

TANGENZIALE

Architetture tra città e campagna


UMBERTO SALA
editore

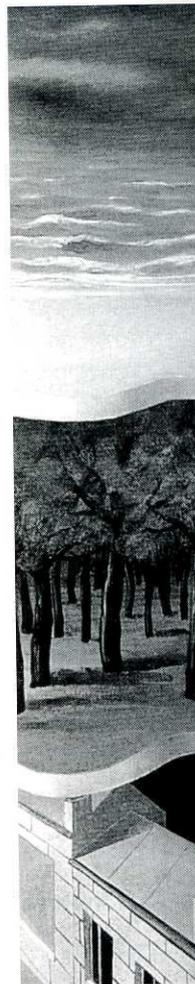
OSSIMORI
DAU - PESCARA

OSSIMORO n°12
Collana diretta da Giangiacomo D'Ardia

Volume realizzato con il contributo
dell'Università degli Studi
"G. D'Annunzio" - Chieti -

DAU
Dipartimento di Architettura e Urbanistica
Viale Pindaro 42
65127 Pescara

© 1999 DAU
Direttore del Dipartimento: *Giangiacomo D'Ardia*
Responsabile di redazione: *Carmen Andriani*
Impaginazione e grafica: *Oscar Buonamano*



René Magritte F

Nota

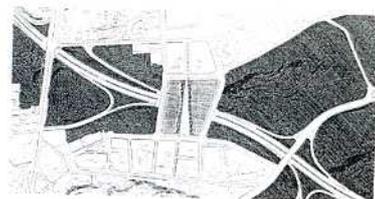
Il materiale di
tenuto dal prof.
infrastrutture". H
Alessandra Schi

SULLA RONDA DI BARCELLONA

Luca Falconi Di Francesco

Presento due progetti, di cui uno in corso di realizzazione, sulla Ronda di Barcellona. Il Il Cinturón de Ronda è una grande circonvallazione che cinge la città tutta, è la nuova muraglia che ne definisce il limite. Entriamo ora in metropolitana - linea uno - uscendo poi alla stazione *Baró de Viver*, nel *barrio* del *Bon Pastor*: a distanza, si intravede una grande *ombráculo*. Siamo sulla *Ronda del Litoral* tra il *Parc de Trinitat* ed il poligono industriale del *Besòs*; un luogo ai "margini" dove è ancora in corso lo sforzo della città per ricostruire le zone più sofferenti e degradate. Qui, dove la strada corre avendo ad est il letto del fiume ed a ovest le case del quartiere, gli architetti Llorens & Soldevila hanno realizzato una piastra in cemento armato che per posizione e per gli elementi che vi sono sovrapposti assume il ruolo di spazio collettivo del *barrio*. La piastra rettangolare, che ha il suo lato maggiore parallelo alla *Ronda*, è funzionalmente divisa in due parti: una è coperta da una grande pergola posta sopra dodici alte colonne metalliche, l'altra è tripartita in altrettante e distinte zone per lo sport. La pergola ha una doppia orditura perché serva al contempo da frangisole e da tettoia per riparare dalla pioggia il luogo sottostante pensato per la sosta e per giocare. La parte sportiva della piastra ha un piccolo edificio spogliatoio-bar, poi all'aperto un campo di basket ed una "palestra" con attrezzature per attività ginniche. Il tutto fatto in profilati metallici di sezione sovrabbondante e reti metalliche che inglobano e proteggono tutti gli spazi. Muovendosi sulla piastra si ha la sensazione di essere come comparse di un tele-





Calles Esport e Pau Torres: Parco della Solidarietà



film americano girato nella periferia newyorkese, un filare di palme, che fuoriescono da tagli della piastra necessari per l'a-reazione della strada sottostante, riconduce ai climi mediterranei. Rispetto la quota zero del *barrio*, l'intero manufatto è sollevato su un podio che, come un vassoio portavivande, sostiene il sistema ordinato degli elementi. I progettisti lo presentano come «facciata della città o fronte fluviale» con due richiami alla storia urbana: «la pergola ed il *paseo-mirador*, a mo' di balcone aperto sul fiume»¹. Se sia una facciata urbana più o meno riuscita credo ciò sia indifferente, al contrario interessa la procedura; cioè come la dirompente presenza della infrastruttura viaria diventi occasione per una operazione architettonico-urbanistica che non vede più la strada come il grande nemico ma una necessità con la quale convivere con opportune accortezze.

La seconda "piastra" è sulla *Ronda de Dalt*, volendo raggiungerla in metropolitana si prenda la linea cinque fino alla stazione di *Can Vidalet a Esplugues de Llobregat*. La piastra (ettari 2,40) unisce i due *barrios*, *can Clota* e *can Vidalet*, sempre divisi dal profondo avvallamento di un rio ed oggi dalla *Ronda*. Il progetto è semplice: il prolungamento geometrico delle *calles Esport* e *Pau Torres* disegna la forma del percorso centrale - un trapezio di forma allungata coperto d'erba che Sergi Godia e Xavier Casas, i progettisti, chiamano il «*salse*»². Una scultura metallica alta sei metri di Alberto Udaeta, posta in questo prato centrale, segna l'asse della composizione. Durante la notte la luce elettrica dà nuova forma al *salna* centrale: in terra una costellazione di fari, nell'aria due linee luminose a dodici metri di altezza per tutta la lunghezza del lungo trapezio. I tubi luminosi sorretti da due teorie di esili colonne metalliche sono il segnale del luogo per gli automobilisti in transito sulla *Ronda*. L'effetto scenografico notturno è divertente, e per il giorno, per i

bordi della piastra sulla strada, sono state curate, con particolare attenzione, le essenze arboree per i loro colori. Tutt'intorno collinette verdi con giochi per i bimbi, panchine e piastre in cemento colorato, per il gioco della *petanca*, che nascondono sistemi di areazione, alberi di ogni tipo. Il luogo oggi è in costruzione avanzata e si chiamerà parco della *Solidariedad*.

Due progetti accomunati dall'essere grandi piastre su un fiume di automobili ma con alcune diversità. Per il primo si può intuire una ideologica fiducia nell'architettura di generare luoghi collettivi con richiami allo spazio monocentrico (la piazza), ma allo stesso momento superato dalla scelta minimale della policentricità della parte sportiva (rafforzando però, in questo modo, ancor più la retorica monumentale del grande ombraculo). Il secondo è un ponte-parco. Una *liaison*, come lo sono le betulle sul ponte di *Trnovo* di Plecnik. Semplice gesto progettuale che risolve un problema dato, allestendo un luogo collettivo, che già oggi, pur essendo in costruzione, è stato eletto dalla gente dei due *barrios* come spazio di incontro.

I due progetti, come si è detto, riprendono il metodo felicemente sperimentato nella parte costiera della città.

La tecnica è semplice: i progetti scavalcano l'autostrada.

Ma le cose si possono però rendere anche più articolate ?

Il numero 218 di *Quaderns*³, intitolato *Repensant la Mobilitat*, ad esempio è un interessante *Kamasutra* di incastri possibili tra strada ed edificio. Scorrendo alcuni titoli si legge: *Come integrare una autostrada ed un municipio*, *Come integrare una autostrada ad un centro civico*, *Come integrare una autostrada in una sala per spettacoli*.

«Se noi - scrive Martin Price - integriamo l'architettura all'autostrada ed approfittiamo della logica delle forze che definiscono l'autostrada, il risultato potrebbe essere un amalgama più orga-

nico di forze e di forme simile ai fiumi che hanno cesellato i magnifici canyons del sud-ovest americano»⁴. Cerco di chiarire l'interesse per l' "autostrada".

All'inizio della colonizzazione nella Magna Grecia la *chora politiké*, la terra della città, era perimetrata attraverso una *ceinture sacrée* fatta di templi, recinto che successivamente diverrà, il luogo della mura. Oggi che mura non esistono più, la nuova cintura sacra è fatta dagli edifici del commercio, del divertimento collettivo, dalle infrastrutture viarie.

Per qualcuno si tratta di luoghi di una infelice anarchia.

Noi ci collochiamo tra quanti cercano, *punctum contra punctum*, di sovrapporre più linee melodiche secondo una teoria che regola la 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. Alcuni lo faranno con la catena dell'Himalaya, altri con quella appenninica o con un campanile teatino.

Compenetrazioni più che sovrapposizioni - con la presa di coscienza che i nuovi paesaggi urbani divengono lo scenario per verifiche e re-invenzioni tipologiche, a mo' di una architettura ellenistica che con le lenti della contemporaneità si modella su geografie viabilistiche. È facile intuire come sia il manufatto pubblico (o spazio aperto collettivo) quello che più si adatta a sperimentazioni di questo tipo, ed a verifiche tipologiche in presenza di infrastrutture viarie, siano queste su gomma o su ferro. Perché il manufatto pubblico?

Perché trovandosi l'abitante della città contemporanea in una condizione diversa da quella dei suoi antenati, essendo lui né *civis* né *polites*, e potendo solo raramente sperare che sobborghi e periferie diventino altro, lo spazio pubblico può essere momento aurorale del necessario processo di continua rifonda-

zione urbana. A ciò si possono trovare esempi (apparentemente) contrari, ad esempio, l'operazione Borneo/Sporenburg ad Amsterdam. Qui quanto normalmente sarebbe stato destinato a spazio pubblico diviene interno ai lotti residenziali; e lo spazio collettivo assume la forma lineare. In ogni caso credo, però, che il rapporto tra abitazione e costruzione della città nei termini lecorbusiani resti ancora centrale. Operando anche in luoghi sedimentati (come in molti casi italiani) subentra necessariamente il confronto con lo spazio pubblico esterno, ed allora ecco la strada come tema pertinente alla città contemporanea. Sembra quasi inutile ricordarlo, ma una possibilità per la città, oggi, è la *policentricità* 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. Un esempio storico è l'Arcadianè ad Efeso, la via colonnata commerciale che raggiungeva il porto, una strada lunga 600 metri, larga 11, con portici di 5 metri. L'accento cade sulla sperimentazione del vuoto, che potrà essere rettilineo o d'altra forma, ma in ogni modo, disposto a trovare le connessioni lasche che dicano di relazioni molto più estese di quanto rassicuranti giochi grafici possano in prima istanza rappresentare: non vi è contraddizione tra la definizione di *nuova centralità* e l'idea di *fluidità* dello spazio.

Il fine di questo articolo è indicare le *parti* di città che sono ai "margini" come i nuovi spazi poetici, ciò significa campo di esercizio per la composizione architettonica. Lì sono da costruire i luoghi della *sfera pubblica* - gli spazi della democrazia - dove possa riconoscersi l'identità delle molteplici costellazioni che disegnano la contemporaneità: uno **spazio pubblico policentrico**.

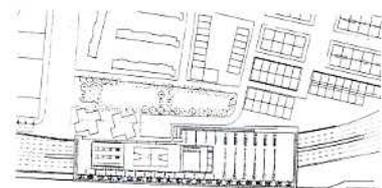
Vi sono molti esempi nella storia dell'architettura che contribuiscono a definire il valore di uno spazio collettivo, fluido, policentrico di forma lineare, dal *cardo maximus* di Gerasa della Decapoli (Jerash in Giordania), alla Strada Nuova a Genova; dal Canal Grande come unità architettonica complessa alla idea di *Mat-Building*.

I due esempi sulla Ronda sono una delle possibilità date alla contemporaneità per un amalgama organico tra infrastruttura viaria ed architettura. È tempo di uscire dall'equivoco della periferia come mostro indomabile per iniziare, nel rispetto delle diverse identità (dei luoghi e delle genti), un "restauro" di ambiti dove si scopra mancare il collante tra *logis* e *loisir*, tra edificio ed edificio, tra parte di città ed un'altra adiacente.

Ciò è possibile con operazioni semplici, come pavimentazioni, piantumazioni, arredi; e quando necessario, con manufatti collettivi coscienti di essere solo "un sostegno" per una libera quantità di attività che la città deve garantire e di cui non può e non deve conoscere gli esiti.

- 1) Llorens & Soldevila, arquitectos, con los servicios técnicos de Impusa, *Equipamento de las losas sobre la Ronda del Litoral. Barcelona*. In *ON diseme* n°144, pgg. 94-101.
- 2) Sergi Godia y Xavier Casas, arquitectos. *Conexi Godia y Xavier Casas, arquitectos, el Litoral. Barcelonae Impusa,on*. In *ON diseGo* n°193, pgg.198-205.
- 3) La rivista del *Col.legi d'Arquitectes de Catalunya*,
- 4) Martin Price, *Ressonant amb l'autopista* in *Quaderns* n° 218.





Baró de Viver: Piastra polifunzionale

