

Impaginazione, grafica ed editing: Elisa Pozzoli

In copertina: Foto di Davide Sigurtà

ISBN 978-88-916-2694 -3

© Copyright 2018 Maggioli S.p.A.

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata.

Maggioli Editore è un marchio di Maggioli S.p.A.

Azienda con sistema qualità certificato ISO 9001:2008

47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8

Tel. 0541/628111 • Fax 0541/622595

www.maggiolieditore.it

e-mail: clienti.editore@maggioli.it

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Il catalogo completo è disponibile su www.maggiolieditore.it area università

Finito di stampare nel mese di Marzo 2018 nello stabilimento Maggioli S.p.A, Santarcangelo di Romagna (RN)

I WATERFRONT DEL GARDA

esperienze e progetti

a cura di Olivia Longo



Summer School / Waterfront del Garda, esperienze e progetti

Responsabili scientifici: Maurizio Tira, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica; dott.ssa Olivia Longo, ricercatore di Composizione architettonica e urbana.

Comitato scientifico: prof. Maurizio Tira, prof.ssa Michéle Pezzagno, dott.ssa Olivia Longo, dott.ssa Carlotta Coccoli, arch. Davide Sigurtà.

Docenti: prof. M. Tira, prof. J. A. Ribeiro Ferreira Nunes (Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera italiana), prof.ssa C. Battaino (Università degli Studi di Trento), prof. A. Cazzani (Politecnico di Milano), prof.ssa A. Con-dello (School of the Built Environment, Curtin University, Perth, Australia), prof. M. Leone (Università degli Studi di Palermo), prof.ssa M. Pezzagno (Università degli Studi di Brescia), prof.ssa A. Quendolo (Università degli Studi di Trento), prof. M. Sbacchi (Università degli Studi di Palermo), dott.ssa O. Longo (Università degli Studi di Brescia), dott. M. Marzo (Università luav di Venezia), dott.ssa I. Passamani (Università degli Studi di Brescia), dott.ssa C. Coccoli (Università degli Studi di Brescia), dott. F. Orsini (Politecnico di Milano), dott.ssa G. Scuderi (HZ University of Applied Science, Vlissingen, Netherlands).

Esperti: arch. D. Sigurtà, arch. B. Scala, geol. D. Scalvini, associazione culturale *Manifattura urbana*, L. Del Prete.

Tutor: dott. Anhtu Breda, dott.ssa Celeste Da Boit, dott.ssa Anna Frascarolo, dott. Stefano Loda, dott. Francesco Mazzetti, dott.ssa Giada Saviane.

Giuria per l'assegnazione del premio: prof. P. Ventura (Presidente), prof.ssa C. Battaino, prof.ssa I.I. Giustina, prof.ssa A. Quendolo, dott.ssa arch. C. Robbiati, prof. M. Sbacchi.

Traduzioni: dott.ssa Giuliana Scuderi

Partecipanti: Freazgi Barbaglio, Diego Bertazzi, Diletta De Cotiis, Derman Dwane, Stefano Rabaioli, Stefano Cademartori, Francesco Lombardi, Ottavia Zuccotti, Gianluca Maifredi, Leonardo Righetti, Luca Ziglioli, Alessandro Lavo, Barbara Maria Frigione, Chalsea Chan, Justin't Hart, Salvatore Di Girolamo, Antonio Menditto, Ben Pieterse, Calogero D. Tulumello, arch. Chiara Bazzoli.

Graduatoria finale

Primo Premio: *Landscape Connections* (Freazgi Barbaglio, Diego Bertazzi, Diletta De Cotiis, Derman Dwane, Stefano Rabaioli)

Secondi *Ex aequo*: *Analysis and project ideas for Valtenesi's ports* (Stefano Cademartori, Francesco Lombardi, Ottavia Zuccotti), *AgriConnections* (Gianluca Maifredi, Leonardo Righetti, Luca Ziglioli)

Enti esterni

Associazione culturale "Disvelarte" (organizzazione), Unione dei Comuni della Valtenesi (sponsor), Curtin University, Perth, Australia (partner), Università degli Studi di Palermo (partner), Università della Svizzera italiana, Mendrisio, Svizzera italiana, HZ University of Applied Science, Vlissingen, Paesi Bassi, Politecnico di Milano, Università degli Studi di Trento, Università luav di Venezia.

Summer School finanziata con fondi per attività a carattere internazionale e per l'alta formazione in materia scientifica e didattica dell'Università degli Studi di Brescia, e fondi dell'Unione dei Comuni della Valtenesi.

Ringraziamenti

Si ringrazia l'associazione culturale Disvelarte e il suo vice Presidente arch. Davide Sigurtà per l'impegno e la preziosa collaborazione offerta durante l'organizzazione e il coordinamento delle attività della Summer School; il Rettore prof. Tira per aver accolto, condiviso e sostenuto l'iniziativa; l'Unione dei Comuni della Valtenesi per il finanziamento di una parte delle spese e per aver offerto spazi di lavoro presso le loro sedi; Don Francesco Marini, Parroco di Paden-ghe sul Garda, per aver messo a disposizione degli studenti la Pieve di Sant'Emiliano; la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia, in particolare la dott.ssa arch. Cinzia Robbiati; gli uffici *Mobilità internazionale*, *Servizi agli studenti* e *Servizi Amministrativi* dell'Università degli Studi di Brescia, in particolare il dott. Angelo Bissolo e la dott.ssa Barbara Piccoli per il supporto indispensabile durante tutte le procedure burocratiche; tutti gli studenti partecipanti, i tutor, gli esperti, la Giuria, i docenti esterni e i colleghi del DICATAM che hanno dato il loro fondamentale contributo alla buona riuscita di questa Summer School.

Indice

- 7 Prefazione
Maurizio Tira

A. PAESAGGI

- 11 Disegno e Rilievo per Collegare_Riqualificare_Valorizzare Paesaggi
Ivana Passamani
- 21 Costruzioni permeabili di paesaggi
Annette Condello
- 27 Paesaggio, architettura e trasformazioni urbane: scelte consapevoli per il terzo millennio
Manfredi Leone
- 35 Linearità e waterfront
Michele Sbacchi
- 41 Sul paesaggio di confine tra terra e acqua
Olivia Longo
- 49 Limite tra terra e acqua | Waterfront | Soglia tra progetto e ricerca
Filippo Orsini
- 59 Laghi, turismo, progetto di architettura
Mauro Marzo

B. LAGO DI GARDA

- 69 I vincoli paesaggistici del Lago di Garda: tipologie ed analisi dei risultati territoriali riscontrati
Davide Sigurtà
- 73 Dal restauro alla conservazione programmata: il caso dei castelli recetto del Garda bresciano
Barbara Scala

83 Dalla preistoria all'età romana nelle aree del Garda
Damiano Scalvini

89 Le chiese medievali del Garda bresciano
Luigi Del Prete

C. IPOTESI DI VALORIZZAZIONE

95 I *Waterfront* del Garda. Proposte di approccio timido al paesaggio della Valtenesi
Francesco Mazzetti, Fahad Anwar

99 Valorizzazione del sistema costiero: esperienze progettuali nei *Waterfront* del Garda
Celeste Da Boit, Giada Saviane

107 Landscape Connections
Frezzi Barboglio, Diego Bertazzi, Diletta De Cotiis, Derman Dwane, Stefano Rabaioli

111 Analysis and project ideas for Valtenesi's ports
Stefano Cademartori, Francesco Lombardi, Ottavia Zuccotti

115 AgriConnections
Gianluca Maifredi, Leonardo Righetti, Luca Ziglioli

119 Manerba - Archeological Sites
Alessandro Lavo, Barbara Maria Frigione, Chalsea Chan, Justin 't Hart

127 A concept for the Harbour of Torchio in Manerba
Salvatore Di Girolamo, Antonio Menditto, Ben Pieterse, Calogero D. Tulumello

133 A bridge to connect
Chiara Bazzoli

Linearità e *waterfront*

Michele Sbacchi

Si possono enucleare due modi per progettare il rapporto tra 'costruito' e mare, o, come più spesso e genericamente si dice, tra città e mare. Il primo, del tutto centrato sul 'costruito', è quello per cui la città 'proietta sé stessa' sulla costa. In questo caso la relazione consiste essenzialmente nell'incontro – o sarebbe meglio usare il termine 'scontro' – tra il tessuto urbano, qualunque esso sia, ed un elemento, in un certo senso eccezionale, quale la costa. Secondo questo approccio sulla costa avrebbe luogo l'incontro 'inaudito' tra regola ed eccezione, tra artificiale e naturale, tra permanente ed effimero, tra fisso e mobile. E conseguentemente questa lettura, questa interpretazione dello stato di fatto verrebbe – di fatto è stata – assunta come base del progetto. Il progetto agisce 'a completamento' di una condizione storicamente cristallizzata ed introitata.

Il modo di questa costruzione è quasi sempre il *waterfront*: la città rappresenta sé stessa con il suo *waterfront*. È il modo con il quale moltissime città, espandendosi nell'Ottocento, ed in seguito se non anche prima, hanno creato palazzate, passeggiate, lungomari. In queste occasioni infatti si è progettato dando il primato 'logico' alla massa edilizia della città. Una visione che si svolge totalmente 'a partire dalla città'.

Si tratta di una relazione che ha una direzione precisa: 'perpendicolare' alla costa. La città si scontra con la costa avanzando ortogonalmente ad essa. Oltre che una direzione, questo approccio assume, sul piano della edificazione anche un verso preciso: non solo perpendicolarmente ma anche 'dalla città verso il mare'. Peraltro questa percorrenza unidirezionale è quella della vista panoramica, - e cioè la vista del mare dalla città. (Simeoforidis, 1993: 25-34).

Parallela a questa, ma meno legata alla logica insediativa, è la vista della città dal mare, anche in questo caso, perpendicolarmente alla costa. Quest'ultima è la rappresentazione convenzionale, e di gran lunga prevalente, dal vedutismo settecentesco alla stereotipata foto turistica contemporanea che legittima, secondo il verso opposto, l'affaccio sul mare della città.

La perpendicolarità di cui abbiamo parlato finora può dare luogo a due possibilità.

La prima è quella dell'espansione/estensione: la più comune. Gli elementi della città (strade, isolati, edifici) si irrigidiscono o si prolungano sulla costa. Innumerevoli *waterfront* specialmente a partire dall'Ottocento sono stati generati in questo modo. Così come un caso recente, e particolare, di questa prima possibilità è il terminale dei Foreign Office Architects a Yokohama costruito come penisola generata dal prolungamento di un asse stradale. Quasi una trasposizione di un elemento urbano nel dominio eminentemente naturale di linea di costa e acqua. In questo caso la priorità dell'elemento urbano viene amplificata addirittura oltre la linea di costa.

La seconda possibilità è quella in cui gli elementi della città (strade, edifici, isolati), come in un'anamorfo, si deformano sulla costa, senza rinunciare alla loro identità prettamente urbana. Questo è quello che avviene in numerosissimi casi laddove l'isolato urbano o l'edificio si plasma sulla costa, assecondandone il profilo irregolare e generalmente curvilineo.



Fig. 1 – Strada in New Mexico (foto Alex MacLean)

Come si può vedere da quanto finora scritto e, in particolare, in ambedue queste ipotesi, in questo modo di approcciare il problema, è la città a prevalere mentre la costa è presente ma solo genericamente come elemento anomalo.

Ci interessa pertanto sottolineare che in questo modo non viene quindi presa in considerazione una caratteristica architettonica fondamentale della costa: la linearità. Tutt'al più la linearità della costa viene riconosciuta nell'accettarla come limite. Eppure la linearità, come vedremo meglio appresso, è un suo attributo pregnante, oltre ad essere un fondamentale aspetto dell'architettura e degli elementi che la compongono. Ma, come abbiamo sottolineato, esiste per il progetto della costa un'altra visione ed un'altra impostazione, all'interno della quale la sua rilevante 'linearità' viene riconosciuta.

Per comprendere ciò dobbiamo innanzitutto notare che la costa è un luogo duplice: essa mette in scena non solo il fronte a mare della città ma anche il fronte del mare sulla città (Damish: 2001) Essa è quindi il luogo di relazioni 'parallele' oltre che perpendicolari. La costa, cioè, agglomera edifici e luoghi secondo la sua longitudinalità: essa incontra luoghi, edifici e città. Si tratta quindi di un sistema lineare che include, od esclude, alcuni di questi elementi al suo interno. La costa, quindi, stabilisce relazioni 'lungo' sé stessa. Relazioni che spesso prevalgono rispetto a quelle tradizionali di proiezione 'dalla' città. Ci riferiamo a sistemi di relazioni che spesso esistono e che devono solo essere riconosciuti. Qualora individuati questi sistemi di relazioni permettono di comprendere il modo di essere intrinseco a molti manufatti sulla costa. Ciò non può stupire perché la costa è un luogo speciale nel suo mettere insieme fatti eterogenei ma anche perché è un luogo eminentemente lineare.

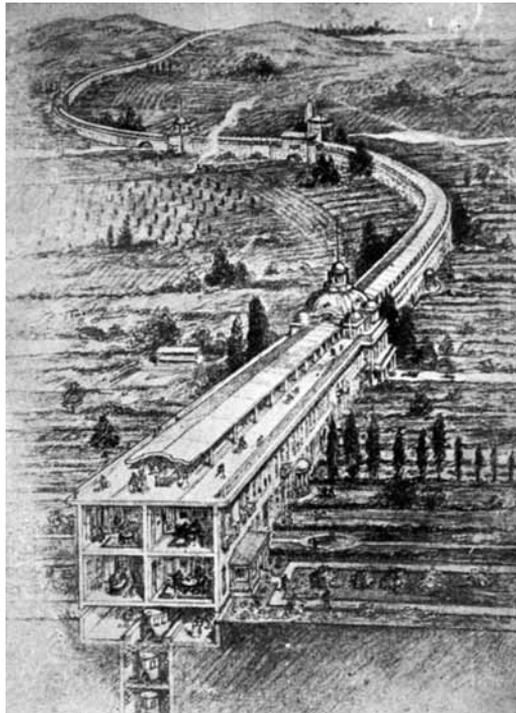


Fig. 2 – Edgar Chambless, Roadtown, 1910

Ma è opportuno fare un passo indietro e notare che la linearità in architettura non è certamente un elemento secondario, che quindi può essere trascurato con facilità: si pensi, giusto per fare alcuni esempi, ai tracciati regolatori di Le Corbusier o ai *lineamenta* di Alberti. Certamente la linearità deriva dalla linea e, conseguentemente, è una nozione che proviene dalla geometria. Essa è stata, in vari modi, a volte anche tortuosi ed inconsapevoli, assorbita dalla progettazione architettonica. Non è certo facile ricostruire questi itinerari ma è sicuramente utile riconoscerne l'influenza. Per fare ciò occorre anche notare che la linea è relativa alla quantità continua e quindi è contro il numero e la sua astrattezza. Nonostante questa fattualità, però, la linea può nondimeno essere virtuale, come per Talete, ed anche in questo caso di grande applicazione per la progettazione: vedi, ad esempio, i già citati tracciati regolatori di Le Corbusier. Ma ciò che più ci interessa è che questa *linearis essentia* – per usare il termine di Francesco Barozzi, un matematico del Cinquecento significativamente vicino agli architetti – è un modo della *dispositio* ovvero della progettazione architettonica. (Tafari, 1985: 206-210).

Questa caratteristica è stata anche portata all'estremo nei progetti di città lineari come quelli di Soria y Mata o dei disurbanisti russi od anche nella *Roadtown* di Edgar Chambless. Così come è difficile disconoscere la *linearis essentia* del *Plan Obus* o dei progetti in Sudamerica di Le Corbusier (Casali, 2004: 26-28), od ancora dei disurbanisti russi che immaginavano tutta la città letteralmente soppiantata da elementi lineari.

Ma in termini molto meno estremi, gli architetti hanno imparato a riconoscere questa linearità in un elemento del territorio che è molto simile alla linea di costa: la grande strada. Hanno anche imparato a vederla come sistema di ordinamento del territorio ed hanno infine capito che il fronte stradale può essere a volte negato. La costa, come la grande strada, è un elemento pronto, steso sul territorio, e con fortissime capacità di aggregazione. Esso può moltiplicare in maniera straordinaria la *performance* di un singolo edificio. Ma tutto questo avviene longitudinalmente, secondo una linea. Per queste ragioni, dal confronto con il lavoro e le elaborazioni portate avanti sulle strade, molti metodi possono essere derivati per sviluppare progetti sulla costa.

Ci pare importante puntualizzare che in questo secondo approccio il concetto di limite, e di linea come limite, sfuma e si indebolisce. Si verificano infatti molte contaminazioni: alcuni elementi propri della terraferma varcano il limite e sono costruiti sull'acqua, altri instaurano relazioni temporanee con questo sistema. È il caso delle navi ormeggiate, dei relitti o di altri elementi simili (Pla, 1996).

La fascia di costa è quindi un luogo diverso dove la logica del tessuto urbano svanisce e cede spazio ad interventi episodici di totale contaminazione tra regola ed eccezione, tra naturale ed artificiale. Però un insieme unico di navi, barche, relitti, moli, infrastrutture, pontili, palafitte ed edifici occupa questi luoghi. La 'fascia a mare' è caratterizzata da linearità, come abbiamo già notato, ma anche da mobilità degli elementi e dalla naturalità che affiora. Il *Kursaal* di Rafael Moneo a San Sebastián è un edificio che è stato progettato pienamente in ossequio a questa condizione. Lo stesso può dirsi, con i dovuti distinguo, a proposito del *newMetropolis* di Renzo Piano ad Amsterdam o per la torre di Gonçalo Byrne a Lisbona. In questo caso però si tratta di edifici 'di costa', ad essa relazionati non solo per posizione ma anche per 'carattere'.

Ma è importante sottolineare che ciò che spicca in questi casi è però la mancanza di connessione con la città e quindi la diametrica differenza dalla logica del *waterfront*. Ciò naturalmente si inserisce in un fenomeno più vasto, quello che vede lo sfrangimento dell'edificio nel paesaggio di cui le piscine a Leça di Alvaro Siza costituiscono una nota epitome.



Fig. 3 – Waterfront, Shanghai

Numerosi progetti in tempi relativamente recenti sono stati concepiti a partire da una consapevolezza approfondita della dimensione lineare della costa dando luogo a strategie ben articolate per lunghi tratti di costa e non solo per singoli episodi, come nei casi che abbiamo citato precedentemente. Paradigmatico, forse più di tutti, è il progetto di Elia Zenghelis per Atene, dove la modificazione della costa prevale decisamente sul tessuto urbano retrostante. Ma probabilmente il progettista che più è andato avanti nell'elaborare una strategia della linearità è stato Manuel de Solà-Morales che infatti è riuscito a fare di questo atteggiamento un vero e proprio metodo progettuale. Si possono ricordare i progetti per Thessalonike così come quello per Badalona, od ancora quello per Antwerpen. Su questi svetta, per chiarezza degli intenti e per la qualità dei risultati, la abile realizzazione del lungomare di Porto.



Fig. 4 – Manuel de Solà Morales, Lungomare di Porto

Riferimenti bibliografici

- Simeoforidis, Y., 1993, «Building the city by the waterside». *Tefchos*, 11: 8-22.
- Pla, M., 1996, «Derivas, contenedores, tempestades. Arquitecturas sin ancla». *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 212, COAC.
- Damisch, H., 2001, *Skyline: the narcissistic city*, Stanford: Stanford University Press.
- Taylor, W. R., 1994, *New York. Le origini di un mito*, Venezia: Marsilio.
- Tafari, M., 1985, *Venezia e il Rinascimento*, Torino: Einaudi.
- Casali, V., 2004, «Le Corbusier ed il mare». *L'Architetto italiano*, 2: 24-31.