

Questo numero.

Dallo scorso agosto il blog *De Architectura* sta pubblicando a puntate un'antologia sul tema della strada. Gli autori spaziano dall'inevitabile Le Corbusier a Palladio a Norberg-Shulz a Sitte ecc. e i testi selezionati sono di grande interesse, c'è da auspicarne un'edizione cartacea. Qui sotto riprendiamo il quinto capitolo della raccolta, si tratta dell'introduzione (rielaborata) al corso di analisi della città tenuto nel 2007 da **Ettore Maria Mazzola** per il Graduate Program della Notre Dame University. Con un linguaggio comprensibile anche ai non specialisti, analizzando alcune zone di Roma l'autore insegna a **leggere il tessuto urbano** dal punto di vista dell'uomo che vi transita. In sesta pagina **Pietro Pagliardini** racconta la **verifica sperimentale** delle tesi di Mazzola da lui eseguita in Arezzo. L'esperienza è di quelle riproducibili: invitiamo i lettori che abitano nelle città a provare di persona. 



Leggere la città esistente per disegnare quella futura.

DI ETTORE MARIA MAZZOLA

Volendo sottolineare ciò che colpisce un pedone nel suo passeggio per le strade di un centro storico, forse non c'è miglior descrizione di quella lasciataci da Plinio Marconi

«[...] più che del dettaglio di ciascun edificio in sé, conta l'architettura d'insieme delle strade, assai varie e pittoresche nel casuale comporsi di tanti elementi disparati – crocicchi, androni, sottopassaggi angusti, l'improv-

viso alzarsi e scorciare di muraglie, i balconi fioriti, le loggette, le altane»¹.

Diversamente, lo studio di una qualsiasi realtà "urbana" prodotta nel corso del XX secolo dimostra che, in nome di una ossessione per la presunta "razionalità", tutto ciò che aveva sovrinteso – intenzionalmente o no – allo sviluppo armonico delle città, contribuendo alla creazione del carattere dei luoghi e dell'orgoglio "campanilista" dei cittadini, è stato totalmente ignorato da chi teorizzava di voler realizzare una "città funzionale" alle esigenze umane: il modello tradizionale di città (LA CITTÀ COMPATTA), è stato rimpiazzato da quello modernista (LA CITTÀ DISPERSA), basato sulle folli imposizioni contenute nella *Ville Radieuse* di Le Corbusier².

Contrariamente alla nostra tendenza imitativa del *modello disperso* (SPRAWL) di pianificare le città, James Howard Kunstler – autore di *The Geography of Nowhere* (1993), *The City in Mind* (2001) e *The Long Emergency* (2005) – in un'intervista del 2006 tuonò contro i limiti di quel modello: «assenza di spazi pubblici decenti; estrema separazione degli usi; svantaggi per bambini e anziani che non guidano, ecc.» facendo notare come: «La disposizione abitativa meno naturale e normativa è l'espansione selvaggia, nata negli Stati Uniti, che comin-

¹ Plinio Marconi, saggio intitolato *L'Architettura rustica nell'Isola di Capri*, in "Le Madie", pubblicazione mensile d'Arti Paesane, n°2, Dicembre 1923, pag. 22

² «le città saranno parte della campagna; io vivrò a 30 miglia dal mio ufficio, in una direzione, sotto alberi di pino; la mia segretaria vivrà anch'essa a 30 miglia dall'ufficio, ma in direzione opposta e sotto altri alberi di pino. Noi avremo la nostra automobile. Dobbiamo usarla fino a stancarla, consumando strada, superfici e ingranaggi, consumando olio e benzina. Tutto ciò che serve per una grande mole di lavoro ... sufficiente per tutti.»

ciarono il ventesimo secolo con delle grasse riserve di petrolio in casa. Oggi dipendiamo disperatamente per più di metà del petrolio che utilizziamo da nazioni che ci odiano. L'epoca dell'espansione a macchia d'olio come alternativa credibile è agli sgoccioli [...]».

Se nei dati scientifici riportati in *The Long Emergency* corrispondono alla realtà – nessuno fino ad oggi è stato in grado di confutarli – ritengo che sia più che legittimo da parte nostra operare un processo di ri-compattamento delle città del XXI secolo, e per far questo non c'è miglior lezione che quella dell'analisi del tessuto urbano. La comprensione del sistema delle strade, delle piazze, della commistione di funzioni, della varietà edilizia, e di tutto ciò che rende piacevole gli spazi urbanizzati, può infatti risultare di grande aiuto per rivedere il modo in cui i quartieri più recenti sono stati pianificati.



Quella che segue è una breve descrizione del tessuto urbano della Capitale, in una passeggiata ideale che dal centro si muove verso la periferia. Le sensazioni che si susseguono lungo le strade di questo percorso ci consentono di riconoscere almeno quattro diverse città:

1. *pre-ottocentesca*, (o *storica*): è caratterizzata da un tessuto compatto, apparentemente

irregolare, ma dotato di una sua logica razionale, all'interno del quale si riconoscono una serie di sistemi e sottosistemi (*sequenze urbane*) fatti di strade, vie, vicoli, piazze, piazzette, slarghi; qui, la commistione delle funzioni è la regola, l'edilizia "nobile" è accostata a quella "minore" in un armonioso rapporto biunivoco, dove la *res publica* si mescola meravigliosamente alla *res privata* generando la *civitas*, l'andamento delle strade, eccettuati alcuni assi rettilinei (l'antica via del Corso, o gli assi del Piano Sistino), presenta delle lievi – o pronunciate – curvature che, anche nel caso di stretti vicoli, garantiscono la possibilità di godere della vista delle facciate degli edifici, i principali dei quali, spesso, risultano collocati in modo da svolgere il ruolo di traguardo visivo, evidenziando come quelli che alle nostre menti razionali moderne possono sembrare degli spazi casuali, nella realtà siano stati razionalmente calcolati dagli autori. La "passeggiata" evidenzia anche come possano esserci tanti modi di giungere in una piazza e, nella quasi totalità dei casi, non v'è mai un asse allineato al centro della facciata dell'edificio principale, sembra essersi privilegiata sempre la visione di scorcio, molto più stimolante di quella ovvia della prospettiva centrale tanto cara all'urbanistica post-illuminista; la vista di scorcio, tra l'altro, consente all'edificio di poter esser inquadrato provenendo da



Roma, l'area di Piazza della Rotonda



Roma, l'area di Piazza Vittorio Emanuele

diverse direzioni. Esempio emblematico è la Piazza della Rotonda, dove ben 6 strade convergono sul Pantheon, ma nessuna risulta in asse con esso;

II. *post unitaria*: qui, il tessuto edilizio è organizzato per griglie ortogonali, le cui maglie urbane – a causa del sistema speculativo che le ha generate – risultano mal collegate, sia col centro che tra loro. Questa è la *Nuova Capitale* costruita in spregio alla vecchia Roma – basti pensare che i monotoni quartieri umbertini, d'impostazione *Beaux-Arts*, vennero definiti “di rimprovero e insegnamento” nei confronti della vecchia Roma³. Nella Roma post-unitaria, le strade risultano quindi rigidamente dritte, le piazze assumono dimensioni enormi, proporzionate a quelli che sono gli assi stradali nel disegno planimetrico, ma non di certo alla *scala umana*, le cortine edilizie lungo le strade divengono monotone, poiché le facciate tendono a coincidere con l'isolato, perdendo il ritmo e la varietà presente nel centro storico. Tuttavia, l'architettura risulta ancora ricca e a tratti piacevole, le strade continuano a risultare vitali, grazie alla commistione di funzioni ed alla presenza di diverse attività commerciali lungo i marciapiedi, ma il passeggio diviene meno interessante. Questa Roma, avendo perso l'effetto sorpresa, le viste

di scorcio e i traguardi visivi in grado di attrarre e re-orientare il pedone, in nome dell'ordine e dell'uniformità, ha reso la passeggiata noiosa, benché ancora possibile;

III. *pre-modernista*, caratterizzata da un tessuto ormai organizzato secondo i principi della maglia regolare, dove i grandi assi di matrice ottocentesca la fanno da padrona; la larghezza delle strade ha perso di vista il giusto rapporto con l'altezza degli edifici, e per ritrovare il senso contenimento urbano le strade fanno ricorso alla costante presenza di alberature lungo i marciapiedi, portando i fronti edilizi a non aver più alcun valore di riferimento. All'interno di questa “Roma” diviene difficile ritrovare una gerarchia spaziale tra le strade. La Roma *pre-modernista* è però l'ultima che, almeno a livello architettonico, cerca di mantenere un rapporto diretto con la città storica. In alcuni quartieri, nonostante la perdita del rapporto larghezza strade-altezza degli edifici, e nonostante la monotonia delle visuali – che sembrano modellate più per un veloce transito veicolare che non per un lento e piacevole passeggio – gli edifici sono ancora concepiti per avere delle funzioni diverse al pianterreno, garantendo quella “sicurezza” rassicurante per i pedoni, che di lì a poco si è andata perdendo.

³ Giovanni Faldella, *Roma Borghese*, Roma 1882.

IV. *Modernista*, in realtà questa definizione è attribuibile al solo “quartiere” dell’EUR, in cui è chiara la logica d’insieme, ed in cui è chiaro l’intento di essere un qualcosa nato a scopo dimostrativo e temporaneo, ma che poi è rimasto lì per sempre. Qui, volendo, una gerarchia tra le strade è riscontrabile, tuttavia questa gerarchia risulta indipendente dall’idea di scala umana: la larghezza dell’asse portante di tutto il complesso, via Cristoforo Colombo, con i suoi 100 metri, risulta immensamente più larga dell’altezza degli edifici. Via Cristoforo Colombo è una strada disegnata per le auto, e nessun essere umano sano di mente penserebbe mai di mettersi a passeggiare al centro della carreggiata, nel vano tentativo di godere dei presunti “riferimenti visivi” (tali solo nel progetto); questi elementi risultano talmente distanti tra loro, e talmente privi di “cornici edificate”, da dissolversi nell’aria. Non è un caso se l’EUR, dimensionato per l’automobile, risulta esser stato completato – dopo la caduta del Fascismo – con l’apporto economico dalla FIAT. La lettura delle strade di questo “quartiere” dimostra senz’altro una sua coerenza nel carattere degli edifici *Razionalisti*, tuttavia si tratta di un modello di città ben distante dalle esigenze umane, che sembra uscire da un quadro metafisico di De

Chirico, dove gli spazi sembrano concepiti al solo scopo di generare l’agorafobia.



Esisterebbero almeno altre due Roma da descrivere, quella “palazzinara”, edificata tra gli anni ’50 e i primi ’60, e peggio di questa, quella derivante dal Piano del ’62 e dai successivi Piani di Edilizia Economica e Popolare, ma l’unica lezione che da esse si può apprendere è che si tratta di modelli urbani da non ripetersi mai più!

Riassumendo, la lettura del tessuto dei differenti quartieri, ci aiuta a comprendere i vantaggi, e/o i limiti, delle *diverse città* all’interno del perimetro comunale, suggerendoci varie soluzioni per riorganizzare quelle zone in cui risulta difficile riconoscere l’esistenza di un progetto urbano.

L’analisi delle strade di un centro storico, ci mostra l’importanza di aspetti quali l’“effetto sorpresa”, i *riferimenti visivi*, il *ritmo* scandenzato dal susseguirsi di piazze, piazzette e slarghi, la *varietà* dei prospetti che si susseguono lungo i fronti stradali, il senso di *unitarietà priva di uniformità*, ecc.: le reti che mettono in relazione questi elementi, possono definirsi SEQUENZE URBANE.

Queste SEQUENZE possono suddividersi ge-



Roma, l’area di Piazza Mazzini



Roma, l'area dell'EUR

rarchicamente in *sequenze urbane principali* – quelle lungo le quali si snodano le strade e le piazze principali – e *sequenze urbane secondarie* – quelle lungo le quali si articolano i percorsi pedonali secondari con piazzette più umili o corti.

Ambedue questi tipi di SEQUENZE URBANE utilizzano gli spazi pubblici come *cerniere* per attrarre e re-orientare chi cammina. L'esistenza di queste SEQUENZE ci spiega il perché le piazze del centro funzionino decisamente meglio di quelle “moderne”: le seconde infatti, costantemente sovradimensionate e concepite come fini a se stesse – quindi non appartenenti ad un sistema complesso – non esercitano sul pedone lo stesso piacevole effetto accogliente di quelle centrali e, conseguentemente, non riescono a generare vita all'interno dell'intero quartiere.

Queste *sequenze* rendono la città piacevole ... la possibilità di poter scegliere tra diverse connessioni pedonali, invita la gente a passeggiare attraverso il centro, allontanando la necessità dell'automobile ... gli effetti positivi della città pedonale sono troppo ovvi per doverli descrivere.

Alla luce di quanto sopra, appare dunque chiara la necessità di riaffermare il valore della *continuità* tra case, strade e piazze, ovvero

tra i luoghi deputati agli aspetti privati della vita di ogni giorno e quelli destinati ad un ambito di relazioni allargate: i nuovi quartieri (ma anche la riqualificazione di quelli esistenti) dovrebbero intendersi come degli spazi compositi in cui le case, e/o gli edifici speciali, sono solo un elemento della composizione urbanistica, importante ma non sufficiente a soddisfare le necessità di incontro e relazioni sociali! Come infatti ha acutamente evidenziato il sociologo americano Richard Sennet, la “griglia ortogonale urbana” rappresenta «la prima manifestazione di una forma particolarmente moderna di repressione che nega il valore degli altri e dei luoghi specificatamente addetti alla costruzione della banalità quotidiana»⁴.



⁴ Richard Sennet, *American cities: the grid plan and the protestant ethic*, International Social Science Journal; XLII, 3, 1990.

Sequenze urbane in pratica.

DI PIETRO PAGLIARDINI

Fonte: <http://www.de-architettura.com> 19 settembre 2010

Domenica mattina, in città poca gente fino alle undici: giovani padri che portano a spasso figli piccoli, rari anziani, qualche single, per forza e non per scelta, uscito di casa per sfuggire la solitudine, alcuni turisti. Anche qualche architetto (siamo così tanti che statisticamente ne trovi sempre qualcuno).

Mi fermo a chiacchiera con uno che conosco. Niente di impegnativo, argomenti da giorno di festa, l'inevitabile mugugno, cosa fai oggi, poco più. Al momento di salutarci la classica domanda: dove vai? Non è curiosità, in genere, ma una formula di saluto rituale, come *how do you do*. Gli dico che sto andando al cimitero a piedi

Si meraviglia moltissimo, non della meta ma dell'andarci a piedi.

Gli faccio presente che non è poi così lontano come sembra, la città dei morti è sul versante opposto della collina, la zona meno abitata della città e quindi l'idea è che sia proprio da tutta un'altra parte.

Non l'ho convinto e credo pensi che io sia un gran camminatore. Purtroppo non è così. Approfito della domenica mattina per recuperare quel deficit di passi mancati durante la settimana.

Salgo lungo il Corso Italia, la strada dello struscio serale, il salotto di Arezzo lungo quasi un chilometro, la più importante della città, quella che proviene dalla Val di Chiana e, superata la sella di Olmo, procede diritta per tre chilometri e mezzo, entra in città, anzi origina e ordina la città, e sale lassù fino alla sommità della collina, fino al Duomo.

A metà circa del Corso svolto a destra, lungo la via Garibaldi, già via Sacra, la strada dei conventi e delle Chiese. Al centro dell'incrocio il solito pakistano che vende palloncini.

Mica è stupido lui, lo sa dov'è che la gente passa, lo sa dove sono i nodi urbani. Non va a vendere in una strada con il niente intorno. I commerci ci sono laddove c'è gente, e la gente va dove ci sono commerci. In quell'angolo è incredibilmente ancora possibile trovarvi qualche contadino che vende i frutti della stagione: funghi, mazzi di agretti, castagne. Almeno fino a che qualche norma europea non impedirà per legge ciò che già è naturalmente in crisi.



Entro in piazza Sant'Agostino che non è una vera piazza, ma uno slargo in salita, molto allungato e frammentato in spazi diversi tenuti insieme dalla Chiesa di Sant'Agostino, posta in alto, punto di vista su cui converge lo sguardo. Davanti alla Chiesa l'ampio e allungato sagrato, di forma trapezoidale, sopraelevato rispetto a tutto il resto della piazza, racchiuso sui tre lati da un muro – il quarto è la Chiesa. Un progetto sciagurato in corso di esecuzione ha deciso che l'unico spazio unitario e pianeggiante che c'era in questa anomala piazza - una grande terrazza sulla piazza stessa - dovesse essere interrotto da scale poste ad angolo tra la base minore del trapezio e uno dei lati. Il progettista ha visto evidentemente molti disegni di progetti con le immancabili scale piene di giovani felici e sorridenti e così ha trasformato un'immagine grafica in un progetto urbano, ottenendo però il risultato

di distruggere lo spazio. Sono i danni delle riviste e soprattutto l'incapacità di leggere, non le riviste ma la città: si prende un adesivo che piace e lo si attacca in pianta; peccato che poi si trasformi in pietra.



La qualità degli edifici intorno, salvo la Chiesa, il convento e poco altro, è scadente, ma la piazza è la più viva della città: sede del mercato rionale, conserva il carattere popolare che ha ereditato dall'essere stata luogo di lavoro, di posta per le carrozze, di vasche per le lavaie.

Proseguo a lato della Chiesa e, sempre in salita, mi immetto in via della Minerva, una sinuosa strada degli anni '30, che mi porta in Piazza Crucifera. Uno sguardo dall'alto alle mura a strapiombo, dalle quali sono appena uscito e che in quel lato sono di notevole altezza. Ai piedi di queste uno spazio sterrato detto "Il Gioco del Pallone", dove una volta si giocava ad una specie di pelota.

Proseguo in Borgo Santa Croce, una bella strada *extra-moenia*, stretta e lievemente flessuosa, a seguire una curva di livello, con edifici abbastanza poveri, salvo qualche eccezione. Arrivo alla Chiesa di Santa Croce. Qui finisce la città antica e mi immetto in un viale che sale verso la Fortezza e il Cimitero. Un tratto diritto di circa duecento metri, in salita, e sono arrivato.

Ho controllato su *Google Earth*, in tutto ho

percorso 1250 metri circa, in circa 20 minuti. È tanto? È poco? Dipende.

Quei 1250 metri non pesano, anzi, sono un piacere. Il percorso che compio è un susseguirsi di quadri diversi, di sequenze urbane, come ha spiegato bene E. M. Mazzola nell'articolo precedente, a cui rimando.

Gli stessi 1250 percorsi in un quartiere suburbano sarebbero stati una fatica, o meglio, una noia. L'incentivo a prendere l'auto è evidente. Con la stessa distanza si può andare dalla fine della città compatta ad un "vicino" supermercato o fare una visita ad un amico nel quartiere PEEP Tortaia.

Ma per farlo si deve percorrere una lunga strada (parallela al Corso) ma progettata per le auto: rare case ai margini e tra loro staccate, una somma di episodi. Si deve attraversare la tangenziale, ambiente ostile per il pedone, si continua a camminare nel vuoto e quei tratti di strada lunghi e monotoni appaiono distanze incolmabili. Infine si arriva al supermercato, progettato come una chiesa, al centro di una piazza che però è un parcheggio, al centro di un quartiere PEEP.

Lo schematismo del percorso, disegnato con tratto minimalista e la mancanza di stimoli rendono il cammino faticoso e l'ambiente sfavorevole alle passeggiate. Sono del tutto assenti le sequenze urbane, prima di tutto perché è assente la città.

Come si può affrontare con leggerezza una camminata in una strada come questa, dove la meta è ben oltre ciò che si vede al fondo di questa foto?



La distanza e la durata degli spostamenti pedonali è certamente importante nel progetto della città, ma da sola non è condizione sufficiente a garantire una città *user-friendly*; questi quartieri hanno tenuto conto del raggio di influenza della scuola e dei servizi in genere, cioè degli standard, eppure il risultato è assolutamente insoddisfacente. La logica della quantità, il funzionalismo e la zonizzazione hanno fatto evaporare la città sostituendola con aggregati edilizi inadatti alla vita e alla convivenza umana. Sono stati costruiti molti edifici ma manca ciò che li tiene insieme per farne una città.

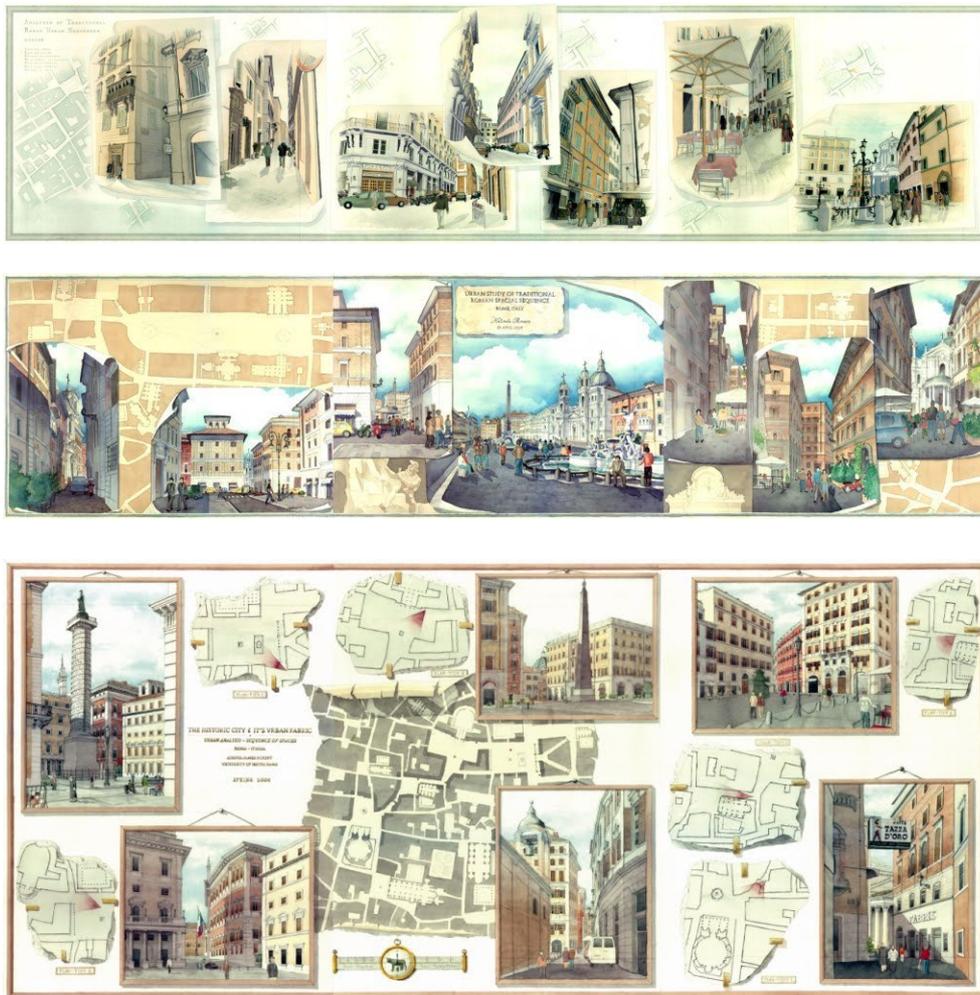
Un pensiero rozzo e schematico si è sostituito alla raffinatezza e alla complessità della città antica.

La razionalità da sola ha fallito il suo scopo e la fatica di abitare in città si è sostituita alla naturalezza di viverla.

Non appaia irriverente o troppo riduttivo utilizzare la suggestione del discorso di Benedetto XVI alla Westminster Hall, sostituendovi la parola “religione” con “tradizione”:

“Senza il correttivo fornito dalla tradizione [religione nel testo originale], infatti, anche la ragione può cadere preda di distorsioni, come avviene quando essa è manipolata dall’ideologia, o applicata in un modo parziale, che non tiene conto pienamente della dignità della persona umana”.

PIETRO PAGLIARDINI



Le immagini qui sopra mi sono state inviate dal Prof. E. M. Mazzola, sono disegni di sequenze urbane realizzate da alcuni suoi studenti della Notre Dame School of Architecture Rome Studies, utilizzate sia come rilievo che per il progetto.

Gli autori dei disegni sono, dall’alto verso il basso: Christal Olin, Kalinda Brown e Joshua Eckert. (P.P.)