

Saggio inserito in opera collettiva

2018

I paesaggi lineari dell'Utopia.

In: (a cura di), Valentina Capocéfalo, Alice Giulia Dal Borgo
Disegnando l'Utopia. Visioni e vedute di altri mondi possibili. pp. 21-35,

Mimesis Edizioni, Collana Kosmos, Sesto San Giovanni (Milano)

ISBN: 9788857552675

FILIPPO ORSINI*
I PAESAGGI LINEARI DELL'UTOPIA

1. Premessa: Figure dell'utopia e forma della realtà

È possibile utilizzare l'utopia per comprendere meglio alcuni aspetti della realtà fisica del mondo costruito? Una possibile risposta può ricercarsi nella fascia di soglia, in sé paradossale, tra l'utopia, intesa come creazione di modelli¹ di prefigurazione urbana, e l'immanenza del territorio contemporaneo, per trovarne eventuali punti di contatto; quest'enigmatica ed intrigante relazione può essere indagata, in una chiave di lettura interna alla cultura della città, soprattutto analizzando le componenti "formali" presenti nei processi di crescita dell'odierna urbanizzazione globale.

Studiando il "rapporto tra la realtà dei singoli fatti urbani ed utopie urbane" per comprendere il "continuo processo di influenze, di scambi, spesso di contrapposizioni tra i fatti urbani quali si concretizzano nella città e le proposte ideali", provare ad esperire la "reciproca contaminazione tra pensiero utopico e riflessioni morfologiche e progettuali" per stabilire delle regole di costruzione e catalogazione. (Rossi, 1966)

Declinando le riflessioni rossiane verso una visione dell'*Architettura come tema*, nel 1982 O.M. Ungers si inserisce in questa scia, pubblicando un pamphlet dove, in rapporto ad una lettura morfologica della città, il tema kantiano del *Pensare per Immagini* viene esplorato – attraverso l'uso progettuale della metafora e dell'allegoria – come possibile processo per la trasformazione di significato e riproducibilità di un modello urbano. In *Morphologie, City, Methaphors* afferma come il progettare per immagini rappresentative renda possibile il passaggio

* Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU)

1 Il modello è uno dei due termini (l'altro è la regola) usati per indicare due includibili modi di organizzare il pensiero progettuale; nelle parole di Françoise Choay: due atteggiamenti fondamentalmente differenti nei confronti del progetto edificatorio e del mondo edificato. L'una, elaborata dai trattati di architettura, consiste nell'applicazione di principi e di regole. L'altra, dovuta all'utopia consiste nella riproduzione di modelli (D'ALFONSO, 1986, p. 23).

dal pensiero pragmatico al pensiero creativo, dallo spazio metrico dei numeri allo spazio visionario di modelli coerenti.

Analizzando dei testi instauratori² del passato, selezionati sulla base di tematiche legate a processi divenuti fondamentali nel vivere contemporaneo si può provare a verificare la validità progettuale del modello utopico come possibilità per verificare, leggere e, auspicabilmente, cercare di risolvere i nodi della città attuale.

Nello specifico, l'oggetto d'indagine prescelto sono i modelli costruiti sulla figura lineare – specialmente il filone di matrice megastrutturale – selezionati per la presenza di un elemento ordinatore infrastrutturale artificiale e sulla base di tematiche legate a processi divenuti fondamentali nel vivere contemporaneo (dispersione insediativa, dissoluzione dello spazio della città tradizionale, etc.).

2. Le utopie dei modelli urbani lineari

La figura 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.

2 [...] Sono quegli scritti che assumono come obiettivo esplicito quello di costruire un'attrezzatura concettuale autonoma che permette di concepire e realizzare spazi nuovi ed esistenti. Facendo ricorso all'etimologia ed al valore concreto originale del termine (stauros in greco significa innanzitutto il piano di fondazione ed il basamento) ho voluto, metaforicamente, sottolineare la posizione dei testi instauratori che si propongono di sostenere e di appoggiare come teorie gli spazi costruiti, come basamento o fondamento, e d'altra parte, per metonimia, evocare la relazione che lega questi testi ai riti di fondazione della città.
[...] la convinzione che l'utopia sia un testo instauratore a pieno titolo proviene dal fatto che essa è parte integrante delle teorie urbanistiche che precede segnandone la forma con un marchio indelebile...porta con sé due tratti comuni a tutti gli scritti di urbanistica: l'approccio critico alla realtà presente e la modellazione spaziale della realtà futura. Essa elabora in una prospettiva non pratica in termini quasi ludici, uno strumento che potrebbe effettivamente servire alla concezione di spazi reali (CHOAY, 1986, pp. 20-21).

La rivisitazione di alcuni di questi modelli urbani, alla ricerca di idee e materiali che possono avere influito sulla progressiva “messa a punto” concettuale della dispersione insediativa., ha consentito di stabilire relazioni tra le proposte di autori lontani nel tempo. Bisogna fare riferimento a questi testi ogni volta che si tenta di comprendere – ed eventualmente modificare – i processi di territorializzazione della città attuale, nella cui 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 compresi delle fasce costiere o dei corridoi di sviluppo economico.

2.1 La dissoluzione della città: decentramento e dispersione lineare

Riflessioni legate allo schema lineare come principio di decentramento le ritroviamo nella *Rush City Reformed* di R.Neutra (1925). Influenzati dalle ricerche futuriste di Sant’Elia sui sistemi di trasporto moltiplicano questi studi, basati su analisi statistiche, nacquero per razionalizzare l’urbanizzazione regionale degli Stati Uniti. Questo nucleo lineare territoriale, basato sulla separazione verticale dei flussi pedonali e veicolari, è costituito da un’arteria principale centrale, sulla quale prospettano gli edifici commerciali e amministrativi, mentre i cluster residenziali, suddivisi per fasce età e concepiti come luoghi di simbiosi generazionale, sono collegate tramite percorsi pedonali alle fasce verdi. Lo schema intuiva 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 (fig. 1).

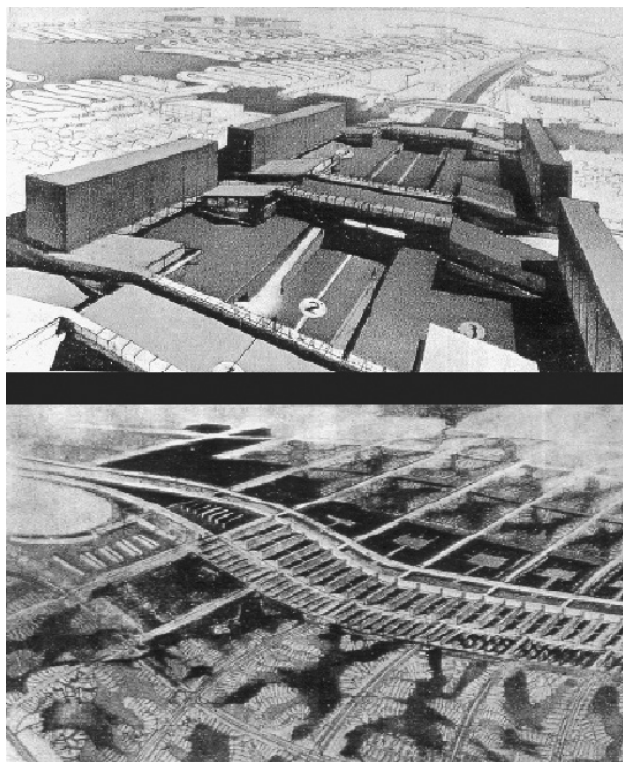


Fig. 1. *Rush City Reformed* di R. Neutra.

Il tema della disgregazione della città nel territorio è indagato 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, Leonidov definisce una figura lineare, a scala territoriale, senza soluzione di continuità, i cui limiti fisici si annullano nel paesaggio circostante. Modulato 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 (fig. 2).

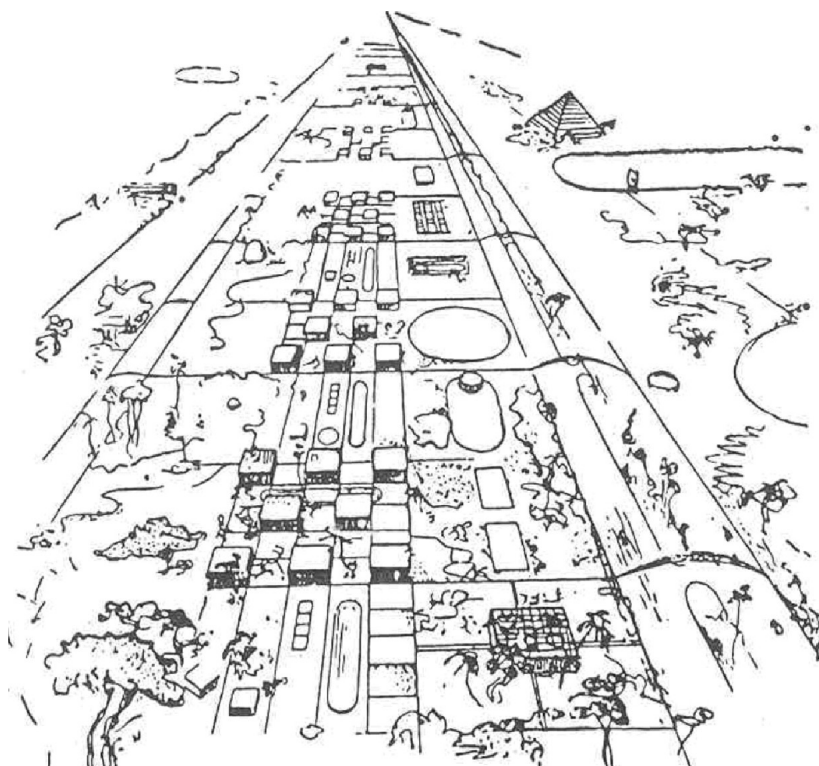


Fig. 2. *Magnitogorsk* di I. Leonidov.

La critica alla città esistente si fa più radicale: del movimento moderno è condivisa la necessità di continuare a separare il traffico pedonale da quello veicolare ma non l'utilizzo del *plan masse*, strumento troppo statico, che trascura i fattori di ecologia umana, prevedendo un'espansione autoconclusa. Lo strutturalismo architettonico mirava a fissare alcuni elementi stabili che poggiassero su una dorsale di *facilities*, lasciando più vaghi gli altri elementi urbani. Possibilità di variazione e flessibilità, incremento ottimale degli elementi, sovrapposizioni tra l'influenza individuale e quella della comunità, questi i principali temi affrontati.

Nel 1956 gli Smithsonian espongono una riflessione progettuale nella quale sono fissate solo le *urban-infra-structures*, cioè le strade e i servizi. La risposta all'incomprensibilità della città è dunque la defi-

nizione di un chiaro sistema infrastrutturale a grande scala come base della struttura comunitaria, esplorato nella Cluster City (1957-58) e nell' Hauptstadt Berlin Plan (1958). Le strade hanno la stessa forza di elementi della topografia; possono creare divisioni geografiche e quindi sociali: il riferimento obbligato è il piano per Midtown Philadelphia, in particolare degli studi sul traffico (1952-1953) di Louis Khan. Nei confronti della dispersione insediativa l'atteggiamento degli Smithson si mantiene ambiguo: da un lato essa è ritenuta emblematica del nuovo stile di vita; dall'altro, la necessità di abitazioni e di condizioni vivibili per la massa richiede, in una società industriale altamente sviluppata, big forms. Ovvero un sistema generale di *urban motorways*, basate su una uguale distribuzione dei pesi di traffico sulla rete – che permettano di accedere alla campagna, alla spiagge, ai parchi, etc. – con un aumento delle *mass transit facilities* (fig. 3).

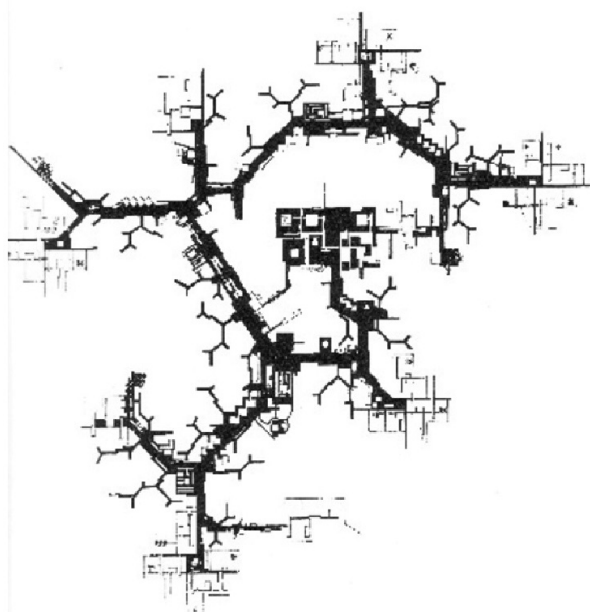


Fig. 3. Cluster City di A. e P. Smithson.

2.2 Un approfondimento: i modelli megastrutturali lineari

Una delle categorie principali di classificazione dei modelli lineari è collegato al concetto di “megastruttura”. Da una parte lunghe, immense strutture urbane tridimensionali che consistono di semplici tralicci giganteschi che devono essere sistemati (con strutture o piastre) accanto agli edifici per vari scopi. Dall'altra il tipo di megastruttura in cui l'intera città si espande su diversi livelli contemporaneamente, servita da autostrade sopraelevate, che si crea da sola persino il terreno sul quale essa è costruita. In questi progetti c'è molto dello spirito fantascientifico che gli americani Hugh Ferriss e Norman Bel Geddes avevano mostrato negli anni venti: le metropoli multipiani ad alta velocità del futuro.

In campo architettonico la categoria dei modelli megastrutturali lineari ha il suo pioniere in E. Chambless (1910): questi, esaltando i coevi avveniristici studi di E. Henard sulla sezione della “rue future”, propone una macchina agricola, da costruire in fieri, costituita da un sistema di mono-rotaie. La “Roadtown” attraversa il paesaggio ed è un edificio di cemento colato costituito dalla reiterazione, teoricamente all'infinito, di una sezione costante di tre livelli: uno per gli impianti, due piani per le residenze e una promenade commerciale climatizzata (figg. 4 e 5).

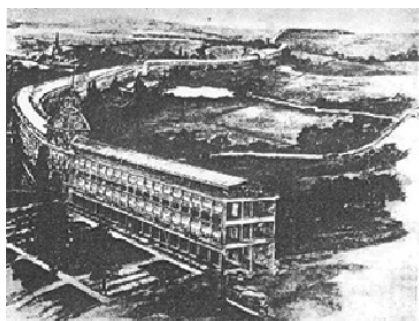


Fig. 4. *RoadTown* di E. Chambless.

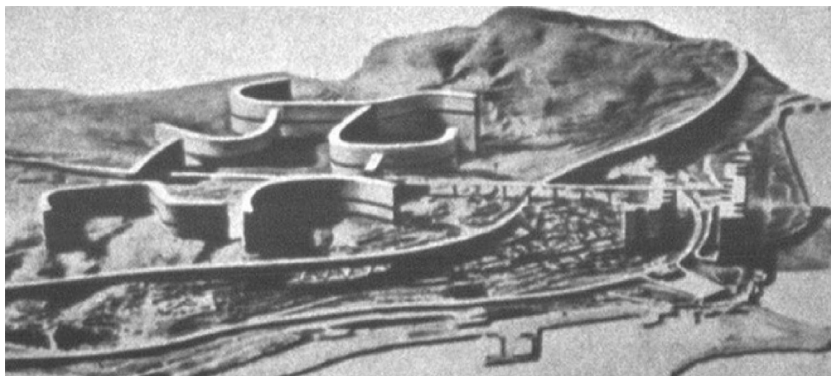


Fig. 5. *Plan Obus* di Le Corbusier.

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 infrastrutturano il territorio a scala paesaggistica. Attraverso queste sperimentazioni, si arriva alla definizione di "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" (MAKI, 1960). Nel manifesto *Metabolism 1960* troviamo anche le basi programmatiche per il piano *Tokyo Bay*; partendo dal convincimento che attraverso l'utilizzo della linea retta si riesca a risolvere definitivamente il problematico rapporto tra strada e lotto, si ipotizzano delle strutture urbane in cui il network delle reti materiali (trasporti) ed immateriali (informazione) avrebbe dovuto rendere fisicamente possibile la comunicazione tra gli uomini. K. 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 18km, che innerva, come elemento ordinatore di strade, quartieri residenziali, etc., l'intero sistema midollare sospeso sull'acqua (fig. 6).

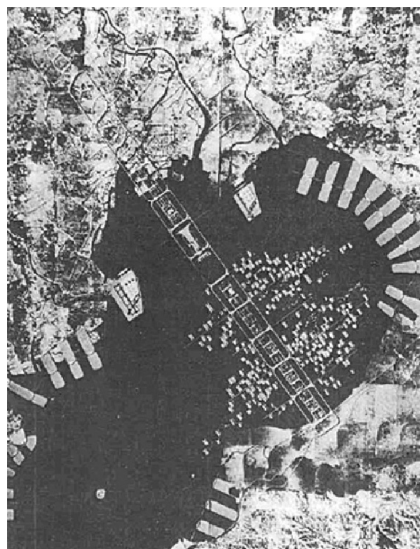


Fig. 6. *Kenzo Tange*, Città Lineare sulla baia di Tokio (1960).

I tratti oblungi presentano il sistema di autostrade; il nucleo centrale consiste di edifici commerciali ed amministrativi; unità residenziali si allungano nella baia partendo dal nucleo centrale.

In modo analogo il modello di Bakema e van den Broek per il piano Pampus (1965), impiegando una composizione modulare fortemente plastica di blocchi e lastre, organizzata in clusters, cercava di coniugare un'alta densità abitativa e contaminazione funzionale alternata a spazi verdi e per il tempo libero; anche qui un sistema infrastrutturale, di trasporto pubblico/privato 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 (fig. 7).

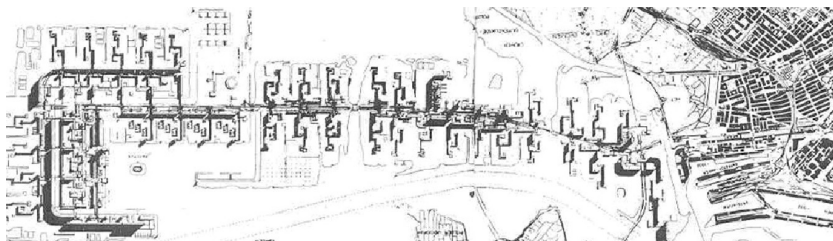


Fig. 7. Van den Broek e Bakema, Progetto per Pampus, (1965).

In basso il tessuto della città di Amsterdam. Da essa si muove la nuova città di Pampus, sulle isole rubate al mare.

2.3 La critica cinica all'euforia della pianificazione urbana. Controutopie lineari

L'impenetrabile megalite di vetro riflettente, dalle superfici neutre ed omogenee del Monumento Continuo di Superstudio (1969), contiene una critica cinica all'euforia della pianificazione urbana. Riacciandosi figurativamente a sequenze di elementi lineari infrastrutturali come ponti, acquedotti ed 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 di Berlino (1969) dove edifici-setto attraversano e tagliano all'infinito la città in fasce parallele. Ormai la rassicurante città funzionalista è svuotata di ogni significato e con No-Stop City (1970), si arriva alla proposta di un linguaggio architettonico non figurativo creatore di uno spazio isotropo, senza forma, dove il parametro quantitativo sostituisce quello qualitativo (fig. 8).

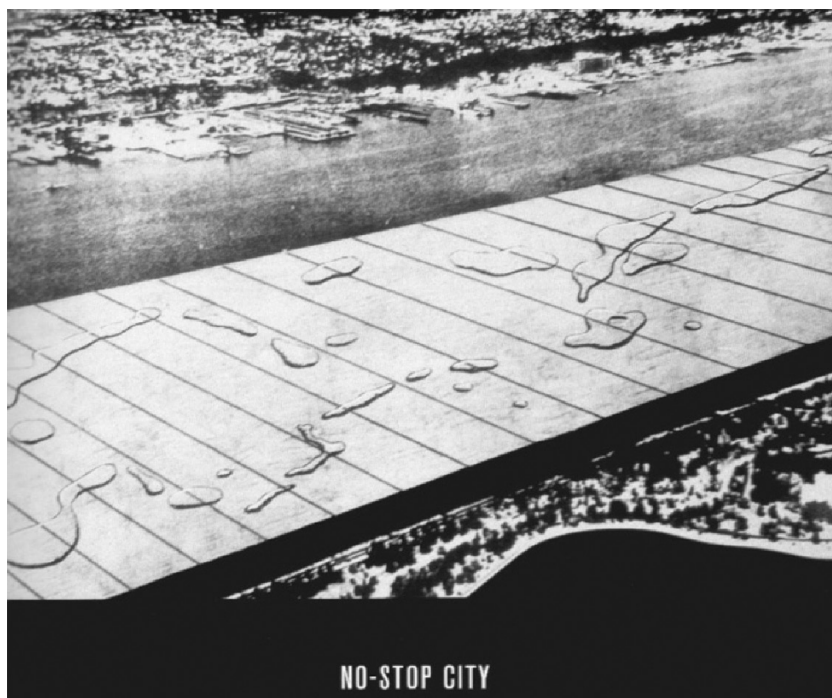


Fig. 8. *No-Stop City*, Residential Parkings in Domus n. 496 (1971).

La critica radical italiana al pensiero architettonico razionalista portata alle estreme conseguenze, influenza R.Koolhaas nella nemesi di *Exodus* (1972); attraverso un progetto polemicamente dimostrativo il teorico olandese trasforma la città lineare di Leonidov in un'utopia reazionaria invertendone i valori fondanti: la fascia lineare è compressa tra due invalicabili muri rettilinei, ed anche le placche quadrate che ne definiscono lo zoning funzionale, diventano luoghi insensati di prigionia volontaria (fig. 9).



Fig. 9. *New New York*, Superstudio. Fonte: *Architettura del Novecento* tomo III, 1° ed. Torino Einaudi, pag.175

2.4 Dal paesaggio urbano di Quaroni alla bigness Koolhaasiana

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 M. Tafuri, passando per gli studi sull'Asse Attrezzato, fino al progetto per la nuova università di Calabria (1973) dell'equipe di V. 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 corbuseriana memoria, del Forte de 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.

3. Appendici tematiche

3.1 Verso una nuova idea di sostenibilità

La necessità di strutture complesse ma compatte, ad alta densità urbana e sociale, in funzione anti-sprawl, per debellare un eccessivo quanto inutile consumo di suolo, risorse e tempo, caratterizza anche le visioni urbane di Paolo Soleri.

Tra il 1965/70 pubblica ed espone (*Arcology. The City in the Image of Man*, Mit Press, 1969) le basi della sua ricerca filosofica e formale, in cui combina la tridimensionalità megastrutturale ad una cura per le tematiche ambientali con una forte impronta ecologista.

La tensione spaziale tra i sistemi multilivelli di iperstrutture e macrotelai, in grado di assolvere tutte le funzioni pubbliche e private della città, ed una natura incontaminata – dal paesaggio desertico piuttosto che l'infinito del cielo stellato sarà la cifra ricorrente delle sue “arcologie”, neologismo di sua invenzione che fonde i due termini “architettura” ed “ecologia”.

Tarata per una comunità di 5000 persone, alimentata dall'energia solare, Arcosanti occupa 7 ettari su un sito di 1500 essenzialmente consacrato all'agricoltura, dove, in assenza di veicoli, le distanze si misurano in tempo di cammino.

Attualmente ancora in-fieri, nel tempo ha perso molto dell'originario slancio spirituale per trasformarsi da piccola comunità di iniziati, seguaci del guru verso una nuova idea di sostenibilità, a brand di un turismo di nicchia per addetti ai lavori e studenti. Soleri rielabora questo tema dello sviluppo lineare bioclimatico nella proposta di una città in Cina (2005). “Lean Linear City” segue la figura di un doppio nastro – con all'interno un fiume e un parco dal microclima controllato – la cui giacitura è legata alle traiettorie del vento per sfruttarne l'energia attraverso strutture urbane modulari, energeticamente autosufficienti, che hanno l'obiettivo di stabilire un rapporto di sostenibilità con il paesaggio naturale.

3.2 Il contributo dell'arte

Formalmente la Città Frontale di Pietro Consagra appartiene alla famiglia delle città lineari, con un classico impianto di zoning funzionale costruito intorno al grande asse dei trasporti, in grado di disegnare un paesaggio, dall'orditura prevalentemente orizzontale, teoricamente infinito. Ben più interessante ed originale è l'approccio artistico al tema urbano.

Consagra dichiara che la Città Frontale è una “estensione provocatoria” della sua scultura, ritratto in forma plastica della società, di cui si fa parte ed in cui si aspira a vivere nel migliore dei modi. Responsabilità morale dell’architetto-artista è disegnare al meglio i suoi edifici come opere d’arte per rendere migliori entrambe.

La centralità, la collocazione totemica dell’oggetto, in quanto strumenti espressione del Potere vengono abbandonati per ripristinare il senso mitologico del rapporto tra volumetria ed ambiente circostante. A questo scopo Consagra teorizza per la city – il cuore della città frontale – un dispositivo percettivo incentrato su prospettive oblique, non solamente ortogonali: un rigoroso schema geometrico di accostamento basato sullo sfalsamento per ottenere la massima profondità prospettica degli edifici. Quest’ultimi concepiti come una sequenza fluida di piani curvi continui, raccordati a più livelli, con diverse pendenze stimolano l’abitante – detto Autore Interno – ad un comportamento attivo, prefigurando spazialità di habitat interno ipersensoriale per esperienze sinestesiche, legate alla domotica piuttosto che alle nuove forme organiche del design parametrico.

4. Conclusioni

Nel 1976 a New York Ungers in *Man Transforms* afferma che “Il progetto è il tentativo di sviluppare a partire da una rappresentazione plastica, una possibilità di forma che, attraverso una condensazione di immagini, conduca ad una nuova espressione non contenuta nell’originale”. Ma dal momento in cui si manifesta, la forma è soggetta a varie interpretazioni: può avvenire che “[...] si svuoti completamente, che sopravviva a lungo alla morte del suo contenuto ed anche si rinnovi con esuberanza strana. [...] ma il segno diventa forma e, nel mondo delle forme, genera tutta una serie di figure, ormai senza rapporto con la loro origine.” (Focillon, 2002). Nella morfologia della città contemporanea, ritroviamo frammenti e figure come (vera!) eredità, plastica e formale, delle utopie urbane, che una volta svuotate delle loro motivazioni politiche ed ideologiche, ci inducono a trovare nuovi significati, ci conducono ad “una nuova espressione non contenuta nell’originale.”

Si può affermare come ci siano tre livelli base di comprensione dei fenomeni fisici: primo, l’esplorazione dei puri accadimenti materiali; secondo, l’impatto psicologico sul nostro inconscio; e terzo, la scoperta immaginativa e ricostruzione di fenomeni al fine di concettualizzarli. In questi confronti ci sono tre livelli di “realtà” esposte. In accordo con Ungers.

Si è utilizzato l'utopia per comprendere meglio alcuni aspetti del contesto fenomenico contemporaneo: la realtà di fatto della città esistente, la realtà percepita attraverso il filtro progettuale di analogie e metafore, e la realtà concettuale, l'idea fondante i vari modelli urbani. Queste tre realtà, da sempre si influenzano reciprocamente, e da questi continui scambi possono nascere nuovi significati e nuove figure per l'architettura della città contemporanea.

Riferimenti bibliografici

- Focillon H., 2002, *Vita delle forme*, Einaudi, Torino.
- Orsini F., 2017, *Utopie Urbane e Forma della Città*, Collana Politecnica, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Orsini F., 2015, "Tra utopie e avanguardie", in Ferlenga A. Biraghi M. (a cura di), *Comunità Italia*, Silvana Editoriale, Milano, pp. 109-111.
- Orsini F., 2013, "Monumento Continuo di Superstudio", in Ferlenga A. Biraghi M. (a cura di), *Architettura del Novecento* tomo III, Einaudi, Torino, pp. 174-178.
- Orsini F., 2013, "No-Stop City di Archizoom", in Ferlenga A. Biraghi M. (a cura di), *Architettura del Novecento* tomo III, Einaudi, Torino, pp. 292-297.
- Orsini F., 2012, "Città lineare", in Ferlenga A. Biraghi M. (a cura di), *Architettura del Novecento* tomo I – Teorie, Scuole, Eventi, Einaudi, Torino, pp. 166-172.