

256

PARAMETRO

rivista internazionale di architettura e urbanistica

Jumpcut Urbanism architettura città automobile

ISSN
0031-1731



Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.A.
(facente parte del Gruppo GEP)
Sede - Direzione - Amministrazione
Via Pier De Crescenzi, 44 - 48018 Faenza (RA)
Tel. 0546/670411 - Fax 0546/660440
www.faeza.com - info@faenza.com
PI. 00081560391
N. Iscrit. Reg. Imprese 3119196
R.E.A. CUIAA RA n. 59296
Capitale Sociale € 860.000,00 I.V.
c/c postale 13951488
Ufficio di Milano e ufficio Promoadvertising
(Concessionaria per la pubblicità)
Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.A.
Via G. Patecchio 2 - 20141 Milano
Tel. 02/57316011
Telefax 02/57316291 - milano@faenza.com
Ufficio di Verona e ufficio Promoadvertising
(Concessionaria per la pubblicità)
Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.A.
Via Passo Napoleone 1043
37020 Volargne di Dolice (VR)
Tel. 045/6862848 Fax 045/6884751
verona@faenza.com

Amministratore Delegato
Franco Rossi

Coordinamento Editoriale Divisione
Architettura - Edilizia - Arredamento
Grazia Gamberoni

Coordinamento Editoriale Divisione Tecnica - Ceramica
Giovanni Biffi

Coordinamento Editoriale Divisione Pietre Naturali
Carlo Montani

Amministrazione
Liviana Mazzoni
Rita Sangiorgi
Sofia Scarpelli

Vendita - Promozioni - Abbonamenti
Ornella Sartori
Claudio Aglietti
info@faenza.com

Responsabile della Produzione
Flavia Gaeta

Ufficio Traffico
Roberta Dalla Casa

Responsabile della banca dati:
Luisa Teston

Questa rivista Le è stata inviata tramite abbonamento. L'indirizzo in nostro possesso verrà utilizzato, oltre che per l'invio della rivista, anche per l'invio di altre riviste e/o l'invio di proposte abbonamento e promozione libri. Ai sensi del Codice in materia di protezione dei dati personali (Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196, Art. 7.3), l'interessato ha diritto di ottenere:
a) l'aggiornamento, la rettificazione ovvero, quando vi ha interesse, l'integrazione dei dati;
b) la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, compresi quelli di cui non è necessaria la conservazione in relazione agli scopi per i quali i dati sono stati raccolti e successivamente trattati.

Pubblicazioni del Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.A.

Divisione Architettura - Edilizia - Arredamento

Archaedilia
Bagno e Accessori
CE Ceramica per l'Edilizia International
Ceramic Tile Fashion - Decorguida
Come Ristrutturare la Casa
Tile Book
Frames Taccuino
Frames - Architettura dei serramenti
Euroframes
GDS Il Giornale del Serramento
Parametro

Divisione Tecnica: Ceramica - Laterizi
Ceramica Informazione
Suppliers Ceramics Book
International Ceramics Journal
L'Industria dei Laterizi
Costruire in Laterizio
Annuario Industria Laterizi - Andil
La Ceramica Moderna & Antica
Sanitary Tableware Artistic Ceramics

Publicazione registrata presso il Tribunale di Ravenna n. 543 del 30 aprile 1970. IVA assolta dall'Editore ai sensi dell'art. 74 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 e successive modifiche essente da bolli di accompagnamento (art. 22 L. 67/1987, art. 2 lett. i D.P.R. 633/1972 e art. 4 n. 6 D.P.R. 627/1978). Registrazione al R.O.C. Registro degli Operatori di Comunicazione n. 6357 - Spedizione in a.p. 45% - art. 2 comma 20/b - Legge 662/96 - Filaie di Forlì

E' vietata la riproduzione, anche parziale dei testi e delle illustrazioni senza la preventiva autorizzazione della Casa Editrice. La responsabilità di quanto detto negli articoli è lasciata ai singoli autori. La direzione non si impegna a restituire i testi e il materiale fotografico inviati a questa redazione anche in caso di non avvenuta pubblicazione.

Stampa: Fotocromo Emiliana - Osteria Grande (Bo)

Autocredito B:

A.N.E.S.
Associazione Nazionale Editori

PARAMETRO

rivista internazionale di architettura e urbanistica
international review of architecture and urban planning

numero 256 Anno XXXV Marzo/Aprile 2005

Direttore Responsabile / Responsible Manager: Franco Rossi

Direttore Esecutivo / Executive Manager: Glauco Gresleri

Vicedirettore / Assistant editor: Cecilia Bione

Capo Redattore / Editor in chief: Matteo Agnoletto

Redazione / Staff editor: Rossella Gotti / Giorgio Peghin

Segreteria di Redazione / Editorial Secretary: Irene Tecchiati

Progetto Grafico / Design: Cecilia Bione

Coordinamento Editoriale a Faenza / Co-ordinating

Secretary in Faenza: Claudia Marabini

Redazione / Editorial Staff:

Parametro: Via Borgonuovo 5 - 40125 Bologna

tel. 051.5872724 fax 051.2759217

parametro@parametro.it

Parametro online: Riccardo Pellegrino / Donatella Rocca

www.parametro.it

info@parametro.it

Forum: Giannantonio Avezù / Marco Biraghi / Paolo

Capponcelli / Francesco Careri / Valerio Casali / Maristella

Casciato / Silvio Cassarà / Pierluigi Cervellati / Pippo Ciorra /

Pasquale Culotta / Giancarlo De Carlo / Nicola Di Battista /

Marcelo Gizzarelli / Giuliano Gresleri / Aldo Lino / Alberto

Manfredini / Enea Manfredini / Giovanni Manfredini / Pier

Giorgio Massaretti / Raffaele Mazzanti / Carlo Melograni /

Massimo Majowiecki / Luca Molinari / Franco Purini /

Stefano Zagnoni

Abbonamenti / Subscriptions:

Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.A.

Via Pier De Crescenzi, 44 - 48018 Faenza (RA)

Tel. 0546/670411 - Fax 0546/660440

info@faenza.com - www.faeza.com

Prezzo a copia: Italia € 13,00

Numero doppio (luglio-ottobre) € 26,00

Copia arretrata maggiorazione del 50%

Per arretrato si intende una copia dell'anno precedente a quello in corso.

L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo

attendere l'avviso di scadenza.

Abbonamenti per 6 numeri annui

Italia € 62,00

Estero: Europa e bacino del Mediterraneo (spedizione prioritaria) € 95,00

Africa - Asia - America (prioritaria) € 118,00

Oceania (prioritaria) € 124,00

Per abbonarsi utilizzare le cedole stampate nelle pagine finali della rivista.

2 Quadrante

16 Editoriale

di Glauco Gresleri

Jumpcut Urbanism.
Architettura, città, automobile

34 Jumpcut Urbanism:
l'estetica dell'ambiente motorizzato

di Richard Ingersoll

40 Milano. La città delle Tangenziali

di Sebastiano Brandolini

46 Viadotti dell'Autosole.
Dal sublime all'inconsapevole

di Emilia Corradi

54 "La sosta consigliata". Autogrill, mobilità,
consumi nell'Italia del dopoguerra

di Filippo De Pieri e
Paolo Scrivano

60 Nel riquadro dei finestrini:
l'autostrada A4 e l'architettura di Nouvel

di Marco Adriano Perletti

70 Rodar Barcelona o Barcelona rodada

di Maurizio Bonizzi e
Giovanni Franceschelli

80 L'automobile, la velocità e l'architettura
come mantello

di Andrea Sciascia

88 Occhi che hanno visto.
Le Corbusier e le automobili

di Giovanni Corbellini

L'automobile, la velocità e l'architettura come mantello

di Andrea Sciascia

80

«Con la presenza dell'automobile, l'ordine teatrale della strada urbana si è convertito in ordine cinematografico, composto da primi piani, piani sequenza, carrellate e soprattutto *Jumpcut* (montaggio rapido)»¹. Seguendo la scia delle analogie tra registi e progettisti e tra film e città, proposta in *Jumpcut urbanism*, si vuole insistere sul rapporto automobile/città e raccontare, dall'abitacolo, la metamorfosi che ha pervaso la scena urbana, dandole il volto attuale. Il punto di vista itinerante, conseguenza dello "scivolare" dell'automobile fra gli spazi della città, è forse la prima causa di tale mutamento?

Per verificare questa ipotesi si rimanda a due film in cui l'automobile ha un ruolo centrale: *C'était un rendez-vous*², un cortometraggio di Claude Lelouch del 1977 e il recente (2004) *Collateral* di Michael Mann.

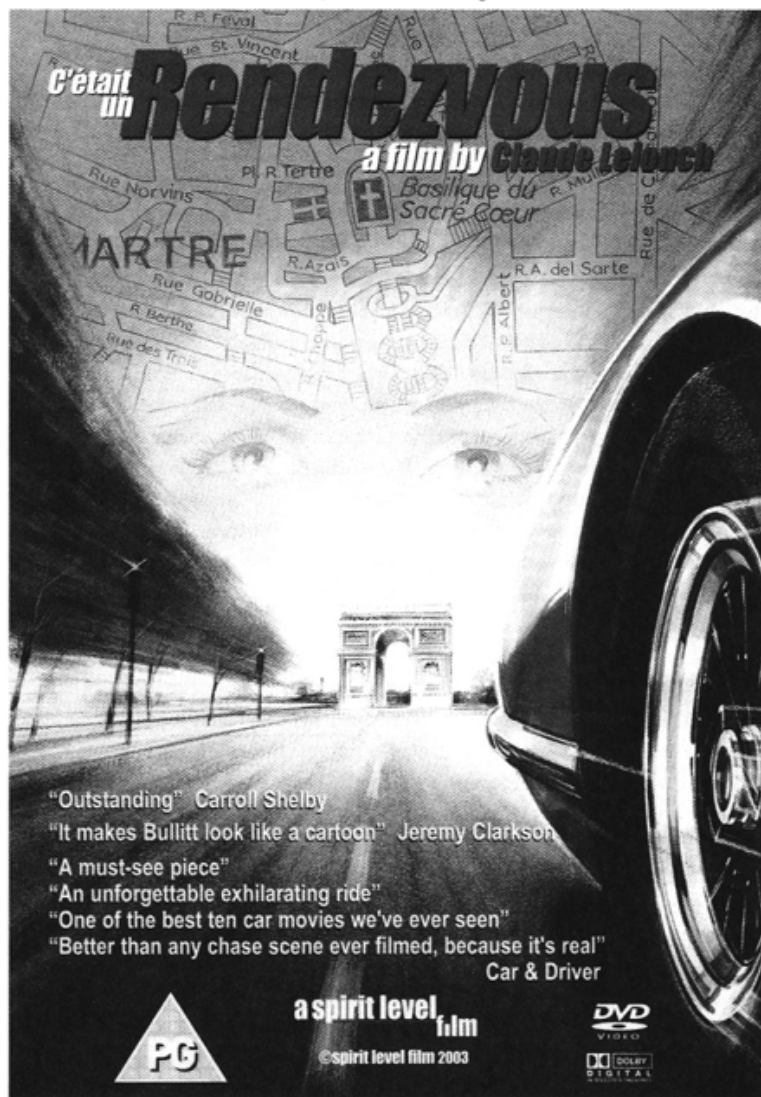
Rendez-vous è una corsa folle, all'alba, per alcune delle strade più famose di Parigi. Il regista, probabilmente a bordo di una Lancia Stratos, compie una sorta di prova speciale dal Bois de Boulogne sino al Sacré Coeur, riprendendo il tragitto con un unico piano sequenza. All'opposto *Collateral*, per i dieci minuti iniziali, indispensabili per i successivi ragionamenti, può sintetizzarsi in una passeggiata serale in taxi dall'aeroporto sino al downtown di Los Angeles. In questa porzione del primo tempo, molti sono i *jumpcut* grazie ai quali il regista alterna riprese aeree, primi piani dei protagonisti insieme a scorci esterni del taxi.

Perché scegliere questi due atipici *roadmovie*, fra i tanti utili a descrivere dall'auto le città? Oltre alle ragioni autobiografiche, determinanti in qualsiasi scelta, entrambi i film rivelano con immediatezza le differenze fra una città nata per le auto ed una, anche se dotata di ampi boulevards, che le accoglie suo malgrado. Sarebbe opportuno vedere le due pellicole e riprendere successivamente la lettura. Tolti alcuni punti certi della capitale francese (l'Arco di Trionfo, il Louvre, l'Opera) tutto il resto scorre rapidamente in *Rendez-vous*. L'itinerario si può ricostruire nella sua interezza ma gli edifici che si incontrano sono trasformati dalla velocità. Le loro caratteristiche, la grana dei materiali e i colori si impastano come se un quadro figurativo si trasformasse in uno astratto. Ad esempio si intravede, con una certa difficoltà, la casa Tristan Tzara –progettata da Adolf Loos nel 1925 sulla collina di Montmartre– nonostante l'originalità del suo paramento rispetto all'edilizia circostante. Ma perché correre come un folle in città? Lelouch, nel commento³ al cortometraggio, richiama temi in parte esplorati nel suo celebre *Un uomo, una donna, una storia d'amore* che ha per sfondo il rally di Montecarlo. Anche *Rendez-vous* è una *love story* che si conclude con l'incontro, per l'appunto –circa dieci secondi dei 570 complessivi– fra lo stesso regista e la sua compagna. Ma questo finale diviene quasi secondario rispetto alla pazzia corsa fra le strade di Parigi. Quello che era sfondo in *Un uomo, una donna* diviene figura in *Rendez-vous*, portando il regista francese volontariamente o involontariamente, poco importa, a delineare in modo parossistico uno dei sogni della modernità: rapidissimi spostamenti urbani.

Con il cortometraggio di Lelouch tornano in mente le riflessioni di Alison e Peter Smithson sulla mobilità. E, andando a ritroso, le immagini della *Città di Domani* di Le Corbusier, richiamata dagli stessi componenti del Team Ten nel loro *Strutture Urbane*⁴. Nella nuova Parigi dell'architetto svizzero è netta la separazione tra percorsi pedonali e carrabili: «i giardini pensili, con i loro triplici ordini di terrazze, sono "strade quiete". Le loro delicate linee orizzontali attraversano gli spazi fra le enormi torri di vetro, collegandole in una trama attenuata... Quello stupendo colonnato che scompare all'orizzonte è un'autostrada sopraelevata a senso unico su cui le automobili attraversano Parigi ad altissima velocità... Quando sopraggiunge la notte, il paesaggio delle macchine lungo l'autostrada genera una scia luminosa come quella creata dalle stelle cadenti nel cielo d'estate»⁵.

Macchine che attraversano la città come scie luminose, richiamano la Parigi di Lelouch solo per l'analogia con l'auto lanciata ad altissima velocità, mentre possono essere protagoniste reali in una città come Los Angeles. Infatti salendo sul taxi guidato da Jamie Foxx in *Collateral*, le alte torri di vetro, soprattutto quando il sole tramonta ed iniziano a brillare di luce propria, insieme ai "colonnati" delle tante infrastrutture sopraelevate, sono gli elementi che in maniera più evidente contraddistinguono la scenografia del film. Ma le strade sollevate dal suolo, non sono segni cartesiani, come in molte planimetrie dei piani parigini di Corbu, piuttosto sembrano essere figlie di una composizione di Jackson Pollock. Una disposizione resa possibile perché, come sostiene Jorge Silvetti,

C'était un Rendezvous di Claude Lelouch, locandina cinematografica.



è in atto una «divisione della città (contemporanea) in due campi incompatibili, quello privato degli individui e quello della circolazione automobilistica, la quale sembra ricoprire la totalità dello spazio che resta a disposizione: quello che una volta era lo spazio pubblico»⁶. Da un altro punto di vista Tom Cruise, passeggero di Foxx e killer prezzolato nel film di Mann, afferma a proposito di Los Angeles: «questa è una città disconnessa». La di-sconnessione⁷ della forma urbana, di cui la distanza tra edifici e strade è il primo sintomo, non è l'eco dell'urlo di battaglia corbuseriano il *faut tuer la rue corridor*, ma, più semplicemente, la diretta conseguenza della presenza delle automobili. Queste, sia per le loro esigenze dinamiche che per quelle statiche, hanno ridisegnato la città sconnettendo molte di quelle convenzioni che le davano forma⁸.

Sull'architettura, oltre che su un piano funzionale, l'auto ha agito come simbolo della velocità. E tutto ciò indipendentemente dal fatto che la macchina sfrecci raramente e che, più frequentemente, sia bloccata nel traffico.

Le viste simultanee, provenienti dall'abitacolo della macchina che scorre fluida nella spazialità urbana, sono le principali artefici di una condizione immaginifica, spesso lontanissima dalla realtà. Ciononostante è da questa condizione che bisogna guardare la città e le forme dell'architettura odierna tesa a catturare gli sguardi distratti dell'automobilista. Le trasformazioni dell'architettura nei primi cinquant'anni del XX secolo possono essere contenute fra due limiti estremi: l'edificio di Otto Wagner al n.40 della Linke Wienzeile, la cosiddetta Majolikahaus (Vienna, 1897/1899) e le Torri Satellite di Luis Barragán, Mathias Goeritz e Chucho Reyes (Città del Messico, 1957).

L'edificio di Wagner è una delle prime architetture realizzate ai bordi di una delle nuove strade che, a fine Ottocento, si staccarono dal Ring trasformando il centro della capitale austriaca nel fulcro di una raggiera. Si sovrappone sulle tante derive semperiane che animano la Majolikahaus e ci si sofferma sul disegno della cortina pendente che caratterizza il prospetto. Wagner, pur confermando la tripartizione della facciata secondo la logica rinascimentale, dispone sul paramento, a partire dall'alto, la decorazione in maiolica di un amplissimo drappaggio che annulla quella scansione, ancora largamente diffusa, dovuta alla sovrapposizione degli ordini. Ci si avvicina, nella realtà, alla meta indicata da Adolf Loos «case lisce da cima a fondo»⁹ attraverso un passaggio intermedio di cui la Majolikahaus è espressione compiuta. La cortina pendente dà identità ad una casa di appartamenti in affitto e l'ampiezza del «mantello» decorato stabilisce una relazione chiara con la nuova dimensione urbana determinata dalle larghe carreggiate stradali in cui, di lì a poco, inizieranno a scorrere con intensità auto e tram.

Circa sessant'anni dopo l'opera di Wagner, a Città del Messico, lungo un'autostrada a sei corsie si consuma quella definitiva divisione fra strada ed architettura. Separazione che trova una conciliazione nelle cinque scultoree torri di Luis Barragán poste, nell'ampio spartitraffico, a rappresentare la Ciudad Satélite, un quartiere che allora era nei dintorni di Città del Messico.

«Barragán sosteneva di essersi ispirato alle torri di San Gimignano. I cinque monoliti in calcestruzzo sono visibili da chilometri di distanza; le torri e la piattaforma funzionano come una chiglia che rompe il fluire frenetico del traffico e obbliga gli automobilisti a un attimo di non meccanica attenzione»¹⁰. I due progetti di Wagner e Barragán stanno a valle e a monte della problematica progettuale descritta di seguito da Peter Behrens in un saggio del 1910. «E' una concezione ritmica quella per cui diciamo che il nostro tempo corre più veloce di quello dei nostri padri (...). Quando percorriamo a tutta velocità, a bordo di una vettura, le strade di una metropoli, non possiamo più cogliere i particolari degli edifici (...). I singoli edifici non parlano più ciascuno per sé. A questo modo di considerare il mondo circostante, che è già diventato in noi un'abitudine permanente, corrisponde solo un'architettura che presenti superfici il più possibile immobili e compatte, che, per il fatto di essere completamente lisce, non offrono ostacoli (...). Se bisogna mettere in rilievo qualcosa di particolare, questa parte deve essere collocata al punto di arrivo della nostra direzione di movimento»¹¹.

Dalla grande superficie liscia con un'unica ampia decorazione si giunge a dei monoliti che diventano «punto di arrivo della nostra direzione di movimento» ma sono, per citare il titolo della recente mostra tenutasi al museo della Fondazione Beyeler, *Archiscultura*. Le torri di Barragán, testimoniando il quartiere sulla grande infrastruttura, al contempo, ammettono l'impossibilità o la difficoltà dell'architettura contemporanea ad

avere un rapporto diretto e significativo con la strada e quindi con le automobili. In altri termini, seppur in una strada periferica di fine Ottocento, si demandava alle maioliche decorate il compito di dare dignità ad un edificio che prendeva volume dalla sovrapposizione seriale di piani abitativi identici, al contrario, dopo circa mezzo secolo, la componente decorativo-scultorea dell'architettura si separa da essa per diventare segno simbolico nelle cinque torri tese a catturare l'attenzione degli automobilisti che guidano sull'autostrada.

E' alle autostrade, ormai parti integranti di una ininterrotta spazialità urbana, che bisogna rivolgere la massima attenzione per capire le ulteriori trasformazioni della città e dell'architettura.

«Se si vuole infatti avere un'idea precisa della modernità dell'architettura, è... nei paesaggi autostradali e industriali che bisogna cercarla; infrastruttura delle società, supporto del dinamismo animale, veicolo statico, l'architettura tende a perdersi nel ciclo delle protesi motorizzate»¹². Questa è l'opinione di Paul Virilio che nel suo libro *L'orizzonte negativo*, non si limita ad analizzare il rapporto autostrada-architettura ma è interessato a cogliere tutti gli effetti della velocità sulla vita dell'uomo. Argomento che approfondisce ricordando le prime proiezioni cinematografiche: «Sono stati celebrati nel 1976 gli ottant'anni dell'ultima arte, la settima, che porta questo nome. Nessuno però sospettava il carattere fatale dell'entrata in stazione del treno di *La Ciotat*», eppure pare che i primi spettatori indietreggiassero vedendo apparire la locomotiva... riflesso, premonizione, dove indietreggeremo domani? Forse là dove appunto nulla o quasi si muove, nel sottosuolo, sotto lo spessore del mantello della terra, là dove comincia l'ultima colonizzazione, quella del mondo pieno della litosfera, là dove la penetrazione è possibile solo grazie all'architettura del sotterraneo, in quelle reti di gallerie, veicoli di quel popolamento dell'ombra, di cui ai giorni nostri è teatro la Cina»¹³.

Potrebbero trovare questa speciale ermeneutica molte di quelle architetture inserite nella categoria *topography* alla IX mostra internazionale di architettura della Biennale di Venezia?

Dalla Ciudad de la Cultura della Galizia a Santiago de Compostela (1999/2004) di Peter Eisenman al Centro Paul Klee a Berna di Renzo Piano, le motivazioni addotte dai progettisti sono altre rispetto alla tematica sopraesposta. Ma è interessante vedere, in una ripresa aerea del cantiere della Città della Cultura come quest'area sia lambita da una autostrada e come il progetto di Eisenman sembri un animale acquattato, architettura del sotterraneo, che si sottrae allo sguardo degli automobilisti.

Restando su un piano immaginario, quale diviene spesso quello prodotto dalla velocità, ci si può spingere a pensare il progetto di Santiago de Compostela come generato dallo sfrecciare delle automobili che fanno cadere per terra il simbolico mantello di Wagner, decorazione figlia dell'origine tessile dell'architettura, fra mille pieghe e corrugazioni; un mantello che toccando il suolo dà forma all'architettura¹⁴.

Un atteggiamento diverso sembra essere quello di Jean Nouvel che per il Centro tecnologico Brembo (1998-), incluso nel parco scientifico tecnologico Kilometro Rosso¹⁵, costruisce, in prossimità di Bergamo, un lunghissimo prospetto, per l'appunto rosso, parallelo all'autostrada A4. Anche il parcheggio a raso, compreso fra l'architettura e l'autostrada, conferma la scelta cromatica del prospetto sembrando un lago in cui quest'ultimo si specchia. Dalla parte opposta al parcheggio la lama del paramento nasconde gli eterei corpi dei centri di ricerca disposti perpendicolarmente al prospetto e all'autostrada. Il lungo prospetto di Nouvel, confermando il parallelismo strada-edificio, sembra ricordare edifici come l'Albergo dei Poveri di Ferdinando Fuga posto lungo la via Foria a Napoli. Architettura grandissima che perentoriamente afferma il principio dell'allineamento, in una sintassi urbana in cui i connotati della strada corridoio erano stemperati dalla distanza sempre maggiore delle cortine edilizie che la contenevano. Ma se l'allineamento era per Fuga una scelta obbligata, oggi la stessa decisione diviene una fra le tante possibili e disporre una architettura in modo tale da costruire un fronte continuo sull'autostrada, un fronte che si erge e non si nasconde acquattandosi, significa anche volere dare alla infrastruttura un significato urbano che prima non possedeva.

Alla ricerca di questi nuovi significati urbani è rivolta, ad esempio, l'interessante sperimentazione didattica affrontata da Pasquale Culotta e Vincenzo Melluso, presso la Facoltà di Architettura di Palermo, negli anni accademici 1996/97 dal titolo: *Un viale*

urbano di 120 chilometri¹⁶.

Continuandosi ad interrogare sul modo in cui l'architettura è stata influenzata dall'automobile bisognerebbe aggiungere alla prospettiva dall'esterno, cioè dall'automobile verso l'architettura, anche quella opposta: dall'interno dell'architettura verso l'auto e la strada. Al piano immaginifico generato dal mito dell'automobile se ne aggiunge uno complementare che proviene dall'interno degli spazi abitati. Infatti l'automobilista trova una conferma e un rafforzamento della condizione immaginifica, generata dalla velocità e dal punto di vista itinerante, quando, di fronte ai monitor di computer e televisioni, vede scorrere migliaia di immagini ad altissima velocità.

Questa nuova situazione sollecita a riflettere sulla definizione di architettura «come parete fra interno ed esterno» data da Robert Venturi in *Complexity and contradiction in architecture*¹⁷. Cercare oggi la differenza fra interno ed esterno implica anche l'inclusione di una paradossale identità fra le due parti riducendo i muri che delimitano le architetture, immerse nella «sostanza urbana»¹⁸, a divenire diaframmi fra auto e *monitor*, fra macchine e macchine, fra immagini (a cui si gira intorno) e immagini (che girano intorno). L'obiezione è che la città non è fatta di immagini ma di fatti fisici, tuttavia, se la prospettiva urbana è quella che si ha dalle auto, peraltro oggi dotate di *monitor*, e buona parte della vita domestica si trascorre restando immersi in computer e televisioni, l'apparente forzatura sfuma. Con superficialità si potrebbe sostenere che la coincidenza fra interno ed esterno ha favorito e rafforzato la trasparenza annullando «il muro come elemento di transizione»¹⁹ contribuendo a diffondere il *curtain wall* come imperituro connotato architettonico di una parte del Movimento Moderno. In realtà questo commento confonde una delle tendenze più attuali che fa della parete fra interno ed esterno un elemento dotato di una sua autonomia nella spazialità urbana non lasciando trasparire anche profonde differenze funzionali.

Le mancate diversità funzionali trovano una parziale spiegazione nelle tecnologie informatiche che hanno contribuito a rarefare i caratteri dell'architettura e, a livello territoriale, hanno agevolato il processo di formazione della cosiddetta campagna urbanizzata²⁰. La rarefazione dei caratteri può rendere labile anche il rapporto con il luogo al punto che alcune delle architetture, ritenute paradigmatiche per comprendere l'azione della velocità sulle sue forme, non sempre sono collocate in prossimità di nastri stradali extraurbani, semmai ne esistono, dove più concreta potrebbe essere la visione dinamica.

Bisogna chiedersi sul come questa sorta di autonomia dell'architettura che si configura, con maggiore immediatezza, come una rinnovata libertà della facciata sia utilizzata e recuperando un interrogativo posto da Mirko Zardini²¹, cosa comunica.

Gli esempi sono tanti perché molte sono le strade di ricerca intraprese. Pur in questa varietà di interpretazioni si può individuare un atteggiamento diffuso teso ad isolare il volume proponendo delle soluzioni di continuità, delle interruzioni, fra la nuova architettura e l'edilizia circostante. Tale procedura si riassume solo in parte con il *fuck context*²² di Rem Koolhaas. Se a questo atteggiamento si aggiunge che molte di queste architetture sottolineano la loro individualità illuminandosi come torce, ci si avvicina molto a quella descrizione di architettura data da Massimo Cacciari in *Aut civitas aut polis?*: «che l'edificio sia monade che riflette e che riflettendo dà luce, situata e ritagliata nell'aria, come appaiono a Ezra Pound le grandi finestre illuminate di New York»²³.

Fermandosi a questa affermazione di Cacciari si possono chiamare in causa alcuni esempi già noti come: la cabina di controllo a Basilea di Herzog & de Meuron, l'Istituto del mondo arabo e la fondazione Cartier a Parigi di Jean Nouvel, la torre dei venti a Yokohama di Toyo Ito e il suo *Egg of Winds* che, di notte, con una sequenza di proiezioni sulla sua superficie, cerca di adeguarsi ai ritmi televisivi²⁴.

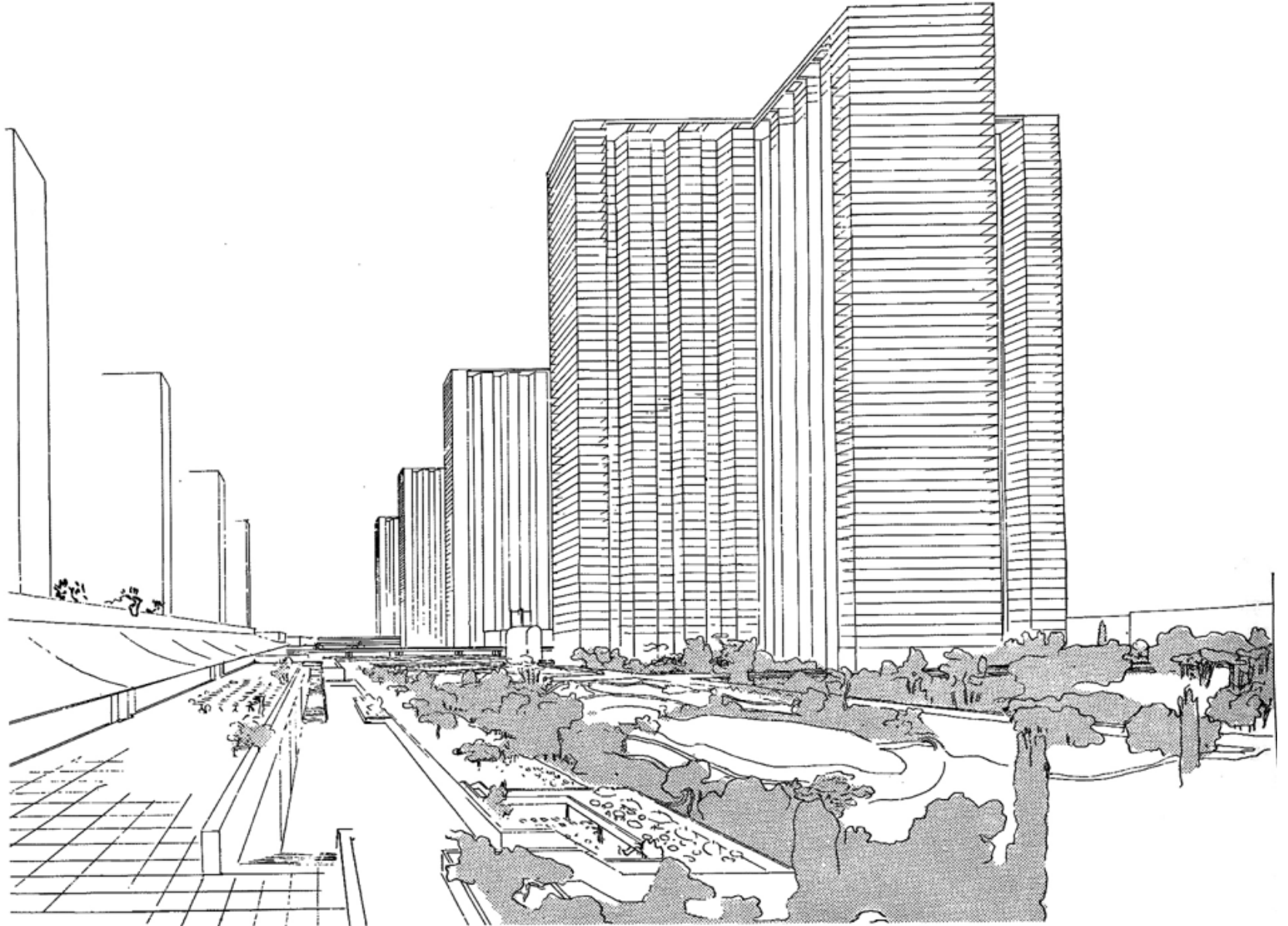
Ma riferendosi all'*Egg of Winds* si riprende, seppure in chiave digitale, il concetto dell'archiscultura facendo sfumare la dimensione dell'*utilitas* che si riscontra, invece, nella KPN Telecom Office Tower a Rotterdam di Renzo Piano (1997/2000) posta sull'area del Kop van Zuid, immediatamente dopo il ponte Erasmus di Van Berkel. La torre di Piano, pur presentandosi come elemento isolato, è di fatto un fulcro urbano importantissimo accogliendo l'infrastruttura a quattro corsie che prosegue oltre il ponte e presentandosi come la testata dell'intera banchina che si distende lungo la Wilhelmina Kade. La KPN Tower è composta da tre blocchi: una spina centrale e due volumi che le si accostano sui fronti opposti sud e nord. Questi tre elementi si innalzano sopra la fascia basamen-

tale caratterizzata da una passeggiata sopraelevata che si connette al terminal dei passeggeri, posto alle spalle della torre. Sul prospetto nord, inclinato di 5,9 gradi, si distende oltre la fascia di basamento, un paramento in *curtain wall* che prosegue per alcuni metri anche dopo la conclusione del volume. A sottolineare ulteriormente il prospetto, come un indice poggiato sul palmo della mano opposta, si innesta un unico grande pilastro in acciaio di forma ellittica, che si incastra fra i punti luminosi di un grande schermo monocromo che proietta animazioni grafiche di giorno e di notte. Sulla KPN Tower, grazie a questo schermo, si susseguono una infinità di combinazioni decorative che mutano ciclicamente nell'arco della giornata. Nelle ore serali, in particolare, i disegni luminosi si sommano alle luci provenienti dall'interno, manifestando, in maniera evidente, la sovrapposizione dei due sistemi: la trama delle aperture e i punti dello schermo irradiante. Questo consente alla torre KPN, seppur posta parallelamente al ponte, di coniugare tutti e due i requisiti espressi da Behrens per catturare lo sguardo degli automobilisti; infatti può essere letta come superficie liscia o come punto di arrivo «della nostra direzione di movimento». Con questa mutevolezza la torre si inserisce nella spazialità urbana come un enorme *savescreen* confermando anche la paradossale identità fra spazio interno ed esterno. Fermandosi a riflettere sulla soglia fra spazio interno ed esterno altrettanto significativi sembrano il teatro lirico a Guangzhou, di Coop Himmelb(l)au e il teatro Marinskij II, a San Pietroburgo (2003-08) di Dominique Perrault.

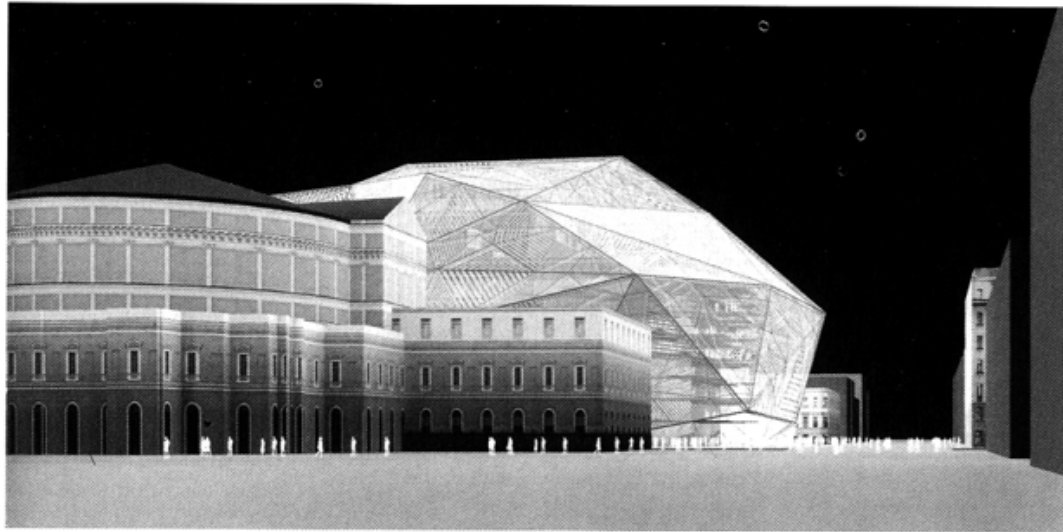
Sia nell'uno che nell'altro l'involucro di copertura si sovrappone, in tutto o in parte, ai volumi del teatro generando uno spazio urbano che sarebbe difficile descrivere soltanto come interno o come esterno. Tali scelte progettuali sembrano liberare del tutto la pelle esterna da un secondo o terzo involucro interno che concretamente coincide con i volumi del teatro. La membrana esterna ricopre i volumi e lo spazio urbano come un ampio mantello assumendo delle sagome del tutto indipendenti dai volumi utili al teatro e generando dei gusci dalle geometrie complesse. A questa commistione di spazi interni ed esterni si ispira, con maggiore rigore geometrico, l'elegante ampliamento dell'Istituto Valenciano de Arte Moderno di Sanaa (Kazuyo Sejima+Ryue Nishizawa). Il nuovo involucro di metallo traforato ridefinisce il volume dell'architettura e amplia le dimensioni del museo trasformando lo spazio urbano in spazio espositivo.

Tutte e tre le opere, i due teatri e il museo, precisano, con linguaggi diversi, una soglia dell'architettura urbana tesa a conquistare attraverso l'esfoliazione delle membrane esterne spazi alla città. Da questo processo si formano intercapedini protette e qualificate che ad una scala minuta possono rammentare la proposta del 1968 di Buckminster Fuller di «erigere una cupola gigantesca sopra l'intera parte centrale di Manhattan: un polmone di acciaio urbano progettato come difesa geodetica contro lo smog, ma indubbiamente capace di sdoppiarsi in rifugio contro il *fallout*, nell'improbabile eventualità che un missile nucleare manchi il bersaglio»²⁵. Ma se l'obiettivo di Perrault, Coop Himmelb(l)au e Sanaa non è sicuramente quello di schivare missili nucleari ma di trovare dei nuovi rapporti tra architettura e città, solo Kazuyo Sejima e Ryue Nishizawa sembrano perseguire tale meta lavorando nei lacerti tra edifici e strade per disegnare spazi in cui è piacevole passeggiare precisando, direttamente con l'architettura, dei confini più netti tra percorsi pedonali e carrabili. Una architettura ad angoli retti ma, ancora una volta, descrivibile come un mantello di metallo traforato, che riveste altri corpi architettonici ricordando i vestiti di Paco Rabanne.

Come descrivere il museo e i teatri? Spazi urbani risucchiati dall'architettura, spazi dell'architettura donati alla città o semplicemente versione contemporanea dei *passages* parigini? Qualunque sia la risposta non sarà un caso che in tutte e tre le *maquettes* dei progetti sono presenti soltanto le sagome di uomini e donne mentre dell'automobile non vi è traccia. Se si confrontano queste immagini con molte delle fotografie, dei progetti o delle stesse *maquettes* delle architetture «della prima età della macchina» ci si accorge che è sparita la protagonista, il personaggio centrale della *Città di Domani*.



Le Corbusier, *Plan Voisin per Parigi* (1925).



Dominique Perrault, teatro lirico Mariinskij II, San Pietroburgo, Russia 2003-08.

NOTE

1. Richard Ingersoll, *Sprawltown*, Meltemi, Roma 2004, p.89.
2. Per il cortometraggio *C'était un rendez-vous* di Leolouch vedi: <http://www.spiritlevelfilm.com>.
3. Jean-Philippe Chatrier, *Itinéraire d'un enfant très gâté*, Robert Laffont, Paris 2000.
4. Alison e Peter Smithson, *Urban Structuring, studies of Alison e Peter Smithson*, trad. it. Calderini, Bologna 1971.
5. Ivi, p.43.
6. Jorge Silveti, *Campi d'interazione: il ponte di San Francesco e il palazzo di Sant'Elia*, Harvard University Graduate School of Design, Cambridge Mass. 1992, p.6.
7. Sulle conseguenze dovute alla disconnessione delle parti urbane si veda: Patrizia Mello, *Metamorfosi dello spazio. Annotazioni sul divenire contemporaneo*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.
8. A proposito delle convenzioni che strutturano il tessuto urbano della città compatta si veda: Bernard Huet, *La città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene*, in «Lotus International» 41, pp.6-17.
9. Adolf Loos, *Die potemkinsche Stadt*, in «Ver Sacrum», luglio 1898, trad.it. *La città alla Potëmkin* Id., *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 1972, p.105.
10. Antonio Riggen Martinez, *Luis Barrágan 1902-1988*, Electa, Milano 1996, p.223.
11. Peter Behrens, *Kunst und Technik*, in «Elektrotechnische Zeitschrift» 22, 1910, trad. it. in T. Maldonado (a cura di), *Tecnica e cultura. Il dibattito tedesco fra Bismark e Weimar*, Feltrinelli, Milano 1979, pp.126-127; anche in Benedetto Gravagnuolo, *La progettazione urbana in Europa, 1750-1960*, Laterza, Roma-Bari 1991, p.205.
12. Paul Virilio, *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, Costa&Nolan, Genova, p.78.
13. Ibidem.
14. In parte la tendenza a scomparire sotto il mantello della terra era stato anticipato, dal Ghost Parking Lot dei Site; progetto in cui gli architetti americani esprimevano un atteggiamento derisorio nei confronti di quella architettura che, ancora negli anni Settanta, faceva coincidere la propria modernità con una semplicistica adesione alle tecnologie più avanzate. «La tecnologia sembra aver eliminato più posti di lavoro di quanti ne abbia creati, la libertà fornita dalla maggiore disponibilità di tempo si è mutata nell'umiliazione dell'assistenza e della disoccupazione, e la ricerca dell'arricchimento si è arrestata più o meno al livello degli spettacoli di varietà televisivi. Al centro di questa tragedia, c'è una fondamentale perdita di identità individuale nell'ambito dell'ambiente costruito. Optando per le risposte tecnologicamente vantaggiose, l'architettura ha incoraggiato il deterioramento dell'orgoglio che la gente sente per la città, per il territorio, per il lavoro, e, di conseguenza, dell'orgoglio di sé». Site, *De-Architettura - Progetti e teorie 1969-1978*, Dedalo, Bari 1979, p.14.
15. www.kilometrorosso.com
16. Pasquale Culotta, Vincenzo Melluso, *Un viale urbano di 120 chilometri - Progetti*, M.ed.in.a,

Palermo 1998. Giuseppe Guerrera, Manfredi Leone (a cura di), *Spazi nuovi per la città contemporanea*, M.ed.in.a, Palermo 1997.

Cfr. Alberto Ferlenga, *Tassonomia autostradale*, «Casabella» 670, pp.58-63.

17. «Se l'esterno si differenzia dall'interno, il muro, punto di transizione diviene fatto architettonico: l'architettura si ha quando si incontrano forze interne ed esterne d'uso e di spazio. Tali forze, interne ed ambientali, sono generali e particolari, principali e secondarie. L'architettura, parete fra interno ed esterno, diviene la registrazione spaziale di questa risoluzione e del suo dramma. E riconoscendo la differenza tra interno ed esterno, l'architettura apre ancora una volta le porte ad un modo di pensare più legato ai principi urbanistici». Robert Venturi, *Complexity and contradiction in architecture*, trad. it. Dedalo, Bari 1980, p.103.

18. Ci si riferisce alla definizione di "sostanza urbana" data da Rem Koolhaas. Si veda Françoise Chaslin, *Deux conversations avec Rem Koolhaas*, trad. it. Electa, Milano 2002, p.66.

19. Robert Venturi, *op. cit.*, p.103.

20. «... è sempre più evidente che gli edifici tendono a differenziarsi sempre meno tra loro in relazione alla funzione prevalente cui sono destinati. Un'acciaieria era nel secolo scorso oggetto assai differente da una banca, da un palazzo per uffici, da un emporio, un mercato, una residenza, una stazione, un ospedale. Essa era pertanto assai riconoscibile entro il paesaggio urbano, così come lo erano gli edifici destinati alle altre funzioni. (...) Le nuove tecnologie unificano le modalità di svolgimento di vaste parti del ciclo produttivo di settori tra loro molto differenti e conferiscono una flessibilità assai maggiore alle tecniche esistenti. Esse contribuiscono ad aumentare la variabilità e la dispersione delle tecniche specificatamente utilizzate di fatto, la loro adattabilità alle specifiche situazioni e problemi. Esse accelerano il ritmo di cambiamento delle modalità di svolgimento di ogni singola fase od operazione entro lo stesso ciclo produttivo. Con ciò allentano i nessi tra i caratteri dell'attività e quelli dell'edificio, dello spazio o della parte di città entro i quali essa si svolge». Bernardo Secchi, *Nuove Tecnologie e Territorio*, in A. Ruberti (a cura di), *Tecnologia domani*, Roma-Bari 1987, pp.295-318.

21. Mirko Zardini, *Pelle, muro, facciata*, «Lotus International» 82, pp.39-51.

22. Per un chiarimento sul *fuck context* si veda: Françoise Chaslin, *op. cit.* p.46.

23. Massimo Cacciari, *Aut civitas aut polis?*, «Casabella» 539, ottobre 1987, pp.14-15.

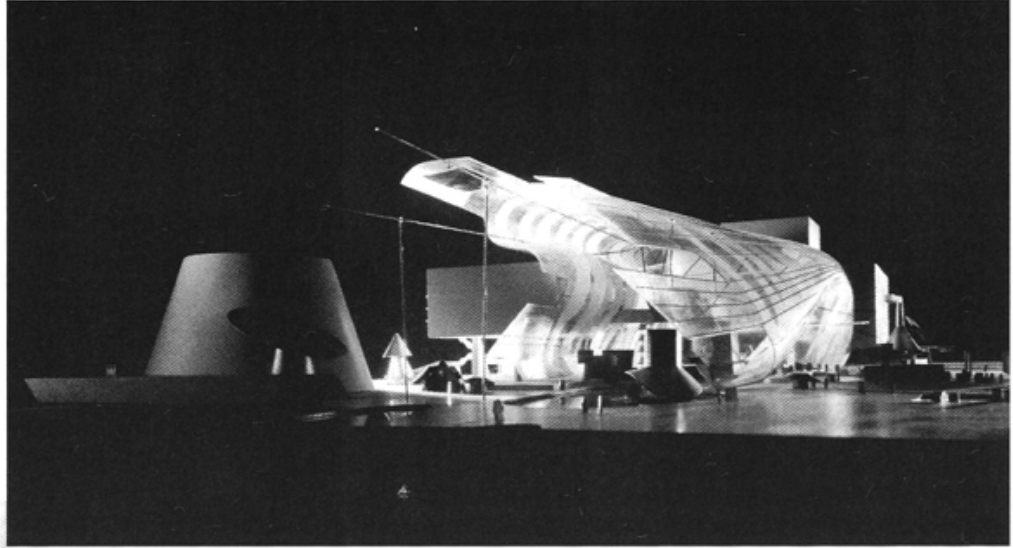
24. «Durante il giorno l'uovo è un semplice oggetto che riflette la luce del sole, ma di notte, quando i cinque elementi dei proiettori a cristalli liquidi sono in funzione, si illumina con delle riprese video, registrate o trasmesse dalla televisione, proiettate sugli schermi interni e sulla superficie di alluminio parzialmente traforata». Toyo Ito, *La porta di Okawabata e la torre dei Venti di Yokohama*, «Lotus International» 75, 1993, p.55.

25. Kenneth Frampton, *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna 1982, p.332.



Da sinistra a destra, Otto Wagner, Majolika haus sulla Linke Wienzeile, Vienna 1847-98 (fotografia di Leonardo Sciascia); Louis Barragan, Torri satélite, Città del Messico, 1957 (fotografia di Leonardo Sciascia); Peter Eisenman, Ciudad de la cultura de Galicia Santiago de Compostela, Spagna 1999-oggi.

Da sinistra a destra, Renzo Piano, KPN Telecom Office tower, Rotterdam, Olanda
1997-2000; Coop Himmelb(l)au, teatro lirico, Guanzhou, Cina 2002-03.



87

