della Martella che non a quello del Tiburtino. Uno dei problemi progettuali che Quaroni stesso afferma dovette affrontare fu quello di ricreare un apparente effetto di "libertà compositiva", quale quello che può ammirarsi in un antico villaggio edificato in maniera spontanea dai suoi abitanti, nonostante la rigidità derivante dalla necessaria ripetizione di alcuni elementi uguali a loro stessi. Tale effetto di spontaneità fu ottenuto partendo da tipologie di casa con un rapporto planimetrico 1:2, che potevano abbinarsi sul lato lungo o corto indifferentemente, creando un edificio quadrato o, al contrario, uno di forma rettangolare molto allungata. Gli edifici, inoltre furono disposti lungo dei percorsi stradali "sinuosi" variando di volta in volta la distanza del fabbricato dal ciglio stradale, in modo da dare al tutto un aspetto molto "libero"; in più, per aumentare ancor più l'effetto

casuale, si decise di fare ricorso a diverse colorazioni dei fabbricati mediante l'uso di cinque diverse tinte. La cima della collinetta su cui sorgeva il borgo era occupata dal cuore della comunità, una piazza dove si trovavano

il centro sociale (sala riunioni, teatro, etc...) un edificio con due bracci minori destinati alle Poste uno e ad un albergo ristorante l'altro, mentre poco discosta si trova la chiesa, preceduta da un ampio sagrato.



Fig. 13. In alto, unocorcio del borgo rurale della Martella.
In basso, la piazza del borgo con la chiesa.

Roma - Tiburtino



Roma - Tiburtino

Fra i progetti di quartiere maggiormente significativi dell'esperienza dell'INA Casa, vi è certamente il Tiburtino, la cui progettazione fu avviata nel 1949. Lo stesso Quaroni, in una sua riflessione su tale esperienza, (Terranova, a cura di, 1985), faceva derivare il progetto dal rifiuto della grande città, che egli aveva maturato durante gli anni della guerra e della prigionia in India e che al suo rientro in Italia lo aveva spinto a ricercare le radici culturali e l'abbraccio sicuro che potevano derivare dalla vita tranquilla e protettiva di un piccolo centro; un paese anzi, possibilmente un paese piccolo, dalle case di pochi piani, con i loro attributi naturali: il tetto sporgente e le finestre con le persiane a stecche di legno, e a quanto ne derivava spazialmente, paesisticamente, cioè un tessuto libero da qualsiasi geometria ma costretto a fornire ombre e luci, sulle facciate intonacate o a mattoni, e sul selciato o sullo sterrato, in relazione anche alla fruibilità dello spazio a terra (Terranova, 1985, p. 145).

Una grande attenzione, come si evince da questa breve riflessione, sulla qualità anche ergonomica dello spazio pubblico, luogo per l'incontro e le chiacchiere di tutti; e proprio per favorire questa funzione i progettisti studiarono accuratamente la forma e le dimensioni degli spazi aperti, la larghezza dei marciapiedi, la sistemazione degli spazi soleggiati da usufruire d'inverno e di quelli che restavano in ombra, buoni per ripararsi dalla calura estiva. Come ci racconta lo stesso Quaroni, il progetto originario prevedeva anche un sedile lungo il muro che fiancheggia la piazza del quartiere, ma non fu mai realizzato. Benevolo ha indicato il progetto del Tiburtino come il più cospicuo del cosiddetto "neo realismo".



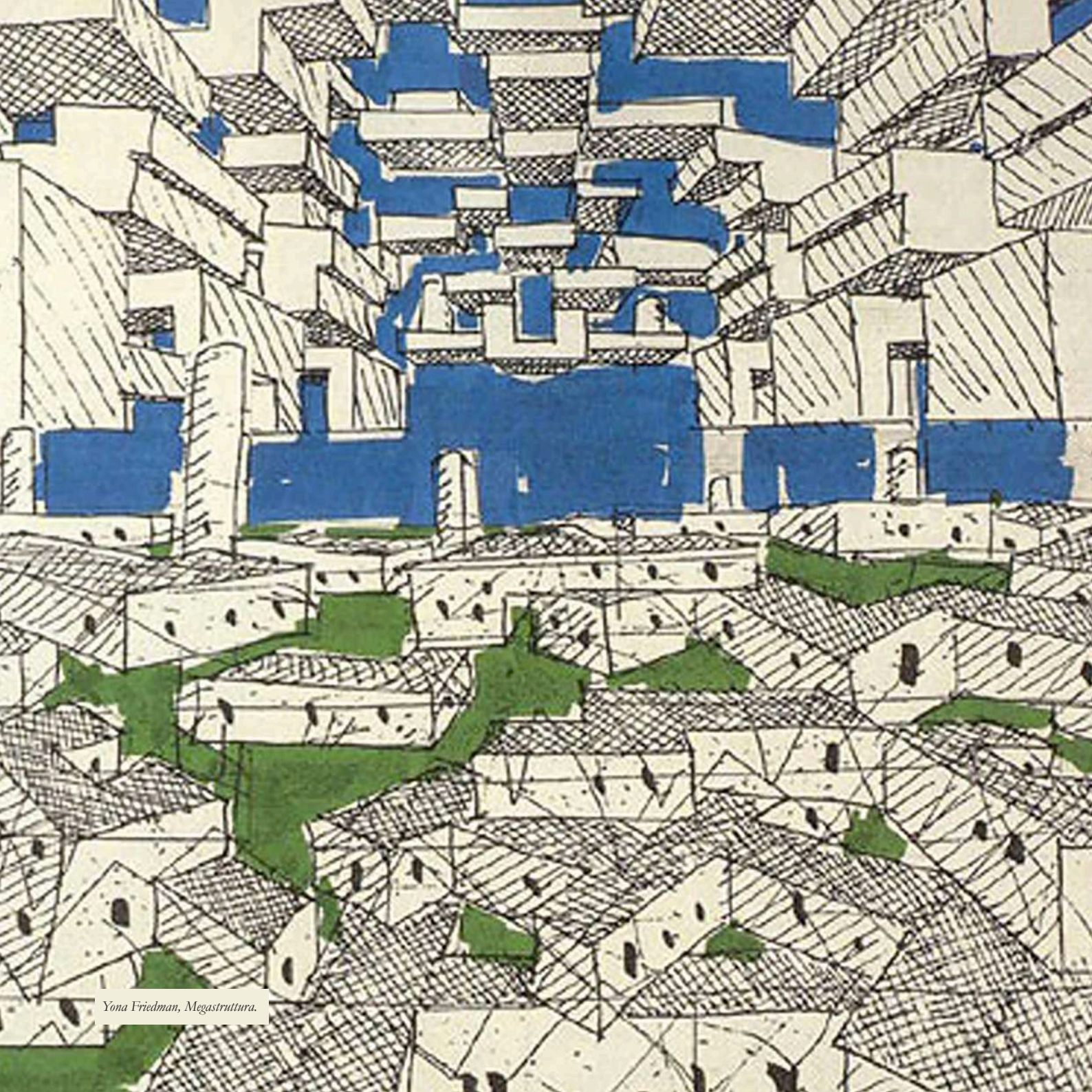
Vista aerea del quartiere Tiburtino di Ludovico Quaroni; si noti l'assenza di una rigida struttura geometrica e l'ampio uso di corti e cortili.



Ispirandosi all'ambiente dei centri storici italiani, Quaroni ha ricostruito al Tiburtino un'atmosfera molto domestica e legata alla tradizione. In questa atmosfera non mancano spazi intimi di incontro e neppure



...zione culturale italiana. I cortili dei diversi isolati rappresentano uno spazio a metà tra il pubblico e il privato, protetto e rassicurante. ...re un sottoportico, un chiaro riferimento all'architettura veneziana.



Yona Friedman, Megastruttura.

Urbatetture

Lo sviluppo di un'idea

La nostra rassegna sulla concezione dello spazio urbano della città moderna non può trascurare un modello molto particolare di concezione della città che proprio per la sua particolarità è rimasto sostanzialmente confinato a poche concrete realizzazioni; anche se, attorno ad esso, sono state sviluppate svariate ed interessanti riflessioni a carattere teorico e per il quale esiste anche una ricca e significativa iconografia. Bruno Zevi ha ribattezzato questo modello come quello delle architetture a scala urbana, Urbatetture appunto, ovvero edifici di grandi dimensioni in grado di incorporare al loro interno una buona parte delle funzioni urbane.

Esempi di urbatetture possono riscontrarsi sin dalle epoche storiche più antiche, ed erano rappresentati spesso dalle residenze di re o imperatori; durante il Medioevo alcuni grandi castelli possono certamente essere assimilati a tale modello. Tali edifici, reggie o castelli, oltre che fungere da residenza del padrone, re o signore che fosse, ospitavano anche tutte le funzioni legate al suo ruolo, da quelle di comando ed amministrative, a quelle militari (alloggi per le truppe, etc...) a quelle produttive (depositi di derrate alimentari, botteghe artigiane, etc...), a quelle culturali (teatro, biblioteca, etc...) e religiose. In altri termini, al loro interno si svolgevano tutte le funzioni tipiche di una comunità urbana.

Gli studi storici hanno evidenziato, ad esempio, come gli antichi palazzi dei re cretesi e micenei fossero delle

vere e proprie città fortificate, all'interno delle quali si svolgevano le attività produttive, commerciali e di comando; lo spazio della corte chiusa, attorno a cui si distribuivano tali palazzi, rappresenta il modello spaziale originario, plurifunzionale e collettivo, da cui derivò successivamente l'agorà della polis greca (Greco-Torelli 1983).

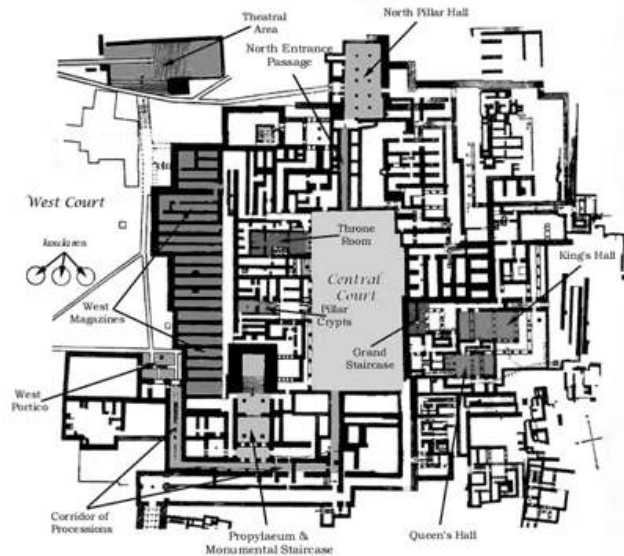


Fig. 1. Il palazzo reale di Knossos a Creta ospitava di fatto tutte le funzioni di una piccola città; la corte centrale è l'antenata delle agorà greche.

In epoca romana, il Palazzo di Diocleziano di Spalato si presentava come una vera e propria città strutturata, come questa, su un cardo ed un decumano ed occupava una superficie di 215 per 175 metri. Una piccola corte centrale ospitava le attività e le cerimonie pubbliche cui partecipava anche l'imperatore (Ward Perkins 1979). Nel corso dei secoli diversi edifici hanno svolto il ruolo di piccole città e tali sono state ad esempio numerose residenze reali, fra cui il gigantesco Escorial di Madrid e la reggia francese di Versailles.

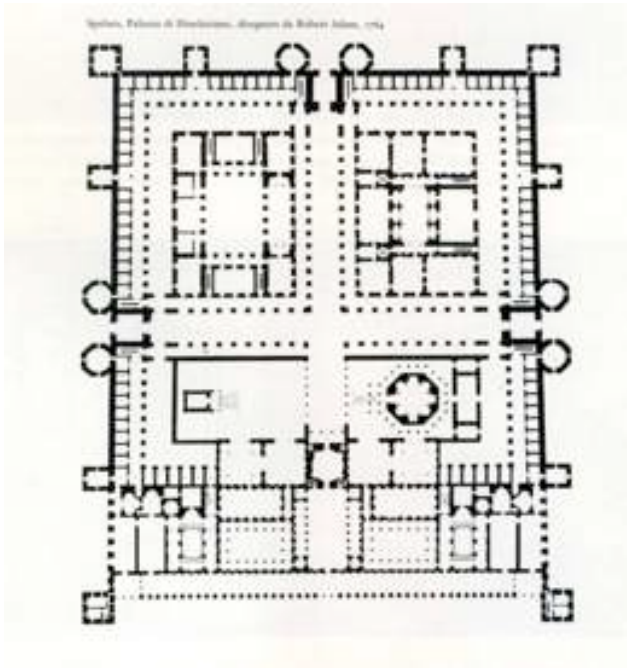


Fig. 2. Planimetria e vista della corte centrale del palazzo di Diocleziano a Spalato.

L'idea di un'architettura in grado di incorporare tutte le funzioni necessarie ad una comunità urbana, anche se di piccole dimensioni, fu ripresa agli inizi dell'Ottocento dal pensiero utopico; il più celebre di questi modelli è il Falansterio, ideato da Charles Fourier, un grande edificio-comunità, ispirato nella sua conformazione proprio alla reggia di Versailles, che doveva ospitare una Falange ovvero 1600 persone circa. Il Falansterio prevedeva un corpo centrale che ospitava le funzioni pubbliche (mense, sala riunioni, biblioteca, etc...) e due ali destinate alle attività produttive ed alle residenze comuni. Nel suo *Traité de l'association domestique agricole* Fourier scriveva del Falansterio come di una città in miniatura le cui strade avrebbero avuto il vantaggio di non essere esposte agli agenti atmosferici, come una struttura la cui grandiosità, se adottata in modo generalizzato, avrebbe sostituito lo squalore piccolo borghese delle casette individuali isolate (Fera 2008; Frampton 1982).



Fig. 3. Immagine del Falansterio di Godin, di fatto una cittadina per 1600 abitanti, di forte ispirazione collettivista, paradossalmente ispirata, nella forma, alle residenze reali del Settecento.

L'architettura moderna del secolo scorso, forte delle più avanzate e, per un certo verso, illimitate capacità tecnologiche, ha sviluppato decisamente la riflessione sulle megastrutture a carattere urbano, il cui grande vantaggio era quello di concentrare diverse funzioni nello stesso luogo riducendo drasticamente le distanze fra le varie parti del sistema urbano e i tempi lunghi degli spostamenti.

Uno dei primi modelli di megastruttura urbana, concepita proprio con l'obiettivo di ottimizzare i tempi di spostamento, si ebbe agli inizi del XX secolo, nel 1910, ad opera di Edgar Chambless; Roadtown, la strada città, era una sorta di edificio lineare che al piano terra inglobava tutti i sistemi di collegamento e distribuzione delle lifelines; nella concezione del suo ideatore Roadtown doveva garantire ai residenti un alloggio con a disposizione un lotto di terreno coltivabile; essa non era una città e neppure un insediamento rurale, era ambedue le cose. Il principio ispiratore era garantire la massima celerità di spostamenti che fra le diverse attività avveniva in verticale mediante l'uso di ascensori. In pratica la concezione del grattacielo estesa linearmente per svariati chilometri.

Fra il 1915 ed il 1922 ad opera dell'ing. Giacomo Matté Trucco, veniva realizzato nell'area del Lingotto a Torino, per conto della Fabbrica di automobili FIAT, uno straordinario e rivoluzionario edificio che prevedeva sul tetto una pista per il collaudo delle auto; la pista si sviluppava in forma ellittica per oltre un chilometro, raccordando i due grandi edifici della catena di montaggio lunghi ciascuno oltre 500 metri. Un vero gioiello della tecnologia delle costruzioni che colpì enormemente Le Corbusier, che nel suo *Vers une architecture* del 1923 lo citava come uno degli esempi di edifici altamente innovativi. È probabile che Le

Corbusier abbia tratto ispirazione dal Lingotto per i suoi progetti di città-strada che egli propose, come vedremo in seguito, nei piani di alcune città sudamericane e nel Plan Obus ad Algeri.

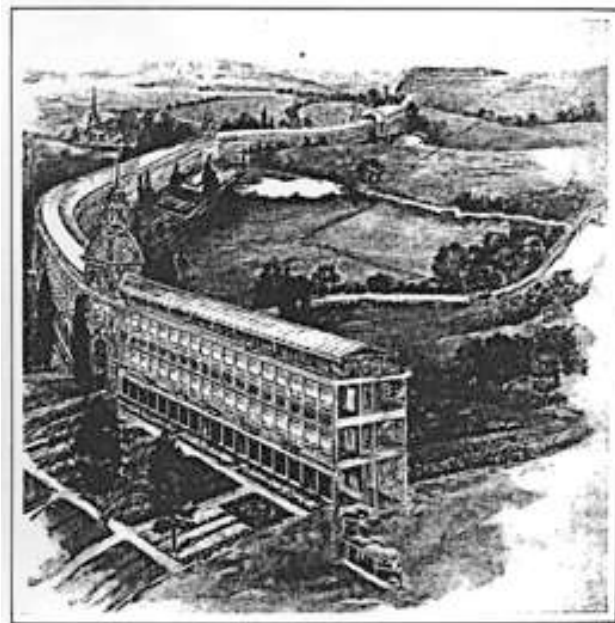


Fig. 4. Sopra, l'immagine di Roadtown, sotto l'edificio della Fiat Lingotto a Torino, con la pista per il collaudo della auto sul tetto

Le Corbusier ed il Plan Obus

Francesco Tentori (1979) ha opportunamente sottolineato l'importanza del viaggio che Le Corbusier fece in Sud America fra l'ottobre e la fine del 1929, due mesi e mezzo nei quali, oltre a visitare Argentina, Brasile ed Uruguay, tenne diverse conferenze a Buenos Aires.

Gli immensi spazi naturali del continente sudamericano, una dimensione assolutamente ignota in Europa, colpirono profondamente lo spirito ed il pensiero di Le Corbusier, sviluppandone "un nuova tensione creativa" (Tentori 1979), dal quale deriverà una nuova concezione dell'urbanistica e della città, una ulteriore e più decisa evoluzione di alcune idee che aveva formulato al principio degli anni '20. Le Corbusier riprende le idee già presenti nei suoi progetti urbani, ovvero quello dell'*Immeuble villa* e quello degli edifici a redents. Colpito dalla dimensione degli spazi naturali sudamericani Le Corbusier sviluppa l'idea di una architettura adeguata ed in grado di dialogare con tale dimensione. Nei progetti che egli schizza per Montevideo prima e per San Paolo e Rio de Janeiro successivamente, le poche centinaia di metri dei redents diventano i diversi chilometri di edifici autostrada che, mediante un sistema a pilotis, si sollevano di diverse decine di metri da terra.

Nel confronto e nel dialogo con le morfologie naturali dei contesti in cui sono inseriti, questi grandi edifici, mantenendo fissa la quota del tetto, modificano la loro altezza per adeguarsi alle diverse quote del terreno (Montevideo, San Paolo), ma soprattutto abbandonano le forme lineari, tanto celebrate nei precedenti progetti urbani, per assumere l'andamento curvilineo e sinuoso delle geografie e morfologie naturali; nel progetto di Rio de Janeiro, ad esempio, il grande edificio autostrada, incorpora in se la forza sinuosa della linea di costa.

Ma a Montevideo e a San Paolo, già la sua geometria cruciforme si "sgrana" da edificio singolo a sistema territoriale (...); l'edificio è scomparso sostituito dalle due coordinate ortogonali di un sistema territoriale, formato da edifici-viadotti che superano colline e montagne fino al più lontano orizzonte. Infine, di fronte alla meravigliosa baia di Rio de Janeiro un'unica retta viene mantenuta: quella dell'orizzontamento in alto su un'unica quota (a 100 metri sul mare) di tutte le costruzioni: che in pianta, viceversa, si snodano in fluide curve, contrapponendo alle curve del paesaggio e del rilievo naturale quelle di una nuova città, talmente diversa, però, dall'esistente da destituire quest'ultima anch'essa a paesaggio naturale (Tentori 1979, p.82).

Dall'aereo ho disegnato per Rio de Janeiro una immensa autostrada che lega a mezza altezza <le dita> dei promontori che si aprono sul mare, in modo da raccordare velocemente la città, attraverso l'autostrada, agli hinterlands degli altipiani salubri (...).

Ecco: l'autostrada maestosa, forse a 100 metri sopra il suolo della città o ancora più alta (...) portata così in alto non da archi, ma da cubi di costruzioni per gli uomini, per folle di uomini. E se si vuole, questa autostrada con le sue enormi quantità di costruzioni può non comportare alcuno spostamento di abitanti. Perché nulla è più facile che costruire, senza molta genialità dei piloni di cemento armato che salgono ben oltre i limiti delle coperture dei quartieri esistenti. Solamente allora, quando ci si sarà defilati dai tetti, i piloni cominceranno ad essere riuniti da masse di costruzioni, in forma di immense piattabande di ponti (Le Corbusier, Precision, citato da Tentori 1979, pp. 83-4).

Questo primo approccio, abbozzato sotto forma di schizzo, per i progetti delle città sudamericane, fu ripreso qualche anno dopo, nel 1931, per il Piano di Algeri e reso in maniera più sistematica e puntuale. Il piano di Algeri, noto come Plan Obus, rappresenta la sintesi della nuova concezione urbana di Le Corbusier, che affida all'architettura alla grande scala il compito di definire il futuro assetto urbano. Nella prima delle tre stesure, quella del 1931, il Plan Obus conteneva tre elementi:

- un quartiere direzionale, costituito da un grande edificio lamellare, situato nei pressi della marina;

- un quartiere residenziale a “redents curves” nell’area di Forte Imperatore, che rappresenta una vera rivoluzione nel pensiero progettuale Le Corbusier, caratterizzato fino ad allora dall’uso della linea retta; una innovazione che il grande maestro volle sperimentare anche in architettura nello straordinario progetto della cappella di Rochamps nel 1951;

- un grande edificio-viadotto che attraversa l’intero territorio correndo parallelo alla costa.

Quest’ultimo, l’elemento più innovativo e caratteristico dell’intero progetto, fu poi eliminato da Le Corbusier nelle versioni successive, nella consapevolezza della sua irrealizzabilità.

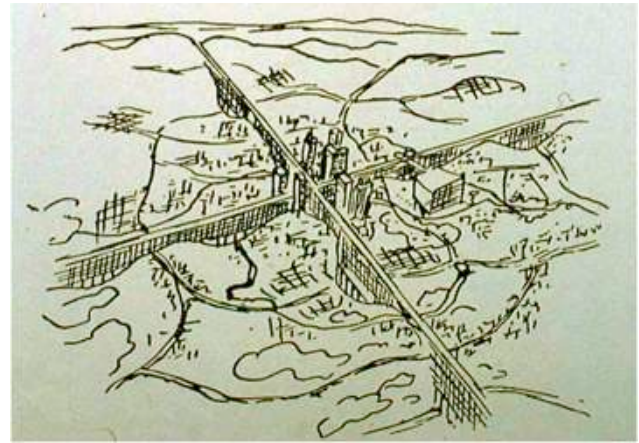


Fig. 5. “Piani” di Le Corbusier per Montevideo (a sinistra) e San Paolo del Brasile.

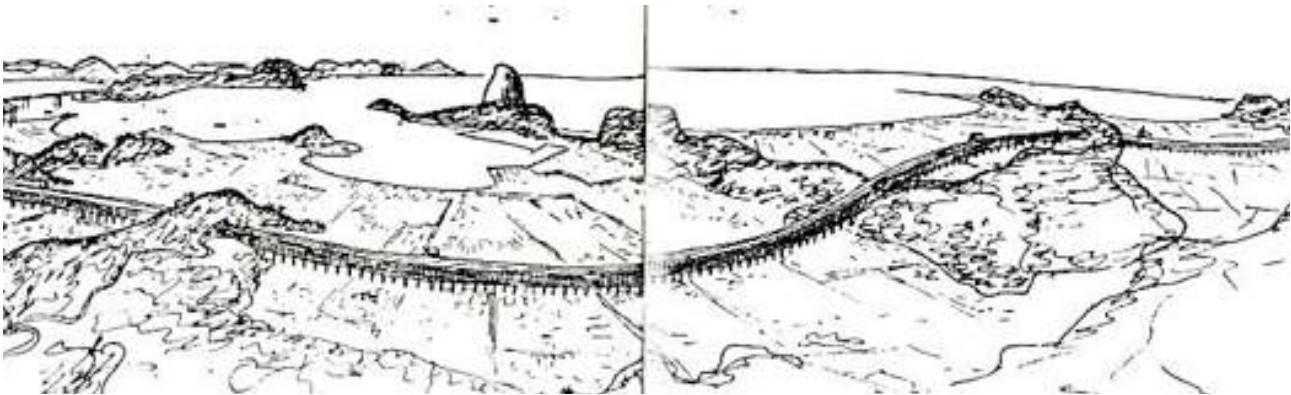


Fig. 6. Immagine paesaggistica del progetto per Rio de Janeiro.

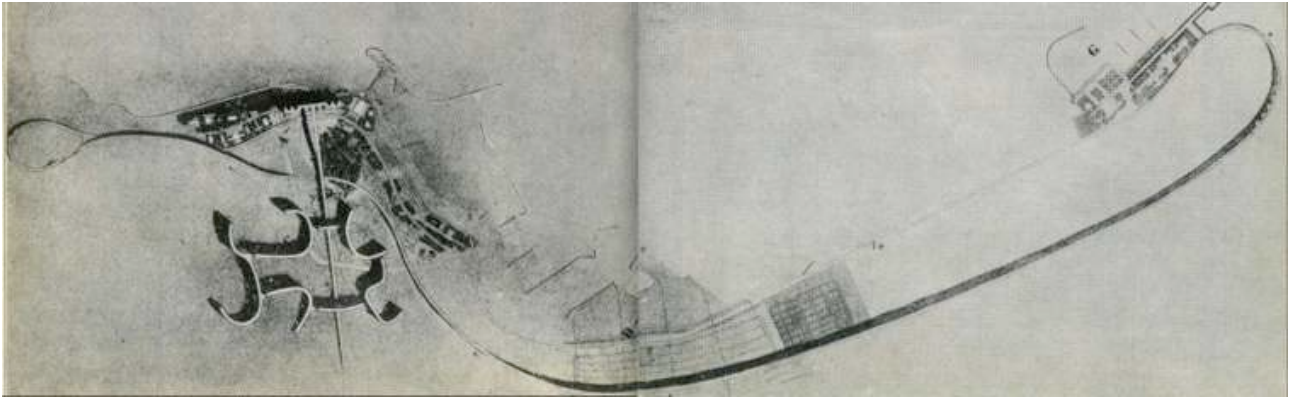


Fig. 7. *il Plan Obus per Algeri, planovolumetrico e prospettiva.*

Le utopie tecnologiche del Dopoguerra

L'idea di grandi strutture edilizie che potevano inglobare al loro interno tutte le funzioni tipiche della città, dalla residenza ai servizi, conobbe un significativo sviluppo durante gli anni '60 e '70 del secolo scorso, con l'affermarsi in Europa, negli Stati Uniti ed in Giappone di quella che Manfredo Tafuri (Tafuri, Dal Co 1979) ha significativamente definito "l'internazionale dell'utopia"; ovvero un movimento di pensiero in architettura ed urbanistica che aveva scelto la strada di una contestazione profonda e radicale dei modelli urbani ed architettonici predominanti legati al Movimento moderno e soprattutto alla formalizzazione burocratico-amministrativa che tali modelli avevano avuto attraverso il consolidarsi della legislazione e delle normative urbanistiche.

Il clima di critica radicale e di contestazione globale al sistema economico e sociale dell'Occidente capitalistico, che attraversò tutti gli anni '60 e che esplose con le lotte studentesche del '68, interessava in sostanza tutte le forme del pensiero umano, dalla filosofia, all'economia, alla politica ed alla letteratura fino alle arti figurative. Se la Pop Art inglese, e soprattutto americana, concentrò la sua critica sui sistemi di comunicazione di massa e le icone e i miti del mondo commerciale e dello spettacolo (Andy Warhol, Marilyn e i barattoli Campbell), le avanguardie architettoniche intesero operare un globale ripensamento del modello urbano incarnato dalla Carta di Atene o ancor più dai piccolo-borghesi cottage unifamiliari delle Garden cities.

Un'idea ricorrente fu quella di "ampliare la portata dell'intervento architettonico fino a toccare il problema dell'ambiente complessivo" (Tafuri, Dal Co 1979, p.347). La trasformazione della città in un immenso manufatto architettonico superava i limiti e le pastoie

del piano e delle norme urbanistiche, dei modelli legislativi codificati di realizzazione dell'ambiente umano, affidando la soluzione del problema ad un universo di soluzioni tecnologiche, tenute tuttavia esclusivamente a livello di rappresentazione grafica e fumettistica. Era in altri termini il tentativo di superare la complessità dei fatti urbani e delle regole che ne sovrintendono la formazione e l'evoluzione mediante la brutale semplificazione del segno architettonico.

Ma appunto perché letto misticamente quell'universo meccanico rimane ignoto nelle sue leggi reali. Respinto nel retroterra della coscienza soggettiva, esso può solo sfornare divertissements grafici. D'altronde misurarsi solo con le apparenze dell'universo tecnologico, tentando di dominare quest'ultimo con un'ironica "nostalgia del futuro" è molto più semplice che studiarne scientificamente le leggi. Ciò spiega come mai si sia profilata in campo internazionale una vera e propria accademia dell'utopia (...). La tecnologia, letta come occasione di gioco e come spettacolo, da origine a sogni di ristrutturazione globale di città e di territori, rinnova la volontà di una ricostruzione futurista dell'universo. Di nuovo, con un'ostinazione degna di miglior causa, l'inconoscibile è eletto a mito (Tafuri, Dal Co 1979, p. 347).

Questi modelli utopici ipertecnologici avevano in buona parte come modello ispiratore le grandi megastrutture che Le Corbusier aveva pensato per il piano di Algeri. Un'idea spesso ricorrente è quella di realizzare una enorme struttura portante dove, a seconda della soluzione tecnologica immaginata, le singole cellule abitative o di servizio possono essere incapsulate, inserite, appese, agganciate, etc...; esattamente come Le Corbusier aveva immaginato la megastruttura del Plan Obus.

L'internazionale dell'utopia ipertecnologica fu particolarmente attiva in Giappone dove le altissime densità e la particolare congestione delle città giapponesi spingevano per soluzioni decisamente alternative,

nelle quali le nuove città potevano organizzarsi in un ordine geometrico al di sopra o al di fuori di un suolo irrimediabilmente compromesso, iper caotico ed affollato.

Così Kenzo Tange immagina, nel prefigurare l'espansione di Tokyo, di abbandonare la terraferma e dirigersi verso il mare della baia, dove le infrastrutture e gli edifici possono ordinatamente disporsi senza alcun condizionamento morfologico. Un immenso asse infrastrutturale attraversa l'intera baia ed organizza lungo la sua direttrice la attività direzionali. Enormi piloni si elevano dallo specchio d'acqua della baia e servono da sostegno per blocchi edilizi che si interconnettono ad altezze diverse. Al lato dell'asse direzionale le residenze sono organizzate anch'esse per grandi strutture che riecheggiano le forme tipiche dell'architettura tradizionale giapponese, ma che richiamano un progetto che Tange aveva già elaborato qualche anno prima: una unità residenziale per 25.000 persone caratterizzata da una struttura di supporto a cavalletto a cui sono agganciate le cellule residenziali, mentre alla base sono localizzate tutte le infrastrutture di trasporto.

Lo stesso principio di innalzamento della città dal suolo è contenuto in un progetto di Arata Isozaki che nel 1962 proponeva una città a grappoli che si libra in aria sorretta da giganteschi pilastri, mentre in un progetto di Paolo Soleri un immenso grattacielo-città, provocatoriamente messo a confronto con un insignificante Empire state building poteva ospitare fino a 6 milioni di abitanti.

Ed ancora fino ad arrivare alla Città mobile del gruppo Archigram, che rappresenta il totale superamento della stanzialità dell'insediamento urbano; una città in grado di spostarsi meccanicamente, indifferentemente in terra o sul mare.

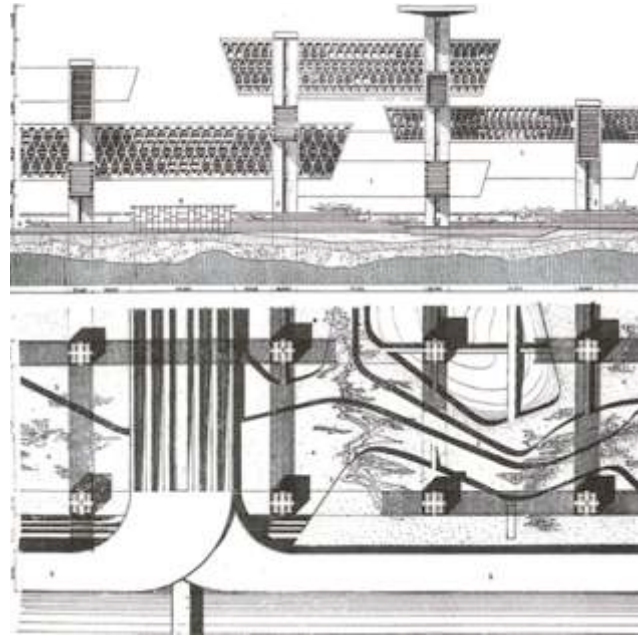


Fig. 8. Kenzo Tange, megastrutture urbane per il progetto di sviluppo di Tokio nella baia.

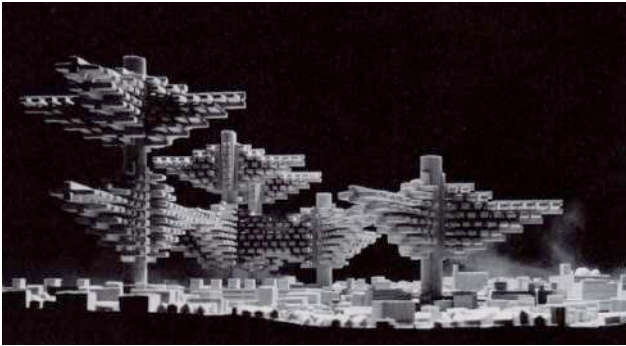


Fig. 9. Arata Isozaki, Città a grappoli.

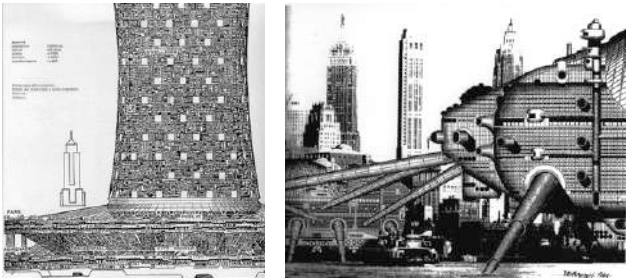


Fig. 10. Paolo Soleri, mega grattacielo per 6 milioni di abitanti; Gruppo Archigram, Città semovente.

Dall'immagine al progetto

Fin qui i modelli mai realizzati, le provocazioni ipertecnologiche, le utopie sociali, il futuribile. Tuttavia, l'idea di un'architettura a scala urbana, cioè in grado di sostituirsi se non in tutto almeno in parte alla città, che si fa essa stessa città, e che ingloba al suo interno lo spazio pubblico ed i servizi, ha avuto non poche concrete realizzazioni, il cui modello ispiratore principale è stato certamente l'Unità di abitazione di Le Corbusier.

Anche una rapida quanto incompleta rassegna storica di grandi edifici polifunzionali (residenze e servizi) realizzati nel corso dei secoli, ci consente, come abbiamo già detto in precedenza, di risalire piuttosto indietro nel

tempo fino ai già citati palazzi reali e residenze reali in periodo greco o romano, via via fino alle due regge dell'Escorial e di Versailles.

Tuttavia, per rimanere all'interno del periodo che ci siamo proposti di esaminare, possiamo limitare la nostra attenzione ad alcuni interessanti esempi di urbatette realizzate nel corso del secolo scorso e che hanno rappresentato un episodio significativo nella storia dell'architettura e dell'urbanistica moderne, al di là dei giudizi spesso negativi (a volte positivi) che tali interventi hanno suscitato.

Occorre precisare che questa brevissima e sintetica rassegna non è stata fatta scegliendo gli edifici in ragione semplicemente delle loro dimensioni, ad esempio in termini di cubatura o superficie coperta; in tal caso avremmo dovuto includere edifici a carattere specialistico (impianti produttivi, centri commerciali, etc...) o i tanti mega grattacieli realizzati in tutto il mondo. Al di là delle semplici dimensioni, gli edifici prescelti hanno in comune la caratteristica di essere edifici sostanzialmente residenziali, di proporre un modello dell'abitare che in buona misura "nega la città", che intende sostituirsi ad essa, integrando al suo interno, oltre alla funzione residenziale, quei servizi e quegli spazi di relazione offerti normalmente dallo spazio urbano.

Il Carl Marx Hof. Il primo significativo esempio è il Carl Marx Hof, realizzato a Vienna nel periodo della giunta socialdemocratica viennese (la Vienna rossa) nella seconda metà degli anni '20. Con il suo chilometro e più di lunghezza e i suoi 1382 alloggi (con 5000 abitanti originariamente previsti) il Karl Marx Hof rappresenta uno dei più grandi edifici residenziali esistenti al mondo. Progettato da Karl Ehn, esso faceva parte di uno dei più imponenti e straordinari programmi di edilizia sociale, attuato dall'amministrazione socialdemocratica

di Vienna nel periodo dal 1920 al 1934, anno in cui fu rovesciata dalla conquista dell'Austria da parte dei nazisti¹. Il modello architettonico prescelto ebbe un valore altamente politico e simbolico; in una condizione in cui la giunta rossa viennese si trova ad operare in un contesto politico nazionale in cui invece è maggioritaria la destra, l'isola proletaria viennese venne riproposta alla scala degli hof. I grandi complessi residenziali, molti dei quali con oltre 1000 alloggi si ergono, emergono, risaltano come isole nel mare della città borghese. Gli hof viennesi si contrappongono alla città, si chiudono simbolicamente e materialmente ad essa, si presentano come degli isolati chiusi su tutti i lati, impermeabili; delle vere roccaforti proletarie, monumenti alla classe operaia. I grandi hof viennesi accettano di fare parte del contesto urbano preesistente anche se con la loro organizzazione tutta concentrata ed interna lo rifiutano. Potremmo dire delle vere e proprie cittadelle nella città. Il Karl Marx hof è l'esempio più riuscito architettonicamente; esso si presenta come una vera e propria fortezza accessibile solo dalla sequenza di grandi arcate, delle vere e proprie "porte" di una città murata; "porte" che, assieme alle torri dei corpi scala, danno il ritmo all'intera facciata e ne accentuano il valore monumentale. Il Karl Marx hof e tutti i maggiori hof sono dotati al loro interno di una serie di servizi che li rende per certi aspetti autosufficienti: ampi spazi verdi (solo il 30% circa della superficie è coperta e in altri casi non supera mai il 40%), palestre, piscina, biblioteca, lavanderia, asili nido, mensa, ambulatorio e in un caso anche una sala cinematografica).

Contro l'intimistica Siedlung Am Heuberg di Loos, si ergono, come scontrorse isole emergenti, per dimensione e per forma, dalla Vienna ottocentesca i monumenti proletari, gli Hofe (...). Il pathos delle "roccaforti rosse" tocca il suo apice nel Karl Marx Hof (...). Il più epico dei superblocchi viennesi: la successione degli arconi che sfondano i blocchi

edilizi, l'articolazione delle masse, l'esaltazione del purismo volumetrico, ne fanno un individuo, un'unità simbolica, contrapposta orgogliosamente al contesto urbano (Tafuri, 1Dal Co 979, p. 160).

In questo senso, nel suo contrapporsi al tessuto urbano, nel suo evocare una forte e decisa immagine architettonica che si fa città e paesaggio, nel concentrare in uno spazio ridotto una grande quantità di abitazioni e servizi, il Karl Marx Hof può a ragione essere annoverato fra le architetture a scala urbana. Tuttavia esso si distingue da altri progetti per il fatto di conservare ancora una visione tradizionale dello spazio pubblico, nel porsi come un "isolato", certamente di dimensioni inusuali, ma tuttavia un isolato che comunque racchiude al suo interno, in un abbraccio protettivo, lo spazio collettivo e di relazione. Più che all'Unità di abitazione esso sembra rifarsi all'Immeuble villas della Città contemporanea, anche se offre una soluzione architettonica del tutto originale, quasi un tuffo nel passato a rievocare una fortezza-castello medievale, con le sue torrette ed i massicci archi che danno il ritmo alla facciata. Una soluzione brillantemente riproposta qualche decennio dopo dal Biker wall, dal muro di Ralph Erskine a Newcastle.



Fig. 11. Vista del Karl Marx Hof.

L'Habitat di Montreal di Moshe Safdie. Nel 1967, in occasione dell'Esposizione universale di Montreal, l'architetto israeliano Moshe Safdie realizzò un complesso insediativo “rivoluzionario”, una sorta di equivalente della Torre Eiffel all'Esposizione di Parigi (Zevi 1975), che reinterpretava la concezione dell'Unità di abitazione di Le Corbusier alla luce delle suggestioni della Città a grappoli di Isozaki o dell'*Assembly-built of 4050 trailers* a New York di Paul Rudolph. Se l'idea generale prende spunto da Le Corbusier, ovvero concentrare in un'unica struttura architettonica residenza e funzioni urbane, Safdie tuttavia non nasconde le cellule elementari all'interno della rigida struttura dell'Unità di abitazione, ma ne evidenzia e ne mantiene l'individualità, riproponendo un'articolazione spaziale ed un'immagine paesaggistica che intende richiamare il vecchio borgo medievale. L'Unità di abitazione non è città, essa necessita di uno spazio libero nel quale replicarsi; al contrario l'organismo di Safdie contiene al suo interno lo spazio della città, non deve replicarsi, possiede i codici per poter crescere liberamente fino ad assumere la dimensione di una città. Come ha ben evidenziato Zevi:

L'Habitat 67 propugna una radicale alternativa allo schema del monoblocco corbusierano, in quanto razionalizza il costume suburbano difendendo l'autonomia dell'alloggio familiare. Le cellule prefabbricate si ammucchiano ed incastrano a grappoli senza però fondersi; le disimpegnano strade-corridoio panoramici, collegandole ai pilatrisensori. Assemblaggio aperto in cui non si può distinguere un “dentro” da un “fuori” perché l'esterno penetra ovunque tra le capsule esplodendo in piazze e slarghi a varie quote. (Zevi 1975b, p. 441).

Organismo sorprendente nei tagli, negli squarci di cielo, nelle molteplici sovrapposizioni prospettiche: 354 scatolette, componibili mediante sei elementi base, formano 158 appartamenti di 15 tipi diversi... In crescita perenne, non finito, l'Habitat prefigura episodi urbani di almeno 10.000 alloggi, dotati di scuole, negozi, piazze, campi di gioco, attrezzature

accumulabili secondo le mutevoli necessità (Zevi 1975a, p. 668).

Lo stesso Safdie sottolineava come il grande vantaggio del modello dell'Habitat fosse quello di riproporre uno stile ed una qualità di vita tipici del piccolo centro suburbano, pur collocandosi all'interno di un grande centro urbano; ed in effetti l'immagine complessiva che si coglie potrebbe certamente rievocare quella di un vecchio centro collinare di un borgo italiano o meglio ancora di un antico villaggio della Palestina, considerata l'origine israeliana di Safdie.

Ovviamente un'opera certamente particolare come l'Habitat 67 non poteva che raccogliere giudizi contrastanti, per cui alle lodi di Zevi si contrapposero giudizi come quello di Pevsner (1980) che la definì “opera eccitante da un punto di vista visuale, ma dubbia da un punto di vista funzionale ed economico”.

Certamente fra i diversi modelli di urbatetture che abbiamo elencato l'Habitat di Safdie è forse il più riuscito. Esso, infatti, è l'unico modello che non si contrappone allo spazio urbano, come l'Unità di Le Corbusier o, come vedremo nelle pagine successive, Corviale, dei parallelepipedi geometrici che, a meno di qualche angusto corridoio incorporato nella struttura, lasciano sostanzialmente fuori lo spazio pubblico. Nell'Habitat 67 lo spazio urbano viene incorporato, i percorsi si snodano fra le cellule, si allargano a diventano piazze o spazi verdi.

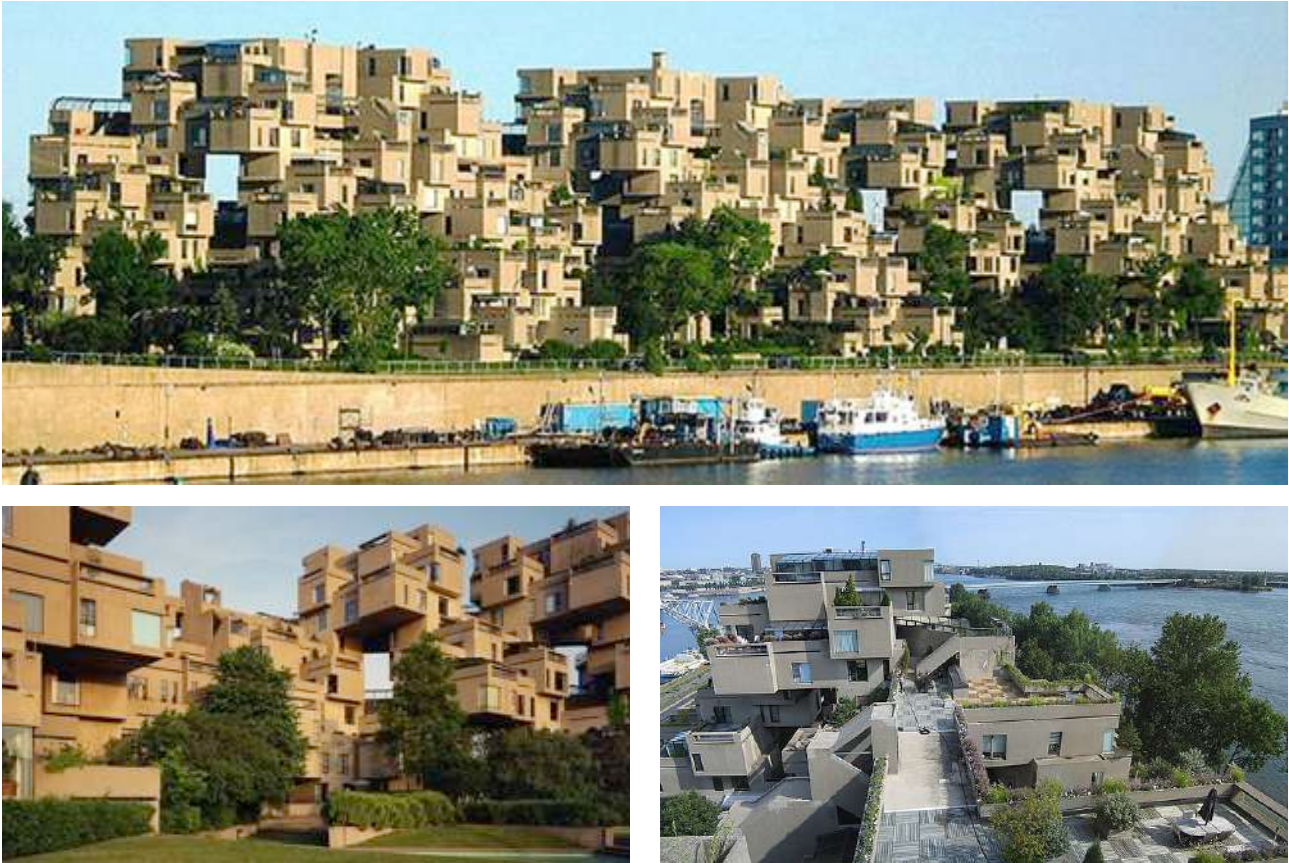


Fig. 12. Tre immagini dell'Habitat 67 di Safdie.

Urbatetture italiane. In Italia il già citato Piano Ina Casa e successivamente i Piani di zona di Edilizia Economica e Popolare (Peep) introdotti dalla Legge n° 167 del 1962, furono l'occasione per sperimentare modelli innovativi di insediamenti residenziali. Soprattutto nel caso dei Peep, la localizzazione degli insediamenti stessi, in aree periferiche, relativamente distanti dai centri urbani, unita alla necessità di far fronte ad una elevata domanda di abitazioni a basso costo, spinse nella

direzione di sperimentare forme insediative alternative ai quartieri tradizionali, mediante la concentrazione in uno spazio ridotto di un numero elevato di alloggi e l'uso di forme di prefabbricazione o semi industrializzazione. Tale scelta, secondo quanto emergeva dal dibattito urbanistico ed architettonico dell'epoca doveva consentire una serie di vantaggi:

- il contenimento dei costi di costruzione, attraverso il ricorso a sistemi prefabbricati o di semi

industrializzazione;

- il massimo sfruttamento dei suoli in altezza allo scopo di liberare il massimo spazio a verde e servizi, secondo le già illustrate argomentazioni di Gropius e Le Corbusier;
- rendere tali insediamenti il più possibile autosufficienti almeno per i servizi essenziali, in considerazione delle localizzazioni spesso a notevole distanza dal centro urbano.

Diversi e significativi sono stati i progetti ispirati appunto all'idea di grandi strutture residenziali autosufficienti ed hanno riguardato in buona misura molte delle grandi città italiane; fra questi si ricordano i quartieri del *Laurentino* e di *Corviale* a Roma, il *Gallaratese* di Milano, progettato da Aymonino, il "biscione" di *Forte Quezzi* a Genova, *Rozzol Melara* a Trieste e la negativamente celeberrima *Gomorra*, le *Vele di Scampia* a Napoli.

A parte l'elemento comune della grande dimensione, in grado di ospitare diverse migliaia di abitanti, le soluzioni progettuali adottate si presentano in buona misura diverse per la loro concezione urbanistica e paesaggistica, profondamente condizionata dalle diverse condizioni orografiche del contesto.

Il quartiere *Rozzol Melara* è l'unico che presenta una conformazione a corte. Costruito sulle colline che affacciano sul golfo di Trieste, in posizione panoramica, è costituito da due grandi edifici ad L di circa 200 metri di lato, accostati a formare una grande corte di oltre 3 ettari sagomata a diverse quote, che contiene i servizi fra cui un grande anfiteatro; la quota più bassa è attraversata in diagonale da una strada carrabile.

La maggioranza dei quartieri considerati, per la loro dimensione abitativa e complessità (a *Scampia* nel complesso erano previsti circa 45.000 abitanti ma di fatto ne sono stati alloggiati circa 60.000) presentano soluzioni tipologiche diverse con edifici a torre o "lamellari", con la presenza, fra quest'ultima tipologia

di uno o più edifici di grandi dimensioni (*Laurentino*, *Scampia*, *Gallaratese*). Nel *Gallaratese* di Milano tre grandi volumi lineari, di altezza e spessore diverso si dipartono a raggiera da un cuore centrale rappresentato da un grande anfiteatro che imprime a tutta la composizione un senso di movimento rotatorio. I tre grandi volumi, di diversa altezza e profondità, poggiano su di una grande piastra pedonale di copertura, una sorta di grande piazza da cui si dipartono i percorsi pedonali che collegano ed attraversano in quota i tre diversi blocchi. Un quarto edifici, progettato da Aldo Rossi, più ridotto in altezza, si mantiene in parallelo ma staccato dal corpo dell'edificio principale di Aymonino, dal quale si distingue in maniera netta per concezione volumetrica, trattamento della facciata, etc...

Le cosiddette "Vele di Scampia" sono 7 mega edifici residenziali che hanno in comune due caratteristiche: la prima quella di essere sagomati in altezza, secondo un sistema a gradoni da una quota più alta (18 piani circa) ad una più bassa di 5/6 piani, che conferisce all'edificio una caratteristica forma "a vela". Il secondo elemento in comune è rappresentato dal fatto che l'edificio presenta due corpi di fabbrica diversi, distaccati in modo da creare al loro interno un vuoto dove sono realizzati ballatoi di accesso agli appartamenti e percorsi in quota. Certamente interessante può essere il confronto fra il complesso di *Forte Quezzi* a Genova e quello di *Corviale* a Roma. Il primo è composto da cinque edifici realizzati nelle colline sopra Genova, di altezza 9/10 piani, che si sviluppano in lunghezza (il più grande misura 500 metri) secondo un andamento sinuoso e curvilineo per adattarsi all'orografia del luogo. *Corviale*, invece, deve la sua notorietà al fatto di essere un unico enorme rigido parallelepipedo, di spessore circa 20 metri per una lunghezza di circa 1 chilometro, il più grande edificio residenziale in Italia.

Pochi progetti urbano-architettonici hanno sollevato nel nostro paese giudizi così contrastanti e polemiche feroci fra i diversi sostenitori. Da un lato una minoranza, soprattutto urbanisti ed architetti (ma anche c'è da dire tanti cittadini comuni) che ne hanno apprezzato il grande valore architettonico-estetico, la grande spinta innovativa sul fronte dell'architettura e della tecnologia, per i quali l'evidente fallimento e degrado non era imputabile alla concezione del progetto in sé, quanto ai limiti ed agli errori in fase di realizzazione e gestione. Con una buona dose di ragione si sono messi in evidenza le tante modifiche apportate ai progetti originari che spesso sono usciti stravolti; oppure il fatto che tutti i servizi previsti non erano stati realizzati, sottraendo al progetto un fondamentale primitivo valore; o ancora richiamando alcune scelte di carattere economico sociale per le quali il degrado e la ghettizzazione non potevano essere imputati al progetto urbanistico-architettonico, bensì al fatto di non aver perseguito un obiettivo di mixité sociale, concentrando nello stesso luogo le famiglie più povere; ed infine si è messo in evidenza come il degrado ambientale e delle strutture fosse la conseguenza dei mancati interventi di manutenzione e riqualificazione da parte degli Enti pubblici (Iacp, Aterp, etc...) proprietari degli immobili.

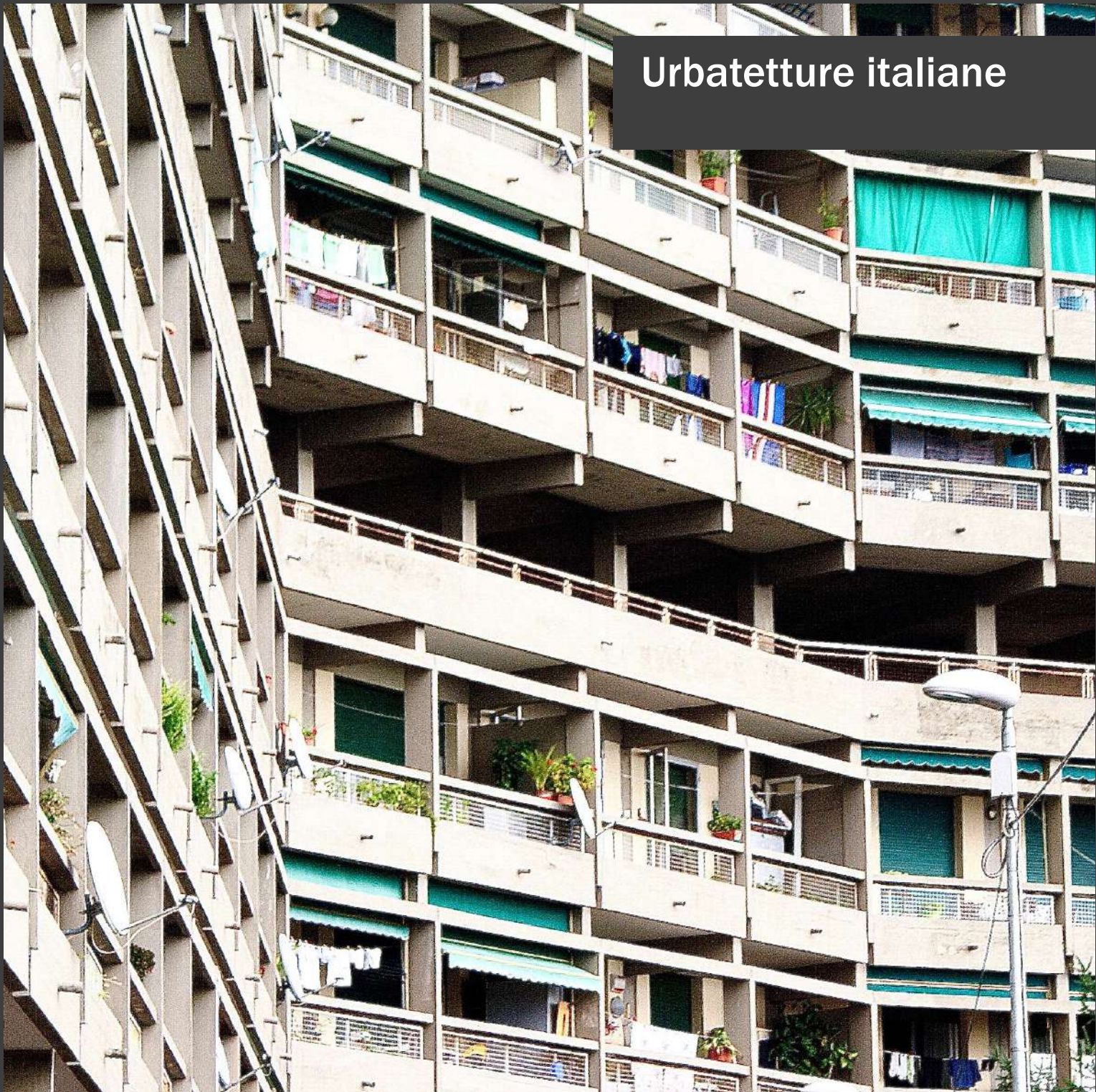
Dall'altro lato una larga maggioranza di cittadini comuni e dell'opinione pubblica che ha additato questi progetti come causa di tutti i mali e di tutti i degradi, non risparmiando in giudizi anche coloriti per descrivere questi quartieri: dai più gentili insostenibile ed invivibile, ai più forti "inferno in terra", "fossa del degrado", "regno della droga e della malavita", "mostro urbano", etc...

Un dibattito ed un confronto che si sono fatti sempre più accesi nel momento in cui, di fronte alle a volte spaventose condizioni di degrado in cui erano costretti

a vivere gli abitanti di queste megastrutture, si è posta la necessità non più indifferibile di fare qualcosa. Demolire o recuperare? Su questo amletico dilemma si è sviluppato il confronto fra chi riteneva che tali edifici fossero irrecuperabili e senza alcun valore e ne ha proposto la demolizione e chi invece riteneva che fossero comunque una preziosa testimonianza della storia dell'urbanistica e dell'architettura moderne e che in quanto tali andassero riqualificati e recuperati.

Un dilemma a cui sono state date risposte diverse; così se proprio in questi giorni in cui scrivo, si è proceduto alla demolizione delle vele di Scampia, l'azione di riqualificazione, intrapresa a Corviale, per la volontà e la partecipazione attiva degli stessi abitanti, sembra possa dare frutti positivi.

Urbatette italiane



Urbatetture italiane

Genova - Forte Quezzi

L'insediamento di Forte Quezzi a Genova, ribattezzato popolarmente il Biscione, fu realizzato nell'ambito del Piano Ina-Casa sulla base di un progetto del 1956 di Luigi Carlo Daneri e completato nel 1968. Si tratta di un insieme di 5 edifici costruiti lungo il versante di una collina, compresa fra i corsi del Bisagno e del Ferrigiano, rivolto verso il centro urbano; il più lungo dei 5 edifici misura complessivamente 500 metri. Una localizzazione che fa sì che l'intervento rappresenti un landmark nel paesaggio genovese e sia ben visibile dal centro urbano.

L'edificio presenta in planimetria una forma sinuosa (da cui il nome di Biscione appunto) per seguire l'andamento delle curve di livello. Il fabbricato si eleva per complessivi 9 piani f.t. Il piano terra è occupato dai garages e dai parcheggi per le auto, mentre il primo presenta un corridoio di distribuzione per i locali da adibire ad esercizi commerciali ed alcuni servizi. Un altro spazio interamente destinato a servizi avrebbe dovuto occupare l'intero V piano ma a tutt'oggi risulta chiuso e non utilizzato.

L'interesse del progetto sta soprattutto nella sua soluzione paesaggistica, nella scelta di evitare le rigide geometrie razionaliste per adottare una soluzione più "organica", secondo il giudizio di Bruno Zevi, che definì il progetto "le serpentine paesaggisticamente tuonanti". Uno dei principali punti di forza del progetto, per chi vi risiede, è certamente rappresentato dallo straordinario panorama, con vista su tutta Genova. Ma un bel panorama non è stato sufficiente a impedire il parziale fallimento dell'esperienza. In primo luogo la localizzazione non proprio felice, in una posizione isolata abbastanza distante dal centro e dai suoi servizi è stata la ragione principale che ha trasformato, quello che doveva essere un quartiere autosufficiente, secondo i dettami del Modernismo architettonico, in un dormitorio. Ben presto, infatti, le attività commerciali che si erano insediate dovettero chiudere per via di un bacino d'utenza, limitato esclusivamente ai residenti e quindi non in grado di supportarle economicamente, visto la posizione isolata. Di conseguenza molte di queste attività hanno abbandonato per difficoltà economiche ed il Biscione si presenta oggi come un impianto a carattere esclusivamente residenziale che costringe i residenti a spostarsi in auto anche per gli acquisti di prima necessità.



In alto un'immagine zenitale del quartiere di Forte Quezzi, in basso l'imponente mole dell'edificio segna il paesaggio delle colline al di sopra del centro urbano.



L'andamento sinuoso del fabbricato a seguire le curve di livello e la accurata sistemazione a verde degli spazi circostanti, contribuiscono ad attenuare l'impatto visivo dell'edificio nonostante il suo sviluppo di 500 metri.



*In alto uno spazio giochi per bambini; in basso il percorso esterno di collegamento a livello del terreno e il percorso in quota che in origine doveva essere caratterizzato dalla presenza di attività commerciali e che invece oggi si presenta come un vuoto ballatoio di distribuzione per gli alloggi.
Da notare l'occasione perduta di una sistemazione del terrazzo sottostante a giardino pensile.*

Roma - Corviale

Il Corviale di Roma, realizzato dall'Istituto Autonomo Case Popolari, su un progetto del 1972 di un team di architetti e ingegneri (Federico Gorio, Piero Maria Lugli, Giulio Sterbini e Michele Valori) coordinati da Mario Fiorentino è certamente uno degli interventi urbanistico – architettonici più noti e famosi nel nostro paese. La sua fama deriva dall'essere il più lungo edificio esistente in Italia, esteso per circa un km. Di fatto, non si tratta di un unico edificio, bensì di due edifici gemelli contrapposti, secondo il modello distributivo dell'Unità di abitazione di Marsiglia, alti 9 piani. Un impatto nel paesaggio niente male, un segno forte che domina la periferia romana in quell'area; anzi verrebbe da dire, la campagna romana, a giudicare dall'immagine nella pagina accanto, nella quale sono riconoscibili delle pecore al pascolo. Nel vuoto fra i due edifici, troppo angusto per consentire una adeguata illuminazione agli alloggi, un corridoio, sviluppato per tutta la lunghezza, collega fra loro i corpi scala e gli spazi comuni. Nel progetto oltre ai 1200 alloggi, erano previste sale condominiali per le attività comuni, un anfiteatro all'aperto, scuole, mentre il IV piano era destinato ad attività commerciali. Come c'era da aspettarsi nulla di tutto questo si è realizzato.

Il rapporto tra le macro-dimensioni dei pieni e dei vuoti fa sì che gli spazi pensati liberi risultino terra di nessuno, vuoti urbani che non permettono la saldatura con l'intorno e con la città preesistente e, se creati all'interno dello spazio costruito, può succedere che all'abbandono segua velocemente l'occupazione abusiva, come è avvenuto in maniera eclatante nel IV piano libero, destinato in origine a servizi: la "rue intérieure" di Corviale ormai saturata da alloggi abusivi (Rossi 2015).

Lo stesso Fiorentino ha dovuto ammettere che, pur essendo stato pensato come un pezzo di città lineare, Corviale è rimasto comunque un pezzo di periferia, seguendo la medesima sorte, come abbiamo visto, di altre similari esperienze. Tuttavia Corviale può dirsi fortunato, in quanto pur essendo stato annoverato da molti fra i mostri urbani, non subirà la stessa sorte delle Vele di Scampia, destinate alla demolizione. Infatti, dopo una serie di attività di coinvolgimento ed ascolto degli abitanti, la Città metropolitana di Roma, l'Ordine provinciale degli architetti e l'Aterp hanno bandito un concorso per la rigenerazione del quartiere, una rigenerazione puntata in buona sostanza sulla riqualificazione e rifunzionalizzazione degli spazi comuni. Sono stati gli abitanti a voler a tutti i costi salvare Corviale; la sua fama lo ha salvato. La pagina del sito corviale.it mostra come incipit questa scritta:

Gli inquilini di Corviale amano il mostro. Anche se non lo capiscono ne sono affascinati. Hanno quasi un senso di fierezza ad abitare in un palazzo così conosciuto, discusso e fatto oggetto di attenzione continua da parte dei media.



Una immagine generale dalla quale si può valutare l'imponente mole dell'edificio di Corviale che rappresenta un notevole landmark nel paesaggio urbano della periferia romana, anche se la presenza di pecore al pascolo fa pensare più a un'area rurale.



*Un'immagine della parte terminale del grande edificio dalla quale si nota chiaramente la contrapposizione di due edifici diversi, separati da un ballatoio.
In basso, l'anfiteatro ricavato nello spazio esterno, uno dei pochi spazi pubblici realizzati fra i numerosi previsti e la cui realizzazione è alla base del progetto di rigenerazione in corso*



In alto, un dettaglio della facciata; a destra, uno dei corridoi di distribuzione interna, spesso trasformati in “terra di nessuno” quando non occupati abusivamente.

Newcastle upon Tyne - Byker Wall



Newcastle upon Tyne - Byker Wall

Il nostro breve excursus su questa particolare forma di concezione della città e del quartiere concepiti come delle grandi strutture architettoniche non poteva non considerare il Byker wall a Newcastle, costruito a cavallo fra gli anni 70 ed 80 da Ralph Erskine, uno dei più significativi progetti di architettura domestica e residenziale della seconda metà del secolo scorso. Charles Jencks (1981) considera il progetto di Erskine come l'equivalente, per l'architettura post moderna, di quello che era stato per il Movimento moderno il Weissenhof a Stoccarda nel 1927, "in establishing the paradigm to follow". Certamente il progetto di Byker presenta un particolare valore come documento – testimonianza di quella fase della cultura urbanistica ed architettonica che Paolo Portoghesi ha ribattezzato "La fine del proibizionismo", o se si preferisce il passaggio dall'architettura moderna a quella dell'eclittismo post moderno. In effetti il progetto presenta un sicuro richiamo alle concezioni moderniste, ma allo stesso tempo numerosi e forti elementi di innovazione che lo collocano decisamente in una zona di confine. Di derivazione moderna è certamente l'elemento più caratteristico del progetto e che ad esso ha dato il nome, the Wall, il lungo e sinuoso edificio di oltre 800 metri che circonda e protegge da un lato l'intero quartiere e che ha ridisegnato con decisione il paesaggio circostante. Il grande edificio perimetrale, che contiene circa 600 alloggi, delimita un grande spazio interno di circa 80 ettari, occupato da circa 1200 alloggi monofamiliari a schiera per un totale complessivo di circa 10.000 abitanti.



Vista aerea del quartiere di Biker da cui si può notare il grande muro esterno che racchiude l'insediamento di casette basse mono o bi-familiari.

La planimetria dell'area occupata dai cottages si presenta priva di una struttura unitaria e appare più come accostamento di singoli nuclei o gruppi di case, conferendo all'insieme un'immagine molto variegata e mutevole. Differenti sono le tipologie adottate, le regole di aggregazione, i materiali ed i colori utilizzati, una sorta di patchwork il cui unico connettivo sembra essere dato dal trattamento degli ampi e numerosi spazi verdi. Estremamente articolato appare il sistema degli spazi aperti, da quelli rigorosamente privati, legati ai singoli cottage a percorsi e slarghi semi privati, a spazi di uso pubblico veri e propri, riprendendo quell'articolazione graduale suggerita da Raimond Unwin (vedi cap. II). Jencks colloca il lavoro di Erskine nel filone che egli definisce "contextual", ovvero uno sforzo di ispirarsi e riproporre tipologie edilizie e modelli spaziali tipici della tradizione culturale del contesto senza scivolare verso il vernacolare. Il risultato è quello di una altissima qualità ambientale ed una passeggiata all'interno del quartiere risulta una esperienza molto gradevole, data da un lato dal senso di tranquillità trasmesso dal verde che vi circonda e dal silenzio, dall'altro dai continui stimoli visivi trasmessi dal cambio degli scorci visivi, dal mutare delle quinte e degli sfondi, dalla vivacità dei diversi colori utilizzati.

Ma l'elemento più accattivante ed interessante è proprio il lungo edificio perimetrale nato come dicevamo per proteggere il resto del quartiere dal rumore e dall'inquinamento derivanti da una un'autostrada che scorre al suo fianco. Erskine ha adottato una soluzione progettuale che si presenta sul lato esterno del fabbricato come il muro di una antica fortezza, una parete di mattoni alta in alcune parti oltre 10 piani con piccole bucaie che appaiono come feritoie, un volume con un impatto straordinario sul paesaggio circostante. Il contrasto con il lato interno è notevole e affascinante. Il grande muro perimetrale è sostituito da una facciata in cui volumi in aggetto o rientranti, passerelle, balaustre, diversità di materiali e un gioco di colori brillanti, riducono la grande parete di 10 piani ad una dimensione assolutamente "umana".

A mixture of materials used in a semantic way: bricks in the lower two floors, corrugated metal and asbestos in the upper ones; semi private deck in green stained wood, circulation in blue and untamed nature at the base. These articulations break down a potentially massive wall and give it an human scale (Jencks 1981, p. 105).

Alla base di questo successo (Byker wall è stato incluso nell'elenco dei siti Unesco) vi è il lungo e reale processo di coinvolgimento degli abitanti, ottenuto con l'organizzazione della progettazione in un atelier situato all'interno del quartiere-cantiere, un luogo divenuto centro di una miriade di attività comunitarie che niente avevano a che fare con la progettazione vera e propria.

*His office became immersed in the Byker community (...) doing countless non architectural things has he got to know the people and they his team... Then the slow process of design and construction took place, endless discussions and rather small decisions, so that landscape, doorway, colour, history, idiosyncrasy, and other non commensurable could find a place. (..)
But the success depends to a large part to Erskine's inimitable free wheeling openness which could gain the confidence of the people and allow the process to happen (Jencks 1981, p. 104).*



Sul fronte esterno, allo scopo di tenere lontani i rumori e l'inquinamento della vicina autostrada, la parete esterna del grande edificio di 800 metri si presenta come il muro di una fortezza medievale da cui il progetto ha preso il nome. In basso, un dettaglio del muro stesso con la massa muraria appena interrotta da finestre simili a feritoie ma alleggerita dal trattamento cromatico.







Nella pagina accanto, la grande parete di oltre 10 piani è “rimpicciolita” e “umanizzata” dal magistrale trattamento della facciata ottenuta con un’alternanza di vuoti e di pieni, l’utilizzo di materiali diversi e naturali e l’uso sapiente di vivaci colori.

Sopra, un dettaglio del ballatoio esterno che collega i diversi appartamenti il cui passo è scandito da sedute, fioriere e separatori in legno.

Sotto, uno scorcio della parte sistemata a cottages impreziosita dalla sistemazione a verde degli spazi liberi.





Nella sistemazione dell'area protetta dal Muro Erskine ha prodotto una infinita varietà di soluzioni tipologiche e aggregative che consentono un continuo cambio di visuale e di scorci paesaggistici. Anche in questo caso, si è lavorato molto sull'uso di diversi materiali, sulla scelta dei colori, sulla sistemazione del verde, sulle recinzioni esterne.





Renato Guttuso, *Rovine di Gibellina*, 1970.

Gibellina

Ultimo atto

Ho inteso chiudere questo contributo sullo spazio urbano della città moderna con una esperienza che fa un po' storia a sé, in quanto difficilmente catalogabile fra i "modelli" culturali con cui ho voluto classificare (certamente con qualche forzatura) le esperienze del progetto urbano della città moderna: il progetto di Gibellina nuova, città ricostruita all'indomani del terremoto del 1968, che distrusse la valle del Belice in Sicilia. Gibellina rappresenta, tuttavia, un'esperienza che ritengo di estremo valore per diverse ragioni che cercherò brevemente di illustrare.

Fuori dalle considerazioni che andrò a sviluppare, devo confessare che la prima ragione della scelta è di natura squisitamente personale, direi campanilistica, essendo Gibellina una delle poche esperienze di "città moderna" localizzate in Sicilia e non mi sembrava giusto che l'intero testo non contenesse almeno un riferimento alla mia regione. Ma al di là di questa personale debolezza ci sono diverse e più interessanti ragioni che mi hanno spinto a dedicare quest'ultimo paragrafo all'esperienza di Gibellina.

In primo luogo il suo essere un modello esemplare "in negativo", una conferma del fallimento dell'urbanistica moderna, delle sue regole e dei suoi modelli; in altri termini della sua incapacità di realizzare città con qualità spaziali e di vivibilità paragonabili a quelle della città storica, di pensare e proporre spazi urbani in grado di conservare e restituire in chiave diversa quei valori dell'abitare, del vivere quotidiano che erano tipici degli insediamenti storici, quella capacità di costruire spazi e

luoghi in grado a loro volta di costruire identità sociali e culturali.

Da questo punto di vista il progetto di Gibellina sembra rappresentare una sorta di paradigma di questa sconfitta dell'urbanistica e dell'architettura moderne, ancor più bruciante perché sopraggiunta anche al cospetto delle migliori condizioni di partenza. Innanzitutto la figura di Marcello Fabbri, coordinatore del progetto per conto dell'Ises (Istituto per lo studio dell'edilizia sociale), la cui formazione culturale, fra cui la grande collaborazione con Adriano Olivetti, avrebbe dovuto garantire un progetto condiviso in qualche modo con la popolazione locale e non appiattito sui modelli canonici dell'urbanistica moderna.

Questo giudizio fortemente critico sull'esperienza di Gibellina ha riguardato in buona misura la cultura urbanistica contemporanea, ma ancor più i non addetti ai lavori: in primo luogo gli abitanti dei Gibellina, i cui giudizi negativi sono stati riportati in decine di articoli di giornale e inchieste televisive, anche in occasione del recente cinquantenario del terremoto del 1968. Ma appaiono fortemente critici e imbarazzanti anche i giudizi delle migliaia di persone che hanno visitato la città, attratti da quello che appare essere il maggiore valore dell'operazione: la presenza, en plein air di decine di opere di alcuni fra i più importanti e significativi artisti del Novecento: Burri, Consagra, Mendini, Rotella¹; ma anche la presenza di architetture d'autore, fra cui la casa del Farmacista di Franco Purini, le piazze dello stesso Purini e di Laura Thermes, la cattedrale di Ludovico Quaroni, le diverse opere di Francesco Venezia, solo per citarne alcune.

Eppure, o proprio anche per questo, il giudizio complessivo risulta spesso negativo ed è sostanzialmente conseguenza del senso di estraniamento, del disagio, della difficoltà ad orientarsi che si prova nel visitare la

città; “città fantasma”, “città morta”, “città deserta”, “città senza cittadini”, sono i giudizi più ricorrenti e frequenti. Qualcuno si è spinto oltre:

Se c'è una cosa che lega le due Gibelline (quella vecchia e quella nuova) è il silenzio: la prima è una città immortalata per sempre sotto un sudario di cemento, archeologia dell'archeologia, perché sia monito del passato; la seconda è un cimitero fatto di villette, sistemi di piazzole, monumenti, strutture in costruzione da quarant'anni. (...). Le finestre sono quasi tutte chiuse, le strade deserte, dove sono più le costruzioni, le case, i monumenti, che i negozi che servono al vivere quotidiano. (...) Gibellina nuova è un monumento al fallimento. Chi è venuto qui, quarant'anni fa, per far vetrina al suo ego ha creato una città più adatta al Sussex che all'entroterra siciliano (Cocorullo 2013).

Altri hanno evidenziato come quello che doveva essere uno dei punti forza dell'esperienza, la presenza di tante architetture d'autore, abbia finito per diventare “un'accozzaglia urbanistica”, un patchwork di singoli episodi architettonici completamente slegati l'uno dall'altro ed incapaci di fondersi in un momento unitario ed urbanisticamente apprezzabile. Ma la critica principale mossa al progetto di Gibellina nuova è la totale estraneità del progetto ai modelli culturali ed insediativi preesistenti.

The site plan of the new city was designed according to an urban model that was alien to the identity of the local population. It does not contain any reference to the old urban settlement, based on a cross roads as the layout for the streets, or to the pre-existing building types. (...) In Gibellina the building criterion applied is of an extensive type, characterized by flat architecture spread out over the land, made up of single-family two storey detached houses, based on the urban model of the Anglo-Saxon garden city. There are isolated houses with a small green space for each individual dwelling, and also a strong hierarchy between vehicular and pedestrian traffic (Scibilia 2016).

Una estraneità del modello insediativo, ispirato come

si è detto alle Città giardino anglosassoni, ancora più colpevole, in considerazione del fatto che, per iniziativa di Lorenzo Barbera e Danilo Dolci, nel Belice esistevano già movimenti molto attivi nel sociale che avevano indicato un percorso “partecipato” da parte delle popolazioni locali per la ricostruzione post terremoto; un percorso attento ai bisogni di carattere sociale ed economico delle popolazioni, alla conservazione della loro cultura locale e della loro identità.

Una richiesta di coinvolgimento e partecipazione a cui furono date risposte assolutamente parziali ed inadeguate, nel momento che si decise di procedere in maniera verticistica e centralizzata, affidando i progetti per la ricostruzione all'Ises, l'Istituto per gli Studi di Edilizia Sociale, con sede in Roma. L'Ises scelse di affidare il coordinamento del progetto a Marcello Fabbri, un urbanista fra i più apprezzati della cultura italiana dell'epoca, collaboratore al Movimento di Comunità di Adriano Olivetti, quindi particolarmente sensibile al tema della partecipazione e che aveva sviluppato, nei suoi studi e nelle sue ricerche, una particolare attenzione verso i temi dello sviluppo del Mezzogiorno.

Cosa dunque non ha funzionato? Perché a molti il progetto di Gibellina appare un assoluto fallimento? Per provare a dare una risposta alle domande appena poste è necessario, tuttavia, non concentrarsi esclusivamente sulla qualità urbanistica ed architettonica del progetto, ma prendere in esame altre e più ampie questioni.

In primo luogo credo che abbia pesato la condizione di arretratezza economica in cui si trovava al momento del terremoto l'intera area del Belice, un'area “interna” caratterizzata da un'economia ancora fortemente rurale e che già in quegli anni aveva conosciuto un forte processo di abbandono della terra e di forte emigrazione, in parte diretta verso le aree industriali del Nord, in parte verso i centri urbani principali della

Sicilia lungo la costa. Infatti la popolazione del comune aveva toccato il massimo storico di quasi 7.000 abitanti nel 1951, ma già nel 1961 la popolazione era scesa a 6.410 (a fronte di un leggero incremento della provincia di Trapani e dell'intera Sicilia), con un andamento quasi certamente negativo fino al 1968, per poi precipitare nel 1971 a 4.865 abitanti. Nel 1991 la popolazione aveva raggiunto, nonostante tutto, i 5.000 abitanti, per poi iniziare a decrescere nuovamente fino agli attuali 4.264.

Un processo dunque di abbandono e depauperamento che le politiche di sviluppo economico messe in atto dal governo nazionale all'indomani del terremoto non sono state in grado di contrastare ed invertire, se non in piccola parte e solo fino all'inizio degli anni '90. Gibellina oggi è un paese di vecchi; gli over 65 sono circa un quarto dell'intera popolazione, l'indice di vecchiaia è uno dei più alti della Sicilia, pari a 223,6 a fronte di un valore regionale di 149,3.

Quanto il senso di desertificazione e di abbandono che si prova visitando la città sia effetto di una inadeguata progettazione urbanistica e quanto di una condizione demografica e sociale critica, di un inesorabile percorso di gerontocomizzazione è difficile a dirsi, né è semplice dire quanto di questo complessivo ed inesorabile allontanamento della popolazione giovanile sia dovuto alle condizioni economiche o alla scarsa qualità dell'ambiente urbano in termini di servizi, opportunità d'incontro, processi di identificazione con il luogo.

Un celebre graffito su un muro di Gibellina vecchia, "La burocrazia uccide più del terremoto", ha messo con voce e spirito popolari in risalto un altro dei fattori esterni che non hanno certo contribuito alla riuscita del progetto; la spaventosa ed ormai proverbiale lentezza con cui ha proceduto la ricostruzione, ancora incompleta a mezzo secolo di distanza dal terremoto. E questo, al di là dei limiti del progetto urbano, non

ha certo favorito il permanere il loco della popolazione e l'affermarsi di uno spirito positivo. Il famoso teatro di Consagra, al netto della evidente osservazione di un suo sovradimensionamento rispetto alle esigenze reali (potrebbe servire l'intera popolazione del Belice!), è ancora oggi nella condizione di un cantiere, il che non aiuta certamente a giudicare correttamente il risultato complessivo.

Fatte queste brevi doverose premesse (a parziale discolta degli urbanisti?) resta il fatto che la concezione complessiva del piano di ricostruzione presenta evidenti criticità. Abbiamo già accennato al mancato coinvolgimento in fase di ideazione e progettazione delle popolazioni locali, al fatto che il progetto sia stato calato ed imposto dall'alto, senza una adeguata considerazione dei bisogni e degli stili di vita della comunità da insediare. Ciò potrebbe essere considerata, alla luce delle odierne teorie che fanno dei processi di partecipazione dei cittadini uno dei capisaldi della città sostenibile, la causa causante e non causata di tutte le criticità ed i difetti che il progetto di Gibellina ha portato con sé.

In primo luogo la dimensione fuori scala, il sovradimensionamento dell'intero progetto. L'immagine che segue è estremamente significativa di quello che intendiamo sostenere. Essa mette a confronto il perimetro grossomodo occupato dall'insediamento di Gibellina vecchia con quello della città ricostruita; il salto dimensionale è stridente; il nuovo impianto presenta una dimensione di almeno 7-8 volte quello della città vecchia. Un evidente fuori scala, essendo pressoché uguale la popolazione da rialloggiare, 5000 abitanti circa. Ovviamente occorre considerare i vincoli derivanti dalle norme antisismiche, che fissano la larghezza delle sedi stradali pari almeno all'altezza dei fabbricati, o dei regolamenti edilizi di

recente concezione che non avrebbero certamente consentito un modello insediativo con densità neppure lontanamente paragonabili a quelle del vecchio centro storico. E tuttavia resta l'impressione di una eccessiva dilatazione degli spazi, di un sovradimensionamento della rete viaria, ma soprattutto di una scelta infelice delle tipologie edilizie.



Fig. 1. La planimetria di Gibellina nuova confrontata con quella della Gibellina storica; da notare l'enorme divario in termini di dimensione planimetrica.

Le stesse non nacquero come esito di un confronto con gli abitanti del luogo e non furono neppure pensate per la specifica condizione di Gibellina, né tantomeno furono pensate in funzione dei parametri esigenti delle famiglie e della loro composizione.

Le tipologie edilizie (case a schiera, case a patio e edifici in linea di 3 piani f.t.), furono preventivamente definite dall'Ises in una sorta di manuale della progettazione tecnica che aveva il compito di garantire una uniformità ed omogeneità nella complessiva costruzione. Queste linee guida non si limitarono alla definizione delle tipologie edilizie, ma fissarono anche le specifiche per la realizzazione dell'illuminazione pubblica, degli arredi urbani, degli impianti fognari, etc... Tali indicazioni si

proponevano di garantire non solo una uniformità ed omogeneità da un punto di vista estetico- percettivo, ma soprattutto erano state pensate in funzione di un contenimento dei costi di costruzione, mediante un processo di parziale standardizzazione e modulazione di alcuni componenti. Una scelta che nasceva dalla previsione di un forte aumento del costo delle materie prime e dei componenti edilizi per effetto del forte incremento della domanda di mercato, e che aveva in un primo tempo orientato verso un processo sostanziale di modularizzazione e semi industrializzazione. Soluzione subito abbandonata in quanto ritenuta non adeguata al contesto locale in termini di capacità tecnologica e specializzazione della forza lavoro.

La tipologia edilizia più comune, quelle delle cosiddette case a schiera, fu definita nei suoi caratteri essenziali dall'Ises; essa prevedeva una organizzazione di isolati delimitati da strade carrabili di misura costante di circa 14 metri (10 di carreggiata più 4 di marciapiede) su cui affaccia uno spazio verde privato di profondità variabile da 5 a 10 metri, quindi l'edificio residenziale di due piani, la cui facciata principale con ingresso affaccia direttamente su un percorso pedonale di larghezza anch'esso 10 metri; il disegno quindi si ribalta con la sequenza speculare edificio residenziale, spazio verde privato, strada carrabile.

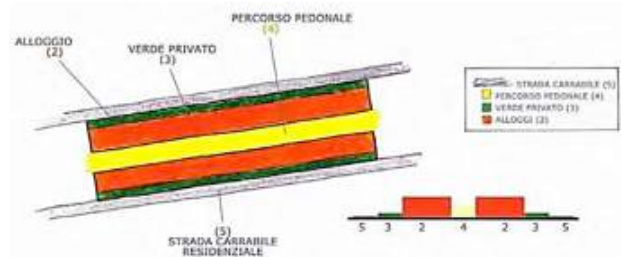


Fig.2a. Schema di distribuzione planimetrica delle case a schiera.

Fonte : Lo Brutto A. M. (2018)

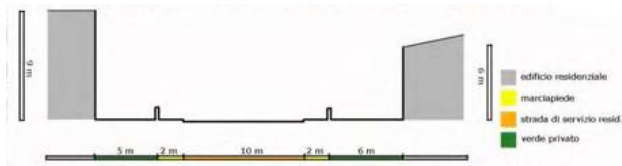


Fig. 2b. Sezione stradale tipo con gli edifici a schiera. Fonte: Lo Brutto A. M. (2018)

Ma i progettisti avevano fatto i conti senza l'oste, ovvero il modo con cui gli abitanti avrebbero usato lo spazio, con il risultato che lo schema proposto è stato ribaltato da parte dei residenti che hanno iniziato ad utilizzare l'accesso carrabile come accesso principale, mentre il percorso pedonale risultava largamente sotto utilizzato, trasformandosi ben presto in uno spazio residuale (Badami 2008). Del resto, con la loro scelta, gli abitanti di Gibellina hanno richiamato i progettisti all'assoluto rispetto del modello tradizionale di "casa a schiera", che prevede che la casa affacci con il suo prospetto principale (ingresso-soggiorno) lungo la strada carrabile, mentre sul fronte posteriore, quello del cortile o giardino privato, è previsto un percorso pedonale di larghezza max 2 metri. Una soluzione meno dispersiva era certamente possibile, anche nell'assoluto rispetto delle normative antisismiche, abolendo il percorso pedonale e ridimensionando la superficie destinata a verde privato, considerate le ridotte dimensioni urbane ed il contesto geografico complessivo non certo da metropoli caotica ed inquinata.

Ma il limite più evidente del progetto, sta ancora una volta nella carente progettazione dello spazio pubblico. L'analisi dell'impianto planimetrico evidenzia senza ombra di dubbio come il cuore della progettazione, la preoccupazione prioritaria dei progettisti, sia stato il disegno delle aree residenziali, le due ali di farfalla come sono state comunemente ribattezzate. A confronto

dell'ordine geometrico delle aree residenziali, seppure come abbiamo visto sovra dimensionate, emerge l'assoluta indeterminatezza spaziale di quello che avrebbe dovuto essere il centro civico o cuore collettivo del sistema. Un lotto di assoluta irregolarità, evidente residuo dell'accostamento dei blocchi residenziali che, pur trovandosi al centro, centro non lo è assolutamente e non avrebbe mai potuto esserlo, considerato il modo con cui è stato concepito e progettato. Come appare assolutamente una soluzione che lascia dei dubbi l'aver relegato ai margini del progetto altri importanti servizi pubblici quali le scuole, che occupano lotti all'estremità dell'insediamento, anch'essi con forme irregolari tipiche delle aree residuali.

Nell'area irregolare e residuale riservata al "centro civico" quest'ultimo non si presenta come uno spazio minimamente definito e percepibile come tale, ma come un vuoto indefinito nel quale gli edifici si alternano a spazi liberi ben organizzati o ad aree "verdi" lasciate in stato di abbandono.



Fig. 3. Planimetria del progetto di Gibellina con la definizione delle diverse zone omogenee. Fonte: Lo Brutto A. M. 2018.

Una delle soluzioni che ha fatto maggiormente discutere ed ha sollevato le vivaci polemiche degli abitanti è l'incredibile localizzazione della Cattedrale di L. Quaroni, piazzata isolata dal resto del mondo in

cima ad una collinetta, raggiungibile solo a piedi con un percorso poco agevole per la popolazione anziana; più un eremo che una cattedrale.

Come si è detto in precedenza il principale punto di forza di Gibellina è dato dal fatto che la città rappresenta una sorta di museo all'aperto, un ecomuseo dell'arte e dell'architettura italiane nella seconda metà del '900. Numerosi spazi pubblici, ed in primo luogo lo spazio del centro civico, come abbiamo già detto, sono caratterizzati dalla presenza di opere d'arte dei principali artisti italiani dell'epoca. Le diverse opere di architettura, che prese singolarmente possono avere un indubbio valore qualitativo e di testimonianza di alcune correnti di pensiero dell'architettura italiana di fine secolo scorso, nel complesso tuttavia non riescono a comporre una immagine urbana minimamente unitaria e minimamente riconoscibile; sono corpi estranei fra di loro e soprattutto rispetto al contesto storico, culturale e identitario in cui si collocano. Tra tali interventi di architettura, quello più significativo, ai fini del discorso che stiamo sviluppando, è rappresentato dal sistema delle piazze realizzato da Franco Purini e Laura Thermes; un sistema di tre piazze di forma rettangolare allungata collocate in sequenza. Anche in questo caso, al di là dell'indubbia e riconoscibile qualità architettonica del progetto, è altrettanto evidente il suo sostanziale fallimento. La "piazza" risulta come uno spazio perfettamente progettato con un equilibrio di forme e volumi, ma a cui manca un elemento essenziale per essere piazza: la gente che la frequenta. Il fatto di realizzare uno spazio ben definito, chiuso su più lati da edifici o quinte porticate, è condizione necessaria certo, ma non sufficiente perché si possa creare una "piazza". Un approccio di carattere formalistico architettonico ha fatto spesso dimenticare il fatto che una piazza è un luogo ove la gente si incontra per scambiare

informazioni, chiacchiere, fare acquisti o distrarsi. Ma la gente si reca in piazza se è attratta dalla presenza di una funzione o meglio più funzioni insieme, che siano esse di carattere commerciale, amministrativo, culturale o religioso. Mancando tali funzioni è ben difficile che uno spazio geometricamente ben definito e progettato si possa trasformare in una piazza. E' esattamente quello che è successo alle "piazze" di Purini e Thermes, inserite in un'area residenziale, circondate dal nulla e su cui addirittura affacciano le pareti cieche delle case a schiera.

Ho voluto dedicare quest'ultimo capitolo a Gibellina, trattandone separatamente, perché più che per altre esperienze esaminate nel testo, ho avuto evidenti difficoltà a collocarla in una delle tre grandi famiglie in cui ho articolato la mia riflessione, Città giardino, Modernismo, Permanenza della tradizione (escludo allo scopo il tema delle Urbatette); mi sembrava che considerarla fra gli esempi di Città giardino fosse una forzatura, ma allo stesso tempo mi veniva oltremodo difficile un accostamento coi modelli modernisti di Siemensstadt e similari; né tantomeno, proprio per quanto detto in precedenza, appariva un progetto ispirato, se non a parole, ai modelli insediativi tradizionali, anzi. Gibellina ha certamente trovato ispirazione da ognuna di queste famiglie, ne ha preso a prestito alcuni elementi, provando anche a reinterpretarli, con un risultato, tuttavia, che a mio modesto parere non ha la forza di una sintesi; i diversi spunti desunti dai modelli hanno mancato di una sapiente composizione unitaria, come invece abbiamo visto per Tapiola o il Centro civico di Aalto a Senajoki. Certamente dalla Città giardino è venuto l'impianto planimetrico basato su una geometria di linee curve, la scelta delle tipologie edilizie a bassa densità, l'organizzazione degli isolati, ma è completamente

mancata la grande capacità di progettare i vuoti, gli spazi verdi, tipica della Landscape architecture anglosassone. Di carattere sicuramente “modernista” è la suddivisione delle aree in zone funzionali differenti, la dilatazione degli spazi, il trattamento gerarchizzato del sistema della viabilità, la separazione dei percorsi pedonali da quelli carrabili, risultata alla fine una scelta infelice, e soprattutto la mancanza di un adeguato progetto di spazio pubblico. Un timido accenno alla realizzazione di uno spazio pubblico tradizionale è sembrato venire dalla idea del percorso pedonale a diretto contatto con la facciata delle abitazioni, anche se, come abbiamo potuto sottolineare, si è trattato di una buona idea mal realizzata.

Infine, intendo sviluppare alcune considerazioni, che esulano in un certo senso dal tema che stiamo trattando (ma solo in parte) e riguardano un aspetto di enorme attualità nel dibattito urbanistico contemporaneo a cui ci riporta l’esperienza di Gibellina e la storia dell’intera valle del Belice, ovvero il tema della ricostruzione post terremoto.

In un paese ad elevata antropizzazione come l’Italia e con una millenaria storia urbana alle spalle le occasioni per fondare città nuove sono estremamente rare. A parte la realizzazione di qualche grande quartiere periferico di edilizia pubblica (difficile da assimilare ad una città nuova) tali occasioni sono venute da eventi eccezionali, quasi sempre di natura catastrofica ed in particolare da eventi sismici.

I purtroppo frequenti terremoti di grande entità che hanno caratterizzato la storia del nostro paese sono stati quasi sempre l’occasione, per la cultura urbanistica dell’epoca, per sperimentare modelli insediativi fortemente condizionati dal tema della “città sicura” e spesso anche di carattere innovativo. Come ho

avuto modo di argomentare in altri lavori (Fera 1992) il piano di ricostruzione di Catania dopo il terremoto nella Val di Noto del 1693, redatto dall’ingegnere militare Carlos Grunenbergh e a cui sovrintese il Duca di Camastra, rappresenta uno dei primi esempi di urbanistica “moderna” e di definitivo superamento delle concezioni chiuse rinascimentali ma anche degli eccessi di monumentalità barocchi. La Catania ricostruita agli inizi del ‘700 è una città moderna perché il suo impianto planimetrico non risponde a nessuna regola stilistica compositiva preconfezionata, ma muove dalle esigenze pratiche da un lato di costruire una città più sicura con piazze e strade larghe, per evitare crolli indotti e offrire un rifugio immediato ai suoi abitanti, dall’altro di non stravolgere il sistema della proprietà fondiaria preesistente. Ed ancora il post terremoto in Calabria nel 1783 ci ha lasciato degli interessantissimi esempi di Piani di ricostruzione fra cui quelli di Palmi, Tiriolo, Filadelfia, Seminara.

Il Piano di ricostruzione dell’ing. Luigi Borzi a Messina (Fera 1992), all’indomani del terremoto del 1908, ha ricevuto negli anni seguenti numerose critiche per aver adottato il modello tradizionale e consolidato della scacchiera ottocentesca, senza recepire le nuove istanze del moderno zoning funzionale. Il risultato, tuttavia, in termini di qualità dello spazio urbano, può dirsi apprezzabile e la città oggi può vantare un sistema di luoghi e piazze pubbliche di indubbia qualità spaziale e con forti potenzialità di poli di socializzazione, se solo si decidesse di pedonalizzarle.

Gibellina è l’ultimo atto di una narrazione e forse l’ultimo esempio di “città di fondazione” nel nostro paese. Ultimo atto anche nel senso che oggi, alla luce di quanto successo nei 50 anni successivi al terremoto, il “Modello Belice”, ovvero quello di delocalizzare e ricostruire ex novo, sembra debba essere definitivamente

abbandonato a favore del “Modello Friuli”, ovvero della ricostruzione “Com’era e dov’era”. I problemi ed i ritardi riscontrati nella ricostruzione del centro storico dell’Aquila, mentre le popolazioni colpite venivano alloggiate in improbabili New town, hanno pesantemente riproposto la questione del conflitto fra ricostruire ex novo e recuperare l’esistente. Mi sembra di poter dire che la ricostruzione com’era e dov’era dei centri urbani distrutti, rappresenti giustamente il sintomo della particolare attenzione della nostra società contemporanea verso il patrimonio del passato; ma anche, purtroppo, la scarsa fiducia sulle capacità dell’urbanistica e dell’architettura contemporanee. E nel crescere di questa scarsa fiducia la ricostruzione di Gibellina ha rappresentato una delle tappe fondamentali, con le sue strade vuote e prive di vita vissuta, le piazze deserte, le opere d’arte che si cuociono al sole, incapaci a riempire uno spazio abbandonato dalla gente.

Forse il peccato originale della esperienza di Gibellina sta in quel funerale celebrato troppo in fretta, in quella immensa tomba in cui è stato trasformato il vecchio centro distrutto, su cui si è costruito un monumento funebre di cemento, il Cretto di Burri.

Era possibile un’altra sorte ed un’altra vita per la vecchia Gibellina? Certo le ragioni per un trasferimento in altra sede c’erano tutte: superare l’isolamento secolare localizzando il nuovo centro in prossimità del nuovo sistema infrastrutturale²; trovare terreni più sicuri e meno acclivi; la scarsissima qualità costruttiva del patrimonio distrutto molto difficile se non impossibile da recuperare, etc... Se consideriamo la diversa sensibilità di quegli anni nei confronti del patrimonio del passato, considerato vecchio più che antico, la scelta operata sembra dovesse essere l’unica possibile.

Qualche anno dopo, come sappiamo, queste posizioni

sono state completamente ribaltate e le comunità del Friuli hanno scelto di ricostruire i loro paesi ed i loro borghi com’erano e dov’erano, spesso riutilizzando le stesse pietre, accuratamente conservate e catalogate. Una operazione di indubbio successo ma purtroppo, per diverse e complesse ragioni non sempre replicabile. Ed è proprio nelle condizioni in cui la ricostruzione degli edifici distrutti si rende molto problematica se non impossibile, è necessario ricostruire dov’era accettando la sfida di una nuova capacità del progetto urbano di ricostruire e progettare, città contemporanee, ovvero rispondenti a tutti i requisiti di qualità e sostenibilità richiesti dalle esigenze della vita contemporanea, in termini soprattutto di sicurezza, risparmio energetico, etc.; ma anche, senza cadere in scopiazzature di un passato che non esiste più, modelli insediativi in grado di recuperare e conservare le identità storiche e culturali dei centri distrutti, in grado di garantire alle popolazioni da rialloggiare un sentimento di ri-identificazione con i nuovi luoghi. Occorre riuscire a costruire con la “memoria dell’assenza”, ovvero quel sentimento che lega le popolazioni ai luoghi della loro vita per sempre perduti, quindi “assenti”, ma ben presenti nella memoria collettiva (Montemurro 2019).

Gibellina





Vista zenitale della nuova Gibellina e un'immagine generale del Cretto di Burri, una colata di cemento che ha coperto l'impianto di Gibellina vecchia.





Una delle intuizioni del sindaco del tempo, Corrao, fu quella di puntare sull'arte per fare rinascere la città distrutta. Gibellina rappresenta oggi un grande museo all'aperto dove si possono ammirare decine di opere dei migliori artisti italiani della seconda metà del secolo scorso. In alto la grande stella di Consagra posta all'ingresso del centro urbano; in basso, la Montagna di sale di Mimmo Paladino.





Al pari degli artisti, si scelse di fare di Gibellina un campionario dei migliori architetti del periodo che hanno realizzato qui numerosi edifici, anche se l'assenza di norme che favorissero un'armonizzazione fra le diverse opere, ha creato un'accoglienza urbanistica, un patchwork di singoli episodi completamente slegati gli uni dagli altri. In alto, un Museo di Francesco Venezia e in basso, l'edificio progettato da Consagra.



Lo spazio pubblico è forse l'elemento più debole del progetto di Gibellina e si presenta, quasi sempre, come un luogo scarsamente frequentato al limite della desolazione. In questo hanno pesato sia la cattiva configurazione dello spazio stesso, come la Piazza del municipio in alto che l'assenza di funzioni pubbliche che ha trasformato in un deserto anche quegli spazi adeguatamente progettati come la piazza in basso di Franco Purini e Laura Thermes.



In questa pagina, l'accesso alla cattedrale progettata da Ludovico Quaroni che per la localizzazione infelice scelta è di difficile accesso soprattutto per la popolazione anziana e si presenta più come un eremo.

Nella pagina accanto, un'immagine di quello che era stato pensato come l'accesso principale pedonalizzato agli alloggi e che si è ben presto trasformato in un accesso di servizio.

Le altre immagini mostrano come gli spazi si presentino dilatati e diano un'impressione di vuoto e desolazione.





Note

Introduzione

¹ Vitruvio, nel *De Architettura*, definisce le molteplici funzioni del foro, ivi compresi i giochi dei gladiatori, in assenza di una vera e propria arena, e i suoi caratteri architettonici, sottolineando come la sua dimensione debba essere accuratamente studiata, onde evitare che non sia troppo grande e risulti dunque vuoto, o troppo piccolo, e dunque insufficiente.

Capitolo I | La Città giardino e l'Organicismo

¹ Esempio a questo proposito è il progetto per la biblioteca di Viipuri nella quale Aalto studiò con particolare attenzione tanto le condizioni di illuminazione, per cui sia di giorno che di notte non esiste mai una fonte di luce diretta che possa riverberare sulle pagine del libro che si legge, quanto quelle acustiche; per quanto riguarda questo secondo aspetto di particolare interesse sono le soluzioni adottate per l'insonorizzazione della sala lettura nonché la realizzazione di un soffitto in legno ondulato nella sala conferenze per ottimizzare la diffusione del suono (Frampton 1982).

Capitolo II | Il Movimento moderno

¹ Il *Cubismo* prese avvio a Parigi all'inizio del XX secolo e si pose in contrapposizione all'*Impressionismo* nel senso che si poneva l'obiettivo di raffigurare gli oggetti nella loro essenza e non come ci appaiono. Il primo quadro cubista è considerato *Les damoiselles d'Avignon* di Picasso. Fra i massimi esponenti del cubismo oltre Picasso vi sono Georges Braque, Ian Gris, Roger Delaunay, Ferdinand Leger.

² Il Movimento futurista fu fondato a Milano da Marinetti nel 1909 ed interessò tanto la letteratura quanto le arti figurative. Nel campo della letteratura fra gli scrittori futuristi si ricordano Govoni e Palazzeschi; in quello della pittura, Balla, Boccioni, Carrà, Russolo e Severini. Il massimo esponente futurista nel campo dell'architettura è Antonio Sant'Elia.

³ Per quanto riguarda la figura e le opere di Le Corbusier si è fatto

soprattutto riferimento ai suoi scritti (Le Corbusier 1957, 1963, 1967). Fra le opere su Le Corbusier si ricordano: Tentori 1979; Brooks 1987.

⁴ La Carta di Atene è il nome con cui si indicò il documento finale del III CIAM (Congresso Internazionale di Architettura Moderna) che si tenne su una nave facente rotta da Barcellona ad Atene, cui parteciparono tutti i massimi architetti ed urbanisti dell'epoca. La stesura finale del documento fu curata da Le Corbusier che lo pubblicò nel 1941. Il testo a cui si fa riferimento è la ristampa di un'edizione francese del 1957.

⁵ Al piano terra sono previste la viabilità locale e di servizio, i parcheggi e alcuni percorsi pedonali; al piano superiore la grande autostrada urbana di attraversamento ed all'ultimo livello la pista aeroportuale. Le parti interrate sono invece interamente destinate alle linee ferroviarie, rispettivamente, a partire dall'alto, alle linee metropolitane, a quelle suburbane ed infine, al terzo livello sottoterra, alle linee nazionali.

⁶ Le Corbusier aveva iniziato i suoi studi sull'abitazione producendo nel 1915 l'ormai famoso modello della *Maison Dom-ino*, una abitazione monofamiliare sviluppata su due piani; nel 1920 aveva proposto una nuova versione di tale modello monofamiliare nella *Maison Citrohan*, sviluppata su tre piani. Nella casa Citrohan si possono ritrovare due elementi che saranno poi sviluppati e presenti nei successivi progetti, ovvero i pilotis, con i quali l'abitazione viene sollevata dal suolo, che rimane così libero e transitabile, e il soggiorno a doppia altezza, ripreso tra l'altro nella Unità d'abitazione a Marsiglia.

⁷ Esistono diverse soluzioni che Le Corbusier propose per gli Immeuble villas o Lotissement –fermè: in quella adottata nella Ville contemporaine il perimetro esterno dell'isolato è di 400x200 metri e racchiude un ampio cortile interno di 120x300 destinato a verde a spazio coltivabile. Le cellule si sviluppano su due piani (6 metri di altezza) ed occupano una superficie di 16x12 metri quadri comprensiva del ballatoio di distribuzione che si sviluppa lungo il fronte interno dell'isolato; questo volume è occupato da una cellula ad L con la zona giorno al piano di accesso e la zona notte al piano superiore, con un soggiorno a doppia altezza; la rimanente parte è occupata da un giardino-terrazzo coperto di 63 metri quadri (9x7x 6 h), che rappresenta la riserva d'aria dell'edificio che Le Corbusier definì come “una immensa spugna che assorbe l'aria, l'edificio respira”; da tale soluzione deriva il nome con cui l'autore definì questa tipologia, ovvero “ad alveolo”.

⁸ L'Unità di Marsiglia è composta da 337 alloggi, si sviluppa per una lunghezza complessiva di 165 metri ed è alta 56 (17 piani). Gli alloggi sono organizzati su una doppia altezza e ad essi si accede da un corridoio continuo interno centrale. Il settimo e l'ottavo piano sono

destinati ai servizi collettivi quali negozi, asilo nido, lavanderia, etc...; sul terrazzo, che in origine doveva ospitare una sorta di giardino pensile, si trovano una scuola materna ed una palestra.

⁹ Nel 1949, all'indomani dell'indipendenza dell'India, lo stato del Punjab fu diviso fra India e Pakistan e la vecchia capitale Lahore fu annessa al territorio pakistano. Occorreva pertanto fornire il nuovo stato di una capitale ma anche realizzare una città in grado di ospitare le migliaia di profughi-immigrati indu provenienti dal Pakistan islamico. Chandigarh faceva parte di un vasto programma di costruzione di città nuove e l'incarico di redigere un primo schema urbano fu affidato all'americano Albert Mayer che disegnò uno schema in parte ispirato ai modelli organici delle Garden cities. Le Corbusier fu incaricato di rivedere lo schema di Mayer e di coordinare l'intero progetto nel 1951, progetto che lo tenne occupato fino all'anno della sua morte nel 1965.

¹⁰ Da un punto di vista dello stile architettonico il progetto di Chandigarh si colloca perfettamente nel periodo della maturità durante il quale Le Corbusier abbandonò in parte i principi del Purismo per abbracciare nuove forme maggiormente espressioniste; un periodo caratterizzato tra l'altro dall'uso esteso del cemento a faccia vista e che ci ha lasciato alcuni fra i massimi capolavori dell'architettura moderna, dalla cappella di Rochamps, al convento de La Tourrette, fino agli edifici del Campidoglio di Chandigarh; il Palazzo del Parlamento, l'Alta Corte di giustizia ed il Segretariato.

¹¹ Gli stessi autori fanno notare come fu proprio il malcontento degli abitanti di Bijlmermeer che spinse la Municipalità di Amsterdam ad orientare le scelte del nuovo piano regolatore degli anni '80, in una direzione profondamente diversa, che segnò una nuova stagione di urbanistica ed architettura tendenti a superare i rigidi dettami del modernismo: riproposizione dell'isolato urbano, maggiore densità e compattezza del tessuto, tipologie edilizie ispirate a quelle tradizionali, riduzione del consumo di suolo (Mamoli, Trebbi 1988).

Capitolo III | La permanenza della tradizione

¹ Per un primissimo approccio al tema di Sitte progettista si può consultare il seguente sito web: <http://www.ostrava2015.cz/web/structure/camillo-sitte-a-visionary-of-modern-ostrava-67.html?lang=en>

² Berlage a tale proposito critica la pratica delle demolizioni dei tessuti medievali attorno alle grandi cattedrali (tanto cara invece anni dopo a Le Corbusier) in quanto privano quest'ultime del confronto con le piccole dimensioni del tessuto edilizio, che contribuisce

invece a farle apparire più grandi ed imponenti. Il concetto, come abbiamo visto è ben presente nel pensiero di Unwin e sarà ripreso mezzo secolo dopo da Gordon Cullen (1988) nella definizione di Townscape.

³ Uno degli aspetti certamente più interessanti del suo pensiero, nel quale si riscontrano i maggiori contributi di originalità, è quello relativo alla conservazione del patrimonio storico- architettonico. In numerosi saggi ed articoli egli si scaglia contro gli "sventramenti oggi di moda dalla retorica edilizia e dalla speculazione privata per impadronirsi dei terreni centrali", e critica il piano di risanamento del Sanjust per il quartiere del Rinascimento a Roma, per l'eccesso di demolizioni e per i tagli operati sulla maglia urbana. Con la sua teoria del diradamento Giovannoni si sforzò di elaborare un metodo tendente a coniugare le necessità di adeguare in senso moderno gli antichi centri urbani con quella di non stravolgere o distruggere le originarie configurazioni. Piuttosto che un intervento "per assi", quale quello applicato da Haussam a Parigi, e maggiormente in uso negli interventi dell'epoca, Giovannoni proponeva un intervento diffuso, tendente ad eliminare tutte quelle aggiunte deboli o improprie che con il tempo si erano sovrapposte al tessuto originario; piuttosto che lungo gli assi viari il "diradamento" tendeva a recuperare gli spazi interni agli isolati, eliminando le superfetazioni e restituendo i cortili e gli spazi interni ad una possibilità di uso sociale.

⁴ La difficoltà è resa ancora maggiore dall'atteggiamento di condanna senza appello che la critica e la storiografia dell'architettura ebbero rispetto a questa esperienza negli anni del dopoguerra ('50-'60). Difficoltà che nascevano dalla impossibilità di esprimere un giudizio sereno e non condizionato da passioni politiche o dal fatto di dover raccontare un'esperienza per molti aspetti drammatica, ancora troppo prossima nel tempo e quindi non libera da passioni. I giudizi riservati a figure come Piacentini ed ancor più Giovannoni, appaiono oggi, con il trascorrere del tempo e con l'evoluzione del pensiero culturale in parte viziati ed eccessivamente ingenerosi.

⁵ Il Futurismo fu un movimento artistico, letterario e politico, fondato da Filippo Tommaso Marinetti, che si affermò in Italia nei primi decenni del Novecento. Il Futurismo propugnava un'arte che doveva fare piazza pulita dei canoni estetici del passato e di ogni forma espressiva tradizionale ed accademica, traendo ispirazione dal dinamismo della vita moderna, della civiltà meccanica, e proiettandosi verso il futuro. Le idee del Futurismo furono veicolate in numerosi Manifesti utilizzando un linguaggio assertivo ed aggressivo. Da un punto di vista politico i Futuristi si schierarono apertamente a sostegno del Fascismo che nei primi anni della sua comparsa si presentava come un movimento rivoluzionario ed antiborghese.

⁶ Fra questi, Giuseppe Bottai, che in gioventù aveva aderito al

Futurismo, e che fu Ministro dell'Educazione nazionale, sostenitore di un Fascismo sociale, molto critico nei confronti del regime, che si oppose apertamente a Mussolini nel luglio del 1943 in occasione del Gran Consiglio del Fascismo.

⁷ Dal discorso di Mussolini del 10 giugno 1934 agli architetti di Sabaudia e Firenze (citato da Mariani, 1976, pag. 99).

⁸ Discorso ai contadini del Polesine nel 1925, riportato da Mariani (1976), p. 58.

⁹ A tale proposito si può consultare la seguente pagina web: [http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-marescotti_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-marescotti_(Dizionario-Biografico)/)

¹⁰ Una interessante ricostruzione della bonifica dell'Agro pontino, svolta in termini romanziati, è stata realizzata da Antonio Pennacchi con il suo Canale Mussolini, premio Strega nel 2010. Allo stesso Pennacchi si deve un contributo, questo a carattere di saggio, nel quale si illustra l'esperienza di realizzazione di città nuove durante l'arco dell'intero ventennio, durante il quale furono realizzati oltre 140 fra città e nuovi borghi (Pennacchi 2011).

¹¹ In Sicilia i primi interventi di pianificazione di nuovi insediamenti risalgono a cavallo degli anni '20 e '30 nell'ambito delle campagne di bonifica di aree incolte e malsane a seguito della legge n. 3134 del 1928 "Provvedimenti per la bonifica integrale", con la realizzazione di una decina di borghi, il più conosciuto dei quali è quello di Pergusa. Intorno al 1939 la campagna messa in atto di "assalto al latifondo" (legge 2/1/1940) portò alla nascita dell'ECLS, (Ente di Colonizzazione del Latifondo Siciliano) ed alla fondazione di una quindicina di borghi, centri di servizi del futuro appoderamento. L'operazione fallì per molte cause, oltre ovviamente allo scoppio della guerra: la carenza di infrastrutture, la scarsa disponibilità dei contadini a lasciare i centri abitati di origine e la mancanza di terreni da appoderare a causa della mancata attivazione degli espropri promessi.

¹² Gli anni successivi alla Seconda guerra mondiale furono caratterizzati, soprattutto nei grandi centri urbani, da una domanda di alloggi che interessava in buona parte popolazione a basso reddito (immigrati, operai) non in grado di accedere autonomamente al mercato privato. Per risolvere tale fabbisogno si misero in atto due diverse politiche della casa: da un lato si incentivò l'acquisto in proprietà dell'abitazione attraverso una politica di agevolazioni finanziarie e fiscali come l'erogazione di mutui a tasso agevolato, la detassazione della prima casa; dall'altro si procedette ad un massiccio programma di realizzazione di alloggi pubblici, la cosiddetta edilizia sovvenzionata.

Capitolo IV | Ubatetture

¹Garantire un alloggio dignitoso e a basso prezzo per la popolazione operaia era stato uno dei principali obiettivi esplicitati dalla giunta socialdemocratica viennese che aveva assunto il governo della città, in un momento di profonda crisi dell'economia e della società della stessa all'indomani del crollo e della frantumazione dell'impero asburgico. L'obiettivo fu perseguito attraverso una decisa politica di socializzazione del bene casa, attuando un esproprio generalizzato delle aree a ridosso o negli interstizi del centro urbano; ciò consentì alla municipalità viennese di dotarsi di un patrimonio pubblico molto elevato di aree edificabili a basso costo (circa 8000 ettari nel 1929, il 30% dell'intero territorio comunale), che rappresenta la pre condizione necessaria per avviare un vasto programma di realizzazione di alloggi pubblici. Alla caduta della Vienna rossa erano stati realizzati circa 65.000 alloggi, pari al 70% dell'intera produzione edilizia nel periodo.

Capitolo V | Gibellina ultimo atto

¹ Gibellina con le sue inclusioni artistiche negli spazi pubblici riprende in parte lo spirito del Bauhaus dove, attorno alla carismatica figura di Walter Gropius si raccolsero numerosi artisti fra cui Klee, Kandiskis, Mondrian. Così il sindaco Corrao volle che alla ricostruzione di Gibellina, ed alla definizione dei suoi luoghi pubblici principali partecipassero i migliori artisti contemporanei fra cui Burri, Consagra, Mendini, etc...

² Occorre riconoscere che la ricostruzione dell'intera valle del Belice fu correttamente immaginata dal governo e dalle forze politiche dell'epoca come un processo integrato in grado di favorire, assieme alla ricostruzione dei centri distrutti, lo sviluppo economico e sociale dell'intera valle del Belice, una delle aree più arretrate della Sicilia, e che a tale proposito furono destinate ingenti risorse. In virtù di tale obiettivo Gibellina fu rilocalizzata a 18 km di distanza dal sito originario, allo scopo di migliorare le sue relazioni con il territorio circostante, in prossimità del nuovo sistema infrastrutturale che si stava creando ed in particolare dell'autostrada Palermo-Mazara del Vallo.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1983), "Walter Gropius (1907 -34)", in *Rassegna* anno V.
- ADLER G. (2004) *Tessenow In Hellerau: The Materialisation Of Space*. PhD thesis, University of Kent/Kent Institute of Art and Design.
- ALEXANDER C. (1977), *A Pattern Language. Towns, Buildings, Constructions*, Oxford University Press, New York.
- ARGAN G. C. (1974), *Walter Gropius e la Bauhaus*, Einaudi, Torino (I ed. 1951).
- ASTENGO G. (1980), voce "Urbanistica", in *Enciclopedia Universale dell'Arte*, De Agostini, (I edizione Sansoni, Firenze 1958).
- AYMONINO C. (1971), *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Padova.
- BADAMI A. (2008) "Le tre anime della ricostruzione di Gibellina", in Badami A., Picone M., Schilleci F. (a cura di), *Città dell'emergenza. Progettare e ricostruire tra Gibellina e lo ZEN*, Palumbo ed., Palermo.
- BELLI A. (1996), *Immagini e concetti nel piano - Inizi dell'urbanistica in Italia*, Etas libri, Milano.
- BENEVOLO L. (1963), *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari.
- BENEVOLO L. (1970), *Storia dell'architettura moderna*, Laterza, Bari.
- BERLAGE H. P. (1985), *Architettura, urbanistica, estetica (Antologia di scritti a cura di H. Van Bergeijk)*, Zanichelli, Bologna.
- BRICCHETTI E. (1982), "Crespi d'Adda. Un villaggio operaio di fine Ottocento", in *Spazio e società* n. 19
- BROOKS H. A. (1987) (a cura di), *Le Corbusier*, Princeton University Press, Princeton, trad. It., *Le Corbusier:1887-1965*, Electa, Milano 2001.
- BUSIGNANI A. (1972), *Walter Gropius*, Sansoni, Milano.
- CANNAROZZO T. (1996), "La ricostruzione del Belice: il difficile dialogo tra luogo e progetto", in *Archivio di studi urbani e regionali*, n 55.
- CERDÀ I. (1984), *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Jaca Book, Milano; ed. origin. *Teoria general de la urbanizaciòn*, Madrid 1867.
- CHOAY F. (1986), *La Regola e il modello - Sulla teoria dell'architettura e dell'urbanistica*, Officina, Roma; ed. orig. *La règle et le modèle - Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Le Seuil, Paris 1980.
- CIUCCI G. (1982), "Il dibattito sull'architettura e la città fascista", in *Storia dell'arte italiana*, vol. III, Einaudi, Torino.
- COCORULLO A. (2013), "Gibellina e il fallimento della città ideale", <https://martebenicult.wordpress.com/2013/08/21/gibellina-e-il-fallimento-della-citta-ideale/>.
- CRESTI C. (1969), *Le Corbusier*, Sansoni, Firenze.
- CRESTI C. (1975), *Alvar Aalto*, Sansoni, Firenze.
- CULLEN G. (1988), *The concise Townscape*, Butterworth Architecture, Londra.
- DANESI S. (1976) "Aporie dell'architettura italiana in periodo fascista- mediterraneità e purismo", in Danesi S, Patetta L., (1976).
- DANESI S., PATETTA L. (1976), *Il Razionalismo e l'architettura in Italia durante il Fascismo*, Electa, Milano.
- ENGELS F. (1971), *La questione delle abitazioni*, Editori Riuniti.
- EMERSON R. W. (2010), *Natura*, Donzelli, Roma; ed. orig. 1836
- ERNESTI G. (1987), "Le città pontine nel dibattito urbanistico degli anni '20 '30", in *Urbanistica* n° 88, 1987.
- FEHL G., RODRIGUEZ LORES J. (1993), "La città giardino in Germania tra il 1910 ed il 1918", in *Casabella* n° 597/8.
- FERA G. (1992), *La città antisismica*, Gangemi, Roma.
- FERA G. (2002), *Urbanistica, teorie e storia*, Gangemi, Roma.
- FERA G. (2008), *Comunità, urbanistica, partecipazione. Materiali per una pianificazione strategica comunitaria*, ed. Franco Angeli, Milano.
- FRAMPTON K. (1982), *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna
- GALLITANO G., LOTTA F., PICONE M., SCHILLECI F. "Ricostruzione post terremot e identità nuove. I cinquant'anni della comunità belicina", in *Atti della X Giornata di studio dell'Istituto Nazionale di Urbanistica "Crisi e rinascita delle città, Napoli 15/12/2017"*, *Urbanistica Informazioni* n. 272.
- GARNIER T. (1917) *Une cité industrielle, étude pour la construction*, Paris
- GIEDION S. (1965), *Spazio Tempo Architettura*, Hoepli, Milano; ed. orig. *Space Time and Architecture*, Cambridge, Mass., 1949.
- GIOVANNONI G. (1995), *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi, Milano, ed. orig. Utet Torino, 1931.
- GRECO E., TORELLI M. (1983), *Storia dell'urbanistica. Il mondo greco*, Laterza ed., Bari.
- GROPIUS W. (1968) *Architettura integrata*, il Saggiatore, Milano, ed. orig. *Scope of total architecture*, 1955.
- JEGER F. (1983), "La Siedlung di Törten", in (Aa.Vv. 1983).
- JENCKS C. (1981), *The Language of Post Modern Architecture*, Academy editions, London.

- HILBERSEIMER L. (1967), *Un'idea di piano*, Marsilio, Padova.
- HOLSTON J. (1989), *The Modernist city. An anthropological critique of Brasilia*, University of Chicago press
- HOWARD H. (1962), *L'idea della città giardino*, Bologna; ed. Orig. Garden cities of tomorrow, London 1902.
- ISES (Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale) (1972), *L'Ises nella Valle del Belice: la ricostruzione dopo il terremoto del gennaio 1968*, Quaderni di edilizia sociale n. 6, Ises edizioni, Roma.
- LE CORBUSIER (1957), *La Charte d'Athènes*, Editions de Minuit, Paris.
- LE CORBUSIER (1963), *Manière de penser l'urbanisme*, Paris (tr. it., *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 1965, VIII ed. 1991).
- LE CORBUSIER (1967), *Urbanistica*, il Saggiatore, Milano; ed. orig. *Urbanisme*, Crès, Paris 1923.
- LO BRUTTO A. M. (2018), *Gibellina città fuori dal tempo*. Tesi di laurea, Università di Firenze.
- LYNCH K. (1990), *Progettare la città - La qualità della forma urbana*, ETAS Libri, Milano; ed. orig.: *A Theory of a Good City Form*, The MIT Press, Cambridge - Mass. 1981.
- MALUSARDI F. (1998), "Roma, la vicenda urbanistica dell'Eur", in *Urbanistica*, n° 111.
- MAMOLI M., TREBBI G. (1988), *Storia dell'urbanistica - L'Europa del secondo dopoguerra*, Laterza, Bari.
- MARIANI R. (1976), *Fascismo e città nuove*, Feltrinelli, Milano
- MC HARG I. (1969), *Design with nature*, Natural History Press, New York.
- MEIER R. L. (1962), *A Communication Theory of Urban Growth*, MIT University Press, Cambridge, MA.
- MIGLIORINI F. (1990), *Verde urbano*, Franco Angeli, Milano.
- MONTEMURRO M. (2019), "Autenticità - Identità - Sicurezza. Forma e caratteri della ricostruzione di Pescara del Tronto", paper presentato alla XXII Conferenza Nazionale Società Italiana degli Urbanisti, Bari – Matera 5-7 giugno
- MORRIS W. (2013), *Notizie da nessun dove* (pref. di Paolo Portoghesi), Editori Internazionali Riuniti, Roma; ed. Orig. *News from Nowhere* 1891.
- MUMFORD L. (1977), *La città nella storia*, Bompiani, Milano 1977; ed. orig. *The City in History*, Harcourt- Brace, New York 1961.
- NERDINGER W. (1983), "Dal gioco delle costruzioni alla città cooperativa", in (Aa.Vv., 1983).
- NUCCI C. (1987), "Riordino ed unificazione del centro urbano", in *Urbanistica* n° 88.
- PAGANO G. (1990), *Architettura e città durante il Fascismo*, (raccolta antologica a cura di C. De Seta), Laterza, Bari.
- PENNACCHI A., (2011), *Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce*, Laterza, Bari
- PEVSNER N. (1966), *Storia dell'architettura europea*, Il Saggiatore, Milano.
- PEVSNER N. (1980), *Dizionario di Architettura*, Torino, Einaudi.
- PICCINATO P.L. (1934), *Il significato urbanistico di Sabaudia*, in *Urbanistica* anno III vol I.
- PORTOGHESI P. (1980), *Dopo l'architettura moderna*, Laterza, Bari.
- PORTOGHESI P. (1982), *Postmodern*, Electa ed., Roma
- QUARONI L. (1967), *La torre di Babele*, Marsilio, Padova.
- QUILICI V. (1987), "L'E42 in evidenza", in *Urbanistica* n° 88.
- RAY S. (1965), *L'architettura moderna nei paesi scandinavi*, Cappelli, Bologna.
- ROSSI G. (1987), "Da palude redenta a spiaggia libera", IN *URBANISTICA* N° 88, 1987.
- ROSSI P. (2015), "Rigenerare Corviale", in *Rivista dell'Ordine degli Architetti di Roma*, <https://ordine.architettriroma.it/wp-content/uploads/2015/07/AR112.pdf>.
- M. ROVIGATTI (1985), *Tony Garnier, architetture per la città industriale*, Roma, Officina Editore.
- SCIBILIA F. (2016), "The reconstruction of Gibellina after the earthquake of 1968", in *International Planning History Society Proceedings*, vol 17, n. 2 consultabile in <https://journals.open.tudelft.nl/index.php/iphs/article/view/1245>
- SECCHI B. (1993), "Un'urbanistica degli spazi aperti", in *Casabella* n° 597-98.
- SICA P. (1979), *Storia dell'Urbanistica: il Settecento*, Laterza, Bari.
- SICA P. (1979), *Storia dell'Urbanistica: l'Ottocento* vol I e vol II, Laterza, Bari.
- SICA P. (1979), *Storia dell'Urbanistica: il Novecento* Vol I e Vol II, Laterza, Bari.
- SITTE C. (1980), *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Jaca book, Milano; edizione originale, Vienna 1889.
- TAFURI M., DAL CO F., (1979), *Architettura contemporanea*, Collana "Storia dell'architettura", Electa, Milano, II voll.
- TENTORI F. (1979), *Vita ed opere di Le Corbusier*, Laterza, Bari.
- TERRANOVA A. (1985) (a cura di), *Ludovico Quaroni. Architettura per cinquant'anni*, Gangemi, Roma.
- TESSENOW H. (1979), *Osservazioni elementari sul costruire*, F. Angeli, Milano.
- THOREAU H.D. (2014), *Walden; la vita nei boschi*, Feltrinelli, Milano; ed. orig. 1854.

- UNESCO (2010), Crespi d'Adda, <https://whc.unesco.org/en/list/730/>
- UNWIN R. (1971), La pratica della progettazione urbana, il Saggiatore, Milano; ed. orig. Town Planning in practice, 1909.
- WANG W. (1993), "Lo spazio monumentale del Moderno", in Casabella n. 597/598.
- WARD PERKINS J. B. (1979), Architettura romana, Electa, Milano.
- ZEVI B. (1975a), Spazi dell'architettura moderna, Einaudi, Torino.
- ZEVI B. (1975b), Storia dell'architettura moderna, Einaudi, Torino.

Spazio pubblico e paesaggio urbano nella città moderna

Giuseppe Fera



 PLANUM PUBLISHER | www.planum.net