

NAPOLI
PROPOSTA PER SISTEMI PEDONALI CONTINUI
INTORNO ALLE AUTOSTRADE URBANE

MEMORIA DEL CORSO DI COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA V°
1971/72 1972/73

DIRETTO DAL PROF.ARCH.MASSIMO PICA CIAMARRA

M.PICA CIAMARRA, V.CAPPIELLO, M.V.RAGONE SERPIERI, A.ROCERETO
ISTITUTO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA DELLA FACOLTA' DI ARCHITETTURA DI NAPOLI

PREFAZIONE

Fra i non molti studi iniziati nell'ambito dell'Istituto di Progettazione dell'Università di Napoli e che abbiano fornito un risultato apprezzabile e concreto - anche se soltanto a livello di impostazione metodologica di qualche problema della città - questo che segue mi sembra degno della massima considerazione.

L'esperienza di cui si dà conto ha avuto quale protagonista uno dei corsi di Composizione Architettonica, ed è stata svolta da un gruppo promotore di giovani docenti e da un più folto gruppo di studenti della Facoltà. Questi ultimi, negli anni '71/72 e '72/73, giunti alle soglie della laurea, hanno ritenuto opportuno parteciparvi con propri diretti contributi di studio, formulando ipotesi diverse da sottoporre a reciproco confronto.

Per quanto sia chiarito nello scritto che lo studio vuole appartenere ad un particolare tipo di utopia, è tuttavia innegabile che la struttura viaria presa sotto osservazione, nella sua concretezza grezza e sconcertante, sembra tuttora in attesa di una chiarificazione che le dia il senso di una definizione formale a livello umano. Già in questa scelta preliminare risiede, a mio giudizio, l'interesse del lavoro: che questo rappresenti in definitiva una di quelle utopie pronte a trasformarsi in realtà non appena dovessero verificarsi particolari condizioni, o costituisca fin d'ora una ipotesi progettuale concreta, non credo che comporti grande differenza.

Ma a proposito di questa desiderata appartenenza al mondo delle utopie, non si può non andare con il pensiero ad uno scritto di Mumford del 1922 (ripubblicato nel 1969) ed al richiamo che in esso si fa al pensiero di Platone. Vale la pena di ripetere qui la frase che lo stesso Mumford cita: "Ogni città può espandersi fino alle dimensioni che sono compatibili con la sua unità, e questi sono i suoi limiti". Altrettanto calzanti d'altronde in questa circostanza mi sembrano le osservazioni di quel tal personaggio in cui si identificò Tommaso Moro nella Utopia dello stesso: "fintanto che vi saranno proprietà e fintanto che il denaro sarà la misura di tutte le cose, io non posso pensare che una nazione possa essere governata secondo giustizia e felicemente....".

Lasciando da parte queste digressioni, l'interesse che suscita questo studio nasce, a mio parere, proprio dall'aver giudicato in via pregiudiziale realizzabile e matura l'idea fondamentale implicita nello stesso titolo. Questa proposta di intervento su una struttura urbana progettata e realizzata per fini pratici (anche questi allo stato attuale discutibili) va considerata positivamente proprio perchè è proposta fattibile sempre che una buona volta nasca la volontà politica di far bene e globalmente, scongiurando l'eventualità di mandare per

duta ancora una occasione: rendere realmente unificante la grossa ossatura urbana, renderla cioè atta a connettere gli abitati e gli usi; tendere ad eliminarne i caratteri negativi, sostanzialmente la sua totale indifferenza nei confronti del tessuto.

Mi è sembrata veramente di grande interesse l'ipotesi di un intervento capace di riscattare la nuova struttura dalle sue origini di semplice strada di scorrimento fra luoghi esterni al corpo della città, legata ad esso da pochi punti di contatto; il tentativo, chiaramente espresso, di conferire alla Tangenziale il valore di segno incisivo appartenente a tutto il tessuto, di consentire addirittura l'integrazione necessaria al tessuto stesso.

Il fine che lo studio si propone è proprio quello di indicare le possibilità di trasformazione della "tangenziale" in una struttura fittamente radicata a ridosso e dentro la città, generatrice di vasti e dotati spazi pedonali, a destinazione sia pure indefinita, purchè sottratti tassativamente alla edilizia residenziale privata e relativamente, a scanso di equivoci, anche a quella pubblica. Da questo studio nasce anche l'esigenza di formulare ormai le ipotesi di prolungamento della struttura viaria principale dentro e fuori del Porto, sopra o sotto la città, dentro o fuori del mare. Sarebbe veramente auspicabile che gli stessi promotori di questo studio, o altri, del pari non asserviti ad altro che alle esigenze di cultura, si ricollegassero a questo lavoro per condurlo un passo più avanti.

Nell'ambito di questo stesso Istituto e della Facoltà cui esso appartiene, qualche tentativo di sottoporre la città ad analisi sistematica si è in qualche modo condotto (sia pure tra le mille difficoltà che non saranno qui elencate perchè già largamente note), particolarmente nella direzione individuabile anche in questo studio. Una ricerca continua tendente a definire ed indicare le possibilità reali e concrete di operare un globale rammento del vecchio tessuto urbano, ha impegnato per molti anni l'Istituto.

Ancora oggi, al di fuori di questo studio, si continua a considerare indispensabile il tentativo di una ricucitura che unisca le varie parti della città le quali, per grossolane che siano nella loro sostanza, potrebbero acquistare nuovi e più accettabili significati attraverso nuovi segni unificanti. Sembrano qui ancora fattibili (e questo lavoro incoraggia a sperare) molte delle ipotesi relative sia alla ricucitura dei brandelli di aree verdi tuttora esistenti, sia l'infittimento al loro interno delle alberature di alto fusto e medio fusto, che valga a porre in secondo piano prospettico la massa edilizia ed a scompartirla; sia infine la destinazione di questi spazi al pubblico uso, secondo un disegno di generale interesse e di modesta spesa.

Sembra ancora possibile, a seguito dell'attuale studio, far proseguire il segno marcato del primo tratto della "tangenziale" con altri che siano altrettanto incisivi pur entrando a far parte del corpo stesso della città.

Nel veder giunto all'attuale fase questo studio, si vorrebbe contemporaneamente veder crescere l'esiguo numero degli studi altrettanto impegnati. Si vorrebbe altresì vedere accorciati i tempi che abitualmente trascorrono fra l'impostazione iniziale dello studio e la conclusione almeno in una fase che ne giustifichi la pubblicazione. Ma anche questi desideri rientrano forse nel campo delle utopie.

E' doveroso tuttavia esprimere qui una profonda nota di soddisfazione per il risultato conseguito, perchè esso è dimostrativo delle possibilità che ha una struttura universitaria di fornire con notevole anticipo le indicazioni più valide per gli interventi nella città, ed evitare da parte dei pubblici poteri decisioni prive di adeguato e tempestivo sostegno culturale, convinti come siamo che agli organi di cultura incombe il dovere di esprimere il proprio pensiero assai prima che le cose avvengano e non quello di intervenire soltanto con atteggiamento critico dopo i fatti.

E questo lavoro dimostra chiaramente la volontà di esporsi, in tal senso, in prima persona.

Carlo Cocchia

NAPOLI PROPOSTA PER SISTEMI PEDONALI CONTINUI INTORNO ALLE AUTOSTRADE URBANE

MEMORIA DEL CORSO DI COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA V°
1971/72 1972/73

DIRETTO DAL PROF.Arch.MASSIMO PICA CIAMARRA

M.PICA CIAMARRA, V.CAPPIELLO, M.V.RAGONE SERPIERI, A.ROCERETO
ISTITUTO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA DELLA FACOLTA' DI ARCHITETTURA DI NAPOLI



(1) D'Arcy Wentworth Thompson, *On growth and form*, New York, 1945.

Nel capitolo "Forma ed efficienza meccanica" l'autore distingue le forme organiche, continuamente finite e continuamente in sviluppo, dalle forme artificiali per le quali il processo di crescita avviene per interventi ed in momenti ben definiti. Per altri (cfr. Christopher Alexander - *Note alla sintesi della forma* - Il saggiatore - 1967 - Milano) ogni intervento nella città è come una mossa in una partita di scacchi, dove però le sequenze di mosse hanno obiettivi e finalità precise.

(cfr. anche Sergio Los - "Zodiac" n. 20 - 970 - Sistema dell'architettura; M. Pica Ciarrara, Sintassi del progetto, in "Il metodo del disegno urbano" Marsilio 1970, pag. 118).

(2) Bruno Zevi, "Cardiologo di turno sulla tangenziale" in "L'Espresso" 12.8.73, XIX 32. "L'esperienza napoletana è carica di insegnamenti, anche per le sue lacune. Occorre rivedere la metodologia progettuale, specie per quanto attiene all'esorbitante superficie di terreno destinato agli svincoli. L'ingegneria delle freeways ha una storia gloriosa in chiave estetica: la stessa autostrada del Sole contiene episodi significativi. Agendo nel tessuto metropolitano, tra monumenti e brani edilizi di valore storico, la tangenziale anche nelle visioni dal basso, doveva offrirsi come una "promenade architecturale", itinerario festoso per la cittadinanza. Bastava un minimo di fantasia, senza aggravii economici".

Il riferimento è utile per precisare che l'obiettivo di questa ricerca non è quello di proporre un nuovo disegno della tangenziale, nè quindi di rivedere soltanto la "metodologia progettuale" ma piuttosto di affrontare la possibilità di coinvolgere le strutture già realizzate della tangenziale nel processo di organizzazione del suo intorno. In prima analisi ciò che interessa non è la forma della strada, ma le relazioni che intercorrono tra le strutture della mobilità e delle comunicazioni e le attrezzature del tempo libero e collettive. E' ancora possibile il recupero della struttura, la realizzazione di una "promenade architecturale" che sia tale anche per usi e contenuti e non solo per "valori visivi e festosi".

(3) Attilio Belli, Giovanni Pasca

Note sulla Pianificazione in Campania. Istituto di Composizione, Facoltà di Architettura di Napoli - 1968, pag. 51.

(4) Il P.R.G. del comune di Napoli, che sostituisce quello in vigore dal 1939, è stato adottato nel 1970. Nel 1971 è stato redatto il Piano Comprensoriale dei trasporti, dell'Assessorato ai Trasporti del Comune di Napoli che si è avvalso della collaborazione dell'arch. G. Falomo, dell'ing. G. Fresa e dell'ing. F. Pane. L'Amministrazione della Provincia di Napoli ha dato inizio al suo programma di intervento nell'edilizia scolastica di 2. grado organizzando una serie di concorsi nazionali per la progettazione dei singoli elementi, il primo dei quali è stato bandito nel 1971. Gli interventi in programma sono 18.

5) Alison e Peter Smithson, *Struttura urbana*, Calderini, Bologna 1971.

C. Cocchia, *L'edilizia a Napoli dal 1918 al 1958*, a cura della Società Pel Risanamento di Napoli, 1960, pag. 198.

"Il Piano del '14 veniva caratterizzato da una grande strada Est-Ovest, dalla creazione di una nuova grande piazza nel centro urbano, dalla assurda nuova litoranea tra Piazza Vittoria e Mergellina e dal nodo stellare in Piazza Carità. Il Piano del '39 a sua volta era caratterizzato soprattutto dallo spostamento a levante della stazione ferroviaria; quello del '45 da una nuova strada Est-Ovest a servizio del Porto (detta via Marittima), e dalla lunga strada Nord-Sud da Capodimonte alla Riviera di Chiaia, detta "parallela a Toledo". I primi tre Piani hanno quindi ciascuno una vera e propria idea centrale, una propria spina dorsale".

AA.W., *Firenze uno e due*, La Nuova Italia, Firenze, 1967.

Lawrence Halprin, *Freeways*, Reinhold, New York 1966.

L'inserimento di una autostrada all'interno di un'area urbana conferma che il più delle volte lo sviluppo delle città avviene per salti. Non procede cioè, come in un organismo biologico, attraverso la crescita relazionata e continua delle parti ma si determina attraverso gli squilibri prodotti da interventi singolari e caratterizzati: punti nodali che costituiscono - palesemente o potenzialmente - occasioni per introdurre nuove dimensioni e nuovi significati (1).

Nel caso particolare la costruzione della nuova tangenziale di Napoli sembra rappresentare una di queste occasioni (2), e non solo per quei caratteri che trovano riscontro nella generalità di situazioni analoghe, ma soprattutto per la simultanea presenza di altre condizioni: la realizzazione in corso si inserisce infatti nella ancora recente approvazione di un piano regolatore (3) costituendo quasi spontaneamente un quadro di riferimento per le principali attrezzature collettive e servizi; il programma dell'Amministrazione provinciale per l'edilizia scolastica di 2° grado propone poi una serie di interventi direttamente od indirettamente riferibili al nuovo asse autostradale (4).

"Tradizionalmente è sempre esistito un elemento di vaste dimensioni ed immutabile, quale l'acropoli, il fiume, il canale oppure anche una particolare caratteristica del terreno, che costituiva il fattore capace di giustificare e spiegare l'intera struttura della comunità e nel contempo assicurare l'identità delle parti nell'ambito dell'insieme. Oggigiorno la nostra principale deficienza risiede appunto nella mancanza di elementi agglutinanti, di identità nelle grandi metropoli: e la risposta al problema andrà senza dubbio ricercata in un sistema stradale preciso, di grande portata: l'arteria motorizzata urbana, innalzata dalla funzione agevolatrice alla funzione unificatrice". Questa tesi, integrata ed approfondita, può rilevarsi particolarmente rispondente ed efficace specie quando si consideri un agglomerato urbano preesistente (5).

In una delle aree più dense e congestionate di Europa - che per l'insieme dei caratteri urbanistici economici e sociali è stata assunta a simbolo della "negazione urbana" (6) - la concomitanza apparentemente casuale di queste condizioni ha sollecitato una sperimentazione didattica a livello universitario (7), con l'obiettivo di costruire un "quadro alternativo possibile". Di lavorare cioè intorno ad una ipotesi riferita a condizioni reali ed in grado di offrire soluzioni alternative per le immagini ed i contenuti dell'ambiente urbano che si va costruendo e trasformando.

L'atteggiamento alla base dello studio tende a recuperare uno spazio per il progetto all'interno delle posizioni che oggi caratterizzano il dibattito sull'architettura e cioè da una parte quelle che postulano l'esigenza di una rifondazione scientifica dell'architettura stessa e dall'altra quelle che individuano nella critica e demistificazione dell'ideologia l'unica concreta possibilità per l'architetto (8).

(6) "In questi ultimi decenni le nostre città sono state trasformate in meccanismi aberranti, capaci soltanto di negare agli uomini che le abitano, sia i vantaggi delle comunità agricole, sia i vantaggi delle società urbane".
Gennaro Guadagno, Domenico de Masi, *La negazione urbana*, Il Mulino, Bologna, 1971, p. 7.

(7) Programma del Corso di Composizione architettonica 5 - Facoltà di Architettura dell'Università di Napoli - prof. M. Pica Ciamarra.

(8) Si vuole qui fare riferimento sostanzialmente alle posizioni espresse l'una da Marino Folini, l'altra da Manfredo Tafuri. Per quanto riguarda la prima posizione si fa riferimento all'articolo pubblicato su "Rinascita" n. 51, 25 dicembre 1970: "Ipotesi materialistiche per l'architettura oggi", le cui tesi sono state poi riprese e sviluppate dall'autore in *La città del capitale*, De Donato, Bari, 1972. Questi scritti sottolineano e in parte sviluppano la necessità di una "fondazione materialistica" dell'architettura, la necessità cioè di "riportare l'indagine al sostrato materiale su cui l'architettura viene fondata come disciplina e di cui essa fa parte, il che significa avviare un discorso di ricomprensione materialistica dell'architettura, riconducendo questa entro i limiti concreti - materiali che storicamente la condizionano" (cfr. pag. 51). Per quanto riguarda la seconda posizione il rimando è essenzialmente alle tesi esposte nell'articolo "Per una critica dell'ideologia architettonica", *Contropiano*, n. 1 1969, e all'introduzione alla seconda edizione di *Teoria e storia dell'architettura*, Laterza, Bari 1970. In questi scritti la tesi fondamentale è che l'architettura (urbanistica) sia oggi fondamentale strumento di razionalizzazione delle contraddizioni del capitale, o viceversa del velleitarismo verbale, "utopia" che ha perso ogni carattere progressivo nell'attuale fase di sviluppo capitalistico, dominata dalla logica del "Piano". La conclusione è che quindi "come non è possibile fondare un'Economia Politica di classe, ma solo una critica di classe dell'Economia Politica, così non è dato "anticipare" un'architettura di classe (una architettura "per una società liberata") ma è solo possibile una critica di classe della architettura" (cfr. pag. 31).

1971/72

"Il corso si pone l'obiettivo di promuovere e condurre esperienze di progettazione che, nell'affrontare temi tratti dalla condizione reale, manifestino il controllo del proprio significato nel processo di trasformazione e crescita della città; che si immergano nella realtà interpretandola con tensione utopica, ma rifiutino la fuga nell'utopia atemporale, l'evasione nella progressiva dilatazione dimensionale o nel generico rifugio nel manierismo; che evitino atteggiamenti dai quali spesso derivano progetti di "ingombri" più che di "possibilità" nello spazio.....
..... Si tratta di individuare i modi in cui le tesi sulla "nuova dimensione urbana", sugli attuali significati di ambiente e di habitat, e quelle altre che da vicino hanno accompagnato il dibattito più recente, siano concretamente recepibili nella progettazione di uno specifico organismo architettonico; e di ritrovare gli approfondimenti e gli arricchimenti su queste tesi che il momento progettuale a sua volta ha capacità di produrre: al momento della progettazione appartiene anche la restituzione e la riproposta dei dati iniziali e l'individuazione dei problemi prevalenti. Quando si inizia una progettazione un insieme di problemi appare nella sua complessità ed intersezione; l'esame del programma di progetto (significati, qualità, quantità), il raffronto fra un modo d'uso tradizionale e nuove ipotesi di attività e funzioni, il rapporto con il luogo, il rapporto con le tecnologie, e via dicendo. In un insieme di esigenze spesso contrastanti occorre individuare ipotesi di organizzazione, scelte di gerarchie, di priorità, di sequenze, necessità di obiettivi e di analisi finalizzate.

Progettare significa sciogliere od esplicitare contraddizioni operando una serie concatenata di scelte e di decisioni, individuando le ipotesi figurative che risolvono antitesi spesso artificiose, con l'obiettivo di controllare i significati, anche ambigui e contraddittori, che queste decisioni assumono a scale più ampie.

La scala dimensionale prescelta per le esperienze di progettazione del corso è quella propria di un organismo architettonico nei suoi rapporti con l'organizzazione urbana. Ove questa includa, con gradualità diverse, orizzonti comunque complessi; e quello sia sufficientemente ristretto da consentire il controllo unitario dei suoi caratteri spaziali, linguistici e tecnologici, ma al tempo stesso capace di investire di nuovi significati un insieme più ampio e di coinvolgerne il senso.

Carattere fondamentale della attuale condizione urbana è la complessità e la contraddittorietà delle esigenze e degli obiettivi della sua trasformazione: il rapporto con le preesistenze, cioè la reinvenzione degli ambienti urbani riferibili alle diverse scale dell'intervento architettonico, è il campo in cui si svolge il raffronto fra tipologia e morfologia fra l'esigenza di costruire dai luoghi i fatti architettonici e quella di ritrovare i caratteri dell'archetipo; fra il dissolvimento dell'architettura nel contesto ed i caratteri singoli di percorso, di centro, di "luogo", che si vogliono attribuire al frammento architettonico in progetto.

Situazioni di frangia urbana vengono indicate come campo di intervento, in quanto contengano una condizione di massima espressione dei problemi che si intendono affrontare.

Nei rapporti con la struttura urbana i modelli di riferimento per l'organizzazione delle funzioni pubbliche e collettive - la scuola, il teatro, il museo, l'università - sia se prese isolatamente in rapporto alla loro dimensione amministrativa, sia se considerate nella difficile condizione della loro intersezione, derivano spesso da modelli organizzativi propri delle attività private....

..... Se le discipline visive appaiono ormai insufficienti per controllare da sole i fenomeni architettonici, la codificazione delle sequenze funzionali in schemi tipologici appare addirittura anacronistica: la distinzione fra architettura come fatto estetico ed architettura come fatto utile si conferma artificiosa.

Ci si propone cioè di riconoscere la specificità e la singolarità del fatto architettonico, ma di controllarne il processo di formazione attraverso l'individuazione della logica che ne connette le singole fasi; di individuare, al di là delle matrici formali di riferimento, i caratteri invariati

dell'organizzazione spaziale, accompagnando la costruzione geometrica delle sequenze con il controllo tipologico dei loro caratteri. Il punto di fuga è la ricerca di soluzioni capaci di sviluppo, di riverberazione, di evoluzione.

1972/73

In rapporto al programma del corso precedente permangono i caratteri comuni ai temi ed ai progetti finora affrontati:

il rapporto preciso con la condizione reale e con un luogo, nella convinzione che i caratteri specifici di questi contengono motivazioni della singolarità di una costruzione architettonica; il rapporto con i processi di organizzazione, produttivi e tecnologici, attraverso i quali comprendere e valutare i caratteri generalizzabili di una costruzione architettonica.

la presenza di scale dimensionali diverse, intesa come simultaneità di decisioni e continuità di riferimenti, perché il controllo dei significati e delle conseguenze di ogni decisione ad una scala più ampia e ad una più limitata rispetto a quella che si considera è la prima operazione metodologicamente significativa in un processo progettuale.

l'assunzione del processo di progettazione quale strumento di conoscenza, ossia di analisi finalizzate eddi modificazione della realtà, per affermarne il grado di autonomia da una logica costituzione di dati posta a valle di altri processi decisionali.

In termini schematici il corso contiene aspetti diversi, strumentalmente separati nella loro organizzazione, ma più spesso presenti nei reciproci riferimenti:

1. chiarimento del significato di progettazione
2. analisi delle tesi proposte
3. esame e scelta di temi e ricerche progettuali
4. analisi critica e confronto dei lavori d'anno

Il punto 1. è così articolato:

- progettazione architettonica e progettazione integrale: significato di interdisciplinarietà
- il processo di progettazione esecutiva
- analisi del rapporto fra le diverse scale di progettazione: continuità e contraddizione
- pluralità di dimensioni dello spazio architettonico.

Il punto 2. è così articolato:

- il rapporto con le preesistenze: la necessità del rapporto con il luogo nel processo di progettazione
- lo spazio come sistema di luoghi: strutture fisiche, funzioni, attività e modi d'uso;
- caratteri di identificazione, associazione, mobilità nella organizzazione dello spazio: i "percorsi" come elementi strutturanti
- ruolo delle tecnologie nei processi di progettazione
- intersezione e contraddizioni nella realtà dei processi di progettazione.

Gli elementi di legame sono rappresentati da:

- a) l'analisi di esempi tratti da esperienze dirette (corso precedente, esempi di progettazione, esempi di realizzazione)

- b) l'obiettivo di fondo di raccogliere elementi e verificare il concetto di "processualità dei fatti architettonici", cioè di individuare configurazioni spaziali che, nello stabilire relazioni con i processi in corso, inneschino processi alternativi.

- c) l'obiettivo di individuare "associazioni" cioè operazioni di legame fra le parti del "campo" considerato; di determinare "luoghi" cioè identificare e rendere riconoscibili gli ambiti dell'insieme ai quali si vuole riconoscere un valore prioritario; di cogliere la relazione che intercorre fra le misure ed i caratteri fisici dello spazio e gli avvenimenti e le azioni che presuppone.

1973/74

Possiamo essere abbastanza d'accordo con Robert Venturi quando considera che anche se gli strumenti implicati nel programma di un vettore per una missione lunare, ad esempio, sono quasi infinitamente complessi, l'obiettivo è semplice e contiene poche contraddizioni: e che se gli strumenti implicati nel programma e nella struttura degli edifici sono di gran lunga più semplici e tecnologicamente meno raffinati di quasi tutti i progetti di ingegneria, l'obiettivo è più complesso e spesso ambiguo al suo interno.

In architettura il progetto implica infatti un atteggiamento globale di conoscenza. Non può impostarsi se non per obiettivi, anche se poi come prefigurazione del reale - contiene contraddizioni e raccoglie esperienze diverse.

Come prodotto culturale individuale o collettivo può rifiutare una sintassi o legare invece rigorosamente i suoi momenti restando comunque libero nelle metodologie; ma come determinazione di un programma di lavoro che coinvolge grandi numeri di operatori richiede la precisa definizione della propria tecnologia. Con il mito della certezza, anche la ricerca progettuale, influenzata dai caratteri del "metodo scientifico", tende a volte ad isolare fenomeni e problemi.

L'intervento dell'architetto è allora fondamentalmente attento alla conformazione di un episodio in sé concluso, contrapponendosi dialetticamente a tecniche di organizzazione spaziale tese ad individuare processi costruttivi e conformativi più complessi.

Come Newton sperimenta in un campo privo di forze esterne, così in architettura si studia e si codifica la singola funzione, ovvero il rapporto forma-funzione in una singola occasione.

La tendenza ad isolare, a definire, a risolvere resta ancora oggi un carattere significativo della nostra cultura; faticosamente raggiunto per liberarsi dalla condizione di marasma derivante dalla dilatazione dimensionale della società preindustriale.

Tradotta nello spazio questa tendenza ha una sua responsabilità nella realizzazione della città attuale: la maggioranza dei suoi episodi, indipendentemente dalle rare singole qualità figurative, è costituita da parti, elementi, brandelli che si immettono nella continua unità della città e dei paesaggi preesistenti.

E va sottolineato che la dissociazione delle parti e la distruzione dei componenti nell'organizzazione anche formale dell'insieme, si è andata precisando nello stesso momento in cui si matura l'idea di relazione e rapporto alla base dei "piani urbanistici".

Non è estranea al consolidarsi di questa tendenza, l'assenza di correlazione e l'atomizzazione delle decisioni che ha caratterizzato una fase dell'evoluzione dei processi organizzati, ma che è in piena contraddizione con gli obiettivi della progettazione: occorre ritrovare i livelli di organizzazione ed interrelazione delle decisioni; occorre cioè riproporre e risolvere, forse con l'ausilio di nuove tecniche, i problemi di consequenzialità e di necessità nei processi progettuali.

Ad alcuni livelli decisionali non sembra a volte ancora attuale il dilemma della scelta fra il caso e la necessità?

Alla separazione funzionale proposta da Tony Garnier nella Cité industrielle e riclassificata ad Atene nel '33, negli ultimi CIAM si vogliono sostituire discorsi di relazione e di rapporto: gli Smithsonian propongono le nuove categorie di "identificazione, associazione, mobilità" che tendono a sostituire nella città le ormai tradizionali matrici funzionali "abitare, lavorare, ricrearsi, circolare".

Il TEAM X parte dalle griglie e dai reticoli strutturanti e dalla riscoperta della strada pedonale e del suo ruolo di legame.

Già nel '48 Neutra, in "Survival Trough design", aveva richiamato l'attenzione su un aspetto particolare e complesso dell'attività di progettazione e sull'unità e la correlazione delle decisioni. Negli anni '60 Kevin Lynch lancia "l'immagine della città", poi segue "l'architettura della città". La crisi e la rinuncia al progetto che caratterizza gli anni a partire dal '68 coincide con l'interesse ai problemi teorici della progettazione.

"La metodologia del progettare" di Jones e

Thornely; "Scienza e progetto"; "Principi di progettazione" di Asimov; "Teoria della progettazione architettonica".

Ma come nel 1925 sosteneva Hugo Haring, l'alternativa è ancora nell'elaborare nuove "Weg zur form" (vie e non via). Quindi il rilancio della progettualità: Maldonado afferma che il dissenso che rinuncia alla "speranza progettuale" non è che una più sottile forma di consenso.

Sul piano della storiografia e della critica architettonica in Italia, fra il '60 ed il '70, escono il "Dizionario" di Portoghesi, volto ad una rinfondazione teorica attraverso "un catalogo ragionato dei concetti e delle cose con cui l'architetto si trova a dover fare i conti nella sua attività", e le "Cronache" di Zevi, dove traspare con chiarezza l'obiettivo di restituire la simultaneità e le interrelazioni ed il succedersi degli avvenimenti che segnano il formarsi ed il trasformarsi della storia dell'architettura contemporanea.

Questo corso, basato sulle esperienze precedenti, propone il tema della "continuità". Si vogliono cioè affrontare temi e problemi che tendano ad esaltare il carattere di legame che un intervento progettuale deve avere nel nostro contesto.

Se constatiamo che il carattere prevalente dell'ambiente che ci circonda è quello dell'isolamento; se cioè avvertiamo che lo spazio continua a determinarsi intorno a noi attraverso interventi che traggono le ragioni di costruzione della loro forma da motivazioni individuali e particolari, dobbiamo conseguentemente ipotizzare che l'obiettivo prevalente di un intervento progettato possa essere quello di attuare una ipotesi di legame. O meglio, di individuare una reale alternativa fra integrazione e scontro storico.

Parafrasando una espressione di Jacob, potremmo dire che il "sogno" di un progetto è quello di porsi come momento di unione.

Ancora, dopo una lunga paziente ricerca e sperimentazione progettuale, nella sua più recente pubblicazione (1973), George Candilis afferma che "una costruzione isolata, per quanto buona possa essere, non ha interesse se non comporta una possibilità di integrazione in un tessuto urbano, o se essa stessa non provochi la creazione di un nuovo tessuto".

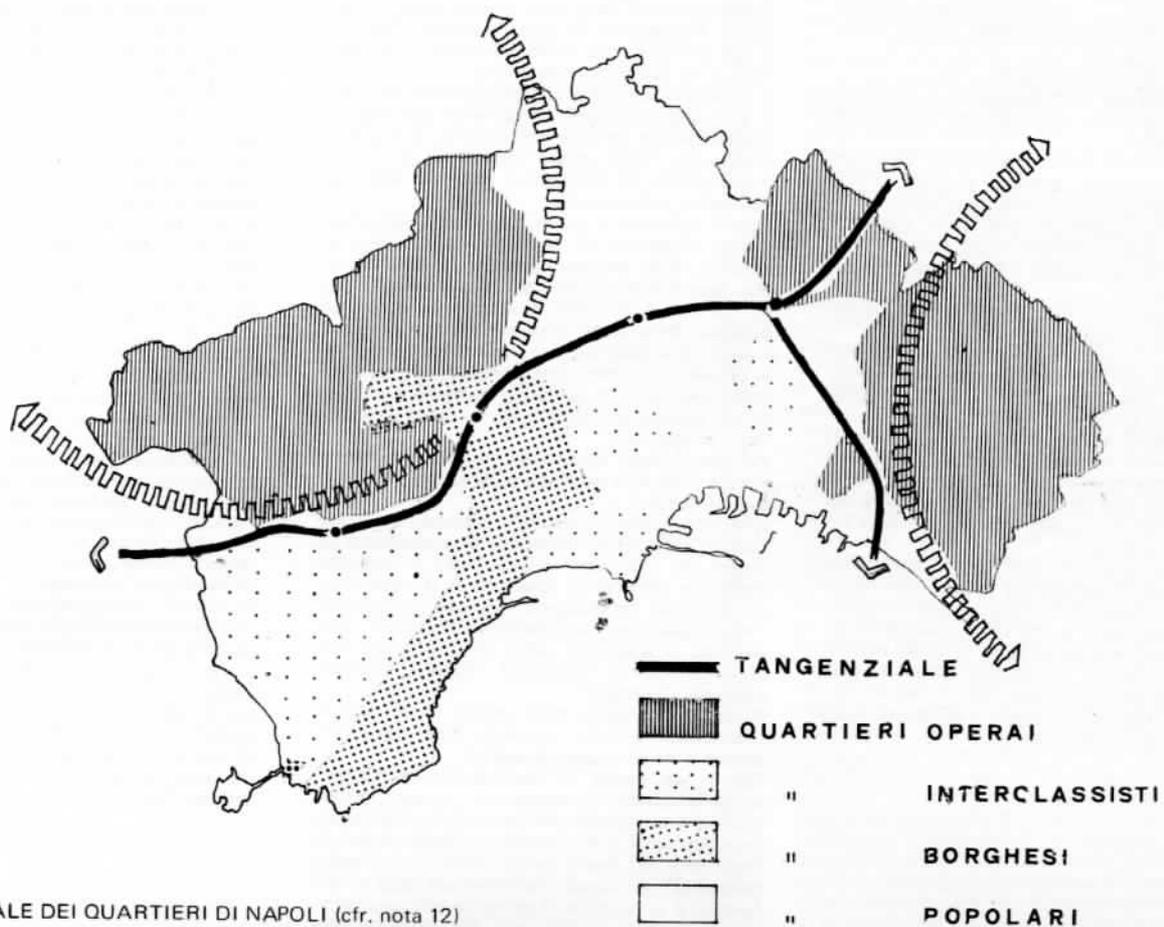
Il significato critico di un progetto è quindi contemporaneamente nel suo porsi come frammento della città futura e inizio di un tessuto, e come momento di unione degli elementi dell'ambiente preesistente.

Non è possibile sostenere ipotesi di lavoro sostanzialmente difette al consolidamento della struttura della città ottocentesca, perché riferite ad episodi spaziali in sé conclusi: un edificio, un monumento, un asse, una relazione stabile che esauriscono la costruzione logica dell'architettura nelle loro leggi interne.

Il crollo degli antichi valori - chi li ricorda ridicolizzati nell'"Entre-act" di René Clair? - non ne consente una restaurazione formale sostanzialmente retorica ed utopistica.

L'architettura non è tanto rappresentazione di spazio quanto designazione di luoghi. La più moderna critica va infatti sempre più sottolineando l'importanza dello spazio interno, con questo termine indicando non tanto il "dentro" dell'edificio, quanto la spazialità totale della forma architettonica e quindi la necessaria integrazione di un valore di interno all'esterno e viceversa".

E' quindi necessario lavorare per giungere ad una sistematizzazione della prassi progettuale da una parte il processo di progettazione assume il rapporto con le preesistenze e con il luogo e le riverberazioni conseguenti come suo significato; modifica l'ambiente mediante l'attribuzione di valori, dall'altra la tecnologia della progettazione accoglie l'isolamento dei problemi solo come momento per porre la loro intersezione.



TIPOLOGIA SOCIALE DEI QUARTIERI DI NAPOLI (cfr. nota 12)

Si inserisce fra queste - a livello pur sempre ideologico - la formazione di quadri possibili, ossia senza garanzie di realizzazione, che si confrontino con gli attuali livelli di organizzazione nella città.

Un atteggiamento progettuale attivo e critico, estraneo ad ottimismo fuor di luogo, ma nello stesso tempo diretto a riconoscere la "funzione rivoluzionaria della razionalità applicata"(9).

Certo non si pretende di prefigurare la forma in cui si concretizzerà la trasformazione dei rapporti di potere tra le classi, nè di modificare gli attuali rapporti di produzione esclusivamente attraverso operazioni architettoniche: questi quadri possibili propongono, più che una forma finale di disegno urbano, un elemento esemplificativo che espliciti a livello architettonico una serie di istanze latenti o che si manifestano in maniera confusa nella realtà urbana; essi tendono a determinare, sempre a livello architettonico, un nodo di specifici rapporti dell'urbano (10), elementi di prefigurazione dei vari sistemi di relazione nella città, secondo una logica diversa da quella dominante (11). Nel corso la ricerca si è svolta essenzialmente su due livelli operativi: da una parte, a livello collettivo e seminariale, sono stati affrontati i temi e le tesi introdotte dal programma (7) con l'obiettivo di chiarirne motivazioni e conseguenze nonché di individuare il quadro di riferimento dei singoli interventi; dall'altra, a livello di sottogruppi, sono state condotte operazioni progettuali esemplificative delle specifiche situazioni, utili a sollecitare ulteriori chiarimenti e precisazioni. Attraverso una lettura critica del rapporto tra i vari elementi della città (12) - e quindi del ruolo che la tangenziale assume nella struttura urbana napoletana -, e ancora attraverso l'individuazione della serie di funzioni-base di riferimento, si è pervenuti alla formulazione di una casistica di interventi collegata alla struttura dei luoghi: le singole operazioni progettuali vengono considerate strumenti di verifica ed ipotesi di sviluppo della problematica comune.

L'obiettivo del lavoro di progettazione è anche quello di comprendere come un organismo architettonico - che risponde ad esigenze particolari e specifiche e che è definito da un programma di settore - può e deve assumere significati più ampi diventando la ragione od il pretesto per operazioni di ristrutturazione urbana estremamente più complesse e significative. I temi esaminati - appartenenti ad un unico programma di intervento, ma ricchi di diversità specifiche per luoghi e programmi funzionali - derivano da bandi di concorso nazionali per la progettazione di opere pubbliche nella provincia di Napoli o nello stesso territorio comunale.

Qui sono assunti come campioni per verificare se e come una occasione tratta nei modi più crudi dalla realtà possa assumere i caratteri che a volte si vogliono propri dell'utopia: si tratta cioè di dimostrare che esistono utopie definibili tali perchè non se ne delibera l'attuazione, ma che sul piano delle tecnologie, dei costi, delle modalità d'intervento, rientrano con semplicità ed immediatezza fra le possibilità che sono proprie della nostra condizione, anche perchè muovono da una sua interpretazione critica.

(9) Tomás Maldonado, *la speranza progettuale*, Einaudi, Torino, 1970 pag. 122.

(10) Si usa qui il termine "urbano", diversificandolo dal termine più specifico di "città" (che ne rappresenta già un aspetto particolare geograficamente determinato), in quanto con questo termine si vuole sottolineare che l'oggetto specifico di intervento e di studio è una unità composta di elementi spaziali (manufatti, prodotti architettonici, rete viaria, etc.) ed elementi aspatiali (rapporti sociali tra gli uomini, che, sotto alcuni aspetti, possono essere ricollegati alle "funzioni" della tradizione razionalista).

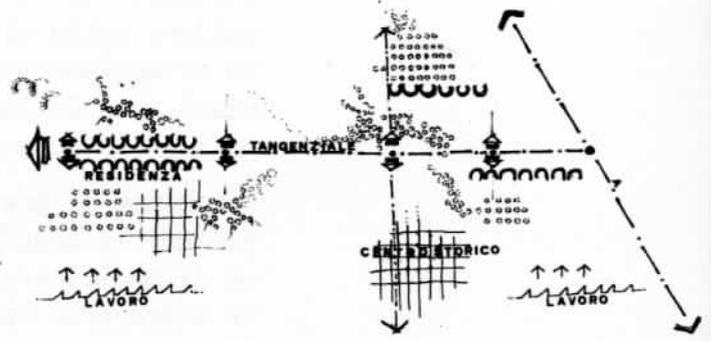
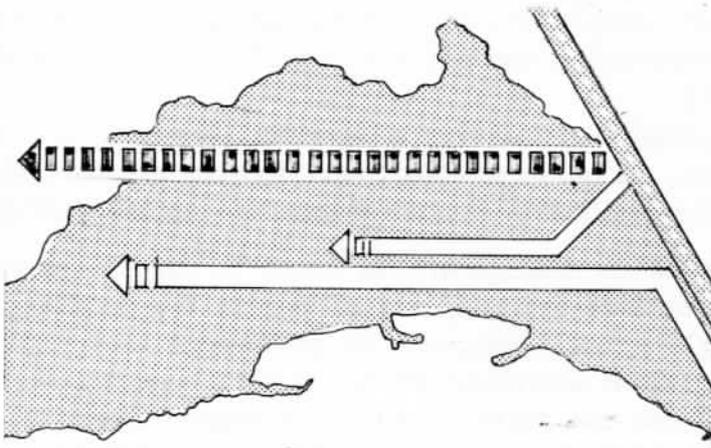
Il termine è stato introdotto da Lefebvre, che non lo usa però sistematicamente: "vi è ragione e luogo per distinguere la morfologia materiale e la morfologia sociale. Forse dovremmo qui introdurre una distinzione tra "città", realtà presente e immediata, dato pratico - sensibile, architettonica, e "urbano", realtà sociale composta di rapporti da concepire, da costruire o ricostruire per mezzo del pensiero". H. Lefebvre, *Il diritto alla città*, Marsilio, 1970, pag. 68.

(11) L'operazione che si propone, quindi, si muove ad un livello "ideologico", ma si distingue dalle due forme di utopia considerate. Infatti essa impone di partire dalle condizioni (contraddizioni) storiche, sociali, geografiche e formali date e di operare per configurare manufatti o serie di manufatti architettonici, i quali vengono "pensati" come supporto fisico di un mondo urbano strettamente legato ad esigenze che, seppure latenti, sono presenti nella città attuale.

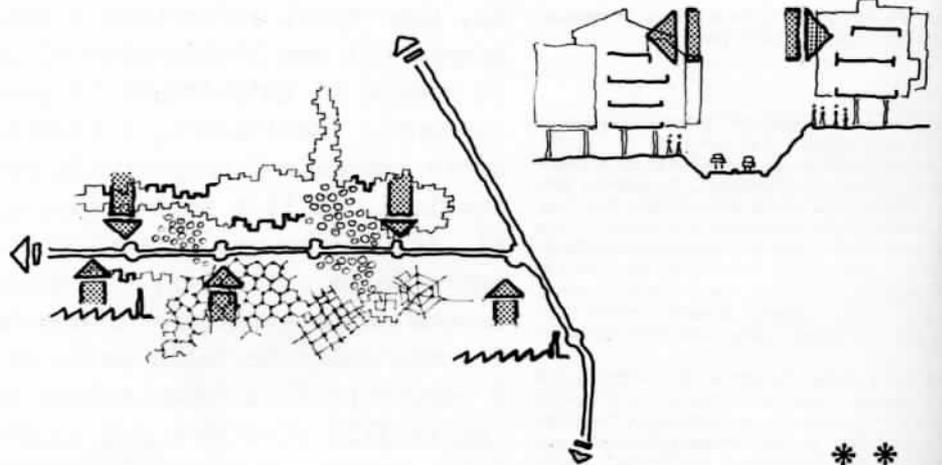
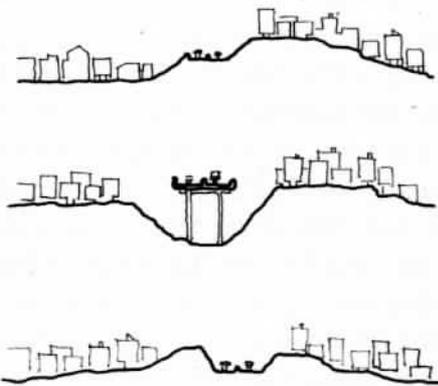
Le configurazioni architettoniche che ne risulteranno saranno quindi dei quadri a valore essenzialmente ideologico, rappresentazioni più o meno complessive di un mondo urbano alternativo, a cui non viene affidato un compito "risolutivo" delle specifiche contraddizioni da cui muove.

Per una trattazione più ampia di questo punto ci si può rifare all'articolo di A. Medam, "La ville appropriée", *Espaces et Sociétés* n. 1, Anthropos, Paris, 1970 e alla recensione dello stesso articolo di Vincenzo Andriello, "Parametro" 12 - 13, 1972; in particolare al punto in cui si parla degli "specchi utopici".

(12) V. Andriello, V. Capiello, *Introduzione ad una teoria dell'appropriazione urbana*. Napoli, Facoltà di Architettura, Istituto di Urbanistica, dicembre 1971.



*



**

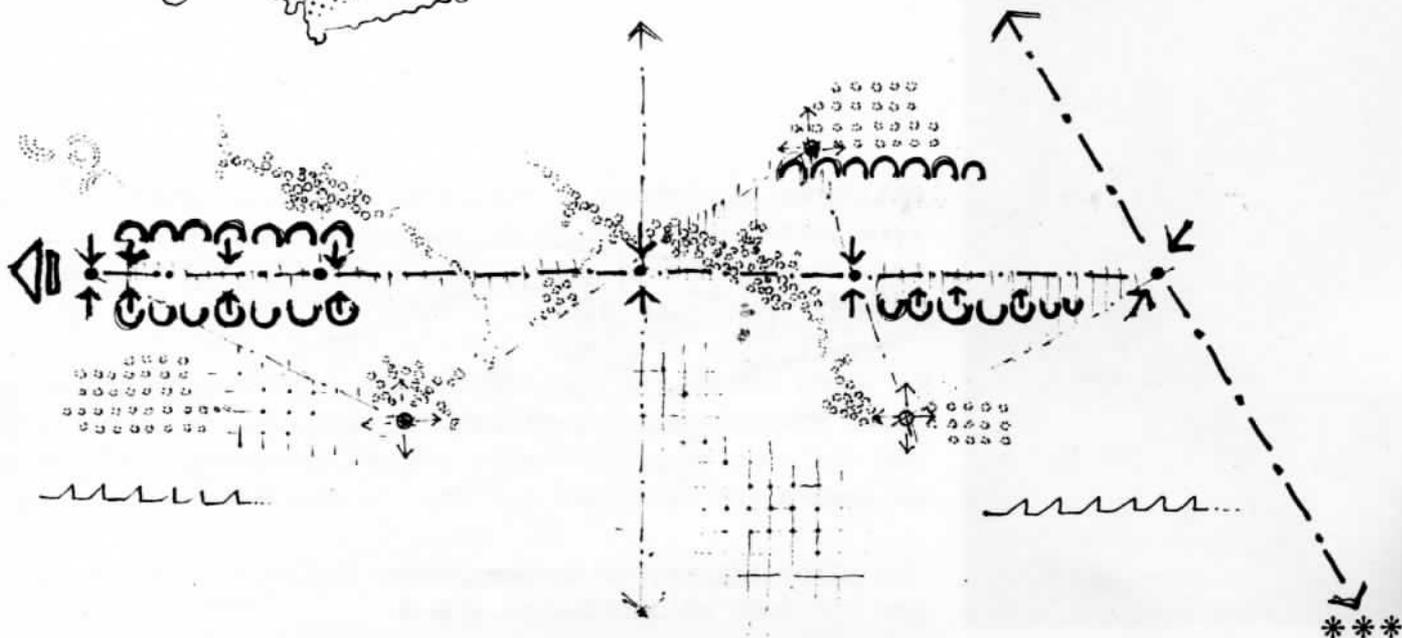
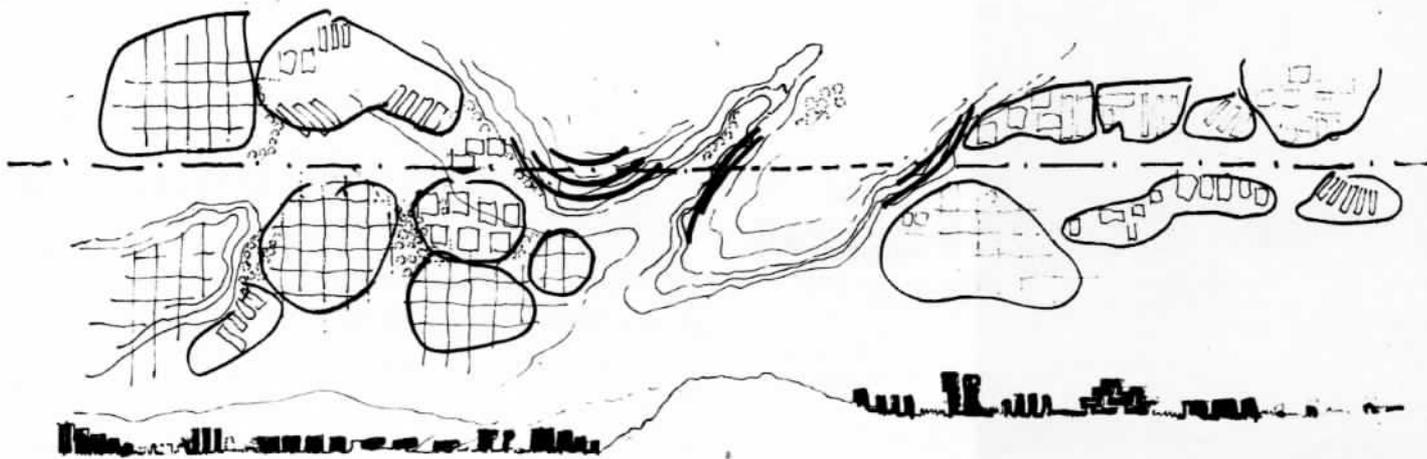




Nell'area napoletana la realizzazione della tangenziale può essere letta come il segno di una precisa frattura fra aree interne e consolidate ed aree periferiche ed in via di trasformazione. *

La nuova strada, se costituisce una struttura di unione per i punti diversi dell'organizzazione cittadina disposti lungo il suo sviluppo, segna - nelle sezioni trasversali - una precisa cesura fra le situazioni al contorno. **

Sul piano figurativo invece sembra assumere il valore di un segno continuo ed unificante. ***



In realtà il percorso dell'asse autostradale utilizza aree residue al margine fra situazioni di edilizia consolidata e periferia e si pone quindi come ulteriore momento di separazione fra parti della città, che già traggono la loro origine da programmi separati ed autonomi.*

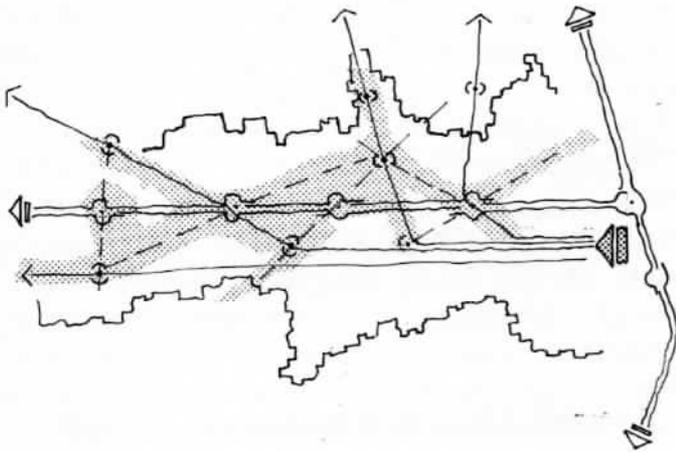
Il segno autostradale si inserisce fra le superfici di contatto dei diversi modelli urbani presenti nella città: da una parte la speculazione edilizia napoletana, erosione continua e non strutturata del territorio, con i suoi interventi estremamente minuti e non relazionati se non dalla logica delle particelle catastali; da un'altra gli interventi sovvenzionati programmati per unità di scala superiore, che costituiscono nuclei chiaramente distinguibili per i loro caratteri; da un'altra ancora lo sviluppo dei vecchi centri presenti nell'area ed inglobati dalla esplosione della città. Lungo il nuovo asse le aree residue, al di là dei vincoli di rispetto stradali, sono definite dal P.R.G. come aree H1 per servizi ed attrezzature urbane, nell'ipotesi evidentemente che le carenze di una struttura siano riconducibili essenzialmente a questioni di standard e quindi la loro eliminazione sia di per se stessa la garanzia di un livello qualitativo globale migliore.

L'inserimento di nuove attrezzature collettive però può presupporre una effettiva incidenza sulla realtà urbana solo se riesce a costituirsi come elemento di legame fra le diverse parti della città, rappresentando al tempo stesso e un'operazione unitaria di scala dimensionalmente maggiore dei singoli interventi, e l'introduzione di sistemi secondari di rapporti fra i singoli elementi. Le attrezzature collettive e di tempo libero, intese con i loro caratteri di "sistema" e di "continuità interna", devono cioè costituire elementi ed occasioni per la ristrutturazione di parti della città e ridisegno della morfologia urbana.* E' in questa ipotesi che la tangenziale si può assumere come la "fondamentale" di un poligono di attività: in tale ottica i vertici assumono il ruolo di punti di passaggio tra qualità diverse di traffico, ed i lati costituiscono le linee di tensione lungo le quali si articolano le attività collettive.***

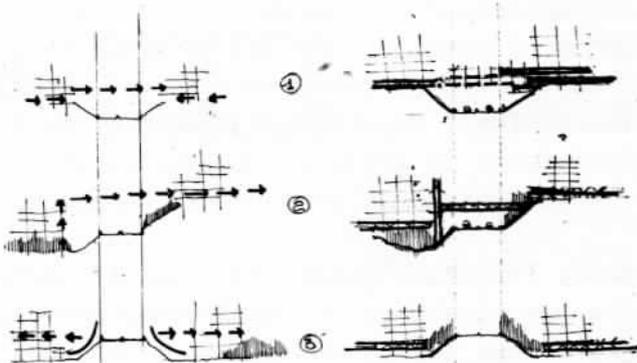
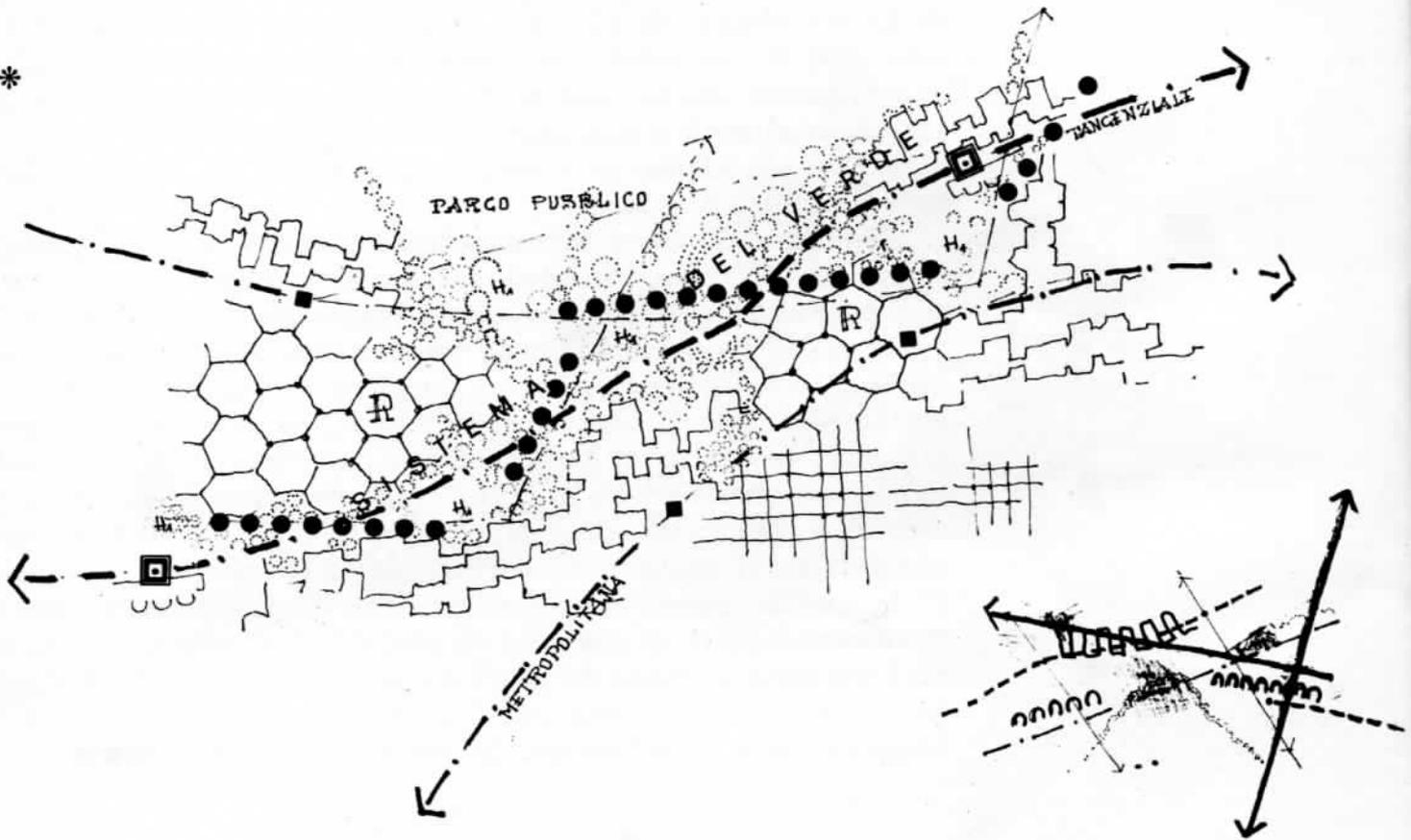
Il nuovo asse ed il sistema di attrezzature ad esso spazialmente connesso possono rappresentare l'occasione per creare nell'area urbana una condizione di continuità fra i diversi interventi previsti: cioè nel suo complesso una grossa spina pedonale di unione e di riferimento fra i diversi quartieri, ricca di diramazioni e penetrazioni forse in grado di realizzare una diversa condizione nella città, sistema di percorrenze pedonali continue nel verde.

In prima approssimazione, l'ipotesi quadro può essere quindi quella di una struttura con carattere di continuità, che abbia una sua logica interna, ed una logica di relazioni con l'esterno.

*



**



SEZIONI TRONCHE CASISTICA DEGLI ATTRAVERSAMENTI

(13) Lo studio delle attrezzature collettive viene affrontato sotto due aspetti: uno di tipo socio-economico e uno di tipo operativo. Nel primo caso, una doppia esigenza giustifica la nostra scelta di collocare attrezzature collettive come funzioni di supporto dell'asse pedonale: la prima, di carattere istituzionale, è quella di qualificare lo spazio ristrutturato con forme d'intervento pubblico che, superando i normali 'standards', consentano una progressiva stimolazione di servizi sociali e di attrezzature pubbliche, in antitesi alle operazioni di privatizzazione delle frange marginali. La seconda esigenza è motivata dalla ipotesi di stimolare nella collettività la consapevolezza di nuove modalità di vita urbana, di facilitare cioè un atteggiamento diverso nei confronti di un territorio organizzato per una maggiore partecipazione sociale.

Un asse pedonale quindi che sia nello stesso tempo luogo di interventi pubblici programmati e veicolo di maggiore socialità. Sotto l'aspetto operativo invece, l'obiettivo è quello di costruire ipotesi di aggregazione che manifestino i caratteri di luoghi e ambiti comuni, ossia il superamento delle tipologie diverse da quelle che la città attualmente organizzata considera 'reali' e la ipotesi di nuove relazioni tra morfologia e figure architettoniche.

cfr. Edoardo Salzano, *Urbanistica e società opulenta* - Laterza Bari 1969 - pag. 158 e seg. Giancarlo de Carlo - intervento al Convegno nazionale sulla edilizia residenziale - Atti Roma 1964, pag. 753

Carlo Aymonino - *La formazione del concetto di tipologia edilizia*, Cluva, Venezia, 1965. Christian Norberg Schulz, "Il concetto di luogo" in *Controspazio* n. 1 - 1969

Manfredo Tafuri - *Teoria e storia dell'architettura* - Laterza Bari 1969 pag. 190

(14) Si fa riferimento con il termine "condensatori sociali" all'espressione usata dai Costruttivisti sovietici nel post '17 per designare attrezzature urbane per il tempo libero (realizzazioni concrete sono il Club Rusakov di Mel'nikov, il Club Zuev di Glosov, etc.). Naturalmente non interessa qui riferirci agli aspetti formali di essi, quanto piuttosto ai tipi di rapporti sociali di cui dovevano essere il supporto. "Il fattore decisivo per il circolo è che qui la massa deve essere attiva e non solamente affluire dall'esterno al divertimento".

(El Lissitzky, *La ricostruzione dell'architettura in Russia*, 1929, Vallecchi, 1969, pag. 33) Si vuole cioè sottolineare la possibilità che questi elementi urbani costituiscano una contrapposizione alle attrezzature del tempo libero come "tempo alienato" (vedi gli Shopping centers) e una affermazione della possibilità di utilizzare il tempo libero come elemento di sviluppo, di capacità, bisogni ed esigenza soffocate nel mondo di produzione capitalistico.

cfr. anche: *Premesse ai caratteri architettonici dell'organizzazione scolastica*, G. Cerami e M. Pica Ciamarra, IEM, 1970; in particolare pagg. 5/7 e "Ipotesi di sperimentazione" pag. 30.

(15) V. Cardarelli, M. de Luca, G. Montella *Per lo sviluppo di un sistema di trasporti nell'area napoletana*, Fondazione Ivo Vanzì.

Piano Comprensoriale dei trasporti, Comune di Napoli - giugno 1971.

Marino de Luca - *Previsione del traffico sulla tangenziale Est-Ovest alla città di Napoli*, Ingegneri, 6467, 1971.

cfr. anche: G. Cosenza, G. Fresca, L. Imbimbo, R. Di Stefano: *Potenziamento degli impianti esistenti per una rete coordinata di trasporti pubblici a Napoli*, negli atti del II Symposium sui trasporti rapidi di massa nelle aree metropolitane, Roma 1967.

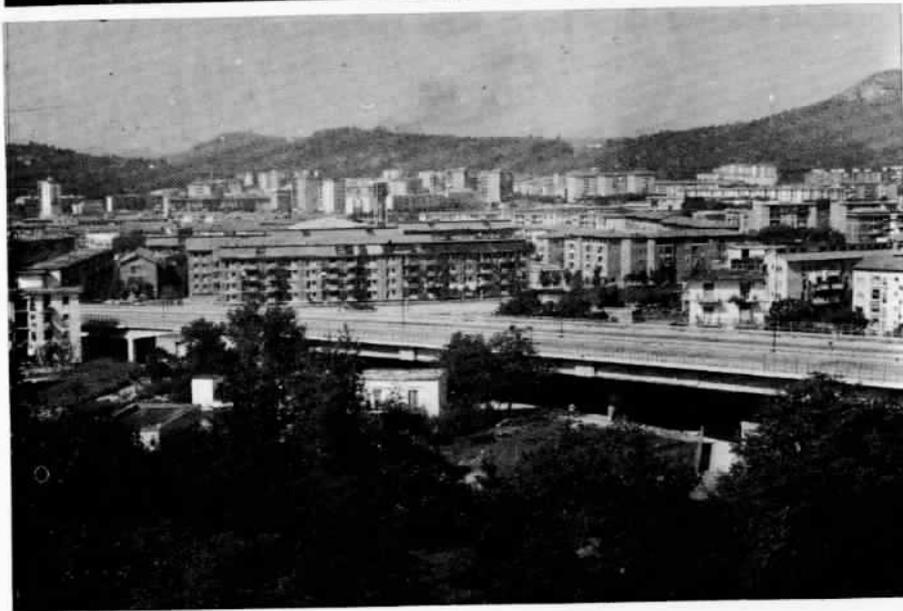
La funzione supporto di questo "campo lineare denso" viene individuata nella funzione didattico-educativa e nelle attrezzature collettive e del tempo libero (13); queste ultime interpretate come "condensatori sociali" (14) cioè come elementi di mediazione attiva tra residenze e lavoro, sia alla scala locale sia a quella metropolitana.

In rapporto con la scala metropolitana si evidenzia inoltre un altro preciso riferimento: la struttura della rete di trasporti pubblici, soprattutto quella che ricollega la città alla sua area metropolitana (15).*

Il "campo lineare denso" può quindi contenere una serie di nodi (o scambiatori di funzioni), luoghi di intersezioni di sistemi di trasporti, riqualificati come potenziali "spazi pubblici" da attrezzature collettive e del tempo libero. Ancora può determinare assi di penetrazione tra "interno" ed "esterno" della città. Riconoscergli questo carattere di filtro significa contrapporsi alla logica di separazione tra quartieri interclassisti e borghesi del centro cittadino fortemente urbanizzato e quartieri operai e popolari della cintura esterna della città. Significa cioè negare una struttura del territorio rappresentativa della divisione del lavoro, dove al centro della città vengono assegnate funzioni eminentemente terziarie o quaternarie o di residenza privilegiata; al suo intorno attività primarie e secondarie, e residenze per i ceti direttamente produttivi.

Nei limiti di una schematizzazione, si possono attribuire al "campo lineare denso" alcuni obiettivi:

- coagulazione di funzioni essenziali ed altre integrative, con conseguente formazione di cerniere funzionali fra ambiti esterni ed interni in rapporto al nuovo asse tangenziale
- riconnessione dei percorsi di penetrazione a scala locale e cittadina, in relazione a poli esistenti o da programmare
- costruzione di elementi di relazione con la struttura morfologica dell'area
- possibilità di uso a scala pedonale di tratti dell'ambiente urbano, in antitesi alla percorrenza veloce della tangenziale **



(16) La quasi totalità degli interventi è prevista in aree direttamente connesse alla nuova tangenziale esterna alla città: forse potrebbe riconoscersi l'esigenza di invertire l'andamento di moti gravitazionali verso il centro urbano, ovvero la possibilità di reperire aree di dimensione sufficientemente ampia.

cfr. Studi per un piano di sviluppo dell'istruzione, Amministrazione Provinciale di Napoli, maggio 1967; "Tecnica" nn. 1/6 - 1967 e "Politica e Mezzogiorno" 4/9 - 1967: Organizzazione scolastica e territorio, R. Dalisi e M. Pica Ciamarra.

Per i riferimenti più generali cfr. Scuola e territorio - N. Sansoni Tutino e G. Villa - De Donato 1966, Bari, in particolare per la schedatura bibliografica e per la parte terza.

Il programma per l'edilizia scolastica di 2° grado (scuole tecniche industriali, scuole per geometri, scuole alberghiere, agrarie, licei scientifici, etc.) dell'Amministrazione provinciale di Napoli, è costituito da numerose proposte di intervento (16), ciascuna diversa nei tratti specifici, ma con problemi ampiamente generalizzabili.

Va innanzi tutto osservato che molte delle aree prescelte presentano notevoli limitazioni di costruzione; infatti, o sono sottoposte a distanza di rispetto da assi viari, o sono attraversate da strade in progetto, o ancora presentano notevoli difficoltà di fondazione per la presenza di gallerie sotterranee o perchè nel tempo utilizzate come deposito di rifiuti. Alcune di esse, infine, sono residui di più ampie aree interessate in passato da operazioni di speculazione edilizia.

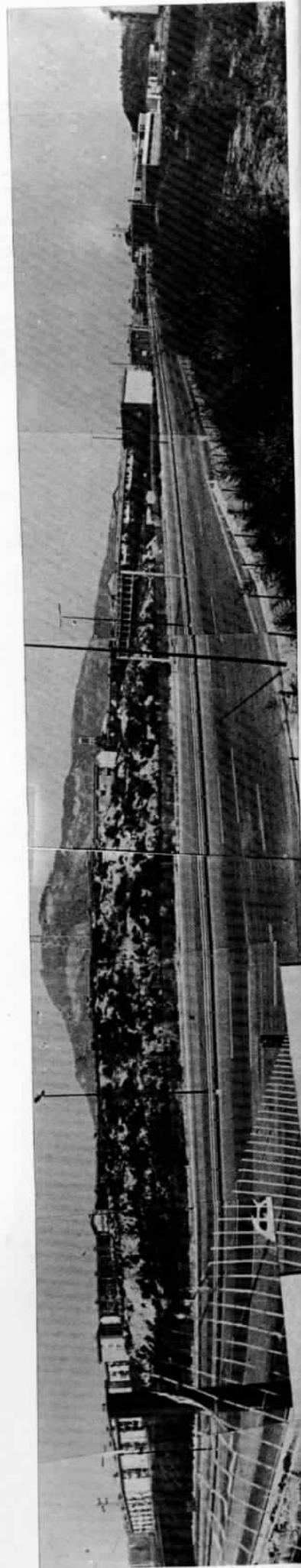
Se ciò può essere significativo per comprendere i motivi di scelta di queste zone, in questo momento interessa solo evidenziare la loro prevalente localizzazione in diretta relazione con la nuova tangenziale, in particolare con tratti in sopraelevata e con gli svincoli. Altri interventi sono poi previsti in aree adiacenti il tratto terminale dell'autostrada dal sole, che, nelle previsioni di piano regolatore, dovrebbe essere prolungata fino al mare con caratteristiche di autostrada urbana.

Gli elementi della grande viabilità costituiscono quindi una presenza continua e costante per le aree di intervento: nel loro rapporto con l'immagine disgregata delle frange urbane, questi assi potrebbero forse assumere l'effettivo ruolo di elementi unificanti per la struttura formale dell'insieme.

In più di un caso sono previsti due o più interventi all'interno della stessa zona H_1 , o in aree limitrofe e quindi direttamente relazionabili a livello pedonale. Di conseguenza sembrano concretamente proponibili soluzioni di progetto mosse dalla necessità di un intervento pubblico considerato come unitario.

Altri caratteri invariati, direttamente legati alle ipotesi di lavoro del programma di ricerca del corso, sono identificabili nella compresenza, intorno alle localizzazioni previste, di unità urbane di tipo diverso: quartieri od unità abitative di tipo sovvenzionato; insediamenti edilizi dovuti alla speculazione fondiaria; preesistenze problematiche per il loro significato futuro, di origine antica o recente.

Ancora, nei vari casi è estremamente significativo e condizionante il rapporto con il paesaggio, in relazione ad essenziali caratteri morfologici ed orografici.



Sembra cioè possibile affermare che, se la relazione con il luogo viene assunta come componente essenziale del fare architettonico, le aree individuate contengono e massimizzano i caratteri contraddittori della realtà urbana nella quale operiamo. Anzi questa realtà assume in quei luoghi caratteri fortemente drammatici, perchè immette brutalmente a confronto la città così come prodotta dalle "mani sulla città" e quella costruita dalla politica dei "dormitori" sovvenzionati: scale dimensionali diverse ed ambigue.

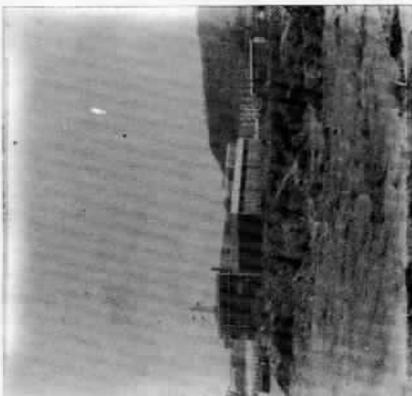
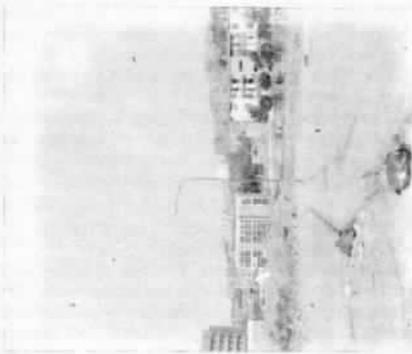
La grande viabilità urbana assume qui i suoi caratteri più vistosi, dove la logica della funzione si sovrappone alla necessità di controllo dell'architetto, ma comunque, per la dimensione stessa dell'intervento, conserva alcuni valori. Al suo intorno sono presenti caratteri morfologici singolari e brandelli tecnologici della città futura.

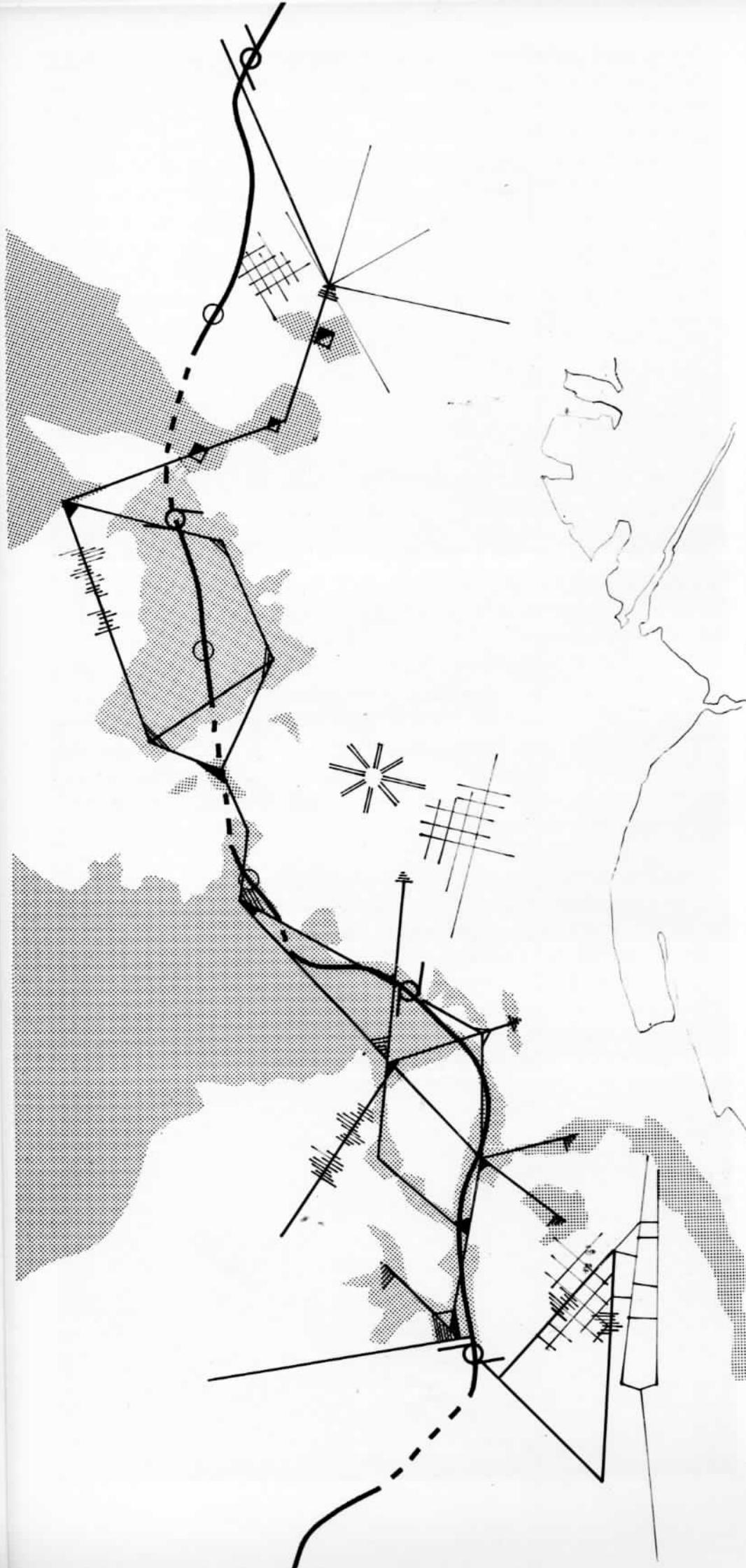
Le aree di intervento sembrano assumere in questo contesto il ruolo di contenitori di potenzialità latenti:

possono essere costruite, occupate, distrutte dagli interventi programmati ed a concorso, o possono costituire il luogo dove entità fortemente relazionate si andranno a collocare per determinare possibilità di funzioni, di attività, di immagini.

In un corso universitario sono l'occasione per progettare, fra entità urbane dissociate e contraddittorie, concrete proposte di legame che trovino la loro ragione iniziale negli interventi pubblici già deliberati; con l'obiettivo di rappresentare modelli di coesistenza fra varie attrezzature collettive, riferibili a sistemi urbani diversi e a dimensioni amministrative distinte.

La maglia della viabilità pedonale dei frammenti architettonici in progetto viene assunta, di conseguenza, e come parte dell'intera maglia pedonale che connette le zone H_1 , e come elemento del sistema della viabilità degli ambiti urbani circostanti. Inoltre le diverse attrezzature che è ormai consuetudine considerare disponibili sul piano degli usi quanto meno a livello di quartiere, precisano il loro ruolo di elementi di disegno a scala urbana (14).





Sul piano metodologico, sono stati individuati singoli settori spaziali di intervento compresi tra i diversi svincoli autostradali.

Dove cioè la tangenziale si ricollega al tessuto viario cittadino.

In un primo settore in esame sono individuabili due ambiti che si riferiscono ai nodi dei trasporti su gomma o su ferro. Tali punti sono individuati nelle stazioni attualmente esistenti della metropolitana, negli svincoli S. Paolo e S. Domenico, e nelle stazioni dei percorsi su ferro previsti dal Piano dei trasporti.

All'interno del primo ambito emerge la struttura edilizia di Fuorigrotta abbastanza compatta e organizzata su maglia ortogonale, intersecata con una per il tempo libero, oggi abbastanza degradata, che ha il suo nucleo nella Mostra d'Oltremare, e una testa, costituita dallo stadio S. Paolo, interna all'ambito in esame. Tale insieme viene assunto come punto di partenza dell'intero sistema delle attrezzature collettive ipotizzate nella fascia adiacente alla tangenziale. L'impossibilità di operare all'interno degli ambiti individuati per creare in essi momenti di condensazione di vita sociale attraverso nuove attrezzature, e la presenza di aree verdi al contorno, induce ad assumere queste ultime come luogo su cui ritrovare le condizioni per il soddisfacimento delle esigenze del singolo ambito.

Tale ipotesi è verificabile anche per il collegamento con il quartiere della Loggetta. Analoghe operazioni prevedibili per il rione Traiano e le aree verdi al contorno, costituiscono ipotesi di saldatura tra il primo e il secondo ambito. Complessivamente, quindi, il primo ambito è caratterizzato dal rimandare all'esterno le possibilità d'intervento sulla struttura edilizia interna; mentre il secondo ambito, dove è rintracciabile una condizione di molto costruito all'esterno e di maggiore disponibilità all'interno, diviene esso stesso luogo dell'intervento. La presenza poi dei fattori orografici e paesaggistici particolari (collina dei Camaldoli, ampia zona verde di torre S. Domenico) conferisce alla struttura dei collegamenti caratteristiche più legate al sistema del verde e del "parco urbano" in cui si inseriscono attrezzature utili a risolvere situazioni quali via Epomeo e suo possibile collegamento al Vomero attraverso percorsi pedonali meccanizzati, ristrutturazione dei quartieri a sud di via Piave, riconnessione al rione Traiano.

Il settore compreso tra i due svincoli successivi (S. Domenico e via Simone Martini) è invece caratterizzato dalla prevalenza di aree verdi la cui destinazione può essere prevalentemente quella di parco urbano o di aree per lo sport, costituendo così un filtro tra due realtà molto addensate.

Una situazione completamente differente dalle precedenti si presenta nella parte alta del Vomero, dove la Tangenziale passa in sotterranea, come il percorso della ferrovia metropolitana, di collegamento del centro con i colli Aminei e Secondigliano. Tale condizione, più che definire un ambito caratterizzato da punti nodali, determina la presenza di una intersezione tra due sistemi di comunicazioni con la prevalenza della struttura assiale delle stazioni della metropolitana.

Inoltre, contrariamente alle situazioni precedenti, non sembra qui ipotizzabile un sistema di attrezzature a servizio del quartiere, mentre appare più probabile da una parte, un intervento che faccia riferimento a funzioni relazionate all'uso dei trasporti (parcheggi, zone di attesa, percorsi meccanizzati per brevi tratti, ecc.), dall'altra, ad elementi del tempo libero (musei dei trasporti, dei problemi urbanistici della città, centri di informazione sul traffico, ecc.), intersecati tra loro.

Per il successivo settore, che ha per supporto gli svincoli dei colli Aminei e di Capodimonte, è ipotizzabile, per la congrua disponibilità di aree libere, un collegamento tra l'area occupata dalle attrezzature sanitarie e il parco di Capodimonte. Il collegamento si può attuare secondo due direttrici, una verso sud, costituita dal sistema del verde che, per condizioni oro-

grafiche e difficoltà di rintracciare legami con il contorno, assume prevalentemente le caratteristiche di parco urbano con situazioni di "affaccio" verso la città, simili a quelle del parco a valle dei Camaldoli. La seconda direttrice trova invece il suo polo a nord dei colli Aminei nell'attrezzatura per la didattica e recupera uno spazio intermedio ai due poli (quello sanitario e quello didattico) che si struttura come luogo di attrezzature per il quartiere.

Dal polo per l'attività didattica attraverso le aree verdi di Capodimonte, dell'osservatorio astronomico, dell'orto botanico, si raggiunge piazza Carlo III. Tale ipotesi di collegamento presenta delle situazioni di privilegio rispetto ad altre ipotesi simili, e ciò evidentemente perché avviene recuperando un verde con un certo grado di specializzazione; le preesistenze all'interno di tali aree costituiscono delle emergenze qualificate per sedi di attività collegate al tempo libero e alla cultura.

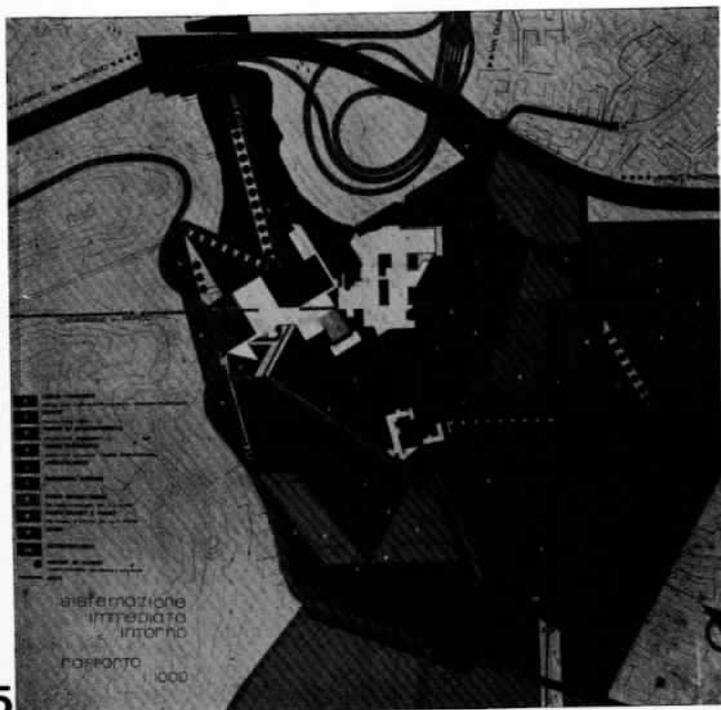
L'ultimo settore ha come polo interno alla città piazza Carlo III e come direttrice esterna l'asse verso Secondigliano, ed è caratterizzato dalla compresenza di più punti di smistamento veicolare (svincoli automobilistici, stazioni ferroviarie della metropolitana.)

Si individuano poi nella struttura continua delle attrezzature, ulteriori punti nodali in relazione alle condizioni di ortogonalità determinate dalle penetrazioni dall'esterno dell'area urbana (per esempio i collegamenti con Bagnoli, Pianura, Soccavo, Secondigliano, ecc.). Tali punti possono assumere il carattere di cerniera tra interno ed esterno della città.

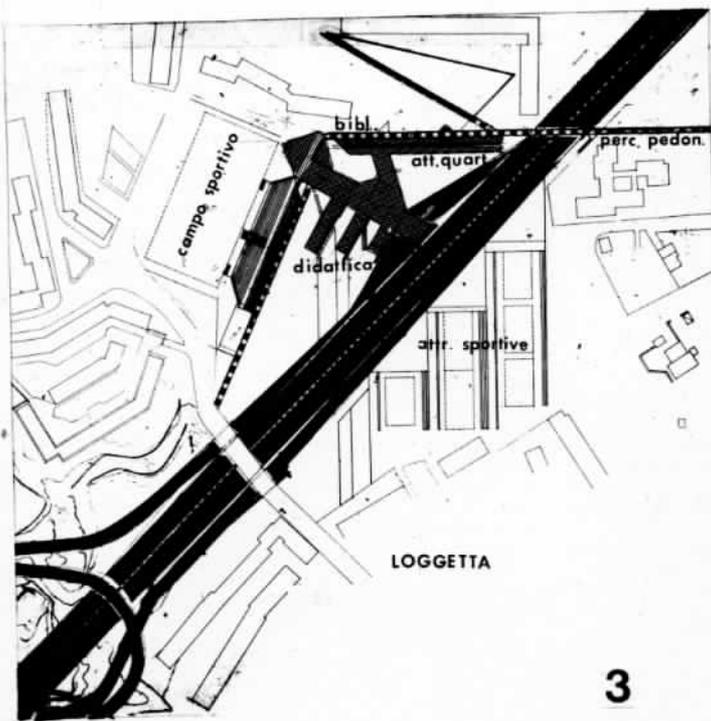


LE ILLUSTRAZIONI CHE SEGUONO SONO TRATTE DA RICERCHE DI GRUPPI DI STUDIO DEL CORSO
DI COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA 5.

pasquale belfiore₁, francesco bocchino₂, ornella cirignola₃, wladimiro d'agostino₄, fulvio de conca₃, carmine di crosta₅, co-
stantino furno₅, benedetto gravagnuolo₁, angela iadevaia₁, ferdinando iannuzzi₁, stefano prisco₂, patrizia recano₄, guelfo tozzi₅



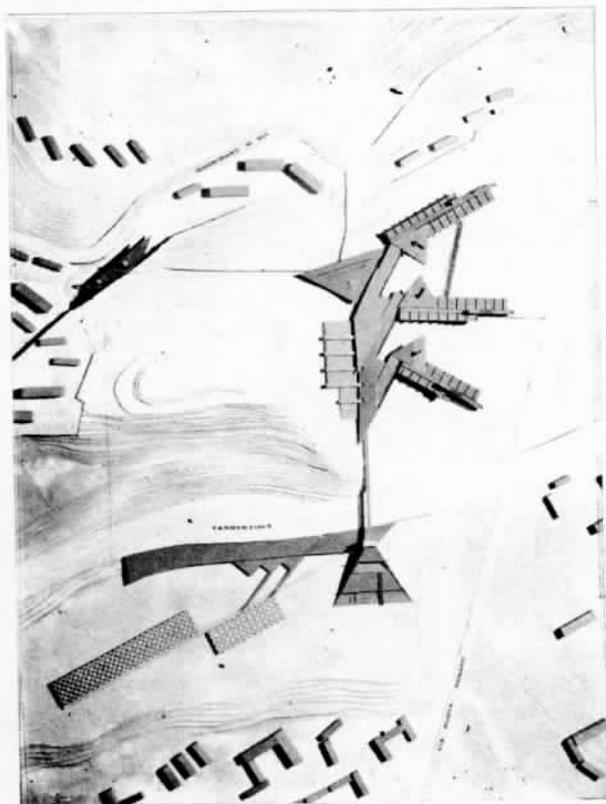
5



3

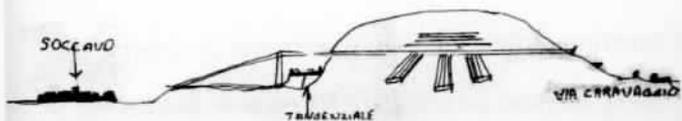


4



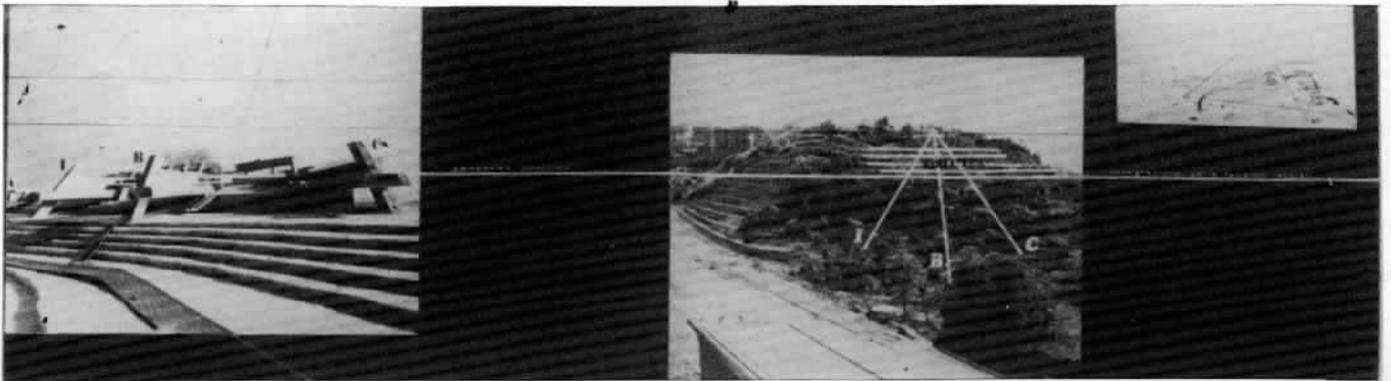
1

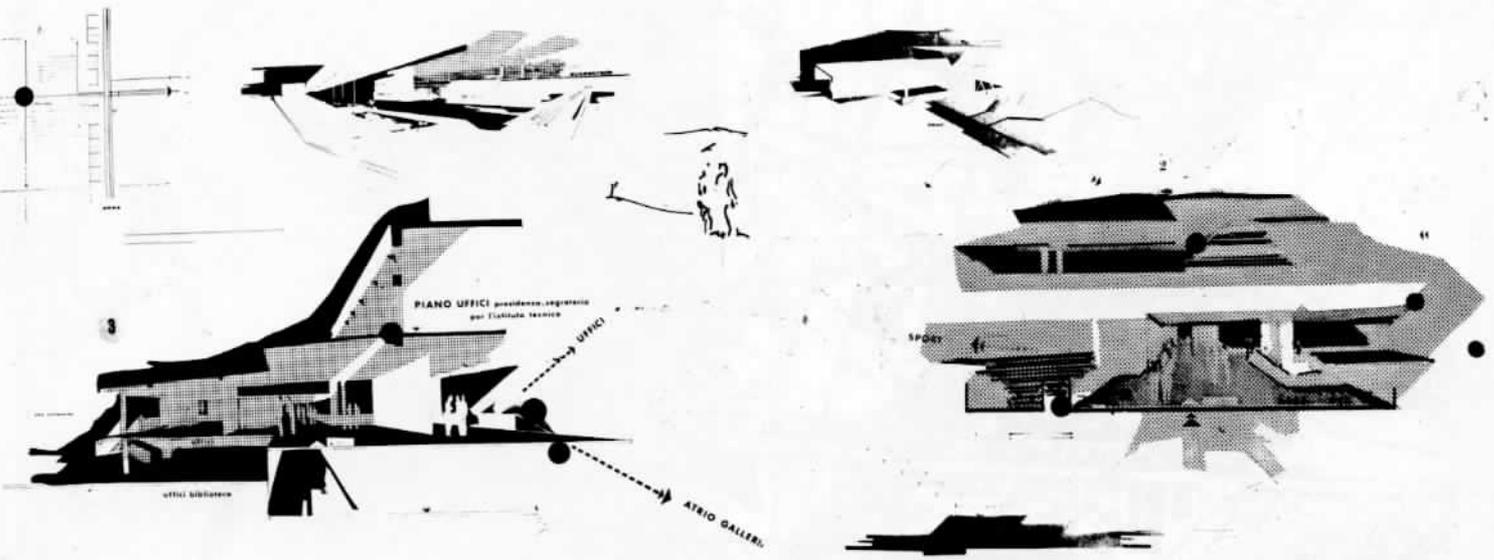
I TRE AMBITI STUDIATI (LA 5 E LA 4 RIGUARDANO PROPOSTE ALTERNATIVE PER LO STESSO AMBITO) COSTITUISCONO UNA IPOTESI PER IL SUBSISTEMA FUORIGROTTA / VIA CARAVAGGIO / TORRE S. DOMENICO.



1

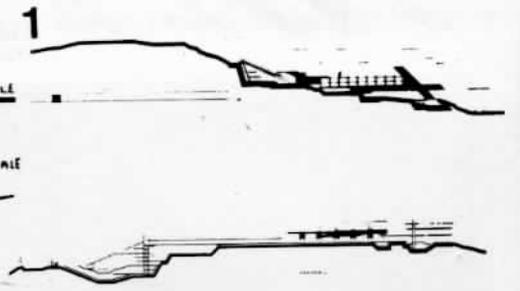
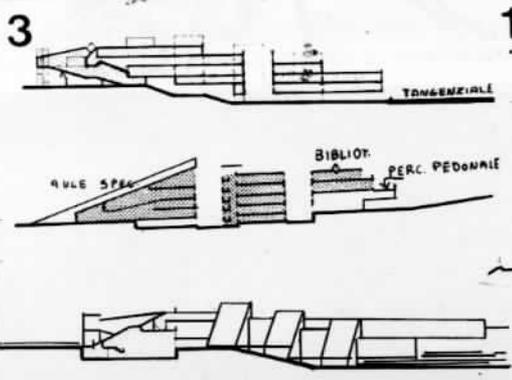
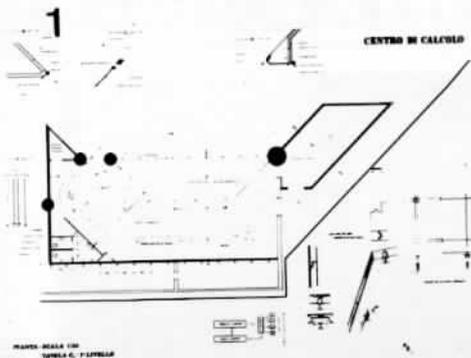




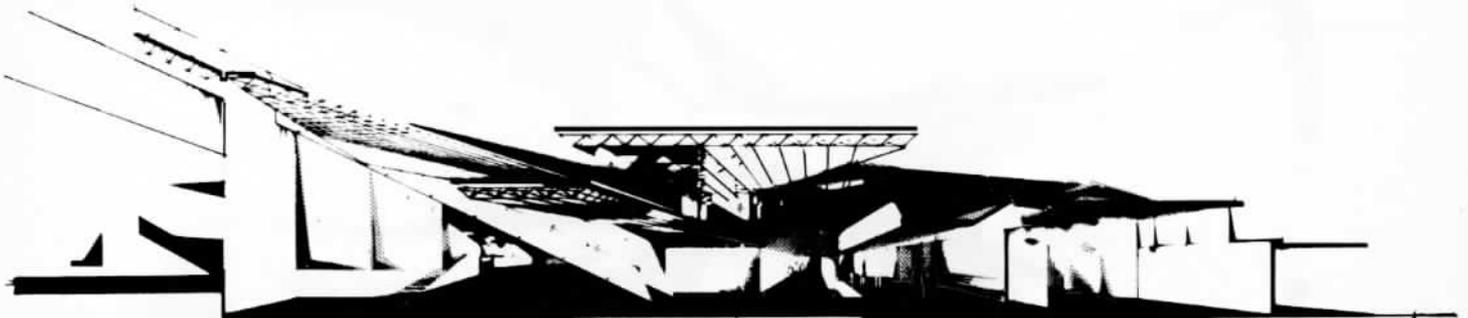


I progetti, illustrati si riferiscono a concorsi banditi dalla Amministrazione provinciale per la costruzione di edifici scolastici per l'istruzione superiore, con differenti specializzazioni. Essi fanno riferimento a funzioni precise, a luoghi prescelti e a quantità note. Ognuno possiede un proprio grado di autonomia laddove si pone come obiettivo quello di restituire, con attenzione critica, una risposta concreta e fattibile alle singole committenze. Essi presentano quindi una loro specificità, in riferimento alle determinazioni differenziate della didattica, a seconda delle diverse specializzazioni previste, e in riferimento alle caratteristiche orografiche e morfologiche dei luoghi prescelti. Allo stesso tempo, però, presentano caratteristiche comuni nell'organizzazione dei rapporti con il contesto in cui ognuno si inserisce, e inoltre fanno riferimento ad un discorso unitario di legame tra i singoli interventi, costituendo un reticolo di relazioni che complessivamente propone una nuova struttura di uso nel rapporto ipotizzato tra parti nuove e preesistenze. Conseguente a tale logica è l'atteggiamento nei confronti delle tipologie per la didattica e per le attività collettive. Queste infatti non vengono intese come già date, né come attività separate o indifferenti. L'obiettivo anzi è proprio quello di configurare da un lato spazi per la didattica che, in relazione al modificarsi di essa nel tempo, consentano nuove possibilità di uso; e di far interagire, dall'altro, attività didattiche e attività collettive in un'ottica di relazione reciproca con il contesto in cui si inseriscono.

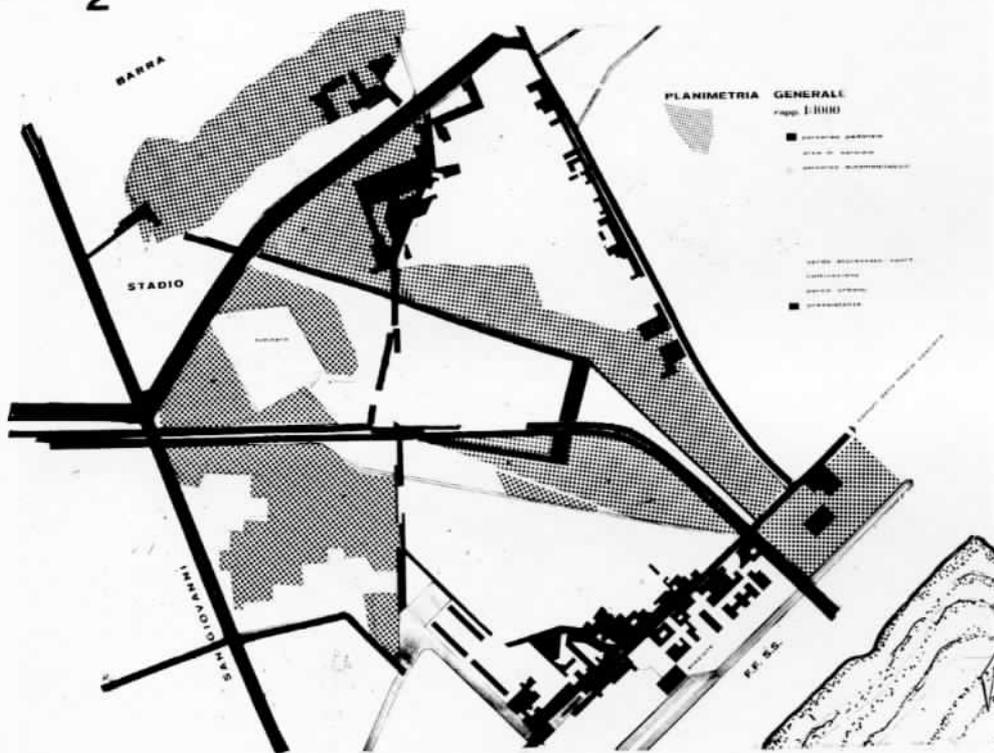
SVILUPPO PER DIRETTRICI PARALL. ETEROGENEE E SCONNESSE



1



2

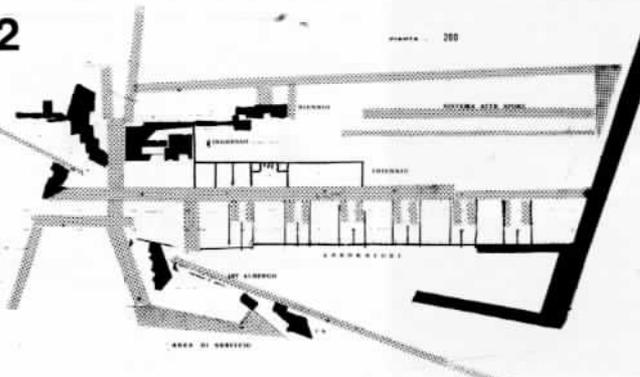


L'adozione ad esempio di sistemi audiovisivi per la didattica sconvolge le tipologie note per la scuola, a causa soprattutto dell'esigenza di spazi idonei ai nuovi modi di uso degli stessi, e ciò sia sotto il profilo della dimensione e della aggregazione, sia sotto quello della ricerca di nuove tecnologie che consentano la configurazione architettonica delle possibilità ipotizzate. Inoltre l'attenzione verso il problema dell'interazione tra cultura e tempo libero conduce ad organizzazioni in cui i percorsi pedonali - elementi di legame tra più situazioni urbane e allo stesso tempo punti di maggiore intensità di flussi - assumono carattere di spina per le organizzazioni scolastiche le quali, pur conservando la loro autonomia, sono relate ad un sistema di interesse collettivo.

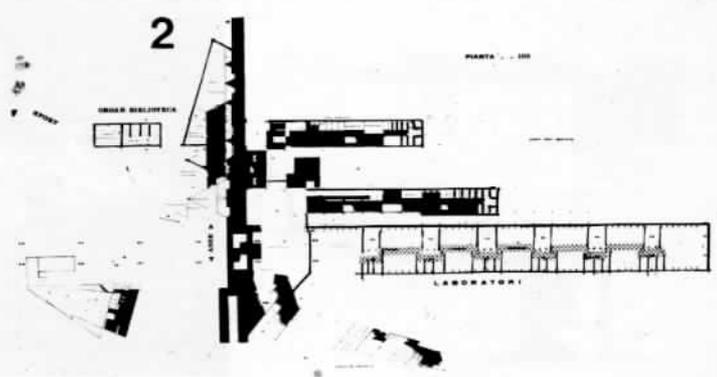
Anche l'obiettivo di evidenziare particolari caratteristiche morfologiche di un luogo, suggerisce di adottare forme architettoniche quali il piano inclinato percorribile per raccordarsi ad una collina, o la riduzione di pilastature sia per determinare effetti di trasparenza sia per conservare l'immagine del verde e la possibilità di percorrenza nel luogo. Tali forme architettoniche implicano quindi il ricorso ad una tecnologia non tradizionale che diventa così essa stessa elemento di riferimento progettuale fin dall'inizio e non elemento aggiuntivo rispetto all'immagine architettonica.

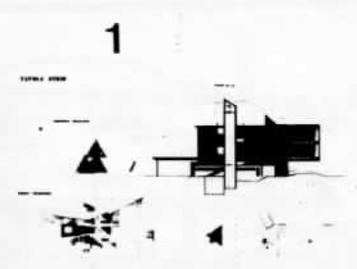
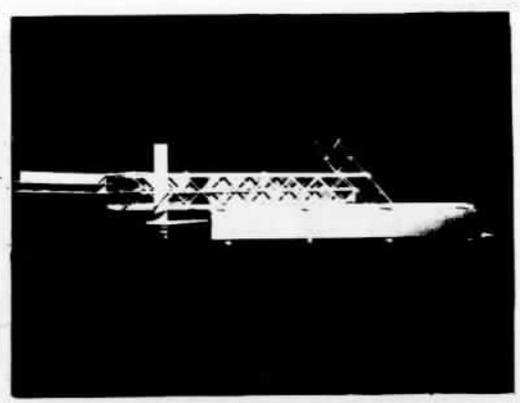
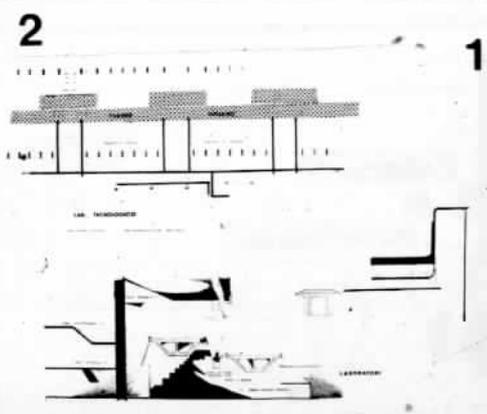
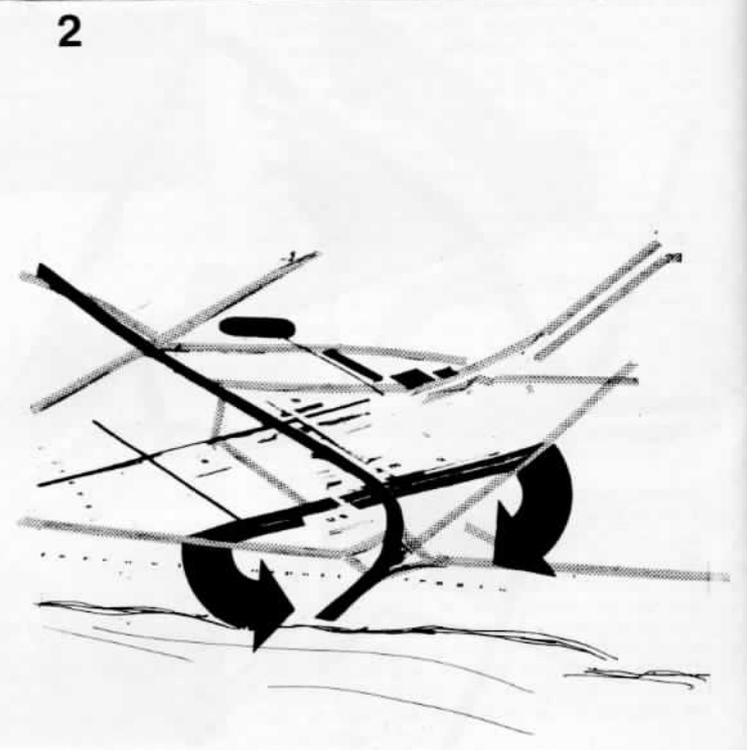
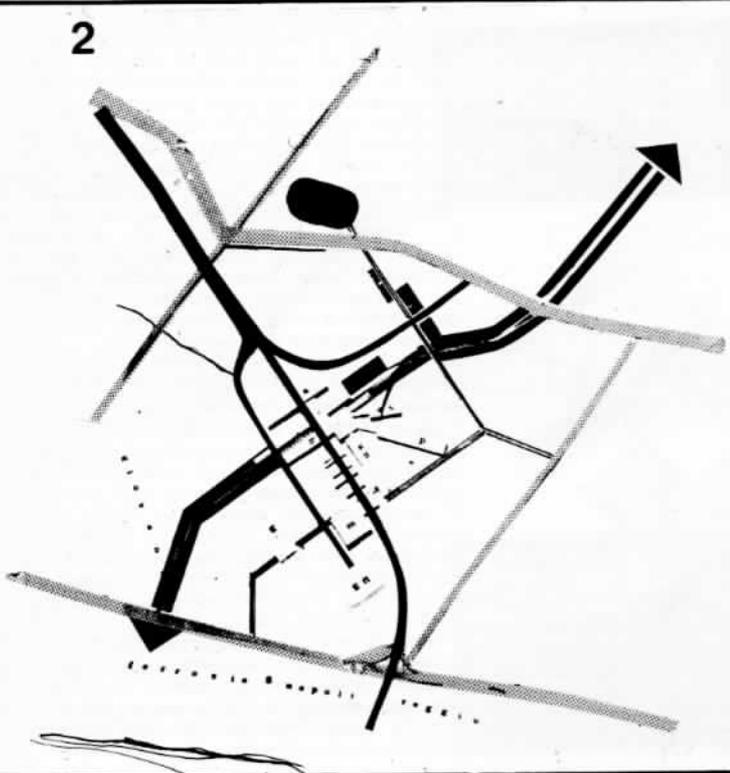
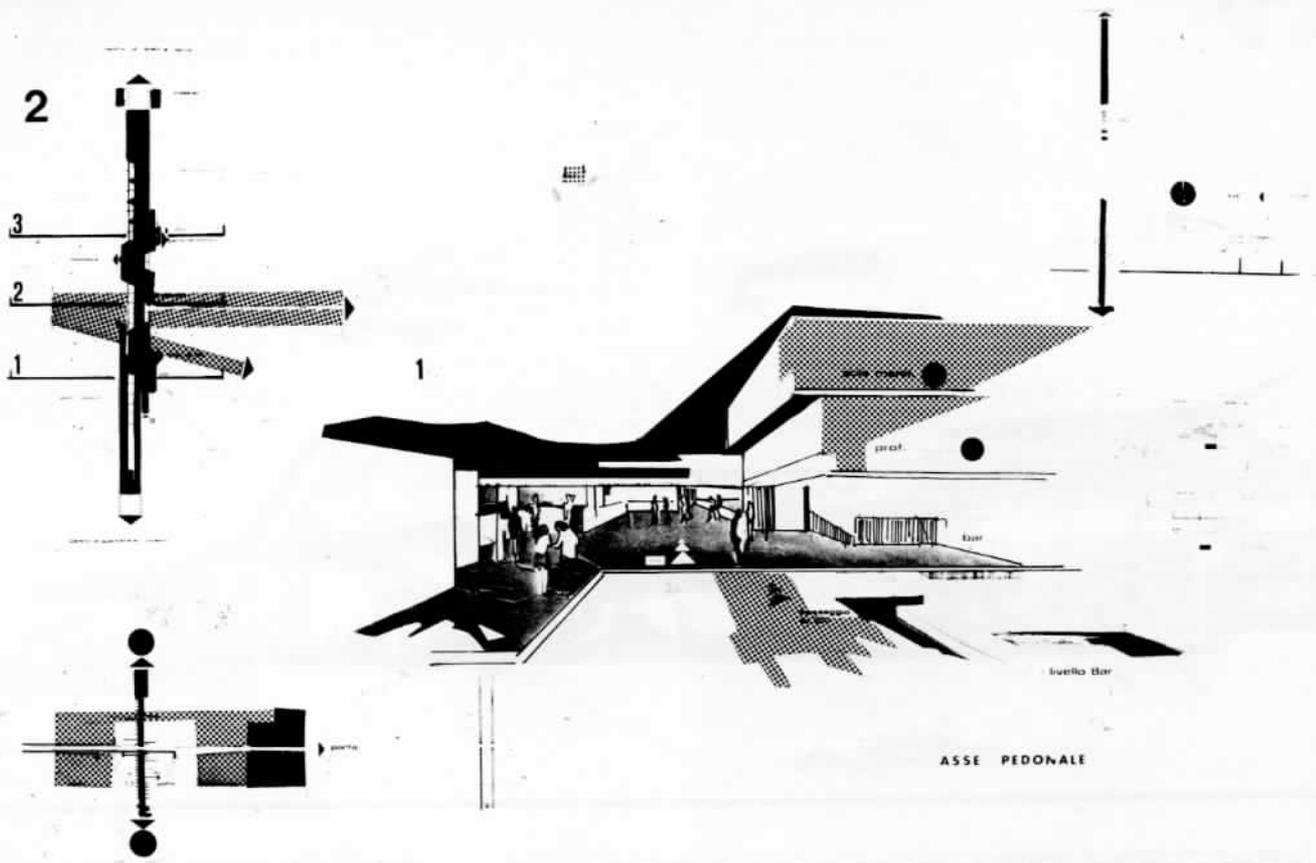
Infine, i diversi tipi di percorrenza presenti nel campo determinano l'esigenza di usare segni di notevole dimensione, percepibili alla velocità della tangenziale, nonché la necessità di arricchire le percorrenze pedonali con sequenze architettoniche adeguate.

2

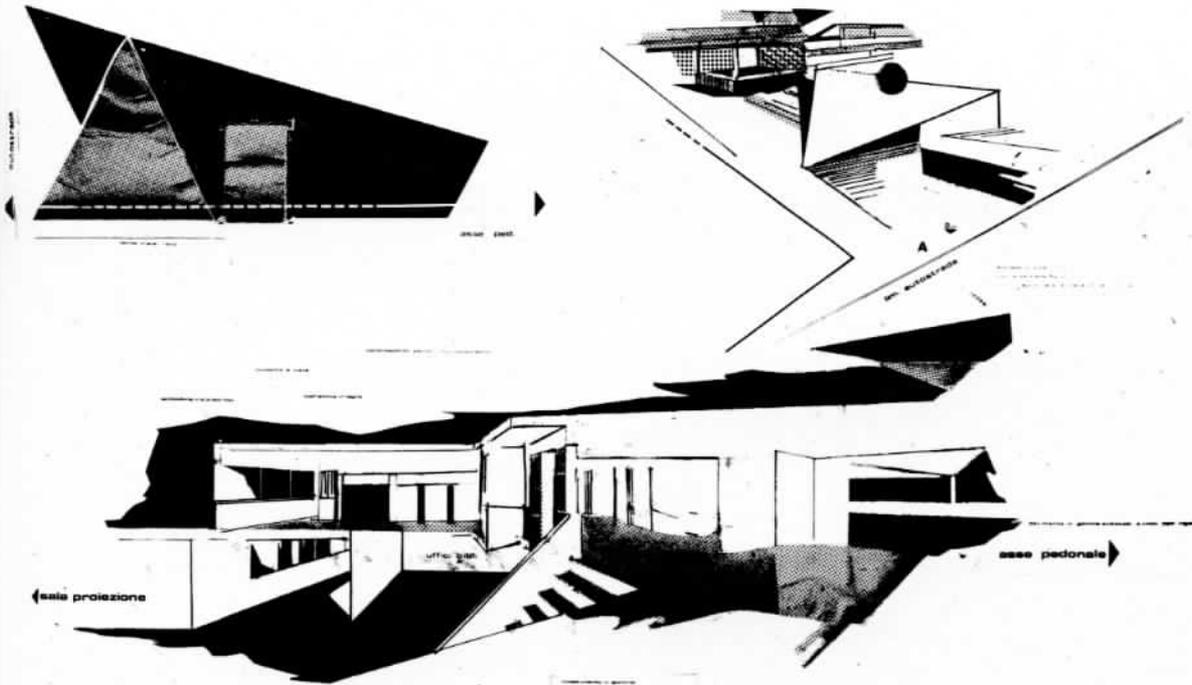


2





2

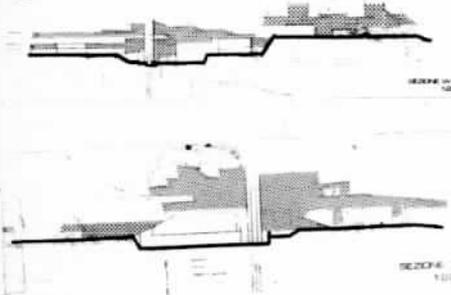


5 In più di un caso, sono previsti due o più interventi o all'interno della stessa zona, o in aree limitrofe e quindi direttamente relazionabili a livello pedonale, per cui sembrano concretamente proponibili soluzioni di progetto mosse dalla necessità di un intervento pubblico considerato come unitario.

Le aree di intervento sembrano assumere il ruolo di contenitori di potenzialità latenti: possono essere costruite, occupate o distrutte dagli interventi programmati ed a concorso, o possono costituire il luogo dove entità fortemente relazionate si andranno a collocare per determinare possibilità di funzioni, di attività, di immagini. In un corso universitario di progettazione architettonica sono la occasione per progettare, fra entità urbane dissociate e contraddittorie, concrete proposte di legame che trovino la loro ragione iniziale negli interventi pubblici già deliberati; con lo obiettivo di rappresentare modelli di coesistenza fra varie attrezzature collettive, riferibili a sistemi urbani diversi e a dimensioni amministrative distinte.

La maglia della viabilità pedonale dei frammenti architettonici in progetto di conseguenza viene assunta e come parte dell'intera maglia pedonale che serve le zone H1, e come elemento del sistema della viabilità degli ambiti urbani circostanti. Inoltre le diverse attrezzature che ormai e consuetudine considerare disponibili sul piano degli usi quantomeno a livello di "quartiere", precisano il loro ruolo di elementi di disegno a scala urbana.

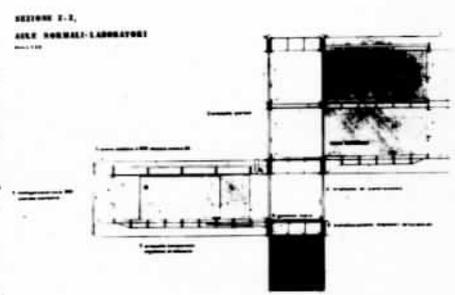
5



1



1



SEZIONE 1-1
ALC. DANIELI-LABBIONI
1971

finito di stampare il 21 marzo 1974 - d'alessandro - via conte olivares 24 - napoli