

ESEMPI DI ARCHITETTURA

Spazi di riflessione

Direttore

Olimpia Niglio
Università degli Studi di Pavia

Comitato scientifico

Roberto Goycoolea Prado
Universidad de Alcalá, Madrid, Espana

Taisuke Kuroda
Kanto Gakuin University, Yokohama, Japan

Rubén Hernández Molina
Universidad Nacional, Bogotá, Colombia

Giovanni Multari
Università degli Studi di Napoli Federico II

Alberto Parducci
Università degli Studi di Perugia

Massimiliano Savorra
Università degli Studi del Molise

Cesare Sposito
Università degli Studi di Palermo

Karin Templin
University of Cambridge, Cambridge, UK

Comitato di redazione

Giuseppe de Giovanni
Università degli Studi di Palermo

Marzia Marandola
Sapienza Università di Roma

Mabel Matamoros Tuma
Instituto Superior Politécnico José a. Echeverría,
La Habana, Cuba

Alessio Pipinato
Università degli Studi di Padova

Bruno Pelucca
Università degli Studi di Firenze

Chiara Visentin
Università IUAV di Venezia

EdA – Collana editoriale internazionale con obbligo del *Peer review* (SSD A08 – Ingegneria Civile e Architettura), in ottemperanza alle direttive del Consiglio Universitario Nazionale (CUN), dell’Agenzia Nazionale del sistema Universitario e della Ricerca (ANVUR) e della Valutazione Qualità della Ricerca (VQR). Peer Review per conto della Direzione o di un membro della Redazione e di un Esperto Esterno (*clear peer review*).

ESEMPI DI ARCHITETTURA

La collana editoriale Esempi di Architettura nasce per divulgare pubblicazioni scientifiche edite dal mondo universitario e dai centri di ricerca, che focalizzino l'attenzione sulla lettura critica dei progetti. Si vuole così creare un luogo per un dibattito culturale su argomenti interdisciplinari con la finalità di approfondire tematiche attinenti a differenti ambiti di studio che vadano dalla storia, al restauro, alla progettazione architettonica e strutturale, all'analisi tecnologica, al paesaggio e alla città.

Le finalità scientifiche e culturali del progetto EdA trovano le ragioni nel pensiero di Werner Heisenberg Premio Nobel per la Fisica nel 1932.

... È probabilmente vero, in linea di massima, che nella storia del pensiero umano gli sviluppi più fruttuosi si verificano spesso nei punti d'interferenza tra diverse linee di pensiero. Queste linee possono avere le loro radici in parti assolutamente diverse della cultura umana, in diversi tempi ed in ambienti culturali diversi o di diverse tradizioni religiose; perciò, se esse veramente si incontrano, cioè, se vengono a trovarsi in rapporti sufficientemente stretti da dare origine ad un'effettiva interazione, si può allora sperare che possano seguire nuovi ed interessanti sviluppi.

Spazi di riflessione

La sezione Spazi di riflessione della collana EdA, Esempi di Architettura, si propone di contribuire alla conoscenza e alla diffusione, attraverso un costruttivo confronto di idee e di esperienze, di attività di ricerca interdisciplinari svolte in ambito sia nazionale che internazionale. La collana, con particolare attenzione ai temi della conservazione del patrimonio costruito nonché dell'evoluzione del processo costruttivo anche in ambito ingegneristico, è finalizzata ad approfondire temi teorici e metodologici propri della progettazione, a conoscere i protagonisti promotori di percorsi evolutivi nonché ad accogliere testimonianze operative e di attualità in grado di apportare validi contributi scientifici. Le attività di ricerca accolte nella collana EdA e nella sezione Spazi di riflessione possono essere in lingua straniera.

MICHELE FURNARI

UNA FORMA PER LA CITTÀ MODERNA

NOTE SULLA COSTRUZIONE DI UNA IDEA DI CITTÀ,
DA LA SARRAZ AD OTTERLO





aracne



ISBN

979-12-218-0108-8

PRIMA EDIZIONE

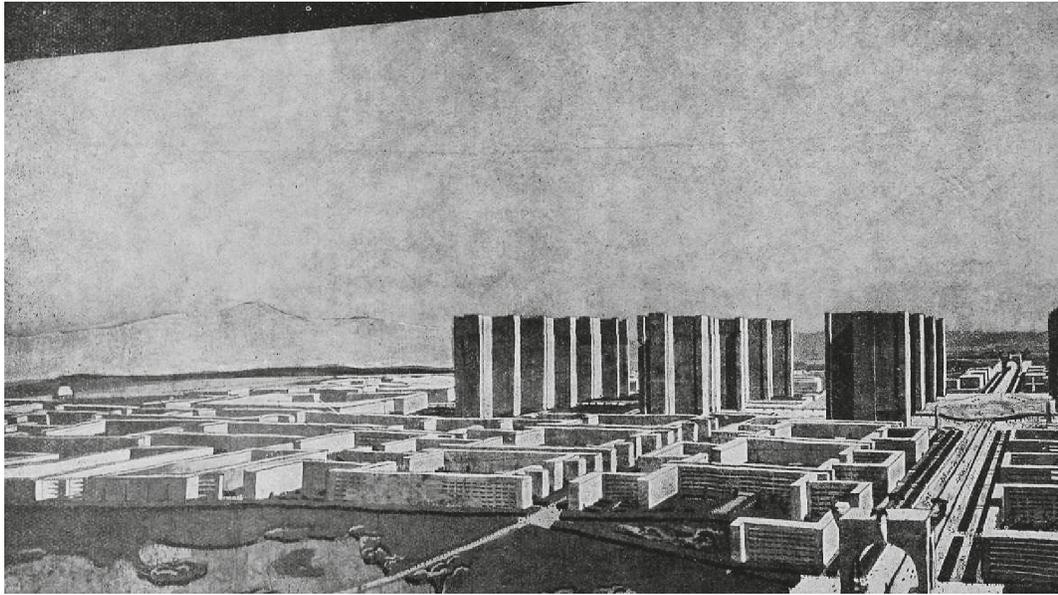
ROMA 12 DICEMBRE 2022

UNA PREMESA ALLE NOTE CHE SEGUONO: *dalla metà dell'Ottocento in poi vengono prospettate una serie di soluzioni, il cui scopo è quello di configurare una valida alternativa alla città tradizionale esistente.*

Questi modelli insediativi dovevano rispondere all'esigenza di trovare un compromesso fra la densità abitativa – ovvero il bisogno di insediare un gran numero di persone in aree tutto sommato limitate – e i requisiti di igiene edilizia – ovvero costruire alloggi in cui fossero innanzitutto garantite luce e aria. Le alternative proposte sono molteplici, i prototipi innumerevoli e molti di questi, di sperimentazione in sperimentazione, attraverseranno tutto il Novecento, ispirando una serie di progetti urbani. In una prima fase del Novecento, almeno fino agli anni della ricostruzione del secondo dopoguerra quando il blocco intensivo di abitazione è diventato il modello insediativo di riferimento, i progetti che vengono realizzati sono rappresentativi di un panorama di sperimentazioni progettuali molto ampio e variegato.

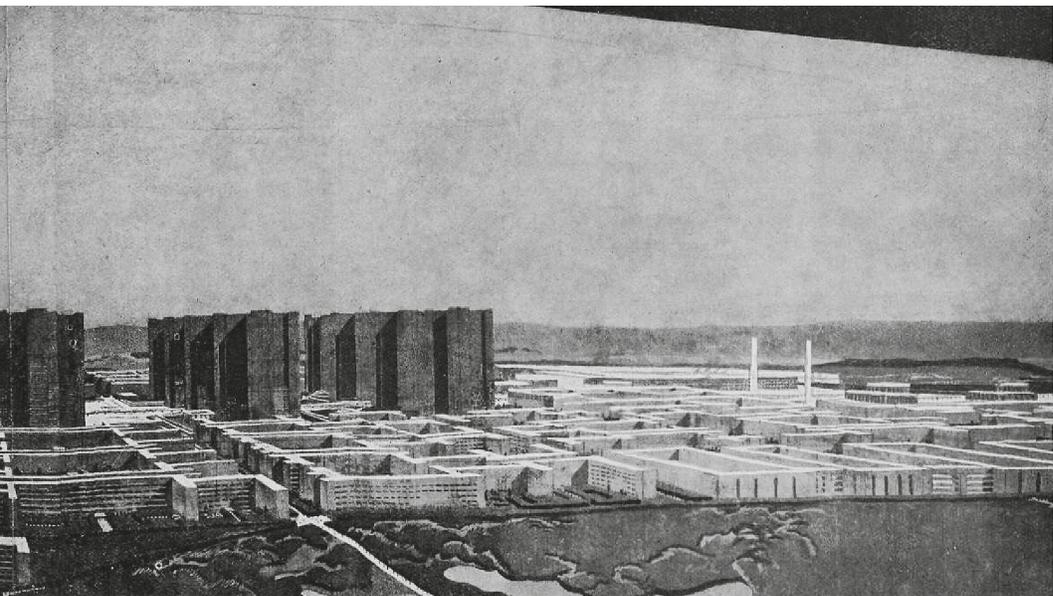
I quartieri di Gropius sono molto diversi come concezione da quelli di Ernst May, così come Taut lavora con un'agenda in parte diversa da quella di Mies, la città di Le Corbusier è solo in parte conciliabile con quella di Hilberseimer. Eppure, se guardiamo a questi progetti dal punto di vista formale e attraverso i caratteri architettonici che osserviamo negli edifici e nelle immagini, non si può che percepire una sostanziale unità di intenti tesa a configurare una città nuova, la cui forma sia 'moderna', nel senso di adeguata alla nuova civiltà industriale.

Ciascuno sviluppa una sua gerarchia di priorità, e i resoconti e le descrizioni teoriche sono lì a dimostrarlo, ma alla fine, almeno formalmente la distanza fra le proposte è minore di quello che gli scritti potrebbero far immaginare, poichè si percepisce l'esistenza di un comune universo figurativo di riferimento.



Qui, in queste note, si ripercorre l'evoluzione del progetto del blocco intensivo di abitazione e della forma della città che scaturisce dalla sua aggregazione. Approfondire questa tipologia abitativa, ha un senso perché, forse come nessun'altra architettura moderna nonostante gli sforzi di alcune generazioni di progettisti, essa ha finito non solo per mancare tutte le aspettative di cui era stata caricata, ma lo ha fatto in modo così eclatante da diventare addirittura, essa stessa il simbolo di un fallimento ben più ampio del Movimento Moderno, e implicitamente di tutta l'architettura del Novecento.

Insomma, nessuno degli edifici che rappresentano, nell'immaginario delle persone, l'architettura moderna è stato così totalmente rifiutato, quanto il blocco residenziale intensivo, in primis da



quelle stesse persone che erano destinate ad abitarli. E in questo rifiuto si può misurare la distanza profonda fra i contenuti ideali secondo i quali erano stati progettati e costruiti, e la loro percezione da parte di coloro – gli abitanti – per i quali quei principi erano stati sviluppati.

Eppure, se si segue la traccia delle note che seguono, si potrà verificare quanto la critica sia stata ingenerosa verso architetture che ancora oggi raccontano che una differente storia era possibile, soprattutto in quelle periferie, dove al contrario, spesso, quei blocchi residenziali sono divenuti fonte di degrado urbano e sociale, per motivi che esulano la loro specificità architettonica e urbana, e che hanno più a che fare con la sfera della politica e dell'economia.

Le Corbusier, Città per 3 milioni di abitanti, 1922, prospettiva

La Sarraz, Congresso Internazionale d'Architettura Moderna, 1928, foto di gruppo

LA SARRAZ, 1928 – UN INIZIO: al primo Congrès Internationaux d'Architecture Moderne presieduto da Sigfried Giedion, insieme a Le Corbusier e Pierre Jeanneret, sono presenti, tra gli altri, i francesi Pierre Chareau e André Lurçat, i tedeschi Hugö Haring e Ernst May, gli olandesi Gerrit Rietveld e Mart Stam, lo svizzero Hannes Meyer e lo svizzero italiano Alberto Sartoris. Hanno tutti intorno ai quaranta anni, mentre la vecchia generazione è rappresentata dall'architetto olandese settantenne, H.P. Berlage.

CIAM I – LO SPIRITO MODERNO: il congresso di La Sarraz, dopo un confronto anche deciso fra vari punti di vista, si conclude con una dichiarazione finale nella quale i partecipanti – che si definiscono architetti moderni – avvertono la necessità di affermare un nuovo concetto dell'architettura e si dichiarano «coscienti delle profonde perturbazioni prodotte dal macchinismo (e) riconoscono che la trasformazione della struttura sociale ed economica (del mondo moderno) esige una corrispondente trasformazione dell'architettura» poiché «il destino dell'architettura è di esprimere lo spirito di un'epoca».

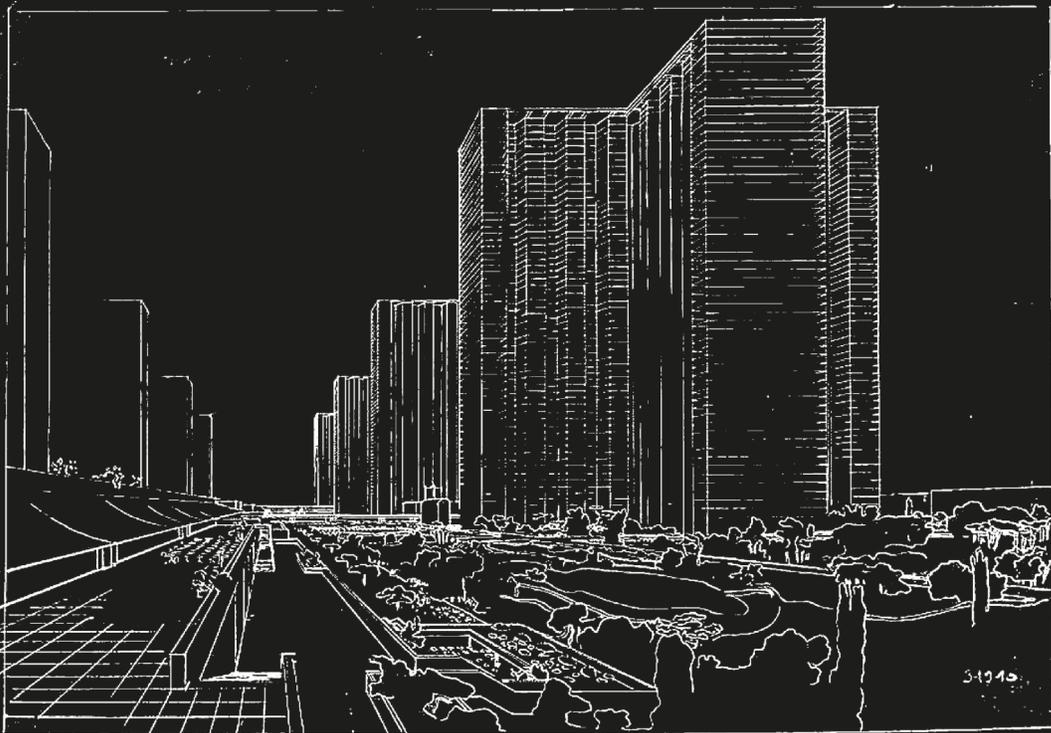
UNO SGUARDO D'ASSIEME: Walter Gropius, in «Architettura integrata» scriverà, a proposito della sua esperienza dei CIAM che «il fatto più importante fu che in un mondo pieno di confusione e tentativi parziali, un piccolo gruppo internazionale di architetti, sentì la necessità di raccogliere in una visione totale i molteplici problemi che aveva di fronte».

URBANISTICA FUNZIONALE: al di là di differenze di impostazione e talvolta di contenuti (come notato da Giorgio Ciucci e che peraltro diverranno evidenti nello svolgimento delle



differenti vite professionali dei protagonisti) gli architetti riuniti per il primo CIAM converranno che l'urbanistica debba consistere nella «pianificazione dei luoghi e degli ambienti diversi che devono ospitare lo sviluppo della vita materiale, sentimentale e spirituale in tutte le sue manifestazioni, individuali e collettive, e comprende gli insediamenti urbani come quelli rurali» e soprattutto che «l'urbanistica non può essere più sottomessa esclusivamente alle regole di un estetismo gratuito, ma è di natura funzionale».

VOLUMI COSTRUITI E SPAZI LIBERI: se l'urbanistica, ovvero l'attività progettuale di pianificazione della dimensione architettonica dei luoghi, deve essere funzionale, secondo gli



34945

estensori della dichiarazione di La Sarraz, «i rapporti fra i diversi luoghi devono essere ri-calcolati per stabilire una giusta proporzione fra volumi costruiti e spazi liberi» poiché l'applicazione dei principi funzionali sono attualmente ostacolati dallo stato degli insediamenti e dalle caratteristiche morfologiche della città esistente del primo '900.

LO SPAZIO FUNZIONALE: il movimento funzionalista, secondo Franco La Cecla, si pone in sostanziale continuità con il processo riformatore delle amministrazioni del XIX secolo che, a partire da operazioni assai complesse di regolarizzazione e razionalizzazione del tessuto urbano e dunque dei comportamenti degli abitanti che li abitano, vengono a creare una città istituzionalizzata nella quale in funzione della circolazione e dell'organizzazione complessiva della città, ciascuna attività trova una sua identità pubblica e la sua collocazione spaziale nell'ambito di una gerarchia estesa a tutto il comprensorio urbano, e che deve trovare una sintesi nell'impianto urbano generale.

CARATTERI DEL TESSUTO URBANO ESISTENTE: la città con la quale si confrontano questi architetti è di derivazione ottocentesca, e pur in presenza di un notevole salto di scala (nelle misure degli isolati) e dimensione (nella estensione complessiva del tessuto urbano) rispetto alla città storica, non vengono messa in discussione la sua morfologia urbana: il tessuto urbano si forma nella continuità di un 'catasto parcellare' la cui densità e irregolarità si risolve, notano i firmatari della dichiarazione di La Sarraz, in una naturale «ripartizione disordinata del suolo, frutto delle lottizzazioni, delle vendite e della speculazione, (che) deve essere sostituita da un (più) razionale sistema di raggruppamento fondiario».

LA CITTÀ È UNA METROPOLI: la città attuale non riesce a rispondere alle sollecitazioni della vita moderna e necessita di essere adattata alle nuove esigenze. La grande città è di recente formazione, ma la metropoli contemporanea viene immaginata come un'entità completamente nuova e con caratteristiche che le consentono di far fronte alle richieste innovative della vita degli abitanti moderni.

UNA ROTTURA CON IL PASSATO: la struttura della città deve essere completamente ripensata secondo i principi dell'urbanistica moderna perché non è possibile immaginare di aggiornare semplicemente la città esistente: il progetto della città contemporanea è visto come un progetto di rottura rispetto al passato sia per la scala che esso implica sia per la struttura degli edifici di cui essa è composta.

LA CITTÀ INDUSTRIALE POST-LIBERALE: secondo Leonardo Benevolo per città tradizionale – così come intesa nella dichiarazione di La Sarraz – dobbiamo intendere non tanto la città antica formatasi attraverso le stratificazioni storiche, quanto un modello di città prevalente nel XIX secolo che si forma attraverso una prassi urbanistica e edilizia immediatamente dopo il '48 e che ha «per modello dominante la ricostruzione di Parigi dal 1853 al 1869».

LA STRADA DELL'ASINO, LA STRADA 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 si incammina per la via più diretta. L'asino procede a zig-zag [...] è l'asino che ha tracciato la pianta di tutte le città d'Europa. [...] le metropoli sono – perciò – prive di grandi arterie,

presentano una intricata rete di diramazioni capillari. [...] Tortuosa è la strada dell'asino, diritta quella dell'uomo». Così Le Corbusier-Saugnier nella sezione Architecture-Urbanisme della rivista L'ESPRIT NOUVEAU n.17, poi ripubblicato nel libro Urbanisme del 1925.

IL DISEGNO DELLA CITTÀ NEO-CONSERVATRICE 1 – SPAZI PRIVATI E SPAZI PUBBLICI: «il disegno della città è il disegno delle linee di confine fra spazi privati e spazi pubblici (i fronti fabbricabili). In questi fronti si localizzano le funzioni terziarie – commercio, traffici – che diventano così le funzioni privilegiate della città. I fronti sono fissi, o cambiano più raramente, mentre gli edifici che occupano i lotti fabbricabili sono intercambiabili secondo le variazioni della rendita di posizione». Scrive ancora Benevolo insieme con Melograni e Giura Longo « Per il carattere netto e schematico di questa contrapposizione, sia gli spazi privati che gli spazi pubblici tendono a diventare omogenei; l'individualità dei singoli edifici è soverchiata dall'uniformità dei caratteri quantitativi, conseguente allo sfruttamento di lotti equivalenti, e la varietà degli ambienti pubblici tradizionali si fonde in una sequenza di spazi vuoti, legati ai volumi edilizi da rapporti costanti».

IL DISEGNO DELLA CITTÀ NEO-CONSERVATRICE 2 – GLI ISOLATI E LA STRADA: «nasce così lo standard più caratteristico della città neo-conservatrice la Rue Corridor (considerata come canale di traffico e ambiente su cui si affacciano gli allineamenti commerciali). Essa esprime la previdenza della funzione terziaria a cui tutte le altre sono subordinate. [...] I diversi edifici necessari alla vita della città abitazioni – uffici, teatri, grandi magazzini, scuole, ecc. – si confondono nella cortina edilizia che fiancheggia la Rue Corridor, eccettuati

*Berlage H.P., Piano per Amsterdam
Sud, 1914, tavola di presentazione,
prospettiva a volo d'uccello*

solo gli edifici che per la dimensione e il valore monumentale sono in grado di occupare un intero isolato».

RUE CORRIDOR: in numerosi schizzi, LC tratteggia la strada della città tradizionale: corridoio chiuso dagli edifici e risultato della 'consuetudine deleteria' di formare isolati che si affacciano su strada e che al cui interno sono organizzati in cortili.

IL DISEGNO DELLA CITTÀ NEO-CONSERVATRICE 3 – TRAVESTIMENTO STILISTICO: Leonardo Benevolo sottolinea come questa città sia: troppo densa, congestionata, povera di servizi secondari, priva di alloggi economici, senza spazio per le industrie e i grandi impianti di servizio e soprattutto, essendo 'brutta' necessita di un «travestimento stilistico, e l'uso dei monumenti della città antica come fondali di nuove strade o piazze, per ricavare il prestigio formale che manca alla città nuova».

BERLAGE, 1914, UNA GERARCHIA DI STRADE E PIAZZE: ancora ad inizio del '900, pur nella convinzione che sia necessario ripensare la città esistente per adeguarla alle esigenze della città 'figlia della scienza moderna e dell'arte moderna', anche nei contributi più avanzati, non si va al di là di una riproposizione – rivista e corretta – di un tessuto urbano, in cui il telaio della rete stradale costituisce il supporto principale per un sistema di blocchi isolati. Questa visione aggiorna ma non mette in discussione i principi formativi della città tradizionale. Il piano di Berlage per Amsterdam, ne è un chiaro esempio: gli ampi e rettilinei assi stradali, quali elementi primari, delimitano isolati molto grandi, all'interno dei quali gli



edifici si allineano lungo i margini e le cui volumetrie si distribuiscono secondo la geometria dettata dalle intersezioni stradali.

TRACCIATI REGOLARI E GERARCHIE URBANE: agli interventi ottocenteschi con i quali la città storica viene sottoposta ad un processo di razionalizzazione attraverso l'apertura di



grandi arterie stradali che 'sventrano' il tessuto urbano, Berlage oppone una urbanistica 'pre-moderna' la cui qualità principale è innanzitutto nella regolarità di impianto: «la rete stradale e la forma delle piazze dovranno seguire un disegno di purezza matematica che escluda il capriccio personale e ogni atteggiamento soggettivo [...] questa idea esige strade regolari e 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 [...] la strada e la piazza sono gli elementi principali del piano urbanistico».

I VINCOLI DI CIRCOLAZIONE DELLA RETE STRADALE: nel piano di Berlage, nonostante l'impianto innovativo, la maglia dei tracciati stradali è ancora rigida e non ammette elementi urbani che ne mettano in discussione scala e organizzazione e che non siano compatibili con le dimensioni degli isolati e dei lotti. Il carattere omogeneo e la sostanziale equivalenza di strade e piazze – quali elementi di snodo di un sistema di circolazione – non permettono differenziazioni qualitative fra gli edifici, ma li unificano in una uniformità stilistica che sfuma qualunque differenza.

FONDAMENTI DI UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE SPAZIALE: questo carattere preponderante della città tradizionale esistente esige un nuovo tipo di città da contrapporre ad essa e che ne costituisca un vero momento di rottura, andando oltre il rigido rapporto fra gli

edifici e i margini degli isolati definiti dalle strade. A partire dagli anni Venti si forma, trasversalmente e in una nuova generazione di architetti, la consapevolezza che bisogna andare oltre la città esistente con un modello urbano che superi l'organizzazione dell'isolato, e che si basi sulla reinterpretazione della strada, come elemento essenziale di circolazione e non di formazione della morfologia urbana, e sull'assunzione di spaziature adeguate fra gli edifici.

NUOVA STRUTTURA URBANA: «Elementi architettonici e urbanistici tutti giustificati dalla tecnica moderna [...] organismi esattamente definiti, compiuti, che si sviluppano dall'interno verso l'esterno, autentica biologia di cemento, pietra, ferro, vetro. Premuti come siamo dalle velocità meccaniche, avvertiamo urgente una necessità: liberare le città dalla costrizione e dalla tirannia della strada!». Così Le Corbusier in *MANIÈRE DE PENSER L'URBANISME*, 1946.

FUNZIONI DELLA VITA COLLETTIVA: casa, lavoro e svago sono le principali attività dell'ordine funzionale secondo il quale si svolge la vita nelle città 'moderne', ma che nella città tradizionale non si riesce a svolgere pienamente proprio per i vincoli e la rigidità che l'organizzazione fisica della città stessa pone.

GROPIUS – CRITICA DEI BLOCCHI ISOLATI: «gli atroci appartamenti su chiostrine della fine del secolo XIX sono stati soppressi dei regolamenti edilizi [...] e sono stati rimpiazzati da blocchi di unità urbane composti da costruzioni perimetrali intorno a un cortile interno.