

PARTE SECONDA

SESTA GIORNATA

Divagazioni nella giornata di riposo.

Nelle cinque passeggiate si è attraversata la città riconoscendone le *parti* (o nuclei di fondazione), e quindi i *limiti* interni, scoprendo per le parti una perifericità che può essere itinerante nel tempo urbano ¹. Si sono percorse strade di varie dimensioni, forma e lunghezza, osservando come dal rapporto di queste con l'edificio siano possibili diversi gradi di spazio pubblico.

Nella prima giornata si è percorsa la *avinguda d'Icària* poi, nella quinta, il *carrer de Salvador Espriu* ovvero i limiti, interni ed esterni, della *Vila Olímpica*: due lati paralleli della medesima serie di isolati i cui esiti spaziali sono completamente diversi se visti dal cuore della *Vila Olímpica* o dal sistema dei parchi lineari. Nella quarta giornata il problema dell'attacco a terra della *Casa Bloc* - il suo rapporto con la strada - è occasione di confronto con la procedura applicata nei *2 isolati e 1/2* del *Poble Nou*. Volendo parlare di architettura è possibile farlo solo a mezzo di architetture, quindi sarà inevitabile per definire il concetto riferirsi ad esempi che serviranno a "picchettare" il campo entro cui costruire la definizione di spazio pubblico policentrico di forma lineare. *A street wants to be a building* scrive Louis Kahn ² - cosa significa questa affermazione? Attraverso esempi di architetture, non necessariamente coeve, è facile constatare come non si tratti di un semplice slogan.

Il cardo maximus della città di Gerasa

La via porticata della città di Petra

Il campo romano della città di Lambaesis

La Strada Nuova a Genova

La croce di strade con la Piazza dei quattro Canti a Palermo

Ospedale di Le Corbusier a Venezia

Progetto degli Smithsonian per Berlin Hauptstadt.

Del rapporto esistente tra edifici e strada colonnata di Gerasa ³ si è già parlato. A Petra la via lastricata e porticata, nella successione dei tre mercati dei due templi contrapposti e del palazzo reale, diventa una unità con gli edifici stessi proprio per il ruolo unificante della strada colonnata - quasi un solo grande palazzo ⁴. Il richiamo alla sede permanente della III Legione augustea in terra d'Africa è ancora più interessante perché racchiusa da mura (550x450 m) le due vie colonnate di Lambaesis ⁵ appaiono come crètti su di una gigantesca formella di argilla in continuità fisica con l'ordine compatto degli edifici militari retrostanti.

Con decreto del marzo 1550 si avvia un episodio assolutamente innovativo nella urbanistica italiana. Per volontà di un gruppo di aristocratici genovesi e su progetto di Bernardino Cantone da Cabio, o forse del suo maestro Galeazzo Alessi, vengono espropriati alcuni terreni urbani (operazione commerciale e culturale allo stesso tempo) per costruirvi un luogo della rappresentazione del potere cittadino. Lo schema planimetrico può ricordare un canale (con palazzi)

veneziano, o l'Addizione Erculea di Biagio Rossetti a Ferrara, o la struttura del Belvedere vaticano, ecc. Trattasi di una strada (o una *non-strada* come è stata detta da alcuni) definita da nove palazzi da un lato, e dall'altro sette più due giardini allineati alle facciate stradali. Le *misure* sono 7,50x21x255 metri. Con questo ordine di grandezze perde senso la dimensione prospettica a vantaggio della successione dei volumi; le aperture trasversali portone-atrio-giardino, più che i vicoli di separazione tra edifici, si uniscono al volume della strada in totale coesione formando una *unità di luogo* in una *molteplicità di azioni* che fanno multiforme e policentrico lo spazio unitario - in questo caso con *misure* (intese queste nella loro totalità di funzionali, architettoniche ed urbanistiche) pertinenti alle necessità del momento storico.

Di una esemplarità quasi didascalica della idea di continuità città-edificio è l'Ospedale di Venezia di Le Corbusier. Il progetto è localizzato nella laguna ovest, in un' area originariamente totalmente marginale che dopo la costruzione del ponte trans-lagunare diventa nuovo ambito della rappresentazione urbana. Come il manufatto lecorbuseriano (sul bordo urbano) si rapporta con l'acqua, cosa significa il suo essere per una parte anfibia, cosa l'aver scelto l'altezza massima di 13,66 metri ⁶ ? L'ospedale, che è *hôpital horizontal*, si struttura su tre livelli principali e si radica al suolo collegandosi ai tre sistemi di viabilità: acqua, pedonale e su gomma. È una *micro-città* ⁷ (una città per la cura del corpo), una continuazione della Venezia urbana: da S.Marco percorso Rialto ed il Canal Grande si arriva attraversando il canale di Cannaregio all'ospedale di Le Corbusier ⁸. Una architettura che pensa il percorso come strettamente connesso al luogo della sosta, in una successione che tende alla unitarietà e non facendo distinzione tra parti servite e serventi. L'Ospedale di Venezia, insieme ad un lunga serie di altri progetti servirà alla costruzione della teoria del *Mat-Building* ⁹ illustrata negli anni settanta in un articolo di Alison Smithson. I momenti iniziali sono le esperienze del Team X - le strutture isotrope non gerarchizzate dove vuoti e aperture sono parti fondamentali dell'edificio. e capaci di infiltrarsi contaminando la città. I vuoti come gli alveoli delle spugne sono parti fondamentali dell'edificio che si estende con percorsi che coincidono con lo stesso edificio, così come è nel progetto degli Smithson, per il centro di Berlino (1957-58): il famoso concorso a cui partecipa LC disegnando il grande arazzo di *ouils*, citazioni di suoi precedenti progetti e non.

A.&P.S. sovrappongono alla trama rettangolare del suolo distrutto una rete di percorsi pedonali che diventano edificio, fino a coincidere con la città. Dalla lunga serie di esempi dell'articolo A.S. viene fuori un modo di pensare lo spazio pubblico della strada come un vero manufatto architettonico ¹⁰. Negli esempi - alcuni oggi datati - si tratta generalmente di rami (*stems*) che fisicamente costruiscono la relazione; volumi a nastro che costruiscono la relazione in modo didascalico. Ciò che resta di importante nella procedura è l'aver presentato la strada come un edificio. Questo comporta, immediatamente, uno spostamento del consueto punto di vista. Si potrà leggere, estremizzando il concetto, la

U.H.G.C. di LC come costruzione intorno alla sua strada interna ? Lo stesso varrà per i musei a nastro di LC o per altri frammenti miesiani come propone A.Smithson in *Mat-Building*. La strada come edificio chiaramente non significa più costruzione di manufatti coperti o colonnati ma introduzione nelle questioni di ri-costruzione di pezzi di città del tema dello *spazio pubblico non monocentrico* come possibilità della contemporaneità ¹¹ .

La Rambla sia nel suo insieme, come successione policentrica di eventi ¹² , sia negli ambiti specifici come nel tratto *Estudis-Sant Josep*, nella complessità spaziale *Betlem-Moja-Virreina-Boqueria-Palau Nou*, illustra l'aprirsi ed il chiudersi verso estensioni laterali di uno spazio lineare. O al contrario *derive* dei manufatti verso la più grande unità spaziale della strada che raccoglie il confluire dai suoi margini. Una strada pensata come un edificio (pubblico) è tale quando è progettata insieme agli edifici che la definiscono. Il caso barcellonese di continuazione della città ottocentesca impone un ripensamento della idea di strada come spazio collettivo. La questione già citata del fronte edilizio sul mare, cioè della frammentazione che si viene ad avere tra l'ultima linea dell'edificato e la successione dei parchi lineari è un problema sul quale riflettere. Ma anche il difficile ruolo giocato dalla *Rambla de Prim* che nel calarsi in una realtà edilizia diffusa e frantumata non costruisce con chiarezza l'ambita unità spaziale di continuità *edificio -rambla*, è un altro episodio che sintetizza la difficoltà esistente. Barcellona è una città con due anime architettoniche: *Cerdà* ed il *Plan Macià*; è difficile un momento di sintesi.

La seconda giornata racconta di slittamenti (o derive di luoghi monocentrici) all'interno del grande flusso *Lesseps-Torrent de l'Olla-Rambla de Catalunya-Ramblas*: prolungamenti della/nella residenza. Vedasi allora la strada parco all'interno agli isolati di Ferrater al *poble Nou*. La strada parco è interna sia perché è chiaro il riferimento alle tipologie di Cerdà ma anche perché il contesto permette un difficile dialogo. La strada parco, comunque è differente dal parco sovrapposto a luoghi "difficili" quanto non si sa cosa altro fare. La *strada come edificio* è chiaramente da leggersi come metafora: si potrebbe dire la strada come un interno -urbano- e la sostanza non cambierebbe. Le cinque giornate vogliono forzare l'attenzione del *flâneur* sul policentrismo lineare che è proprio della città di Barcellona: ciò nel suo archetipo fondamentale, la *Rambla*, ciò nella composizione seriale attuata da Cerdà. Si chiarisce così il perché dei sette esempi posti in apertura. I bordi architettonici che costruiscono i limiti dello spazio stradale scivolano verso il vuoto della strada coinvolgendola in un'azione unitaria. La piastra lignea inclinata del *Centre d'Art de Santa Mònica*, ad esempio deriva verso la Rambla Santa Mònica, costruendo una possibile *psychogeography* che tende al ribaltamento del comune attacco al suolo di un manufatto, nella tradizionale distinzione edificio strada ¹³. La definizione di spazio lineare si riferisce alla preponderanza di una delle dimensioni con un rimando immediato a quattro questioni: la sezione generatrice (o sezione guida), il tema della *finitio* (o non-*finitio*), il tema delle cerniere intermedie e,

quindi, l'attacco al suolo ¹⁴. L'idea di fluidità è connessa allo svolgersi continuo, e dove vi sono cerniere intermedie queste sono di progetto, o inglobate in questo come occasioni per l'architettura. *El Mur*, la scultura di Richard Serra ¹⁵ nella *Plaça de la Palmera* può indicare cosa si intende per fluidità spaziale ¹⁶.

¹ “Perificità spaziale” si riferisce al posizionamento della parte rispetto alle altre nella città. “Spaziale” è una indicazione di posizione: quindi “periferico” è altro da “marginale”, in altri termini non è un giudizio di valore.

² Midtown development - Market street East, Philadelphia, PA 1961-1962. in *Louis I. Kahn Complete Work 1935-1974*. Birkhäuser Basel Boston 1987; pag. 36.

³ Si veda la nota n°3 della introduzione.

⁴ *Il Mondo della Bibbia* n°31, gennaio febbraio 1996.

Il Mondo della Bibbia n°39 settembre ottobre 1997.

Henri Stierlin, *Cités du désert. Petra, Palmyre, Hatra*; Ed. Seuil 1987.

⁵ Alberto Ferlenga, *Africa, le città romane*. Stella polare guide di architettura, CLUP 1990.

⁶ E' interessante come viene definito il problema dell'altezza del manufatto, «l' altezza dell'ospedale dal suolo è approssimativamente 13,66 metri. Questa dimensione corrisponde all'altezza media degli edifici della città». LC, O.C. vol 8.

⁷ Gioverà volendo dire dell'idea di unità, e restando nell'ambito di quei traslati necessari per dire di architettura, riferirsi attraverso le parole di Saverio Muratori alla tecnica edilizia residenziale veneziana nella quale «vi è un'intendimento dell'unità distinzione che consente la più metodica e sottile separazione di funzioni senza perdere il discorso unitario, la partecipazione simultanea, la pluralità coordinata e la polifonia di interessi. Parlo di quegli elementi unificanti aperti che sono la corte passante negli organismi multipli, la sala passante nella cellula abitativa, la cui contropartita implicita è costituita dal parallelismo distinto dei percorsi (acquei pedonali, di rappresentanza e di servizio) l'affaccio su due distinti ambienti e funzioni, la trasparenza capillare degli spazi e specie di esterno-interno (unità distinta e articolata) e, fuori di metafora perché appien attua nelle concrete funzioni, la pienezza di universale e individuale, di tipico e singolare, di pubblico e privato». S.Muratori, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma 1959.

⁸ Così appare dal disegno di pagina 133 del volume ottavo dell'Opera Completa.

⁹ Alison Smithson, *How to recognise and read Mat-Building. Mainstream architecture as it has developed towards the mat-building*. In *Architectural Design*, Vol. XLIV, 9/ 1974, pag. 573.

¹⁰ L'articolo di A.S. è costruito come un nastro sul quale si rincorrono esempi vari di edifici inquadrabili nell'ottica del mat-building. appaiono progetti chiave e parole chiave che esemplificano il significato dell'idea. . Punto di partenza è il progetto per la Libera università di Berlino (per il quale si veda anche A.D. 1/74) di Candilis, Josic e Woods , per continuare, con altri loro progetti di per Fort Lamy, Bochum, Francoforte, Bilbao, Tolosa

Progetti in cui: «We perpetuate an environment where some things are central and others are not, without however, any competence for determining which things belong to which category. (...) The parts of a system take their identity from system. (...) the system will have more than the usual three dimensions. They will include a time dimension. The system will be sufficiently flexible to permit growth and change within themselves throughout the course of their lives. The system will remain open in both directions, (...) We feel that Web, by which word we mean to designate Stem to the next degree, may provide a way to approach the search for system and, hence, for a true poetic discovery of architecture» (A.S. *op.cit.*, pag 580). Parole chiave come web, stem. « (...) this structure or stem includes all servants of homes, all the prolongements du logis; commercial, cultural, educational, (...). The process of planning from stem to cluster will tend to re-establish density and scale in habitat» (A.S. *op.cit.*, pag 581) . La lettura dei progetti collocabili nell'ambito della idea del mat-building continua con riferimenti agli edifici museali a crescita illimitata di LC o con gli esempi miesiani di uso del patio nella residenza o negli edifici universitari (pag. 587).

¹¹ Sulla storia dello sviluppo della idea di strada come forma costruita, quindi le esperienze degli Smithson e del Team 10, sul tema della mega struttura, sulla galleria lineare, su i grandi blocchi perimetrali, sul progetto di Kahn a Filadelfia, ecc. si rimanda al dettagliato scritto di Kenneth Frampton, *La calle genérica como forma construida continua*, in Stanford Anderson, *Calles, problemas de estructura y diseño*. Editorial Gustavo Gili, S.A. 1981 Barcelona. che così si conclude. «De todo lo dicho anteriormente podemos concluir en favor del uso de la calle genérica como instrumento de intervención urbana lo siguiente: (...) La calle genérica se define aquí como un edificio que engendra automáticamente espacio de calle activo, sea en torno a su perímetro, sea dentro de su propia forma corpórea. El bazar oriental es el paradigma arquetípico de este tipo de calle.

(Le caratteristiche generali sono le seguenti). *Continuidad*: estas formas deben preservar en lo posible la continuidad urbana existente (...). *Jerarquía y cerramiento*: estas formas deben crear una sensación de cerramiento y diferenciar claramente el territorio público del territorio privado».

¹² «Mobility is the key both socially and organizationally to town planning, for mobility is not only concerned with roads, but with the whole concept of a mobile, fragmented, community. The roads (together with the lain power lines and drains) form the essential physical infra-structure of the community» *Team 10 Primer. Edited by Alison Smithson for Team 10*, in *Architectural Design* December 1962.

¹³ «Among the various situationist methods is the *dérive* (literally: 'drifting'), a technique of transient passage through varied ambiances. the *dérive* entails playful-constructive behavior and awareness of psychogeographical effects; which completely distinguishes it from the classical notions of the journey and stroll. In a *dérive* one or more persons during a certain period drop their usual motives for movement and action, their relations, their work and leisure activities, and let themselves be drawn by the attractions of the terrain and the encounters they find there. The element of chance is less determinant than one might think: from the *dérive* point of view cities have a psychogeographical relief, with constant currents, fixed point and vortexes which strongly discourage entry into or exit from certain zones». Guy Debord, *Theory of the Dérive*, in *Situationist International Anthology*. Edited and translated by Ken Knabb. Berkeley, California 1981, pag.50

¹⁴ Costantino Dardi, *Semplice lineare complesso*. Editrice Magma, Milano 1976; si veda il capitolo intitolato Configurazioni Lineari.

Greenberg, Mac Cormac, Van der Beek, Padovan, *Espacio fluido versus espacio sistemático*. Lutyens Wright Loos Mies Le Corbusier. Edicions UPC 1995.

Panos Mantziaras, *Fluxos Flux*, in *Quaderns* 214.

¹⁵ In *Entretien avec Alfred Pacquement*, in *Richard Serra Écrits et entretiens 1970-1989*, Daniel Lelong Éditeur 1990, alla domanda di A.P. se le sue sculture "abitate" possono diventare architetture R.S. risponde: «Je crois que ça ne devient jamais de l'architecture car il leur faudrait un but précis. L'architecture, par définition, a une fonction; la sculpture, non. (...) De toute façon, dès que la sculpture est descendue de son socle, elle est devenue une structure dans laquelle on pouvait entrer.».

¹⁶ Alla idea di fluidità si possono aggiungere due immagini che sinteticamente esprimono la idea di continuità tra parti che in pianta ed in sezione si inseguono concorrendo ad una sola zione compositiva e spaziale. La *Guide psychogéographique de Paris: discours sur les passions de l'amour* - una pinta di Parigi a volo di uccello scomposta e rimontata da Guy debord e Asger Jorn nel 1956; ed un altro collage, questa volta di Constant, intitolato *North New Babylon* del 1959. Con queste due immagini, che si trovano pubblicate in *The Situationist City* di Simon Sadler -The MIT Press 1998, credo si possa intuire il senso di continuità invocato e cercato nelle passeggiate barcellonesi alla ricerca di una possibilità per continuare nella costruzione della città con gli occhi sempre rivolti alla storia urbana.