

Centro storico/periferia storica – policentricità contemporanea

di Luca Falconi Di Francesco

Non con lo sviluppo della sola telematica, non con lo sviluppo delle sole infrastrutture viarie, avverrà una inversione delle dinamiche che fanno tali centro e periferia. I luoghi, quelli fisici, ovvero gli unici pensabili per noi architetti, hanno il bizzarro vizio di essere ben radicati alla terra.

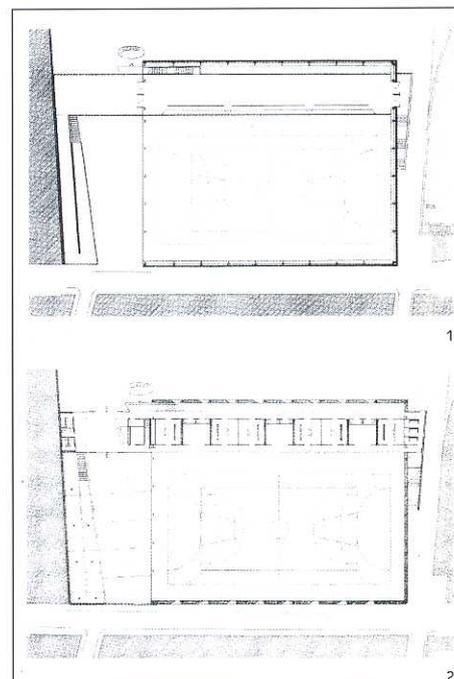
A quella che, fino a trenta anni or sono, era «la periferia» ora si può aggiungere l'aggettivo *storica*. Ciò che ieri aveva, in modo univoco, il nome di *città*, oggi è detto *paesaggio urbano* - con il mutamento della definizione è cambiata anche la visione delle cose.

All'inizio della colonizzazione, nella Magna Grecia, la *chora politiké*, la terra della città, era perimetrata attraverso una *cintura sacra* fatta di templi; un recinto che successivamente diverrà il luogo delle mura. Oggi che mura non esistono più, la nuova cintura sacra è fatta dagli edifici del commercio, del divertimento collettivo, in alcuni casi dalle infrastrutture viarie. Per alcuni, questi sono i luoghi di una infelice anarchia, altri accusano i primi di non saper leggere il sorgere di una nuova poesia. Altri ancora cercano, *punctum contra punctum*, di sovrapporre più linee melodiche secondo una teoria che regola una possibile combinazione dei suoni. Un edificio ai margini del perimetro urbano, in ogni caso, dovrà cercare forse più degli altri degli agganci con il mondo di cui è una filiazione. Qualunque discorso logico sull'architettura dei luoghi funziona solo se interviene un sostegno fatto di *relazioni* tra parti, secondo una procedura semplice di *contrappunto*, che appaia nella sua chiarezza razionale. Poi, secondo l'abilità del compositore tutto ciò sarà semplice o apparentemente semplice; ma questo riguarda lo specifico delle opere.

Costruire un sistema di relazioni tra parti di città, non è solo uno slogan da campagna elettorale: è essenzialmente una procedura che, se sostenuta da un vero piano regolatore, potrà mostrare le *parti* come proprie di una più ampia costellazione. Si torna così ad una antica questione urbana: il luogo pubblico dovrebbe assumere il ruolo centrale che garantisce lo slittamento di senso da *centro-periferia* verso l'idea di *nuova centralità*. L'attuale è una condizione diversa da quella dei nostri antenati, essendo l'abitante della città contemporanea né *civis* né *polites*, non potendo sperare che in Italia sobborghi e periferie diventino altro, si può tentare di intervenire sullo spazio collettivo, facendone un momento aurorale di un processo di perdurante fondazione urbana. Però a tutto ciò si possono trovare tesi (apparentemente) contrarie - ad esempio, l'operazione Borneo/Sporenburg ad Amsterdam. Qui quanto



Polideportivo di Jordi Farrando a Barcellona, a destra le piante



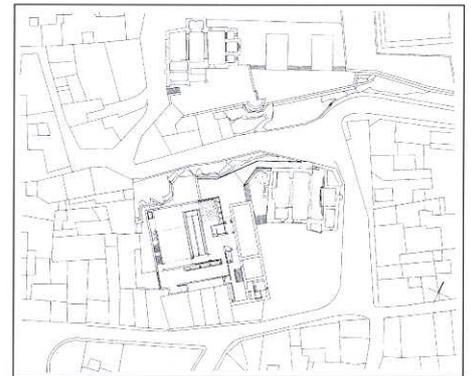


Foto aerea del Museo de Arqueología y Bellas Artes della città Zamora di Emilio Tuñón e Luis Moreno Mansilla; a destra la pianta

normalmente sarebbe stato destinato a spazio pubblico diviene interno ai lotti, di pertinenza intima dei singoli edifici; e lo spazio collettivo assume la forma lineare¹. Il rapporto tra abitazione e costruzione della città, nei termini lecorbusiani, credo resti ancora centrale. Operando in luoghi sedimentati (come in molti casi italiani) subentra il confronto con lo spazio pubblico: *la strada* diviene un tema pertinente alla città nell'uso contemporaneo². Sembra quasi inutile ricordarlo, ma unica occasione per la città di oggi è la *poli-centricità* che essendo il contrario della *monocentricità* (storicamente è con questa che si è abituati a ragionare) richiede un certo sforzo di immaginazione.

Quali figure per i luoghi collettivi?

La questione si pone perché dove termina la città storica cessano anche le sue regole. Quindi vi sono figure sicuramente non pertinenti, altre di cui è auspicabile la sperimentazione. Tra le prime le *centripete*: proprie della città dell'ottocento e che, appartenendo a questa, non servono al di fuori di essa (ma oggi neanche al suo interno). Tra le seconde si possono indicare le forme lineari che fanno della *fluidità* la caratteristica primaria. Si pensi alla via colonnata che, dall'esplanade del tempio di Zeus, raggiunge la porta nord della città di Gerasa della Decapoli (l'odierna Jerash in Giordania)³. L'accento cade sulla sperimentazione del vuoto, che potrà essere rettilineo o d'altra forma (ed in questo caso si pensi alle esperienze indiane di LC), ma in ogni modo, disposto a trovare connessioni lasche che dicano di relazioni molto più estese di quanto rassicuranti giochi grafici possano rappresentare. Non vi è contraddizione tra la definizione di *nuova centralità* e l'idea di *fluidità* dello spazio. In un caso, la verifica progettuale del metodo la si può fare attraverso quelle architetture che, conscie della loro perifericità geografica, scelgono la via dell'appartenenza ad un sistema di relazioni, piuttosto che l'autoreferenzialità. In un altro caso, mediante quei progetti che, per la centralità geografica nella città storica, devono necessariamente confrontarsi con figure ormai estranee alla contemporaneità: le piazze, ad esempio.

La Teramo sorta tra due fiumi (ed ormai cresciuta al di fuori dei suoi antichi limiti con regole urbanistiche non date e con problemi sempre crescenti nel rapporto tra le *parti*) può essere un esempio per chiarire il senso del titolo di questo scritto. La stazione ferroviaria della città si trova nella sua *periferia storica*, ovvero nella prima espansione oltre i limiti delle mura, al di là del fiume. L'area si chiama «La Gammarana»; la stazione ed il Viale Crispi sono stati i primi, e si scoprirà anche gli unici, elementi organizzatori della nuova urbanizzazione. Viale Crispi è il tratto iniziale del collegamento con la costa, la successiva linea ferroviaria vi si disporrà, poi, parallelamente. Se attraversiamo i luoghi, o li osserviamo dalle planimetrie,

¹ Borneo e Sporenburg sono due penisole nella parte più a est della zona portuale di Amsterdam. Il piano generale del gruppo West 8 propone lo sviluppo di nuove tipologie di abitazione con particolare attenzione allo spazio pubblico, pensando all'abitare/risiedere piuttosto che all'alloggiare. Le parti del piano sono affidate a diversi architetti, l'articolazione generale potrebbe far pensare ad una città ellenistica: architetture come «blocchi scultorei» che si traggono, un tessuto residenziale compatto, ampie strade e la fortunata presenza dell'acqua. Il progetto è ampiamente illustrato in *Lotus n. 94* pgg. 74-102.

² Proprio in questi giorni è comparso su *Domus* 802 un articolo di Oriol Bohigas intitolato *La strada*. «Se una città consiste nella coerenza funzionale e simbolica di una rete di vie, un Progetto Urbano non deve' essere niente di più che il progetto di queste strade».

³ Sulla città romana di Gerasa si veda *Le Monde de la Bible. Archéologie & Histoire* n. 62 genn.febr. 1990.

scopriremo la povertà delle soluzioni urbanistiche ed una edilizia di nessun interesse. Il tessuto è saturo, e quello che malamente si poteva fare è stato fatto. Però alla Gammarana restano ancora due possibilità, per la presenza nella zona di due grandi complessi: i capannoni della ex Villeroy & Boch e la stazione ferroviaria⁴. Le due occasioni progettuali sono legate tra loro, per la reciproca vicinanza, e principalmente perché l'una necessita dell'altra; se si vorrà dare senso alla V.&B. ad una scala territoriale, la stazione dovrà recitare un ruolo coprotagonista.

La stazione di Teramo occupa un terreno che oggi si incunea nel tessuto residenziale, è una stazione terminale il cui perimetro si caratterizza ovviamente per la linearità. Un lato del rettangolo dell'area predomina notevolmente sull'altro. Nell'analisi di questo spazio pubblico legato alla mobilità si può oscillare tra due eventuali e diversi comportamenti progettuali: da una parte riferendosi all'Arcadiane ad Efeso⁵, e dall'altra all'agorà di Assos⁶ nella Troade. Luogo, quest'ultimo, dove il dislivello è risolto con l'introduzione dell'edificio del mercato. Per l'area dell'esempio, che è planimetricamente molto vicina alla città storica, anche se fisicamente da essa divisa, si possono indicare certamente altre soluzioni. In ogni caso un congiungimento fisico non è interessante, al contrario la policentricità è una soluzione alle difficoltà date dall'orografia. Si può pensare uno spazio collettivo lineare, ove conta più il riferirsi alla dinamica dei fluidi che il sostare in non proponibili allusioni rinascimentali, dove vuoto è inteso come via, parola ove risuona la diade vías-intervías (calles-manzanas)⁷.

L'esempio teramano per dire che nel rapporto centro-periferia le rispettive e specifiche dinamiche interne sono di grande importanza. Questione nota al Terragni del concorso per il piano regolatore di Como (ovvero la macrostruttura per la Cortesella, le case a gradoni, la casa Vietti, come grande progetto urbano)⁸, o al Rem Koolhaas del Centre International d'Affaires a Lille⁹. Oppure si pensi a interventi spagnoli di più piccole dimensioni, che operando nel cuore della città storica ne divengono parte stessa, come il Polideportivo di Jordi Farrando a Barcellona¹⁰, o il Museo de Arqueología y Bellas Artes della città Zamora di Emilio Tuñón e Luis Moreno Mansilla¹¹. In ogni caso non credo sia corretto pensare a procedure diverse nel caso si operi dentro o fuori i perimetri storici, perché le esigenze dello stare bene, dell'abitante urbano, restano invariate qualunque sia la collocazione spaziale.

⁴I capannoni della V.&B. fabbrica di mattonelle in terracotta sorgono nel 1957 in prossimità della città di Teramo. L'area «Gammarana» scelta per l'edificazione aveva iniziato ad essere urbanizzata dopo la costruzione del primo ponte sul fiume Vezzola (1850) e dopo il completamento della linea ferroviaria di collegamento con la costa (1884). In relazione alle prospettive economiche degli anni '50 l'intervento ha una notevole estensione e comporta grandi opere per la costruzione di una piattaforma unitaria per risolvere i dislivelli del luogo.

⁵Una ricostruzione della Arcadiane (la via colonnata commerciale che, ad Efeso, raggiungeva il porto: una strada lunga 600 metri, larga 11, con portici di 5 metri) la si può trovare in Antonio Giuliano, *Le città dell'Apocalisse*, Newton Compton ed., Roma 1978, pag. 22.

⁶Mario Coppa, *Storia dell'urbanistica. Le età ellenistiche*. Officina Edizioni 1981, Capitolo terzo *Il regionalismo anatolico nella cultura ellenistica*; pgg. 550-551.

⁷«La vía es el lugar del tráfico y del movimiento, y el intervías el lugar estático apto para el reposo y la domesticidad. Ambos se complementan y se excluyen» Carlos Martí Aris, *La construcción de la manzana en el ensanche Cerdà*, in AA.VV., *La manzana como idea de ciudad. Elementos teóricos y propuestas para Barcelona*. 2C Ediciones, Barcelona 1982.

⁸AA.VV., Triennale di Milano, Centro Studi G. Terragni, *Giuseppe Terragni* (catalogo della mostra) pgg. 419-428. Electa 1996.

⁹*El Croquis* n. 53 pgg.166-189.

¹⁰*Quaderns* n. 207-208-209, pgg.108-113.

¹¹*El Croquis* n. 81-82.



Museo de Arqueología y Bellas Artes della città Zamora di Emilio Tuñón e Luis Moreno Mansilla

La fotografia di pag. 16 è dell'autore dell'articolo; il disegno di pag. 16 è tratto da *Quaderns* n. 207-208-209; il disegno e le fotografie delle pgg. 17 e 18 sono tratte da *El Croquis* n. 81-82.