

Direzione Scientifica

Olimpia Niglio
Federica Visconti

Hokkaido University
Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Roberta Albiero
Michele Caja
Ferruccio Canali
Renato Capozzi
Francesco Defilippis
Damiano Iacobone
Giovanni Multari
Sergio Russo Ermolli
Michele Sbacchi

Università IUAV di Venezia
Politecnico di Milano
Università degli Studi di Firenze
Università degli Studi di Napoli Federico II
Politecnico di Bari
Politecnico di Milano
Università degli Studi di Napoli Federico II
Università degli Studi di Napoli Federico II
Università di Palermo

Coordinatore editoriale

Claudia Sansò

Università degli Studi di Napoli Federico II

quaderni di edA

La Collana nasce per favorire un dialogo tra nuovi ambiti di ricerca dell'architettura che sempre più si stanno consolidando nei diversi ambienti culturali e nelle differenti discipline: dalla conservazione alla progettazione, dalla storia dell'architettura alla pianificazione urbana.

L'obiettivo è di documentare progetti di conservazione e valorizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico, di progettazione di nuove opere architettoniche e infrastrutturali che mirano alla trasformazione del territorio con lo scopo di contribuire alla conoscenza e alla diffusione dei percorsi progettuali che gli "operatori del progetto" affrontano quotidianamente per migliorare il nostro *habitat*.

In affiancamento al progetto della rivista internazionale EdA la collana amplia il suo campo di interesse anche ai lavori prodotti in ambito accademico; particolare attenzione è rivolta alle opere prodotte nelle occasioni conclusive dei percorsi formativi degli studenti (tesi di laurea, workshop, corsi di tirocinio curricolare) che costituiscono il momento di massimo avvicinamento al mondo reale della pratica del progetto. Tali opere possono costituire, se rispondenti a determinati requisiti, prodotti scientifici di ricerca nel campo dell'architettura e delle trasformazioni urbane.

Nicola Campanile

L'ISOLA, IL CAMPO, LA STANZA

Studi sulla città contemporanea

Saggi introduttivi di

Renato Capozzi, Federica Visconti





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXX
Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.gioacchinoonoratieditore.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 4551463

ISBN 978-88-255-3380-4

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: luglio 2020

Indice

Nota dell'autore	8
Saggi introduttivi	
Parti urbane e nuove centralità affacciate sul mare <i>Renato Capozzi</i>	12
Napoli e la città moderna <i>Federica Visconti</i>	14
Studi sulla città	
La 'grande' città	18
I principi di costruzione della città	26
Il 'vuoto urbano' e la costruzione della città	30
La struttura della città aperta	
Contro la città generica	40
Internità-esternità degli spazi urbani	50
L'isola, il campo, la stanza	56
Napoli città aperta	
Verifica progettuale	66
Bibliografia	130

Nota dell'autore

Nicola Campanile

Questo volume nasce dalla volontà di sviluppare le riflessioni inaugurate con la redazione della tesi di laurea, documentata, come verifica progettuale di alcune assunzioni teoriche sulla città contemporanea, nell'ultima parte del testo con un progetto per Napoli e in particolare per l'area portuale lungo l'asse de La Marina. In particolare si è voluto indagare criticamente lo sviluppo della città e del progetto urbano in Italia dalla seconda metà del '900 ad oggi. Si è scelto questo arco temporale in quanto dagli anni '70 in poi sono state riprese dalla scuola italiana le ricerche, avviate agli inizi del '900 dal Movimento moderno, sul rapporto tra 'città e natura', assunto dal Movimento come base inderogabile per la costruzione della città contemporanea. Prima del Moderno, il rapporto tra città e natura faceva emergere la città antica sempre come una città 'compatta'. L'elemento più emblematico che la identificava erano le mura, che costituivano per i cittadini un limite preciso tra ciò che era interno e protetto – la città – e ciò che era esterno, sconosciuto, vale a dire la campagna. Questa idea di città, tuttavia, non si definisce solamente per la presenza delle mura, ma anche per il fatto che i suoi luoghi urbani sono esclusivamente luoghi interni – la strada, la piazza – in totale separazione dai luoghi naturali. La natura, nella città antica, non entrava all'interno della città ma la circondava.

Questo rapporto, che possiamo definire di 'separazione', si è mantenuto con costanza nella cultura architettonica e urbana, fatta eccezione per alcune esperienze teorico/pratiche precorritrici, fino agli inizi del '900, quando le ricerche svolte dal Movimento moderno sul tema della città hanno definito un nuovo rapporto, questa volta di 'compenetrazione', tra città e natura. La città, in questo senso, non verrà più separata dal mondo naturale, ma immersa in essa. L'isolato, la parte elementare della città antica, non verrà più riconosciuto come tale nell'idea di città

moderna. Il tracciato viario non sarà più sistema generatore della forma urbana. La cultura novecentesca rifiuterà categoricamente questi due elementi, senza tuttavia riuscire del tutto a sostituirli con altri di uguale forza e definizione. Il problema della città contemporanea, quindi, riguarda la sua costruzione, vale a dire quali siano le parti elementari che compongono tale città. Senza una reale spiegazione, infatti, la ricerca avviata dal Movimento moderno si è improvvisamente arrestata dopo la fine del secondo conflitto mondiale, lasciando spazio, almeno nella cultura architettonica italiana, a problemi evidentemente più urgenti di ricostruzione del paese. La necessità di soffermarsi su tale tema nasce anche da una volontà di giudizio critico sull'architettura contemporanea, la quale sembra essere proiettata verso la ricerca soggettiva dell'inedito e del sorprendente. Si vuole qui, invece, sottolineare il valore civile, prima che artistico, di questa disciplina, e la sua imprescindibile connessione con la realtà. La pubblicazione si apre con due saggi introduttivi di Renato Capozzi e Federica Visconti – entrambi professori di Teoria della progettazione e Composizione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli 'Federico II' – che da svariati anni si occupano – attraverso pubblicazioni, attività di ricerca e progetti – dell'idea di 'città aperta' e dei modi di trasformazione della città contemporanea. Mentre il saggio di Renato Capozzi, relatore della tesi di laurea, ripercorre lo studio conoscitivo e la fase progettuale che hanno portato ai risultati esposti in questa pubblicazione, il saggio di Federica Visconti puntualizza la vicenda urbanistica che, a partire dal '900, ha interessato Napoli e il suo travagliato rapporto con i progetti del Moderno, di cui l'area-studio de la Marina è infelice esempio. La pubblicazione prosegue dividendosi in tre parti: nella prima si descriveranno alcuni sviluppi teorico-progettuali sul tema della trasfor-

mazione della città in Italia a partire dalla seconda metà del '900, con un'obbligata premessa sugli esiti a cui erano giunti i maestri del '900. La seconda parte interesserà il pensiero contemporaneo italiano sul tema, soffermandosi in particolar modo su alcune esperienze condotte a Milano e Bari nell'ultimo decennio. L'ultima parte è di verifica rispetto alle prime due, e riguarda l'applicazione delle riflessioni generali ad un preciso ambito di studio che, come accennato, corrisponde all'area portuale di Napoli conosciuta come la Marina. La scelta deriva dal fatto che ad oggi la città di Napoli presenta la peculiarità di poter esser distinta per parti urbane ben precise. Queste parti urbane fanno riferimento a diverse idee di città che nei secoli si sono giustapposte sulla piana napoletana e tra le colline, parti ad oggi ancora distinguibili, quindi leggibili anche se a diversi gradi di completezza – rendendo possibile una conoscenza concreta della storia di questa città. L'area della Marina è, nello specifico, una zona che possiamo considerare critica, in quanto su di essa si concentrano le tracce della città medioevale, di quella

ottocentesca e moderna. Queste idee di città non hanno avuto tra di loro una felice comunione, come invece accaduto in altre zone di Napoli, e presentano ad oggi un problema di struttura urbana incompiuta e frammentaria. Il progetto, documentato nell'ultima parte di questo volume, tenta di mettere ordine nel caos della Marina usando gli elementi della città come dispositivi catalizzatori, in grado di conoscere e trasformare la realtà attuale. La tesi, tuttavia, aspira a dare una risposta più generale al tema proposto.

Al di là dei singoli problemi affrontati sull'area studio, nel corso della stesura della tesi, si è sempre cercato di riflettere sul senso profondo delle trasformazioni che si stavano compiendo, e sul modo in cui esse potessero essere comprese e replicate in situazioni analoghe. Ci si è voluti, insomma, affrancare dall'ennesimo progetto particolare per l'area – la quale ha già alle spalle svariati concorsi di architettura e progetti di riqualificazione – per affrontare invece una sfida più grande, cioè l'insediamento di brani di 'città aperta' nel contesto della città storica.

Saggi introduttivi

Parti urbane e nuove centralità affacciate sul mare *Renato Capozzi*

Il volume di Nicola Campanile, *L'isola, il campo, la stanza, studi sulla città contemporanea*, ha una duplice ambizione: riflettere in sede teorica su alcune modalità di costruzione degli spazi della residenza o della rappresentazione collettiva nella città moderna e verificare tali acquisizioni nel caso sperimentale della città di Napoli ove la compagine urbana incontra la linea di costa. Riguardo alla prima aspirazione lo studio, nel ripercorre la tradizione dell'«incompiuto progetto moderno», per dirla à la *Habermas*, mette a punto, definendone il retaggio e il *côté* teorico di riferimento – dalle elaborazioni di May ed Hilberseimer alla esperienza delle *Siedlungen* sino ai settori urbani, inclusa l'esperienza americana di Mies e Hilberseimer a Detroit per finire con la lezione dei maestri della scuola italiana (primo tra tutti il compianto Antonio Monestiroli) – tre dispositivi che poi vengono messi in tensione nella verifica sperimentale. I tre principi di insediamento e di costruzione urbana – l'isola, la stanza e il campo – fanno riferimento rispettivamente al superamento della nozione di isolato e della sua dipendenza dal tracciato viario a favore di unità più complesse legate alla costituzione dell'unità elementare residenziale e agli archetipi di costruzione dello spazio pubblico della città del foro e dell'acropoli. Paradigmi urbani, questi ultimi, alternativi ma anche complementari per la definizione dei luoghi di rappresentazione civile della città messi in luce da numerosi autori a partire da Sigfried Giedion – in termini di concezioni dello spazio (greca, romana e di *Group Design*) – sino agli studi di Colin Rowe nell'interpretazione dell'urbano a partire dall'inversione del rapporto tra figura e sfondo operata nel moderno. Se l'isola definisce la sua al-

terità rispetto al tessuto consolidato ridefinendo il suo rapporto essenziale con lo spazio naturale e liberando la disposizione dei corpi dai vincoli del tracciato viario e la stanza ripropone, per certi versi, dei *loci* formalmente definiti e costruiti a partire dalla definizione dei suoi margini, il campo, da par suo, apre a possibilità inedite offerte da controllati rapporti topologici a distanza tra corpi autonomi, *solitaires*, messi a contrasto per definire nuove centralità. A questa perlustrazione si affianca e si coniuga un ulteriore ampliamento semantico attraverso l'indagine analitica su base fenomenologica delle differenti spazialità che tali modi possono indurre in relazione dialettica con la città della storia. In tal senso, gli studi sulla spazialità urbana messi a punto da Uwe Schröder, divengono, nella prima parte ma anche nella seconda parte di verifica, motivo di riflessione e di approfondimento con alcuni interessanti tentativi di implementazione nella gradazione di livelli di internità e di esternità che la metodologia spazialista proposta dal teorico di Aachen già peraltro consente. Inoltre, nel coniugare teoricamente e nel comporre in *præsentia* l'«isola» congiunta al «campo» e, per contrasto, in rapporto alla «stanza» – per analogia architettonica, connettendo sistemi aperti tettonici con sistemi cintati stereotomici riferibili all'archetipo del *temenos* –, Campanile implicitamente, pur tendendo ad una idea di città aperta, comprende come nel rapporto con la città esistente si debba – come nell'ipotesi sintetica di Pardié proposta da Schröder – compendiare alternativamente luoghi di internità in ambiti aperti e ampie irruzioni di esternità nella densa trama dei tessuti stratificati. Occorrenza nient'affatto inedita essendo rinvenibile proprio

nel centro antico di Napoli ove alla fittezza della trama delle *insulae* si contrappone nei conventi (*insulae* multiple) la presenza di grandi architetture capaci di realizzare, in relazione alla forma del suolo, affacci e inedite aperture.

Riguardo la seconda ambizione, quella della verifica *in re* delle acquisizioni teoriche, se i referenti diretti ed espliciti assunti per l'‘isola/settore urbano’ riguardano il lavoro di Carlo Moccia (per Expo dopo Expo) a partire dalla esperienza seminale per lo scalo Farini a Milano diretta e sostenuta da Antonio Monestrolì, a sua volta debitrice dei lavori di Hilberseimer e Mies, e intrapresa dai suoi allievi diretti e indiretti, quelli per il ‘campo/acropoli’ vedono un esplicito richiamo all'Acropoli di Atene (a cui aggiungerei il Foro triangolare o ‘greco’ di Pompei oltre naturalmente al Campo dei Miracoli a Pisa, al Kulturforum a Berlino e alla Piazza dei tre poteri/Campidoglio di Chandigarh) e al progetto per Garibaldi-Repubblica a Milano (cui aggiungerei Pioltello) ancora di Monestrolì mentre, quelli per la ‘stanza/foro/piazza’, a partire da Pompei, evocano la proposta dirompente e ancora di grande attualità di Salvatore Bisogni per i quartieri spagnoli a Napoli redatta in occasione della XV Triennale di Milano del 1973.

La verifica sul caso studio/dimostratore di Napoli è diligentemente condotta da Campanile attraverso alcune investigazioni analitiche (sia evolutive che sincroniche, sia formali che spaziali) ove riproporre le metodologie discusse nella premessa teorica e di chiarificazione dello stato dell'arte, selezionando una ampia area studio definita dalla linea di costa da via Porta di Massa al Ponte della Maddalena poi ulteriormente circoscritta e delimitata da corso Garibaldi. In tale ‘area progetto’ vengono adoperati i tre principi di composizione urbana a partire dalla definizione

di un grande parco lineare a realizzare una pausa, un necessario iato, al tempo stesso un *limes* e un *limen* tra le ultime propaggini della città consolidata (si pensi alla parziale realizzazione del Piano per la Marittima) e la complessa e di fatto impermeabile area portuale: turistica ad ovest e via via commerciale e industriale verso est. Passando per l'accorto ridisegno di alcune ipotesi per l'area prescelta, da Luigi Cosenza a Ludovico M. Fusco, Aldo L. Rossi sino a Salvatore Bisogni, attraversando alcuni ‘esercizi di misura’ in cui i tre sistemi – isola/campo/stanza – vengono esemplificati nelle due terne di *exempla* di Lafayette Park /Acropoli di Atene/ Piazza San Marco e Scalo Farini/Campo dei Miracoli/Foro di Pompei, si perviene alla ipotesi definitiva che sviluppa e ‘mette in questione’ prevalentemente la seconda triade di referenti, altresì indagati secondo la metodologia spazialista.

Il progetto, nel suo evidente carattere dimostrativo di un'ipotesi teorica, non persegue tanto una mera risposta ad un bisogno o ai programmi definiti in ambito urbanistico e di piano ma viepiù assurge a definire una modalità esemplificativa della postura teorico-metodologica a carattere generale sottesa. Una verifica e una ri-significazione dei presupposti in cui, riuscendo a definire anche i caratteri architettonici e costruttivi, quello che ha più valore è proprio il tentativo di declinare, nel confronto con l'inerzia del reale, in una sorta di ‘esperimento mentale’, le valenze e le possibilità di un sistema di *principia* e la loro applicabilità in contesti analoghi. Un sistema di parti urbane a definire nuove centralità polari poste a cospetto della natura con un sistema di ampi spazi aperti intervallati da architetture civili e da torri da cui sia ancora possibile affacciarsi sul mare, un mare che, come è noto, da più di un secolo *non bagna Napoli*, ma che, prima o poi, lo potrà fare, *ancora e di nuovo*.

Napoli e la città moderna

Federica Visconti

Nel 1939 viene approvato, con la Legge n.1208 del 29 maggio, il Piano urbanistico per la città di Napoli noto, dal nome del suo principale estensore, come “Piano Piccinato”. Nel titolo del provvedimento normativo si legge: *Approvazione del piano generale di massima edilizio della città di Napoli e delle relative norme di attuazione* ed è stato osservato che forse sia da ricercare in quel ‘di massima’ la ragione della mancata applicazione delle previsioni contenute nello strumento urbanistico elaborato da Luigi Piccinato con Giuseppe Cenzato, Francesco Giordani e Girolamo Ippolito. Si inizierà, in città, a parlare di un nuovo piano appena al termine del secondo conflitto mondiale, anche in ragione delle necessità imposte dalla ricostruzione, e si dovrà attendere quasi trenta anni per averne, nel 1972, uno approvato ma, d’altra parte, come qualcuno ha detto poi, *Napoli è una città che rifiuta i piani*. Il Piano del 1939, che non si vuole qui discutere nel dettaglio, se da un lato adotta forme della città nelle sue zone di espansione – a ovest, a nord e a sud-est – ancora riconducibili agli assetti tipo-morfologici della città ottocentesca, prelude tuttavia a una visione che si può definire ‘moderna’ della città sia nell’alludere a una dimensione extra-comunale fondata sulle grandi infrastrutture immerse nella corona verde che delimita la città verso il suo entroterra – che lo stesso Piccinato proverà più compiutamente a realizzare, non a caso con Luigi Cosenza, con lo *Schema di piano regolatore del comprensorio di Napoli del 1962-64* – sia nell’innestare, all’interno dei quartieri di espansione, numerose aree verdi che, ad esempio a est, fanno sistema con le aree archeologiche e i parchi storici della Reggia di Portici e de La Favorita ad

Ercolano. Tra il 1939 e il 1962, Luigi Cosenza aveva elaborato un’ulteriore proposta di piano regolatore, nel 1945, e, l’anno dopo, il *Piano di Ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e Pendino*. Con quest’ultimo piano – che sarebbe più corretto chiamare progetto – Cosenza propone la ridefinizione del fronte di via Marina attraverso la costruzione di un *waterfront* disegnato, da Santa Maria di Portosalvo a piazza Mercato, da due allineamenti di edifici alti: torri su piastra lungo la grande via di comunicazione e torri ancor più alte a sostituire gli isolati rimasti imbrigliati tra gli sventramenti del Risanamento e l’apertura della via Nuova Marina. È in quest’area della città che qualcosa di peggio del ‘rifiuto’ è accaduto quando sono stati realizzati edifici che quella idea l’hanno, in qualche misura, utilizzata ma tradendola nei suoi fondamenti: alla scala urbana, applicando un ‘caso per caso’ che ha accentuato il caos determinato dal conflitto di giaciture e dalla permeanza di molti ruderi residuanti dalle distruzioni belliche, e, alla scala architettonica, interpretando in chiave speculativa il tipo architettonico della torre su piastra modificandone sagome e altezze. Verrebbe quindi da affermare che Napoli, oltre ai piani, abbia rifiutato l’idea di poter diventare una città moderna in grado di declinare, soprattutto nelle sue aree periferiche, attorno al centro o sui suoi margini, modi dell’abitare in rapporto con lo spazio aperto e naturale differenti da quelli che, nella città antica e storica, permangono e resistono alle ingiurie del tempo e dell’uomo. Tuttavia questa sorta di inerzia formale che appartiene ai tessuti storici e alle ‘parti’ riconoscibili – perché formalmente definite – della città non può appartenere alle ‘aree di margine’ come

quella di via Marina: da sempre limite indefinito della città sul mare che ha scontato, a partire proprio dalla fine della seconda guerra mondiale, il castigo di un conflitto, anche di competenza, tra la città e il porto. Ermanno Rea, in *Napoli Ferrovia* – che non a caso il giornalista Fabrizio D'Esposito ha recensito affermando che si tratta di un libro «[...] mai finito di scrivere per la sua perenne attualità [...]» –, ci ricorda che l'area di piazza Mercato era sempre stata il vero centro commerciale e direzionale della città, proprio nella sua relazione con il porto, e che la sconfitta bellica e l'installazione degli Americani nel porto hanno 'negato' il mare ai suoi abitanti facendo diventare quell'area, se non topologicamente sul piano dei valori sociali e urbani che era in grado di rappresentare, del tutto periferica: poiché purtroppo l'architettura è evidentemente capace di materializzare non solo i valori ma anche i disvalori di una società, Rea ci ricorda che la costruzione di Palazzo Ottieri ha poi rappresentato uno sfregio alla città e ai suoi abitanti nel rendere reale questa negazione.

Da allora bisogna constatare che praticamente nulla di significativo è accaduto lungo la linea di costa a oriente di un centro della città posto idealmente sull'asse di piazza Municipio e anzi si continua a procedere con interventi che, al di là delle difficoltà che sempre, a volte inspiegabilmente, essi incontrano in questa città nella loro fase realizzativa, non appaiono affatto capaci di esprimere davvero, come ogni progetto a qualunque scala dovrebbe poter fare, una chiara idea di città: non riescono a farlo, a parere di chi scrive, né il progetto vincitore del concorso per la riqualificazione dell'area monumentale

del porto di Napoli del 2005 – peraltro martoriato dalle continue varianti – né il progetto del Parco della Marinella e tantomeno i più recenti interventi promossi dal Comune, anche questi ormai da tempo sospesi e già condannati, incompiuti, al degrado, per la riqualificazione di via Marina. Il lavoro di Nicola Campanile, contenuto in questo volume, intende riallacciare il 'filo interrotto' con una tradizione moderna che a Napoli non ha avuto mai modo di potersi inverare nelle forme della città ed è rimasta sulla carta dei piani e dei progetti. A quella tradizione – e in particolare a Luigi Cosenza – si rifà anche nel proporre trasformazioni che non pretendono, anche per ampiezza, di essere tutte e tutte insieme immediatamente realizzabili ma costituiscono un quadro di riferimento strategico anche per eventuali modificazioni di piccola scala che, tuttavia, necessitano – pena la loro inadeguatezza rispetto alla ampiezza dei problemi in campo – di un riferimento generale a una idea di città che, questo lavoro ci dice, può essere espressa solo attraverso lo strumento del progetto di architettura.

E l'idea di città che il progetto per l'area-studio di via Marina propone – che costituisce la parte finale di questo volume, ma anche, come dichiarato, la 'verifica' di tutti i ragionamenti teorici che lo precedono – è quella che ambisce a ridare alla città il suo affaccio al mare e a costruire un nuovo modo dell'abitare – sia esso privato, nei tipi del *redént*, della torre o dei grandi edifici lineari che delimitano la nuova, allungata, piazza Mercato, o pubblico, negli elementi primari e negli spazi cospicui – in relazione innanzitutto con la dimensione dell'aperto naturale.

Studi sulla città

La 'grande' città

Nel 1927 viene pubblicato per i tipi della *Julius Hoffmann Verlag* di Stoccarda *Groszstadt Architektur* di Ludwig Hilberseimer¹. Il libro si prefigura come un vero e proprio trattato-manuale per la costruzione della grande città del '900. Con il termine *Groszstadt* - grande città - Hilberseimer si riferisce all'espressione più alta delle forme associative umane, corrispondente ad uno stadio produttivo di tipo industriale, commerciale e comunicativo. Il tema della grande città europea è analizzato, nel testo, a partire dai dati economici del suo sviluppo nell'economia capitalistica, cui è legata la questione della pianificazione urbanistica. Il quadro teorico di riferimento è quello del funzionalismo urbanistico, basato sullo *zoning* e sulla divisione dei traffici. La grande città è il prodotto naturale dell'industrializzazione, e deve dunque la sua origine principalmente alla forma economica dell'imperialismo capitalistico. Essa non può pertanto essere accomunata ad alcuna città del passato, proprio perché fondata su presupposti economici totalmente diversi.

Il problema della *Groszstadt*, identificabile agli inizi del '900 con le maggiori capitali europee - Londra, Parigi, Berlino -, riguarda la sua costruzione, cioè lo stabilire in modo chiaro e definitivo gli aspetti più tecnici atti ad un suo corretto funzionamento. Hilberseimer parte da una critica della realtà, riguardante il caos che governa le grandi capitali europee dei suoi tempi. Queste città non sono 'nate' *Groszstadt*, ma lo sono diventate nell'arco di meno di un secolo, in maniera rapida e non pianificata. Pertanto Hilberseimer vede come caratteristica peculiare delle grandi città del suo tempo la loro disorganizzazione, considerata sul piano igienico come su

quello della circolazione, alla scala urbana come a quella dell'edificio. Il problema così posto non riguarda solo l'opera teorica di Hilberseimer, ma accomuna il pensiero razionalista tedesco in architettura, il quale esprime appunto una precisa 'idea di città'. Al di là dei singoli progetti che tentano di rispondere al tema in maniera squisitamente tecnica - pensiamo alla proposta di Le Corbusier per una *città per 3 milioni di abitanti*, o allo stesso Hilberseimer e al suo modello di *città verticale* - interessa qui non valutare questa idea di città su un piano esclusivamente tecnico o su quello di una sua maggiore o minore opportunità. Quello che deve essere sottolineato degli sforzi teorici compiuti dal razionalismo è il riferimento alla storia.

Contrariamente a chi sostiene che le teorie del Movimento moderno partano da una negazione del passato, il loro merito è stato invece quello di aver indagato la cultura architettonica e urbanistica tradizionale, arrivando finanche a ribaltarne i risultati, ma operando sempre con gli stessi elementi costitutivi. Come sostiene Giorgio Grassi: «Diciamo anche per prima cosa che non ha alcun senso parlare della *Groszstadt* come di un momento di superamento della tradizione, in quanto questa idea di città rappresenta invece proprio un momento di particolare consapevolezza nei confronti di quella tradizione e di attenta riflessione sulla città antica e sulla sua architettura. In questo senso dobbiamo dire che la città del razionalismo rappresenta anzitutto l'assunzione della città di pietra come dato di fatto imprescindibile. Il momento del razionalismo è quindi anzitutto un momento di riflessione sulla formazione della città moderna e una valutazione razionale della città di pietra sul piano della sua struttura

organizzativa e spaziale. Nella città razionalista il problema dello *zoning*, la definizione della *siedlung*, ad esempio, sono in realtà la riformulazione di elementi che, non solo erano già inclusi stabilmente nell'esperienza della città dell'Ottocento in Europa, ma rappresentavano la vocazione di ordine e di equilibrio della tradizione urbanistica europea. In questo senso la città del razionalismo pone il problema di una razionalizzazione dei suoi stessi elementi costitutivi secondo una sempre riaffermata esigenza di ordine»². Soffermandoci, ad esempio, sul tema della *siedlung*: è impensabile credere che tutta l'opera novecentesca su tale tematica prenda forza da un'innata propensione della cultura architettonica del '900 a riformulare i modi di costruzione della casa. È, invece, l'occasione storica che pone il tema di architettura³. Senza il fenomeno di inurbamento delle masse operaie in tutte le principali città europee, la problematica dell'organizzazione dei nuovi quartieri operai non sarebbe mai sorta, e con essa il tema della *siedlung* non avrebbe mai preso forma. Ciò che dobbiamo assumere di positivo da questa esperienza è la volontà da parte del razionalismo di ribaltare i ruoli che storicamente erano affidati agli elementi costitutivi della città. In questo senso parlare della città antica come di 'città di pietra' significa mettere in luce l'antico rapporto che essa instaurava con la natura. La natura non entrava all'interno della città antica, ma si arrestava ai suoi confini, definendo con essa un rapporto di separazione. Tale rapporto si è mantenuto con costanza nella cultura architettonica e urbana fino a quando non sono mutate le premesse economiche di costruzione della città, cioè fino a quando la spinta capitalista non ha stravolto lo stile di vita nelle maggiori capitali europee, accelerando il suo processo di crescita e portandosi dietro il problema della sua organizzazione,

così come evidenziato da Hilberseimer. E questa problematica è stata subito evidente nelle nuove aree di espansione delle città, destinate dallo strumento dello *zoning* a nuovi quartieri operai e che dovevano ospitare gli alloggi per i lavoratori della nascente industria capitalista. Queste nuove aree diverranno l'occasione storica per l'architettura del '900 di sperimentazione della città moderna, a partire dal problema della residenza. Il punto fondamentale di tale processo sarà proprio la messa in discussione del rapporto città-natura, trasformando la natura da oggetto esterno alla città a suo contesto di costruzione.

Non ci si soffermerà in questa sede sulle particolari soluzioni che ebbero come tema il problema della residenza; d'altronde, come afferma Aldo Rossi: «Poiché il problema della residenza, insieme ad altre questioni, è un problema che riguarda le città e le città sono qualcosa che, bene o male, possiamo descrivere, è utile riferire questo problema a città determinate. Nel trattare quindi il problema della residenza in città determinate, è implicito il fatto che noi cerchiamo di fare quante meno generalizzazioni possibili»⁴.

Le costruzioni a corpi liberi caratterizzano le *siedlungen* razionaliste; esse rappresentano la posizione più polemica e scientifica nei confronti della costruzione della grande città; la loro disposizione, che richiede una divisione del terreno del tutto libera, dipende dalle condizioni elio termiche più che dalla forma generale del quartiere. La costruzione di questi corpi è completamente svincolata dalla strada e, soprattutto per questo fatto, altera completamente le forme dell'isolato caratteristiche dello sviluppo urbano ottocentesco. In questi esempi ha una particolare importanza il verde pubblico, si pensi alla *Weissenhoff Siedlung* di Stoccarda o alla *Gross-Siedlung Siemensstadt* di Berlino, entrambe realizzate a

cavallo tra il 1927 e 1931. Come sottolinea Aldo Rossi, trattando del problema della residenza a Berlino, all'interno dell'esperienza della *siedlung* si ripresentano i motivi della casa unifamiliare tedesca. «Con la diffusione della villa come elemento urbano della nuova Berlino e la conseguente scomparsa delle case gotiche e settecentesche, la morfologia urbana di Berlino si modifica profondamente. La villa, che verrà affiancata dalla *mietkasernen* come tipologia base della nuova concezione di vita nella grande città, si pone con l'intento di un più stretto rapporto con la natura, con un intento di rappresentazione e divisione sociale, con il rifiuto o l'incapacità di inserirsi in una immagine urbana continua»⁵. E pur tuttavia essa rappresenterà la base per la concezione della nuova casa urbana. Prosegue Rossi: «Ritengo illegittimo continuare a considerare la *siedlung* in sé senza riferimento alla situazione in cui si è prodotta [...] Un'analisi urbanistica della *siedlung*, che è poi dire del problema della residenza a Berlino negli anni '20, può essere compiuta solo parallelamente al piano della *Grande Berlino* del 1920»⁶.

Dall'analisi del piano derivano due importanti affermazioni:

a) la *siedlung* non è concepita come settore autonomo della città. Essa, anzi, per poter funzionare come parte di città deve necessariamente essere collegata alla struttura portante del centro amministrativo.

b) il problema della residenza non ebbe una soluzione del tutto autonoma rispetto ai modelli fondamentali relativi alla residenza, cioè la *garden-city* e la *ville radieuse*.

Le *siedlungen* rappresentano, insomma, un tentativo di mediazione tra un sistema urbano più complesso quale è la conformazione concreta di una città e la visione ideale della città moderna basata sui modelli ricordati. La *siedlung*, tuttavia, non riuscirà a sostituire quelli che erano i vincoli

di convivenza antichi, la strada e l'isolato, con altri di uguale forza e definizione. In questo senso saranno proprio gli architetti inglesi a negare con le *new-towns* le basse densità della teoria howardiana. «Gli architetti inglesi si sono resi conto che la disgregazione degli *slums* comportava la parallela disgregazione di comunità che tradizionalmente vivevano con un livello di densità elevato e che non erano in grado di rimettere automaticamente radici, senza subire sostanziali mutamenti, nell'ambiente suburbano a bassa densità loro assegnato»⁷. Gli Smithson, nel progetto del *Golden Lane*, riscopriranno la concezione della strada come 'palcoscenico rettangolare' dove hanno luogo incontri, chiacchiere, giochi, litigi, invidie, corteggiamenti e orgoglio. D'altro canto, i grandi blocchi di Sheffield risentono originalmente della grande immagine lecorbuseriana dell'*Unité d'habitation* di Marsiglia.

Saranno proprio gli Smithson a criticare, durante il VI CIAM – tenutosi a Bridgwater –, il modello della *ville radieuse* di Le Corbusier e le quattro categorie funzionaliste della Carta di Atene: abitazione, lavoro, svago e circolazione. Nella critica alla *ville radieuse* si può individuare, da parte di quella generazione di architetti che a cavallo degli anni '60 si riunirà sotto il nome di *Team X*, un differente angolo di visuale sul tema della residenza: non più il problema di definire una tipologia abitativa sulla base di un ideale modello urbano – come quello della *garden-city* posto a motivo delle *siedlungen* tedesche – quanto piuttosto l'integrazione nel problema formale architettonico dei bisogni socio-culturali che caratterizzavano gli anni della ricostruzione. La volontà, nel clima del dopoguerra, da parte di una certa cultura architettonica di indirizzare il dibattito sulla città verso istanze socio-culturali, può essere individuata a partire dall'attenzione riser-