

Venera Maria Ardità

verardita@tiscali.it

Dottorato in Progetto e Recupero Architettonico, Urbano e Ambientale

Facoltà di Ingegneria di Catania, Dipartimento di Architettura e Urbanistica

Tavolo di lavoro: **Urbanistica di frontiera**

Nuovi luoghi per la città contemporanea

Negli ultimi cinquanta anni l'inarrestabile processo di modernizzazione dei sistemi di comunicazione e di spostamento ha prodotto una radicale trasformazione del territorio, che al nostro sguardo, oggi appare fatto di "macchie urbane" e "reti" brulicanti di flussi integrati.

Manuel Gausa lo definisce: *territorio a «filo di perle»*, dove il "filo" è l'elemento lineare infrastrutturale, che mette insieme e connette fisicamente lo spazio urbano, creando nel contempo spazi interstiziali, luoghi di attrito, localizzazioni dell'incertezza, spazi in bilico tra la pianificazione e la progettazione puntuale.

Questo paesaggio si concretizza sui tempi e sulle diverse modalità delle percorrenze tecnologiche; le grandezze si comprimono, i punti di partenza e di arrivo si avvicinano, quasi a coincidere nel tempo e nello spazio.

I nuovi ritmi della vita urbana ci consegnano «una nuova percezione del **tempo** e dello **spazio**»¹.

Il tempo, figura vecchia e nuova della *surmodernità*, si è accelerato e la velocità ha modificato il paesaggio urbano contemporaneo, in una vertiginosa mescolanza di sequenze, frammenti di realtà scomposti e ricomposti in caleidoscopiche visioni, che assumono e mutano di senso, in relazione a logiche combinatorie di percorsi.

Complesse reti infrastrutturali, venendo incontro all'incessante domanda di mobilità, creano e immediatamente dimenticano vuoti e fenditure; l'antica disposizione del territorio viene sostituita dalla "dispersione localizzativa".

Aree interstiziali e di margine, territori abbandonati costituiscono il "negativo" della città costruita. Spazi vuoti e luoghi delle memorie rimosse, che lentamente si trasformano in scarti urbani, annichiliti dal degrado. Luoghi statici e allo stesso tempo instabili, non costruiti, mutanti e al contempo vergini. Territori inesplorati del progetto, dove è possibile proiettare la nostra fantasia migrante, alla ricerca di una stabilità semantica da ancorare a luoghi, il cui significato è solo il prodotto del montaggio di infinite sequenze di esperienze percettive.

L'assioma che l'infrastruttura unisce le lontananze e divide le prossimità, può essere infranto attraverso il progetto di questi spazi ambigui e multidimensionali.

La nuova cultura dello spazio abitato determina un tipo di approccio diverso alla città, alla strada, quest'ultima diviene: *«non più un semplice luogo di distribuzione dei flussi circolatori e diventa una componente complessa di una struttura urbana confusa, che essa tende a ristrutturare»*.²

In quest'ottica l'elemento lineare si configura come uno spazio non solo funzionale, ma che deve necessariamente "agganciare" nella sua progettazione l'intorno.

Oriol Bohigas sostiene che: *«lo spazio pubblico generatore delle nostre città è il tracciato stradale al quale si agganciano gli ampliamenti e i crocicchi casuali, spazi superflui e pittoreschi, la diversità architettonica e gli usi ingenerati dalla confluenza delle strade»*.

La strada si configura come "luogo", condizione irrinunciabile della progettazione urbana.

Il termine stesso di *luogo* si associa all'idea di praticabilità, di permeabilità, di capacità evocativa e simbolica, alla compresenza di funzioni molteplici e integrate, legate all'attività e al tempo libero.

¹ MARC AUGÈ *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera 1993

² SALOMON MARC, Francia autostrade e progetto urbano – Casabella n°553/54, Gen-Febr 1989, pagg.58-59

In tal senso non manca il riconoscimento di un'estetica propria dell'infrastruttura, così come l'attenzione ai suoi aspetti tecnici; ciò di cui la strada necessita è il recupero del rapporto con gli insediamenti, è la capacità di rispondere alle aspettative di nuove qualità urbane.

Occorre riconsiderare la strada come un manufatto architettonico, con un potenziale semantico tale da restituire identità urbana, integrando spazi che rispondono a logiche diverse spesso avulse le une dalle altre. Pensare all'architettura degli spazi vuoti legati all'infrastruttura, non vuol dire pensare solo una parte di città, ma considerare un intero sistema di relazioni, di layer, in cui entrano l'esistente (il costruito) e il possibile (il vuoto).

La tesi di dottorato, che mi accingo a completare, vuole, partendo dall'analisi, contribuire a produrre strategie progettuali per nuovi luoghi nella città contemporanea: attraverso il progetto di architetture e spazi legati alla mobilità, per una riqualificazione della strada urbana considerata con i suoi spazi interstiziali.

La moltiplicazione delle infrastrutture, necessarie a supportare la crescita esponenziale dei mezzi di trasporto, ha generato aree di progetto, che oggi non possono più essere ignorate e che si offrono come possibile occasione per la riqualificazione di parti della città contemporanea.

Spazi vuoti, dunque spazi di possibilità per l'architettura e non solo; spazi indefiniti, dunque spazi che necessitano uno sguardo d'insieme nel paesaggio urbano; spazi *scarto*, dunque spazi che esigono un'operazione di riqualificazione; spazi *del silenzio*, dunque occasioni di riflessione sull'architettura contemporanea e sui vuoti disciplinari.

Nel contesto italiano, una concezione, forse troppo monumentale dello spazio pubblico aperto, ha concentrato, spesso, l'attenzione della progettazione in piazze, portici, esedre, sagrati, mentre un patrimonio infinito di vuoti piccoli e grandi, non centrali è stato trascurato.

Il "vuoto urbano" non è solo uno spazio in attesa di architettura, ma una risorsa, un tema a se stante nel paesaggio metropolitano, capace di costruire un rapporto non gerarchico e di puro riflesso col costruito e di determinare, comunque, un'identità spaziale tridimensionale; esso può, attraverso il potenziamento delle sue qualità, trasformarsi in un accumulatore di senso pubblico dello spazio.

L'approccio analitico che la tesi propone tiene conto degli aspetti percettivi, seguendo il percorso indicato, sin dagli anni '60 del '900, da Kevin Lynch. Metodo che può ancora essere, a mio parere, ritenuto valido, pur in mutate condizioni storiche, per il suo alto coefficiente di adattabilità.

L'approccio conoscitivo, come costruzione di rappresentazioni, si costituisce come possibile punto di partenza per esplorare diverse scale, con l'obiettivo di lasciare un segno, una traccia nel *palinsesto* del territorio. L'attitudine specifica dell'architettura resta comunque, anche nel caso del paesaggio urbano, quella di creare *luoghi*, immagini interpretative capaci di iscriversi in modo durevole nei processi di costruzione.

Le applicazioni della prassi progettuale, oggi, spesso esprimono la difficoltà di interpretare le rapide evoluzioni a cui siamo sottoposti. Logiche strettamente funzionalistiche impediscono di applicare uno sguardo attento alla qualità urbana complessiva.

Occorre ricercare un'espressività in accordo con la nuova percezione contemporanea, non più contemplativa, ma caratterizzata da uno sguardo fugace, dinamico, frammentato, alternato tra figura e fondo, vuoto e pieno.

Nella lettura del mondo contemporaneo, realtà complessa e stratificata, si impongono questioni di metodo per la ricerca; per certi aspetti diviene centrale il problema della scelta della scala di lettura, scelta concettuale, irriducibile alla sola questione dimensionale.

Le trasformazioni della città contemporanea conducono, come modalità di ricerca, ad una strategia di sguardo legata al *paesaggio*, dove questo è, per l'appunto, una dimensione *concettuale e spaziale*.

Attraverso l'analisi del paesaggio urbano si vuole trovare un modo diverso per guardare le cose, un modo che ne palesi l'eterogeneità, l'ambiguità.

Nella dimensione del paesaggio convivono aspetti complementari. Da un lato il paesaggio è l'elemento privilegiato di indagine dello spazio urbano contemporaneo, dall'altro è anche laboratorio ideale in cui sperimentare architettura.

Negli spazi tra l'infrastruttura e il tessuto urbano emergono: stratificazioni, sovrapposizioni, accumulazioni di segni, presenze semantiche e storiche la cui percezione è subordinata alle diverse velocità di fruizione.

Interstizi come luoghi del conflitto, del perenne squilibrio, della dissonanza stridente, caratteristiche, queste, che hanno la capacità di rivelare in maniera straordinaria, anche se talvolta in modo parossistico, aspetti che sono propri della nostra contemporaneità.

Occorre una ridefinizione, anche lessicale, degli spazi interstiziali: da "scarti urbani" a elementi connettivi, **giunti** che permettono alle parti di muoversi autonomamente e insieme, che esprimono, nella molteplicità dei luoghi, nuovi linguaggi e usi legati al movimento e alla comunicazione.

Aree residuali, *terrains vague*, aree dismesse, spazi interstiziali a grande e piccola scala, possono assumere un nuovo ruolo: estetico, funzionale, relazionale e identitario, alla ricerca di una nuova qualità urbana.

In questo senso la ricerca tende a trovare, analizzando e comparando, **nuove interpretazioni di spazi per nuove relazioni e forme.**

Dice Rem Koolhaas «cerchiamo di investigare un'architettura che non miri necessariamente alla permanenza e stabilità, un architettura come plancton che può essere infiltrata ed invasa».

KEVIN LYNCH, *The Image of the City*, by Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College, 1960, tr. it. di Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio Editore, Padova 1964

GORDON CULLEN, *Townscape*, edizioni The Architectural Press, Londra, 1961; trad.it.a cura di R.D'AGOSTINO, *Il paesaggio urbano, Morfologia e progettazione*, Edizioni Calderoni, Bologna, 1976

MARC AUGÉ *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera 1993

MARCO ADRIANO PERLETTI, *Nel riquadro dei finestrini, l'architettura urbana nello spazio cinetico*, Libreria Clup, Milano, 2005

REM KOOLHAAS, *S,M,L,XL*, O10 Publishers, Rotterdam, 1995