

Saggio inserito in opere collettive

2012

Città lineare

in "Architettura del Novecento tomo I – Teorie, scuole, eventi"

a cura di A.Ferlenga, M.Biraghi

Einaudi, Torino 2012. pp.166-172

ISBN: 978-88-06-18243-4



Architettura del Novecento

A cura di Marco Biraghi e Alberto Ferlenga

I

Teorie, scuole, eventi

Einaudi



Architettura del Novecento
a cura di Marco Biraghi e Alberto Ferlenga

I
Teorie, scuole, eventi

2
Opere, progetti, luoghi

3
Opere, progetti, luoghi

Architettura del Novecento

a cura di Marco Biraghi e Alberto Ferlenga

I
Teorie, scuole, eventi



Giulio Einaudi editore

© 2012 Giulio Einaudi editore s.p.a., Torino

Redazione: Paolo Stefenelli.

Segretaria di redazione: Alice Perugini.

Traduzioni: Isabella Amico di Meane, Chiara Bongiovanni, Barbara Del Mercato,
Roberta Ghivarello, Federica Niola.

www.einaudi.it

ISBN 978-88-06-18243-4

pensa che gli architetti possano avere ancora la possibilità di affermare un ruolo utile nella città contemporanea e di contribuire a migliorarla.

Se il Novecento ha coltivato il sogno della «tabula rasa», oggi è più nel ridare senso a tutto quello che si è costruito, nel ripristinare connessioni, nel promuovere reazioni tra ciò che esiste e ciò che è stato che va ricercato il nuovo campo di applicazione di architetti e urbanisti. Ponendosi questo obiettivo, una nuova cultura va costruita e, come sempre è stato, i suoi ingredienti saranno il frutto di un intrecciato e paziente lavoro di osservazione, di riflessione e di progetto nello scenario mutevole delle città.

ALBERTO FERLENGA

O. SPENGLER, *Il tramonto dell'Occidente. Lineamenti di una morfologia di una storia mondiale* (1923), Longanesi, Milano 2008; L. MUMFORD, *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1963; J. GOTTMANN, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluricittà*, Einaudi, Torino 1970; M. CACCIARI, *Metropolis. Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Officina Edizioni, Roma 1973; LE CORBUSIER, *La Ville Radieuse. Éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*, Éditions de L'architecture d'aujourd'hui, Boulogne 1933; M. TAFURI, *Vienna Rossa. La politica residenziale nella Vienna socialista*, Electa, Milano 1980; B. HUET, *La città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene*, in «Lotus International», 41 (1983); V. GRUEN, *The Heart of our Cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure*, Simon & Schuster, New York 1964; A. ROSSI, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova 1966; R. VENTURI, D. SCOTT BROWN e S. IZENOUR, *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Quodlibet, Macerata 2010; C. ROWE e F. KOETTER, *Collage City*, il Saggiatore, Milano 1981; R. KOOLHAAS, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Electa, Milano 2001.

Città lineare

Lo sviluppo lineare costituisce un modello naturale di crescita urbana, storicamente sedimentato, traccia immanente di una morfologia insediativa divenuta oggetto di speculazione teorica per la produzione di piani e modelli di città. La presenza di un elemento ordinatore infrastrutturale, naturale o artificiale, è la caratteristica precipua dei modelli urbani lineari. Come molti schemi semplificatori della realtà, le teorie lineari costituiscono generalmente proposte di nuove organizzazioni sociali e politiche, a partire dall'incorporazione delle infrastrutture legate a nuove tecnologie di trasporto e comunicazione. Per George Collins (1968)

la città lineare è una città che si forma – e cresce – lungo una linea. Questa linea è solitamente un'arteria di trasporti per persone, beni e servizi ... può crescere liberamente, all'infinito ... tutte le sue parti sono presumibilmente di facile accessibilità

reciproca ... Essendo le estensioni della città che cresce limitate in larghezza, tutti i suoi punti sono in stretto contatto con il paesaggio naturale; a sua volta la campagna ha i vantaggi della vita moderna della città, portati ad essa dal corridoio lineare.

Quest'ultimo concetto è ripreso dal geografo C. F. J. Whebell (1969), che, riferendosi alle ricerche dei modelli urbani lineari di Ludwig Hilberseimer, descrive la teoria dei corridoi come «un sistema lineare di spazi urbani connessi alla superficie di collegamento dei mezzi di trasporto ... Un sistema evolutivo dello sviluppo urbano basato sulle differenze geologiche, economiche, infrastrutturali ed economiche».

La postmodernizzazione della produzione ha indotto luoghi di produzione spazialmente sempre meno fissi, in cui gli assetti posizionali di questa società ipercinetica determinano privilegi nel network globale, economico e urbano, tramutando parti di territorio in *cities of control*. In questo processo di territorializzazione della città, nell'urbanizzazione indifferenziata, è possibile individuare direttrici lineari di sviluppo insediativo come figure autonome che si rilevano dall'indistinto *sprawl* urbano. Questa permanenza inconsapevole di frammenti di città lineare la ritroviamo, a scala regionale, nei tessuti infrastrutturali compressi delle fasce costiere o dei corridoi di sviluppo economico. Analizzando invece una dimensione urbana intermedia, emergono degli «attrattori lineari»: tracciati di principi insediativi che, in base alla natura morfologica del supporto (una strada, una via d'acqua, un percorso pubblico), sono in grado di innescare processi urbani di specializzazione funzionale (strip commerciali, enclave residenziali) assemblando in sequenze lineari oggetti edilizi eterogenei, secondo modalità non pianificate, rispondenti a logiche economiche locali e spontanee.

Il primo modello lineare lo propone Arturo Soria y Mata nel 1882 con la *ciudad lineal*, archetipo del genere semplicemente arteriale. Una città lineare con «un'unica strada di cinquecento metri di larghezza e della lunghezza necessaria: questa sarà la città del futuro, le cui estremità potrebbero essere Cadice e Pietroburgo, Pechino e Bruxelles». Per Soria y Mata la forma della città deriva dalla forma della locomozione; nello specifico, un sistema di trasporto tranviario e stradale, disposto a *Ringstraße* intorno a Madrid, funziona da asse su cui si innestano perpendicolarmente le strade, che definiscono la profondità degli isolati costituiti da *garden houses*. La città-linea si rileva come schema di urbanizzazione che, legando l'organizzazione della città futura alla giacitura delle infrastrutture e alla razionalizzazione del traffico, potrà definire l'ampliamento urbano tra due città-nucleo ricalibrando i termini del rapporto città-campagna.

Nelle teorie urbanistiche del xx secolo lo schema lineare è stato uti-

lizzato anche per prototipi di città industriale. Ispirandosi alle analisi economiche tayloriste, e agli enunciati fordiani sulle necessità di decentramento della produzione, queste teorie hanno utilizzato metaforicamente le procedure della catena di montaggio come criterio compositivo per la progettazione di insediamenti infrastrutturali a scala territoriale. Nikolaj Aleksandrovič Miljutin, nei suoi studi per la costruzione della città socialista, negli anni '30, propone un modello di città in cui ogni attività umana è un ganglio della catena di produzione all'interno di un impianto su scala regionale. Innervate da fasce parallele per razionalizzare i flussi interni, queste città (Traktorstoj, Nižgorod), propongono una sequenza funzionale che preannuncia alcuni assiomi dello *zoning* adottato in seguito dal Movimento Moderno. La ridotta sezione trasversale avrebbe consentito, nell'ottica di Miljutin, non solo una maggiore mobilità tra le varie classi sociali, ma anche un rapporto di maggiore compenetrazione tra città e campagna, iniziando così a mettere in crisi il concetto di bordo e di limite definito del nucleo urbano.

Il tema della disgregazione della città nel territorio è indagato anche dai «disurbanisti» russi; essi ritenevano che la progettazione lungo una linea di lunghezza indefinita avrebbe reso possibile la completa dissoluzione della città. Nella prospettiva aerea di Magnitogorsk (1930), icona concettuale del suo progetto, Ivan Leonidov definisce una figura lineare, a scala territoriale, senza soluzione di continuità, i cui limiti fisici si annullano nel paesaggio circostante. Modulata da un pattern geometrico che regola il disegno delle strade e del verde, questa nuova città si fonda su principi di una progettazione aperta che determina lo spazio cartesiano dal quale emergono le volumetrie pure degli edifici pubblici e residenziali.

Sicuramente permeata dalla conoscenza dei progetti russi, la Cité linéaire industrielle (1942-44) di Le Corbusier fa parte delle sue più ampie riflessioni urbanistiche sui tre schemi di insediamento umani legati ai diversi tipi di attività. Nel suo diagramma, «la ricerca della direttrice lineare di sviluppo ci riconduce alla via d'acqua, alla strada, alla ferrovia; il percorso razionale che qui cerchiamo dovrà intersecare i più antichi tracciati o coincidere con essi, giacché le strade della storia non sono che prodotti della geografia».

Riflessioni legate allo schema lineare come principio di decentramento le ritroviamo pure nella Rush City Reformed di Richard Neutra (1925). Influenzati dalle ricerche futuriste di Antonio Sant'Elia sui sistemi di trasporto multipiano, questi studi – basati su analisi statistiche – nacquero per razionalizzare l'urbanizzazione regionale degli Stati Uniti. In questo caso il nucleo lineare territoriale, basato sulla separazione verti-

cale dei flussi pedonali e veicolari, è costituito da un'arteria principale centrale, sulla quale prospettano gli edifici commerciali e amministrativi, mentre cluster residenziali, suddivisi per fasce d'età, sono concepiti come luoghi di simbiosi generazionale e collegati tramite percorsi pedonali alle fasce verdi. Lo schema coglieva la grande importanza che avrebbe rivestito il traffico automobilistico, garantendo una completa decentralizzazione degli insediamenti grazie all'intersezione con nodi di scambio infrastrutturali a scala regionale.

Anche Hilberseimer, dopo aver cercato di risolvere verticalmente il rapporto tra aree di lavoro e aree residenziali negli studi per la *Groszstadt Architektur* (1927), indaga la stessa tematica attraverso schemi a «spina di pesce», sviluppati orizzontalmente, nei piani per Dessau e Chicago (1945). Qui Hilberseimer mette in rete la grande città decentrata, sviluppandola per fasce lineari di produzione e di trasporto, su cui innestare ortogonalmente comunità residenziali disposte a ventaglio. In seguito lo stesso Hilberseimer proporrà un rapporto di maggiore compenetrazione tra città e natura per l'insediamento di una «Città decentrata nella valle di un fiume». In questo modello lineare flessibile le unità residenziali, variabili per dimensione e forma, si adattano alle esigenze geografiche e topografiche del terreno, grazie allo sviluppo lineare delle infrastrutture.

È possibile individuare inoltre l'uso della direttrice lineare come supporto per la progettazione di sistemi paesistici a scala regionale in alcuni progetti esemplari dell'ultimo decennio del Novecento. Nel Parco regionale Reno-Meno (1992), il rafforzamento degli elementi infrastrutturali naturali (il bosco urbano) e artificiali (l'autostrada) costituiscono le componenti morfologiche di sviluppo su cui concentrare le espansioni. La linearità dell'autostrada diventa figura generatrice di nuovi spazi urbani, luoghi riconoscibili attraverso i quali è possibile fermare l'urbanizzazione incontrollata, la continua corrosione del paesaggio e attivare quel processo di *Entkalkung* (decalcificazione) degli elementi che costituiscono l'attuale complessa realtà pulviscolare della regione. In Germania il recupero del distretto minerario della Ruhr è perseguito attraverso la creazione di un network ecologico, un parco lineare regionale, innervato dal corso del fiume Emscher su cui s'innestano trasversalmente sette corridoi verdi; la Landmark Art Route infrastruttura le 17 città che costituiscono la memoria sedimentata del paesaggio dell'Emscher Park (1989-99). Agli inizi del nuovo millennio, nell'ambito delle trasformazioni territoriali che investono la Cina, ritroviamo il modello lineare, in chiave ecologica, come uno dei principi per determinare nuove regole insediative ecologicamente sostenibili. Ritroviamo proposte per uno

sviluppo lineare bioclimatico nella Eco-Linear City di Fengchen, città satellite di 250 000 abitanti, nata per regolare lo sviluppo suburbano e rurale di Shanghai, o nella Lean Linear City. Quest'ultima segue la figura di un doppio nastro la cui giacitura è legata alle traiettorie del vento per sfruttarne l'energia attraverso strutture urbane modulari che hanno l'obiettivo di stabilire un rapporto di sostenibilità energetica con il paesaggio naturale. All'interno dei nastri ci sono un fiume e un parco dal microclima controllato, e ogni singolo modulo funzionale è autonomo sia dal punto di vista produttivo che da quello energetico grazie a sistemi fotovoltaici.

Un approfondimento tematico specifico è necessario per la categoria dei «modelli megastrutturali lineari», che ha il suo pioniere in Edgar Chambless (1910): esaltando i coevi studi avveniristici di Eugène Hénard sulla sezione della Rue future, Chambless propone una macchina agricola, da costruire *in fieri*, costituita da un sistema di monorotaie. La Roadtown attraversa il paesaggio ed è un edificio di cemento colato costituito dalla reiterazione, teoricamente infinita, di una sezione costante di tre livelli: uno riservato agli impianti, due a piani per le residenze e una *promenade* commerciale climatizzata. Quest'idea di incorporare i sistemi di trasporto nel corpo di fabbrica permea i piani di Le Corbusier per Rio de Janeiro e Algeri (Plan Obus, 1930) dove un sistema di residenze lineari strutturano il territorio a scala paesaggistica. Attraverso queste sperimentazioni si giunge alla definizione di Fumihiko Maki della «megastruttura come grande intelaiatura dove, grazie all'avanzato grado di sviluppo delle tecnologie, si possono concentrare tutte le funzioni di una città o parti di essa. Può considerarsi un elemento artificiale del paesaggio ed è come le colline sulle quali venivano costruite le città italiane». Nel manifesto *Metabolism 1960* troviamo anche le basi programmatiche per il piano della Tokyo Bay: partendo dal convincimento che attraverso l'utilizzo della linea retta si riesca a risolvere definitivamente il problematico rapporto fra strada e lotto, si ipotizzano strutture urbane in cui il network delle reti materiali (trasporti) e immateriali (informazione) avrebbe dovuto rendere fisicamente possibile la comunicazione tra gli uomini. Kenzo Tange si ispira al processo di crescita dei corpi organici in cui la spina dorsale è fondamentale per la trasmissione capillare delle informazioni; nella baia di Tokyo questa struttura lineare è costituita da un monumentale asse civico, lungo 18 km, che innerva, come elemento ordinatore di strade, quartieri residenziali, ecc., l'intero sistema «midollare» sospeso sull'acqua. In modo analogo, il modello di Jacob Bakema e Johannes van den Broek per il Piano Pampus (1965), impiegando una composizione modulare fortemente plastica di blocchi

e lastre, organizzata in cluster, cercava di coniugare alta densità abitativa e contaminazione funzionale alternata a spazi verdi e per il tempo libero; anche qui un sistema infrastrutturale di trasporto pubblico/priato su monorotaia, integrato da percorsi ciclabili e pedonali, costituisce l'articolata struttura di mobilità che attraversa e collega alla terraferma le quattro grandi isole artificiali previste nel bacino dell'IJmeer per l'espansione del centro di Amsterdam.

Negli stessi anni anche gli Archigram adottano il programma megastrutturale creando una griglia hardware di trasporti arteriali, estensibile a scala territoriale, su cui si innestano (*plug in*), attraverso l'uso di gru scorrevoli su binari, le componenti software della città, le unità abitabili intercambiabili e deperibili. L'obsolescenza programmata degli elementi garantisce la trasformazione permanente della Plug-in-city (1962-64), dove flussi di informazione e installazioni elettroniche modellano l'interno del reticolo strutturale lineare, creando spazi fluidi destinati alla nuova società del consumo e del *loisir*. Questo network lineare avrebbe dovuto collegare tutti i centri della Gran Bretagna. Vent'anni dopo Peter Geoffrey Hall (1987) studia il corridoio lineare M4, relativamente non progettato, nato dalla grande concentrazione di industrie microelettroniche tra Bristol e Londra.

La critica cinica all'euforia della pianificazione urbana è nel Monumento Continuo di Superstudio (1969), un megalite impenetrabile di vetro riflettente dalle superfici neutre e omogenee. Rialacciandosi figurativamente a sequenze di elementi lineari infrastrutturali come ponti, acquedotti e autostrade, «un'architettura unica capace di dar forma alla terra», misurandola, diviene il modello per l'urbanizzazione totale del pianeta. Il tema dell'edificio continuo è ripreso dagli Archizoom nella suggestione dei Quartieri Paralleli per Berlino (1969), dove edifici-setti attraversano e tagliano all'infinito la città in fasce parallele. Ormai la rassicurante città funzionalista è svuotata di ogni significato, e con la *No-Stop City* (1970) Archizoom formula la proposta di un linguaggio architettonico non figurativo creatore di uno spazio isotropo, senza forma, dove il parametro quantitativo sostituisce quello qualitativo. La critica «radicale» italiana al pensiero architettonico razionalista, portata alle estreme conseguenze, influenza Rem Koolhaas nella «nemesi» del progetto Exodus (1972). Attraverso un plot letterario e figurativo polemicamente dimostrativo, Koolhaas trasforma la città lineare di Leonidov in un'utopia reazionaria, invertendone i valori fondanti: la fascia lineare è compressa tra due invalicabili muri rettilinei, mentre i settori quadrati compresi al loro interno, che ne definiscono lo *zoning* funzionale, diventano incarnazioni delle molteplici offerte messe a disposizione di

una società sempre più edonistica, ma al tempo stesso luoghi insensati di una prigionia volontaria.

In Italia, le riflessioni sul tema della «città-regione» producono, tra gli anni '60-70, teorie e modelli dall'orizzonte territoriale; principi di organizzazione urbana secondo direttrici lineari sono presenti nel Piano AR per Milano e nella «Città-territorio» pontina di AUA (Architetti Urbanisti Associati), passando per gli studi sull'Asse Attrezzato, fino al progetto per la nuova università della Calabria (1973) dell'équipe di Vittorio Gregotti. Tracce concrete degli esiti dell'indagine sulla grande dimensione italiana possono rintracciarsi in alcuni grandi frammenti lineari dal destino controverso come la monolitica monade del Corviale o le plastiche curve di livello, di lecorbuseriana memoria, del Forte Quezzi a Genova. Il tema quaroniano «dell'edificazione del paesaggio urbano» contiene in sé il seme di una problematica che porterà Koolhaas alla definizione della *bigness* come unica «taglia» possibile per gli edifici chiamati a confrontarsi con i complessi spazi contemporanei generati dai fasci infrastrutturali lineari.

FILIPPO ORSINI

H. SAP, *Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development*, Eindhoven s.d.; A. SORIA Y MATA, *La città lineare*, il Saggiatore, Milano 1968; C. F. J. WHEBELL, *Corridors: A Theory of Urban Systems*, in «Annals of the Association of American Geographers», LIX (1969), n. 1, pp. 1-26; D. HARVEY, *La crisi della modernità*, il Saggiatore, Milano 1993; S. SASSEN, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton N.J. 1991; M. HARDT e A. NEGRI, *Impero*, Rizzoli, Milano 2002; S. BOERI, A. LANZANI e E. MARINI, *Il territorio che cambia*, Abitare Segesta, Milano 1993.

Classico

Nel 1940 Jean Seznec pubblica il libro *La survivance des dieux antiques*. In esso – come si evince già dal titolo – si nega che gli dèi della mitologia classica siano «morti» nelle epoche successive a quella antica, e che dunque essi siano semplicemente «rinati» nel Quattrocento, durante quel periodo che va per l'appunto sotto il nome di Rinascimento. In accordo con una tradizione di studi che ha la sua origine e il suo punto focale in Aby Warburg, le figure degli antichi dèi sono viste come «archetipi» visivi, «dinamogrammi» che nel corso del tempo conoscono improvvise «accensioni» e momenti di stasi, seguendo un andamento carsico, fatto di manifestazioni e occultamenti. Presenze che, pur nelle loro oscillazioni e incostanze, non scompaiono mai.

Più o meno nello stesso senso può essere intesa la dinamica che regola il classico in architettura nel corso di duemila e più anni di storia: non come un susseguirsi di morti e di rinascite, bensì come una costante «sopravvivenza», che conosce intensificazioni e oscuramenti. Ciò che ne consegue è che, come il Medioevo in rapporto agli antichi dèi, così il moderno in rapporto al classico non risulta affatto in antitesi, e anzi – a ben guardare – risulta spesso profondamente implicato con esso: a un punto tale da potersi considerare confutata senz'altro la lettura *vulgata* di una modernità come *tabula rasa* del passato, e perciò anche del classico. Dove per «classico» (nella sua specifica applicazione architettonica) va inteso non tanto l'apparato di elementi decorativi che tradizionalmente accompagna gli edifici sacri, o più in generale pubblici, antichi: non pertanto gli ordini architettonici in senso stretto (dorico, ionico, corinzio e tuscanico, secondo la «classica» codificazione di Vitruvio), quanto piuttosto un «ordine mentale» che presiede alla concezione dell'edificio, e che si riflette nell'organizzazione delle sue parti in modi più o meno visibili. L'impiego delle proporzioni, ad esempio, rappresenta un medium «occulto» di ordine di cui gli architetti moderni non disdegnano di servirsi, com'è evidente osservando l'opera di Le Corbusier, ma anche valutando l'influenza che esercita sui contemporanei il libro *Architectural Principles in the Age of Humanism* (1949) di Rudolf Wittkower e l'utilizzo in chiave critico-comparativa fattone da Colin Rowe nell'articolo *The Mathematics of the Ideal Villa* (1947).

Più che come un canone di riferimento fisso, invariabile, il classico nell'architettura moderna rappresenta il radicamento a un universo stabile, «che è sempre», nonostante le sue apparenti variazioni e il possibile mutare delle soluzioni e dei materiali con cui viene realizzato. Questa flessibilità di applicazione permette all'architettura moderna di relazionarsi al classico tramite l'aspetto che risulta più congeniale all'epoca in cui essa è stata concepita, ovvero la rivoluzione industriale. La Capanna rustica descritta dall'abate Marc-Antoine Laugier nel suo *Essai sur l'Architecture* del 1753 (e raffigurata da Charles Eisen in un'incisione del 1755) mostra la riduzione – fisica e logica – degli elementi classici a mera «struttura». È questa la versione del classico che verrà assunta di preferenza dal Novecento. E se ancora nelle opere di Jacques-Germain Soufflot (contemporaneo di Laugier) o di Karl Friedrich Schinkel (di mezzo secolo successivo) il classico si presenta con i suoi caratteri tradizionali – come «ordine» classico –, è tuttavia in termini «strutturali», e non soltanto figurali, che il sistema colonna-trabeazione viene impiegato da essi. In questo senso il neoclassicismo fa da preciso «punto di mediazione» tra il classico antico e il classico moderno, come dimostra