



"L'architettura deriva dallo spazio che l'uomo cammina e vive", osserva Bruno Zevi, e "la quarta dimensione dell'architettura è il tempo del nostro cammino attraverso essa". La città, estensione diretta dell'architettura, si genera così dall'azione del camminare e prende forma dagli spazi vuoti destinati a tale funzione. Il camminare distribuisce l'architettura lungo il suo andare, lungo direttrici e assi stabiliti dalla strada, e contemporaneamente l'architettura contorna e funzionalizza il percorso. L'architettura del camminare è il progetto che riconosce il movimento del pedone come tensione coesiva delle parti ed utilizza il soggetto che *marche à pied* per scrivere il testo spaziale della città. Il progetto della pedonalità è la scala intermedia per la progettazione di spazi sociali e individuali, di ambienti pubblici e privati. L'essenza ambigua del vuoto per il camminare è il punto di partenza per il processo di figurazione tanto dell'architettura quanto della città. La tesi si racconta attraverso modelli spaziali della storia "del marciapiede".

l'architettura del camminare

la strada e la città

L'architettura del camminare progetta la tridimensionalità del "marciapiede". Il marciapiede rappresenta il luogo dello spostamento a piedi, la porzione della città dedicata ad uno specifico movimento e ad un soggetto specifico: il pedone. Si intende la superficie del marciapiede ma soprattutto la sua stanza: una condizione fisica intermedia tra il pieno degli edifici e il vuoto delle strade. La definizione include tanto lo spazio ad uso esclusivo del pedone modernamente inteso, quei 15 centimetri sopraelevati rispetto la carreggiata, sia i portici, le rampe, le scalinate, le gallerie, i ponti, i cortili, i passages, le stazioni, i casinò, i parcheggi, gli shopping mall, ... e tutti gli spazi che traducono il dialogo villa-città.

Il camminare assume il duplice valore di vuoto e di pieno: è un vuoto che distribuisce l'architettura lungo il suo andare, lungo direttrici e assi stabiliti dal tracciato, e un pieno che contorna e funzionalizza il percorso. La riflessione attraversa una microstoria dello spazio del camminare e fissa i segni della pietrificazione del "marciapiede", che non sono gli unici o i migliori, ma una selezione arbitraria di momenti determinanti. Cinque progetti esemplari gettano le basi di un nuovo approccio progettuale e fissano le tappe di una nuova urbanità: la *Place Royale* a Parigi, l'*Unité d'Habitat* a Marsiglia, l'*Economist* a Londra, la *Strip* di Las Vegas, il *Memoriale agli Ebrei assassinati d'Europa* a Berlino.



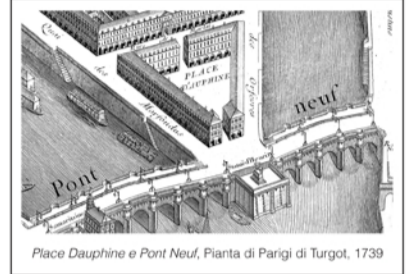
G. B. Piranesi, *La via Appia*, da "Antichità romane", T. II, 1756



Arco di Costantino, Roma, 1870



Sebastiano Serlio, *Scena tragica*, dal Libro d'architettura, 1551



Place Dauphine e Pont Neuf, Pianta di Parigi di Turgot, 1739

Poiché le strade sono nate per lo spostamento del pedone, è necessario iniziare da queste per raccontare la storia del camminare in città. Le vie consolari romane sono la testimonianza di un'ineguagliabile forza militare e religiosa che genera lo spazio. I monumenti funerari che si aprono lungo la via Appia sono di dimensioni, forme, stili diversi, hanno estensioni esagerate, forme sproporzionate, stili contrastanti. Il paesaggio eterogeneo si legge tuttavia in una linea di coerenza: l'ecletticità delle singole architetture è tenuta insieme dalla presenza della strada, dal vuoto che la stessa genera.

L'architettura del camminare prosegue all'interno del pomerio con la via dei Trionfi. La coreografia del rito prevede l'attraversamento di monumenti-simbolo della storia imperiale così che il corteo istituisce un legame tra spiritualità (popolo) e architettura (opera della benevolenza imperiale). La fenomenologia del camminare subisce in corrispondenza di porte ed archi un'accelerazione simbolica, inglobando fisicamente il popolo al suo interno. Gli edifici che si istallano lungo la via e i templi che aprono le porte in occasione del Trionfo celebrano la folla e generano il progetto del vuoto.

La stretta relazione che nella città classica si istituisce tra spazio esterno (pubblico) della strada e spazio interno (privato) della casa, viene assicurata dal cortile interno, dal portico e dalla facciata. Le cortine edilizie che delimitano gli spazi aperti della città, danno forma a veri interni urbani teatrali: la strada diventa una scenografia che oggettiva il potere autoritario. Il quadro fa uso della prospettiva che, mettendo in risalto il soggetto, al centro della vista, e contemporaneamente l'infinito del contesto, interpreta la stretta relazione tra cittadino (osservatore inattivo) e autorità.

L'*architecture d'accompagnement*, forma eclettica del tardo neoclassicismo francese, proietta lo spazio pubblico quattrocentesco e la corte interna del palazzo rinascimentale prima nelle piazze poi lungo le strade. L'uniformità formale dilaga. L'architettura monopolizza lo spazio pubblico, strumentalizza il pieno per disegnare il vuoto, "stacca" i prospetti degli edifici e li mette al servizio della piazza. La polarità di *Place Dauphine* si propaga presto su *Pont Neuf* tanto che nel suo centro si eleva la statua di Enrico IV. Compaiono anche i primi marciapiedi, spazi ad esclusivo uso della "gens de pied".



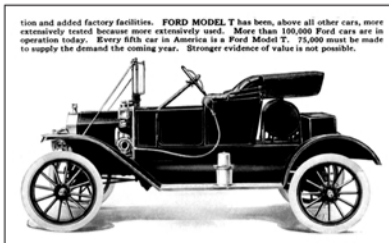
PLACE ROYALE

Parigi, 1612

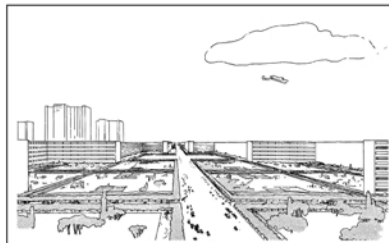
L'incrocio di due percorsi urbani è definito attraverso una piazza simmetrica. *Rue Royale* e *Rue du Pas de la Mule* convergono in un luogo rappresentativo dell'esaltazione ideologica e politica. I due tracciati si "ampliano" in corrispondenza dello spazio reale. Le funzioni pubbliche e civiche si nascondono dietro a cortine omologate. Al centro, la statua del re Luigi XIII, come un obelisco egiziano, organizza lo spazio della prima piazza reale voluta da re Enrico IV di Francia in occasione delle nozze del primogenito. Lungo i 140 metri di ogni lato si sviluppano le facciate continue di nove caseggiati diversi. Al piano terra i portici inglobati ai prospetti offrono una passeggiata coperta alternativa ai giardini della place. Al centro dei lati nord e sud i padiglioni del re e della regina sono leggermente rialzati, mentre al piano terra i loro portici si ampliano per accogliere il passaggio delle strade di circolazione. Place Royale (oggi *Place des Vosges*) diventa il teatro della performance che dalle strade si polarizza in uno spazio specifico.



Antoine Blanchard, Les Champs Élysées, 1970



Ford model-T, advertisement, 1908



Le Corbusier, Città per tre milioni di abitanti, 1922



A. e P. Smithson, The Economist, Londra, 1959-1964

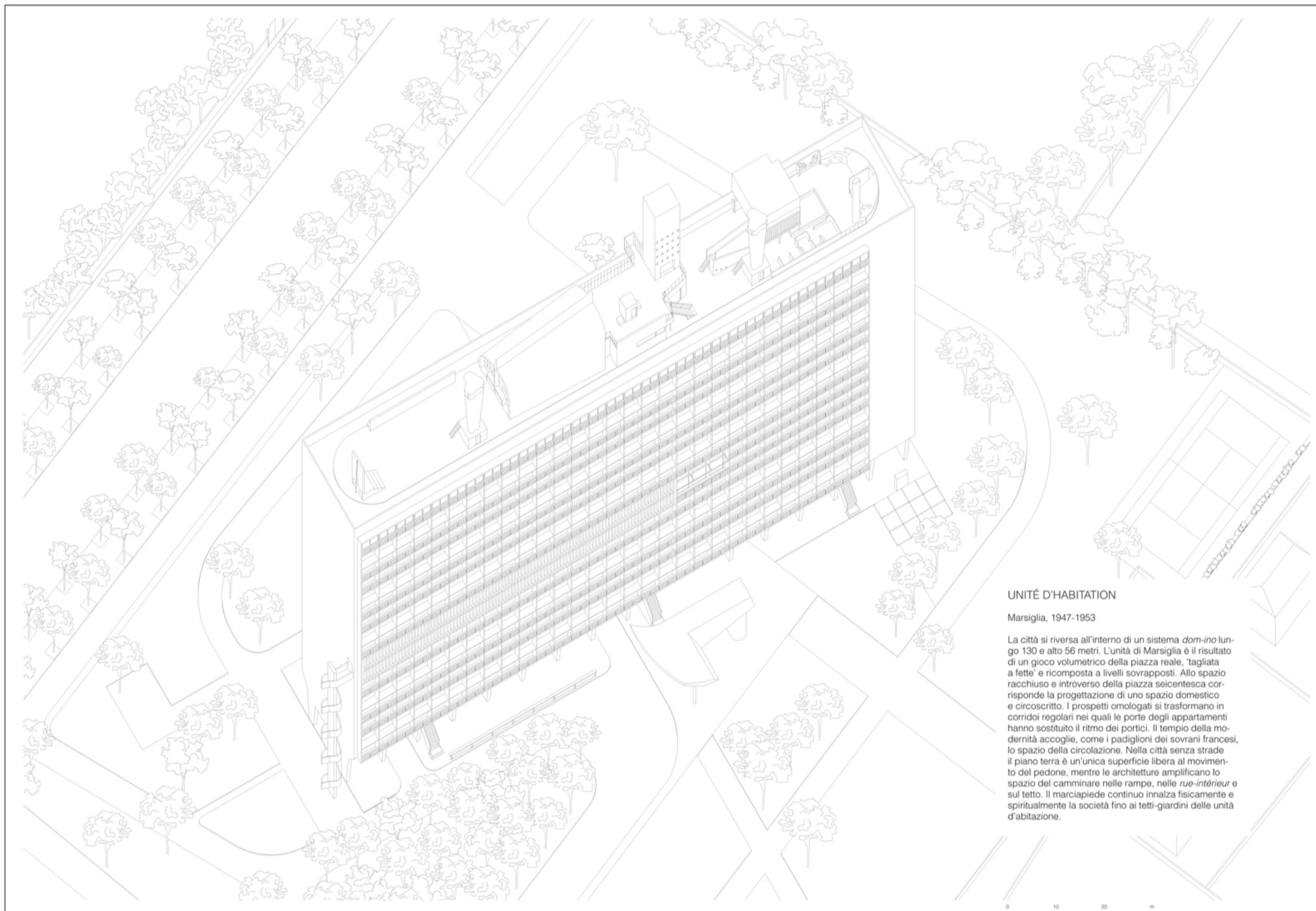
la meccanizzazione della pedonalità / I

Il piano di Haussmann per Parigi capitale del XIX secolo formalizza il progetto urbano borghese organizzando una rete urbana di vie alberate e lunghe passeggiate. Le strade rettilinee convergono in punti importanti, generalmente monumenti o edifici pubblici, che chiudono il fondale e fissano traguardi alla passeggiata del *flâneur*. Il potere impone ancora una volta la sua autorità attraverso la gestione della strada. Il *boulevard* inaugura la vera architettura del camminare come "pratica estetica" in città, mentre la scenografia di masse in movimento genera lo spettacolo della *Ville Lumière*.

Con l'arrivo dell'automobile il marciapiede, appena nato come spazio pubblico, si stringe drasticamente, mentre la carreggiata si piega ad una capacità longitudinale. La strada perde la definizione di elemento architettonico e si lega a quella di asse infrastrutturale. Da questo momento, accanto al bianco e nero (i pieni e i vuoti della Nuova Pianta di Roma di G.B. Nolli-1748) compare il grigio dei marciapiedi. Questi si distinguono sia per essere ad esclusivo uso pedonale sia per essere gli spazi architettonicamente deputati come unici intermediari tra la superficie-strada e il volume-edilizio.

La soluzione della città moderna è la separazione dei flussi. I grandi assi di comunicazione vengono sopraelevati mentre il piano terra è riservato all'attraversamento del pedone. Le strade in questo modo non hanno più il compito di includere spazi, perimetrare parti di città e circoscrivere aree urbane, ma quello di definire nodi infrastrutturali e direttrici che allacciano le città-navi. La relazione strada-edificio è nulla, smaterializzata da un sistema continuo di *pilots* e da una superficie verde ininterrotta. Il marciapiede non ha più modo di esistere se non nei corridoi interni alle unità d'abitazione.

La restituzione del valore sociale della strada, della dimensione umana, la ricerca del suo quotidiano, dell'*as found*, corre tanto velocemente quanto i chilometri di autostrade che in poco tempo colorano di grigio le metropoli. La *street in the air*, al bordo esterno dell'edificio, recupera la sacralità del marciapiede e traduce l'atto di appropriazione dell'architettura da parte del pedone. Il discorso pubblico continua nei percorsi interni agli edifici e negli spazi deambulatori pubblici-privati. Piazze, portici e gallerie sospese diventano le sfere intime di un nuovo soggetto politico: il pedone.



UNITÉ D'HABITATION

Marsiglia, 1947-1953

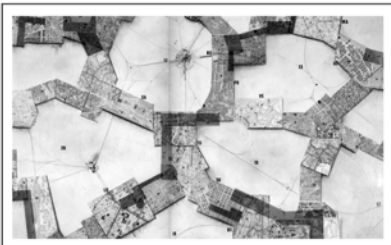
La città si riversa all'interno di un sistema *domino* lungo 130 e alto 56 metri. L'unità di Marsiglia è il risultato di un gioco volumetrico della piazza reale, "tagliata a fette" e ricomposta a livelli sovrapposti. Allo spazio racchiuso e introverso della piazza seicentesca corrisponde la progettazione di uno spazio domestico e circoscritto. I prospetti omologati si trasformano in corridoi regolari nei quali le porte degli appartamenti hanno sostituito il ritmo dei portici. Il tempio della modernità accoglie, come i padiglioni dei sovrani francesi, lo spazio della circolazione. Nella città senza strade il piano terra è un'unica superficie libera al movimento del pedone, mentre le architetture amplificano lo spazio del camminare nelle rampe, nelle *rue-intérieur* e sul tetto. Il marciapiede continuo innalza fisicamente e spiritualmente la società fino ai tetti-giardini delle unità d'abitazione.



ECONOMIST PLAZA

Londra, 1959-1964

Al numero civico 25 di St. James's Street la cinematica del camminare modella il progetto londinese per la rivista *The Economist*. Tre edifici in cemento e pietra di Portland disegnano una corte interna ambiguità pubblica e privata. Una piccola piazza rialzata, tagliata da una via sinuosa, collega il nuovo polo alla città tradizionale. L'asimmetria del complesso si adegua al contesto, le altezze delle torri si relazionano al contorno, le rampe e le scale creano un tessuto di relazioni tra vecchio e nuovo. L'attraversamento del pedone che dalla strada pubblica entra nella piazza semi-privata per raggiungere l'edificio, rende la corte interna un sacro coreografico. Nelle parole degli Smithson, il piano della piazza "offre ai pedoni uno spazio prima dell'entrata, nel quale c'è tempo per riordinare le sensazioni, in preparazione all'ingresso nell'edificio per visita o per lavoro. La città è lasciata fuori dal limite del lotto, ma le viene offerta un'altra sorta di luogo intermedio; l'uomo della strada può scegliere di trovare la sua via 'segreta' nella città, può sviluppare ulteriori sensibilità urbane, e arricchire il proprio contributo alla qualità d'uso".



Constant Nieuwenhuys, *New Babylon*, 1969



Superstudio, *Un viaggio da A a B*, 1969



Robert Venturi, *Learning from Las Vegas*, 1972



R. Koolhaas, *The Escalator actually sells its own service*, 2002

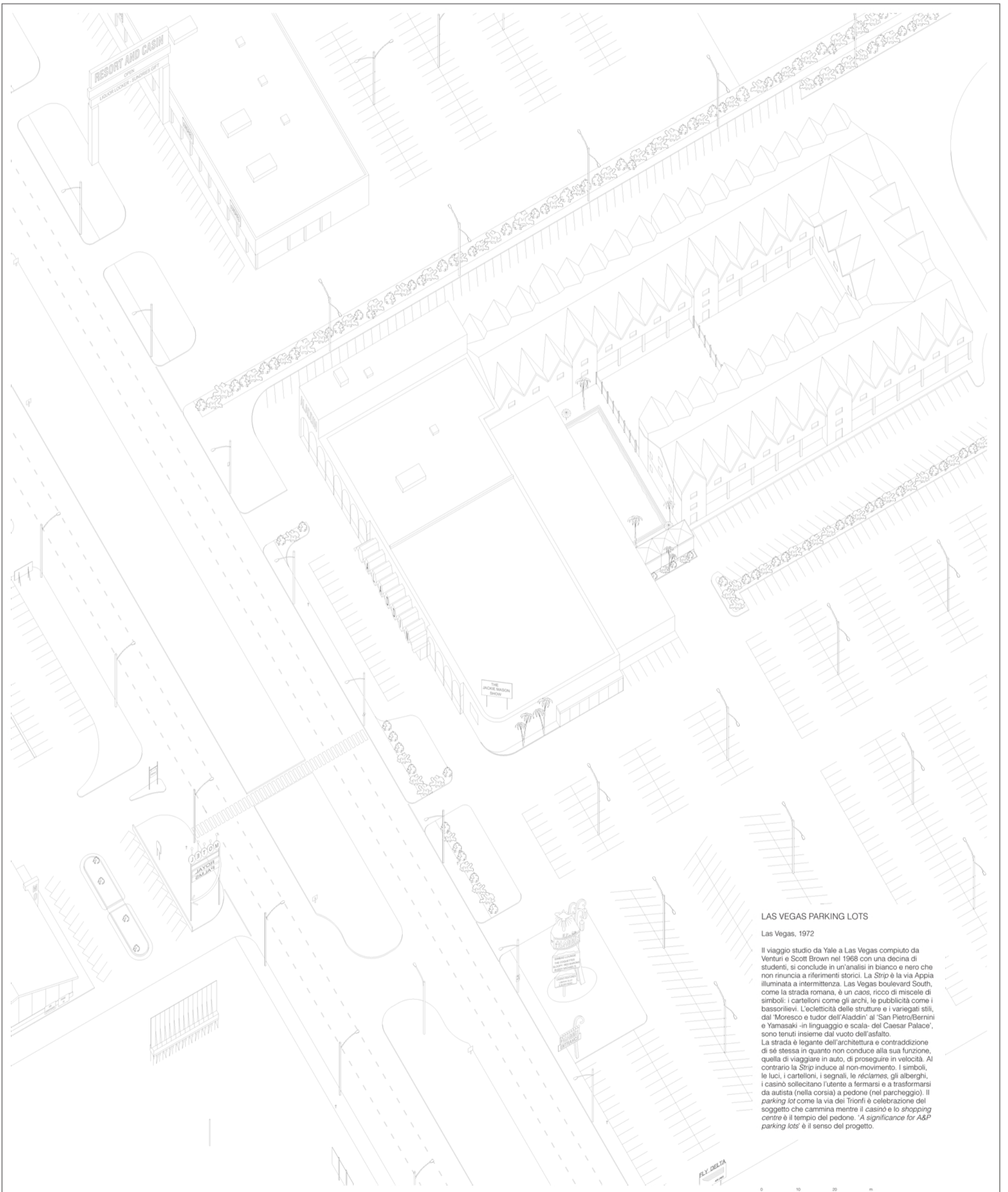
la meccanizzazione della pedonalità /2

Il situazionismo anni '50 si allontana dal *flâneur* e dalla passeggiata scoprendo la deriva, un'attività ludica che mira all'esplorazione delle zone inconse. La città si rappresenta come spazio nomade, discontinuo, mobile e auto-organizzante. La psicogeografia tenta di ricomporre i pezzi frammentati esaminando gli aspetti mentali che il contesto urbano provoca nell'individuo in cammino. La pedonalità è l'azione che genera urbanità: a *New Babylon* la nomadicità è a scala planetaria e non ci sono più né strade né marciapiedi ma percorsi infiniti che generano un tutt'uno con il costruito.

Il nomadismo dilaga nelle utopie radicali. Il Monumento Continuo esprime la vittoria della deambulazione: un monolite a scala planetaria che copre tutta la superficie terrestre e che incita al camminare infinito e senza regole. Ogni cosa infine scompare nella Supersuperficie: senza oggetti, volumi, forme, direzioni rimane solo il soggetto. In 'Un viaggio da A a B' non ci saranno più ragioni per strade e piazze perché indefiniti sono i movimenti non necessari, ma volontari e liberi. Nella griglia si vaga per il semplice desiderio e il pedone, camminando, afferma all'infinito la sua forza.

Nella 'città del peccato' il parcheggio, 'evoluzione dello spazio vasto fin dai tempi di *Versailles*', viene ritualizzato. I *parking lots* sono i filtri spaziali tra la strada e l'architettura in quanto tali sono investiti di una funzione cerimoniale. I lampioni segnano, come obelischi, i punti di identità nella superficie, mentre i cartelloni si sostituiscono alle iscrizioni degli antichi archi di Trionfo. Le *réclames*, le insegne e le luci invitano l'automobilista a fermarsi e a scendere dall'auto. I parcheggi, concedendo spazio alle auto, assorbono come i portici medievali la negoziazione mercante-consumatore.

La pedonalità trasloca negli *shopping mall* e infine diventa prigioniera delle megastrutture. Dopo la città storica, il camminare continua nei centri commerciali, nelle stazioni, negli aeroporti, nei parchi a tema... Lo spazio pedonale non è quello tradizionale della piazza e dei portici, ma quello mediato dallo *shopping* che dal parcheggio del *supermarket* prosegue nel *Junkspace*. L'aria condizionata e le scale mobili organizzano uno spazio circoscritto dal cartongesso ma concettualmente infinito: la mega-architettura ingloba e imprigiona tutte le funzioni e tutte le azioni della città.



LAS VEGAS PARKING LOTS
Las Vegas, 1972

Il viaggio studio da Yale a Las Vegas compiuto da Venturi e Scott Brown nel 1968 con una decina di studenti, si conclude in un'analisi in bianco e nero che non rinuncia a riferimenti storici. La *Strip* è la via Appia illuminata a intermittenza. Las Vegas boulevard South, come la strada romana, è un caos, ricco di miscele di simboli: i cartelloni come gli archi, le pubblicità come i bassorilievi. L'eccentricità delle strutture e i variegati stili, dal 'Moresco e tudor dell'Aladdin' al 'San Pietro/Bernini e Yamasaki -in linguaggio e scala- del Caesar Palace', sono tenuti insieme dal vuoto dell'asfalto. La strada è legante dell'architettura e contraddizione di sé stessa in quanto non conduce alla sua funzione, quella di viaggiare in auto, di proseguire in velocità. Al contrario la *Strip* induce al non-movimento. I simboli, le luci, i cartelloni, i segnali, le *réclames*, gli alberghi, i casinò sollecitano l'utente a fermarsi e a trasformarsi da autista (nella corsia) a pedone (nel parcheggio). Il *parking lot* come la via dei Trionfi è celebrazione del soggetto che cammina mentre il *casino* è lo *shopping centre* è il tempio del pedone. 'A signification for A&P parking lots' è il senso del progetto.



P. Eisenman, Memoriale agli Ebrei assassinati d'Europa, 2005



P. Eisenman, Memoriale agli Ebrei assassinati d'Europa, 2005



P. Eisenman, Memoriale agli Ebrei assassinati d'Europa, 2005



P. Eisenman, Memoriale agli Ebrei assassinati d'Europa, 2005

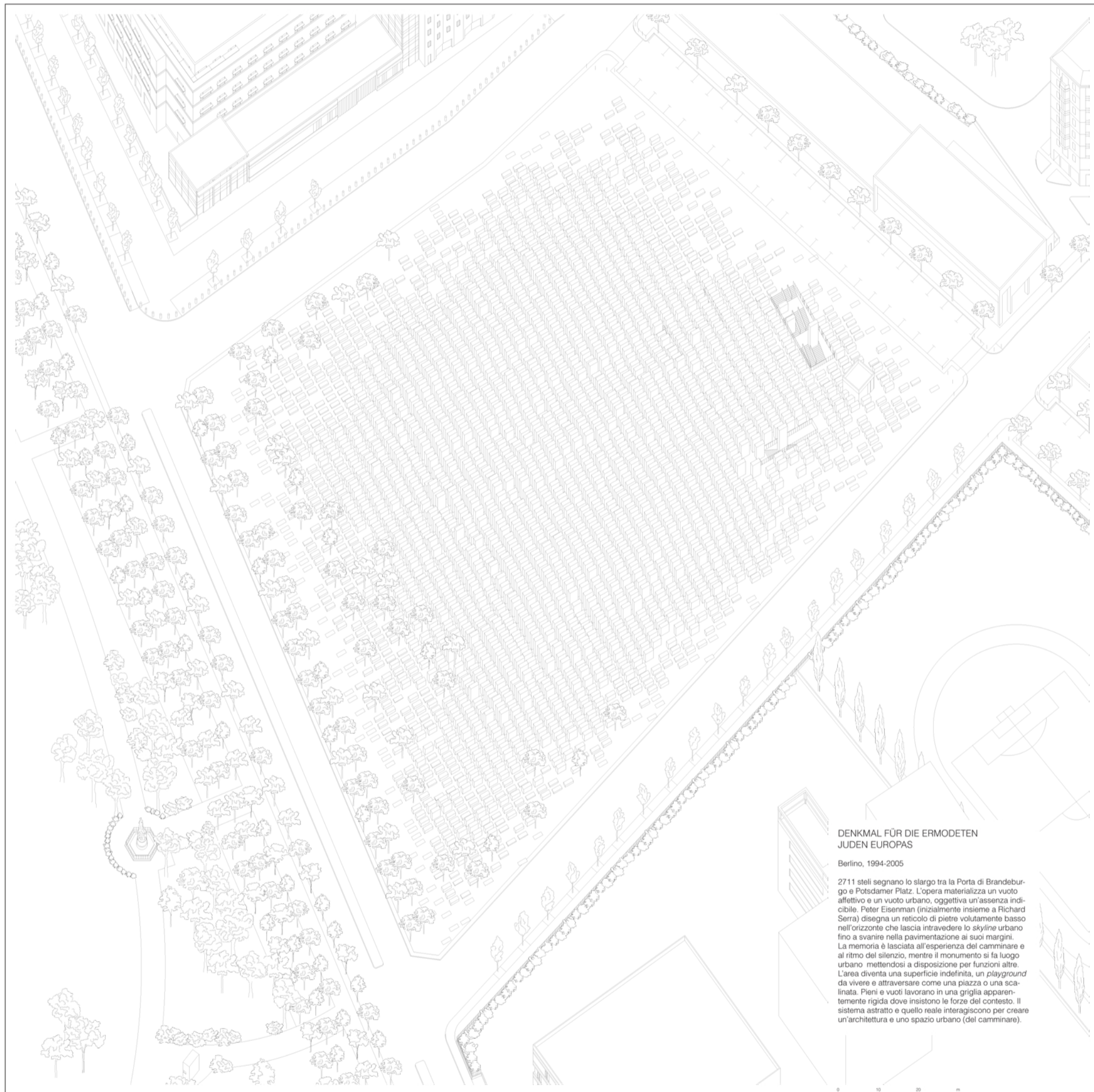
verso una nuova urbanità

Il Memoriale per gli Ebrei assassinati d'Europa porta al suo interno l'esperienza del camminare come atto di contemplazione, svolgimento del dramma, memoria e riflessione di una storia e di un suolo distrutto. La deambulazione, come nei progetti di Superstudio, è l'atto fondativo del monumento (e della città). I vuoti e i pieni acquistano senso in funzione dell'uomo itinerante che nella solitudine si muove tra i corridoi anonimi. Le stelae, tutte uguali, sono disposte ad intervalli di 95 cm in modo da consentire il passaggio di una sola

persona alla volta. La dimensione costante del corridoio obbliga un attraversamento individuale e un'esperienza fisica e mistica del tutto personale. Il pellegrino è così immerso nella solitudine dell'architettura. La massa, il peso e la densità dello spazio sono invece tali che le stelae sembrano gravare sui visitatori imprigionandoli all'interno della griglia. Nell'immersione architettonica il soggetto scopre il pensiero. La pratica del camminare attiva la rappresentazione mentale e riporta un evento passato al tempo presente, così come avven-

iva per la celebrazione del Trionfo romano. Gli archi hanno preso le forme di 2711 stelae in un percorso senza inizio né fine, senza centro né periferia, in una supersuperficie senza meta. L'esperienza del ricordo è infinita grazie ad una griglia di pieni e vuoti che provoca una continua perdita di locazione. Il legame tra pieni e vuoti, e per estensione tra oggetto architettonico e apparato urbano, si svela in una sequenza di passi. La deambulazione è associata alla sola volontà del corpo e rappresenta il tempo dell'esperienza individuale. Il

memoriale è un *landmark* (per la sua estensione e imponenza) e un'architettura dell'analogia: le stelae con scarti altimetrici non casuali riecheggiano gli edifici sullo sfondo, mentre i sali e scendi dei corridoi ripropongono le strade della città in un continuo equivoco di spazio urbano e spazio formale. Il camminare intrattiene infine il rapporto di dipendenza tra la forma urbana e la composizione delle sequenze architettoniche. La neutralità della superficie calpestabile sviluppa un progetto urbano aperto ad un soggetto indefinito.



DENKMAL FÜR DIE ERMODETEN JUDEN EUROPAS

Berlino, 1994-2005

2711 stelae segnano lo slargo tra la Porta di Brandeburgo e Potsdamer Platz. L'opera materializza un vuoto affettivo e un vuoto urbano, oggettiva un'assenza indicibile. Peter Eisenman (inizialmente insieme a Richard Serra) disegna un reticolo di pietre volutamente basso nell'orizzonte che lascia intravedere lo skyline urbano fino a svanire nella pavimentazione ai suoi margini. La memoria è lasciata all'esperienza del camminare e al ritmo del silenzio, mentre il monumento si fa luogo urbano mettendosi a disposizione per funzioni altre. L'area diventa una superficie indefinita, un *playground* da vivere e attraversare come una piazza o una scalinata. Pieni e vuoti lavorano in una griglia apparentemente rigida dove insistono le forze del contesto. Il sistema astratto e quello reale interagiscono per creare un'architettura e uno spazio urbano (del camminare).

la città del camminare

Lo spazio del camminare, quello che abbiamo definito come condizione 'marciapiede', si presenta in ultima analisi come dispositivo per una nuova progettazione grazie al suo attributo di 'intermedio': elemento urbano né esterno, né interno, né propriamente pubblico né privato. L'essenza ambigua del vuoto per il camminare è il punto di partenza per il processo di figurazione tanto dell'architettura quanto della città. Lo spazio vivibile tra gli edifici, i perimetri dei lotti e i contorni delle strade diventano pertanto oggetti attivi di progettazione e non spazi derivati dal disegno di edifici o dai piani della città. Il marciapiede, per lo specifico attributo di contatto con diverse entità, riesce a compromettere sequenze spaziali varie, tanto della soggettività quanto della collettività. Il progetto del marciapiede è la cornice della mutazione urbana, che coinvolge sia le superfici, l'attacco a terra, i dislivelli, le facciate, le trasparenze, sia le prospettive, le visuali, l'ac-

cessibilità, la composizione. Per questo motivo lo spazio del camminare è la scala per la progettazione di urbanità e architettura, di spazi sociali e individuali, di ambienti pubblici e privati. Il camminare è quella tensione che intrattiene un rapporto di dipendenza tra la forma dello spazio urbano e la composizione delle scene architettoniche. Il discorso non fa leva sulle politiche per la mobilità sostenibile o sulla progettazione delle *smart cities*: l'azione deambulatoria in sé è il dispositivo capace di modellare il progetto. La topografia del camminare definisce geometricamente spazi urbani e architetture, stanze e superfici, vuoti e pieni, mentre la coreografia del camminare marca la connessione tra 'il palinsesto paesaggio e la cultura progettuale'. I perimetri, messi in crisi dal soggetto-nomade tendono alla disgregazione e i contorni, fisicamente presenti nella cornice urbana, puntano ad un 'ambiguità operativa' concettuale e funzionale.