

COMITE' SUISSE DU CONSEIL INTERNATIONAL
DES MONUMENTS ET DES SITES (ICOMOS)

COLLOQUE INTERNATIONAL
LAUSANNE 17.22 Juin 1973

"LE VISAGE DE LA RUE
DANS LES CITES HISTORIQUES".

GIANCARLO NUTI

VALENZE ORGANICHE E CARATTERI STORICI
DELLO SPAZIO URBANO NELLA FORMA-STRUTTURA
DELLA STRADA

Istituto di Architettura e di Urbanistica
Facoltà di Ingegneria-Università di Pisa

GIANCARLO NUTI

VALENZE ORGANICHE E CARATTERI STORICI DELLO
SPAZIO URBANO NELLA FORMA STRUTTURA DELLA STRADA.

Il tema di questo Colloquio "Le visage de la rue dans les cités historiques" richiama alla memoria alcuni ambienti urbani ripresi dal celebre fotografo János Reisman e pubblicati nel libro di Carlo Levi "Un volto che ci somiglia" dedicato all'Italia ed in particolare questa immagine:

Foto

Le strade dei Centri Storici, come questo volto d'intensa vitalità espressiva, hanno un destino che ci appartiene; la ricerca dei loro caratteri investe tutti i significati più autentici dello spazio urbano.

Anche se la strada al momento attuale è divenuta sempre più condizionata dalle correnti di traffico e dalle attività commerciali in rapporto a specifiche esigenze di servizio e di funzione, la sua natura figurativa e spaziale deve ancora intendersi tra i primi esponenti del fatto urbano.

Il tessuto organico storico-sociale delle città proiettato sul sito tramite la rete stradale in realtà costituisce l'impronta di un sistema aperto ad ogni relazione conoscitiva ed espressiva. L'idea di strada urbana è una identità composita che non può esser concepita se non tramite la vita stessa della società.

1 POSIZIONE TEORICA

Con la diffusione delle più recenti ideologie ispirate alla Carta d'Atene si è cercato di determinare a prio-

ri nel sistema aperto quello che Gropius chiama "Le tipe idéal de l'établissement humain". I nuovi urbanisti ci avevano posto la necessità d'infrangere con il sole ed il verde gli antichi spazi chiusi per isolare gli edifici in unità autonome sviluppate in verticale.

"La conséquence majeure" afferma Françoise Choay "est l'abolition de la rue stigmatisée comme un vés-tige de bar-barie, un anachronisme révoltant".

Di conseguenza Max Weber riporta nel The City "La ci-té moderne est en train de perdre sa structure externe et formelle": "L'Age de la cité semble devoir atteindre son terme".

Questo concetto trova già nello stesso Max Weber, Sombart e Spengler, da posizioni diverse fondate sulla filosofia, sulla storia della cultura e sulla economia politica, una contraddizione nell'immagine data alla città europea pre-industriale considerata "un lieu et un moment exceptionnels où, grâce au climat particulier de la communauté urbaine, l'individu humain put se réaliser et la culture se développer".

Se quindi si constata la validità di questa visione storico critica dello spazio urbano così concepito, non si può ammettere la sua perdita per un'idealità progressiva, che non riesce d'altra parte a sostituire il ruolo di un prodotto sociale capace di attivare cultura.

La strada insieme con la piazza, è la parte organica essenziale per questo tipo di processo-forma urbana.

1.1 I Dati tecnici di riferimento derivano da uno spazio particolare definito da 4 parametri; larghezza del piano stradale, altezze delle strutture che prospettano sui due lati, lunghezza del suo asse.

Le fasi di formazione e di progressivo sviluppo sono dovute sostanzialmente a 2 tipi di relazioni interdipendenti in modo diverso fra di loro e derivate da:

Foto

1.2 interessi di funzioni insediate verso la strada, la quale tende ad accogliere in modo dialettico il processo sociale connesso alle presenze abitative,

1.3 interessi condotti lungo l'asse verso le funzioni insediative. Questi permettono ricambi ed inserimenti che danno luogo al "senso" ed al "comportamento" della vita in città.

L'acquisizione storica si attua in presa diretta con segni fondamentali per l'interpretazione dello spazio-tempo urbano. Questi sono:

1.4 il tracciato, che rimane il primo impatto dell'uomo sopra il suolo in rapporto ai caratteri morfologici ed ambientali di questo.

La flessibilità dell'andamento stradale in molte strade d'origine medioevale, è derivata in pianura dalla presenza di una via d'acqua preesistente come in Pisa, Via S.Maria e sui profili collinari dalla più facile percorrenza o accesso sul crinale secondo le ridotte pendenze del terreno, come a S.Gemignano e Volterra.

1.5 l'articolazione, nel fatto compositivo addizionale dovuto al progressivo vario stato di presenze o di reintegrazioni edilizie. Le strade urbane dei Centri Storici alternano rapporti spaziali e prospettici dovuti alle singole architetture così come si sono storicizzate nel tempo. Il fenomeno consente di valutare attraverso l'esame critico del sistema urbano stradale lo stato attuale insieme a quello passato secondo un iter di vitale continuità compositiva.

1.6 la rappresentazione prospettica da intendersi come riflesso di un ordine di valori espressi nei contenuti di struttura e di funzione. La casa medioevale è il simbolo di una sicura difesa dell'unità sociale ed insieme l'interpretazione

diretta di un sistema di vita fondato sul mercato, il lavoro, l'alloggio. Il Rinascimento introduce diverse scale figurative delle stesse unità edilizie ora concepite in rapporto allo spazio dell'intera città ed agli interessi di una nuova borghesia. Questi temi tendono a riprodursi verso la strada la quale diventa il luogo pubblico di tradizione per una restituzione espositiva ed ambientale fondata sui rapporti civici dei suoi abitanti.

2 RAPPORTI DI STRUTTURA

Il carattere della strada nei Centri storici dipende dal sistema urbano di appartenenza e, delimitato ai lati dall'ordito strutturale edilizio, si identifica con un continuum di spazio tempo, fattore di propulsione vitale e culturale.

Il senso del "relativo" come prodotto di valori umani, interessi di attività e scambi d'informazione fra le persone che frequentano la strada tende ad esprimersi secondo le determinanti di:

2.1 Funzione. La città contemporanea ha originato un ordine sistematico di classifiche urbane derivate dal tipo prevalente ed univoco delle destinazioni programmate per comparti residenziali a diversi livelli economici, per sviluppi industriali o per esigenze commerciali. Gli interventi di planning per categorie di utenti provoca sezioni nel tessuto istologico urbano con aggregazioni socialmente eterogenee e perdita di sintesi figurative rivolte a prese d'espressione complete.

Nei centri storici invece coerente ed equilibrato risulta il rapporto generativo tra destinazioni d'uso e mobilità urbana. Percorrere una strada in questi é equivalente ad una messa in moto di una serie di "segni" insieme di stimolo da addizionali ad esponenziali fra persone e funzioni localizzate attivando operazioni ed attenzioni fra

soggetti ed oggetti rappresentati.

Foto

Questo senso di penetrazione organica è basilare per il riconoscimento degli stessi valori urbani. Le cadenze delle finestre e degli ingressi delle scale, le distanze relative, gli accessi verso gli orti e gli spazi a verde, le gallerie ed i portici interni e le stesse parti di servizio consentono l'esame introspettivo per i significati critici del modello espressivo della strada.

× 2.2 Economia. I problemi inerenti le forme di vita e di lavoro sono regolati da leggi economiche, che per sè stesse possono assumere tale importanza da condizionare ogni destinazione. Nelle città medioevali molte strade erano la sede di maestranze e corporazioni diverse come a Pisa i mercanti, gli orafi, i rigattieri. Per le botteghe, i laboratori, i fondaci, la strada era il luogo comune allo aperto di mercato e di lavoro artigianale. Ora questa particolare economia della strada è scomparsa, e gli stessi spazi hanno perduto la vitalità di un ambiente partecipativo di usi e costumi tradizionali.

Nell'analisi delle localizzazioni intra urbane il momento del lavoro verso un richiamo economico stabile è radicato insieme alla prima fase insediativa; è lo stadio dell'urbanizzazione puntuale, come afferma Gérard Klein. Si può comprendere quindi il vero significato di queste strade solo come "prodotto" della stessa ragione di vita degli abitanti.

In diversi quartieri più popolari di Napoli la strada ha potuto mantenere il suo carattere attraverso un riutilizzo economico in quanto i suoi utenti sono stati anche i proponenti oltre la normale occupazione, di una seconda attività con proventi di mercato di altro genere.

2.3 Socialità. La strada è il luogo di gravitazione di rapporti pubblici e privati, fondamentale area di ricerca per la teoria sociologica urbana del Weber. Un esame analitico degli spazi destinati a queste relazioni pone nella strada urbana la massima incentivazione sociale, la quale però si esplica gradualmente attraverso un sistema di localizzazioni intermedie semiprivato o semipubbliche accolte negli atrii, scale, ingressi, portici. Per queste possibilità partecipative l'impianto strutturale della strada, collettore delle aree riservate alla privacy, si può concepire come guida essenziale architettonica di uno spazio urbano diramato e penetrato negli isolati secondo diverse intensità di valenze pubbliche e private.

Foto

Storicamente questa localizzazione differenziata è indice di ordine civile in quanto senza distanze di classe riserve di personalità possono alimentare incrementi di socialità attraverso ambienti partecipativi misurati da rapporti gradualmente sempre più diretti.

2.4 Visualità. In questo attributo L'uciano, che consente traguardando i prospetti delle case secondo la prospettiva stradale di ottenere immagini evocabili a memoria, per la forma e l'idea della città, si innesta una scoperta creativa permanente. La tradizione dei comportamenti civici riesce ad inquadrarsi in questi spazi visualizzati; Le architetture rappresentate nei prospetti e nei particolari sono coordinate ed animate da impressioni ambientali derivate da misure, colori, dettagli in un testo significativo urbano. L'importanza della strada sta quindi nel suo apparato oculare che investe e ripropone immagini in base a punti di vista sempre diversi.

La posizione della strada acquista così una dinamica coerente con l'interpretazione ambientale dei fatti costruttivi; lo spazio viene urbanizzato anche visualmente dalla sua presenza in quanto questa è capace di accogliere temi espressi e soggetti mobili su uno stesso piano di formazio-

ne culturale.

La scena urbana condotta dalla strada ha avuto per questo in realtà caratteri diversi derivati nel Medioevo dai contenuti abitativi, nel Rinascimento dai temi rappresentati, nel Barocco dai valori formali.

L'attuale riesame dell'arredo e decoro urbano parte dal senso visuale della città riconoscendo in questo la capacità di riprodurre la scala d'interpretazione più viva e significativa per l'uomo.

3 CARATTERI STORICI

3.1 Culturali. Dai precedenti fattori risulta evidente il ruolo della figurazione storica della strada come test di comunicazione compositiva della città. Si può risalire dal succedersi additivo del momento prospettico delle case sulla strada alla concezione storica della sua struttura, finita e compiuta in sé stessa, che ci scopre di riflesso il sistema umano di vita.

Le immagini della strada che si aprono verso il soggetto in movimento ripropongono particolari di scena, incontri personali, modelli di comportamento sempre diversi ed attuali.

Cammillo Sitte prevede la figura di uno spazio concreto "découpé dans la continuité d'un fond d'edificies". Ed afferma che "Le caractère fondamental des villes anciennes consiste dans la limitation des espaces et des impressions La rue idéale doit former un tout fermé. Plus les impressions y seront limitées, plus le tableau sera parfait. On se sent à l'aise si le regard ne peut se perdre à l'infini".

Attraverso la strada si realizza un processo conoscitivo e formativo dovuto all'espressione spaziale nella quale rimaniamo immersi come eredi ed attori al tempo stesso di un ambiente elaborato a misura di intenti creativi.

In questo orientamento guida della città rimangono avvertite attenzioni ed espressioni di costume e di cultura civica.

Il percorrere e sostare nelle strade dei centri storici corrisponde direttamente alla varia posizione delle case ed al quotidiano ciclo di usi degli abitanti tanto che alternative di passi, di parole, di saluti negli incontri sono naturali in quanto tipicamente urbani.

Questo sistema di rapporti pianificati dall'architettura sulla strada rende possibile il passaggio dalle abitudini giornaliere ai significati permanenti, dalla cronaca alla storia urbana.

3.2 Sociali

Un altro rapporto storico di vitale importanza gravita nella strada in quanto questa si può considerare come il sito generatore d'immediati interessi sociali.

In questo senso la sua posizione acquista una dinamica coerente con l'interpretazione ambientale delle strutture; la vita sociale nel presente senza una condotta storica è alla deriva di sé stessa.

Sulle strade il passante qualunque e la persona conosciuta attivano sempre un grado urbano di relazioni anche in rapporto alle attività insediate ed alle istanze abitative. Il contatto tra la vita di relazione ed il luogo tende a radicarsi nell'ambiente stesso di derivazione. Questo tipo di formazione spontanea di socialità ha scalature diverse secondo il carattere urbano; nei centri minori è lo specchio di usi e costumi tradizionali radicati nelle famiglie e nell'economia diretta; in quelli maggiori queste attitudini sono contenute nelle interrelazioni di comportamento a diversi livelli socio economici e fra queste e gli interessi generali del lavoro proiettati nella città.

Tipico è nelle città inglesi l'innato senso di difesa della privacy parallelo all'apertura alle pubbliche relazioni. Questa duplice posizione è consentita dalla divi-
sio-

ne di ambienti in spazi di riferimento e dalla penetrazione dell'uomo in questi in tempi diversi.

Nelle città costiere il lungo porto è la zona di approdo e di scambio dall'esterno insieme con le merci di ogni più diretta notazione, in quelle meridionali la vita urbana invece è particolarmente rivolta sulla strada; questa consente confidenti appellativi, insieme ad amicizie e crediti di grande fiducia. Un test sintomatico è la costante presenza della chiave nella porta d'ingresso, che trasforma la strada in una arteria privata abitata da vicini, la quale dà a tutti un palese senso cooperativo di responsabilità morale e civica.

3.3 Organici

La strada rappresenta i caratteri del tessuto urbano e del suo sistema di generazione. Le case medioevali tendono a serrarsi lungo assi stradali per costituire una linea continua di difesa in unità verticali destinate al lavoro-alloggio con alternative ad orto ed a verde nell'interno dell'isolato.

Una diversa organicità hanno i modelli rappresentativi delle architetture rinascimentali composti ed equilibrati nelle spaziatore e misure interne ed esterne come componenti in scala urbana di un sistema unitario. Valori di scena e di fondo prevalgono invece nel barocco sulle destinazioni e le masse e la partecipazione figurativa dei prospetti pervade con maggiore intensità ed emotività plastica i valori architettonici.

Foto

Il succedersi dei temi sulla strada permette di configurare le cadenze delle prospettive che rispecchiano lo stato delle strutture urbane. Sono da rilevare in questa lettura critica rapporti parete (larghezza per altezza delle unità edilizie), il limite (articolazione dello ski line), il rilievo (riquadro di elementi e metrica di aperture), il disegno e le proporzioni dei selciati stradali, l'andamento

dell'asse e la regolare o variabile sezione trasversale come quadro di proiezioni delle serie longitudinali di fotogrammi ottici, il colore materia dell'insieme architettonico e delle sue parti, l'orientamento riportato nelle battute d'ombra e di luce dello spazio stradale.

3.4 Significato ambientale

Nelle ricerche urbane la determinazione dell'ambiente è un'indagine essenziale per la scoperta del carattere del centro storico in rapporto al sistema di vita.

La zona di riferimento è rappresentata di norma dall'isolato con i relativi parametri, indici di fabbricazione, densità edilizia e fondiaria, condizioni statico tecniche, stato igienico sanitario, uso e funzioni del suolo urbano.

D'altra parte l'asse stradale con le aree pertinenti costituisce in realtà l'armatura di partenza della rete di rapporti effettivi che trovano coerenza organica in unità ambientali da definire in modo ben distinto dalla perimetrazione del tessuto fisico. L'ambiente che si può autodefinire nei significati particolari dello spazio stesso urbano alterna ed interpreta diverse zone di proiezione e di influenza.

Foto

La segnaletica di queste maglie visualizzate attraverso parametri di lettura critica costituisce nell'insieme il tema storico culturale di fondo della città e di riflesso il quadro dei prodotti di comportamento civico.

I grafici planimetrici di Pisa, Chioggia, S. Gemignano riportano indicazioni rappresentative di alcuni spazi ambientali.

3.5 Valori umani

La strada è inoltre per derivazione storica l'interprete della psicologia del comportamento promossa da Simmel in quanto in questa l'identità si esplica in stati e momenti personali evocando intenti e messaggi da oggetti già rappresentati.

Questo significato potenziale attivato dalla stratificazione di apporti multipli che hanno trovato un volto figurativo storico nelle strutture architettoniche, costituisce l'eredità viva forse maggiore della strada, irripetibile, e solo rinnovabile in continuità. Esempolari sono le ricerche e le analisi di Hans Paul Bahrdt per habitat più umani nei nostri quartieri.

La concezione attuale dell'arteria regolata da criteri di razionalità urbana, adatta e condizionata all'apparato civico-amministrativo ed agli organi e prestazioni del servizio collettivo in posizione avanzata per corrispondere alle esigenze funzionali di tutti, dobbiamo ammettere che non risulta poi, capace d'intendere la logica e l'esperienza vissuta perchè il fenomeno storico e figurativo rimane sempre superato dal crescente sviluppo del variabile ordine tecnologico.

4 VERIFICHE E PROPOSTE

I significati che emergono dall'accertamento delle valenze organiche e storiche della strada inducono a superare le attese conservative per un programma più attuale.

Se il tempo provoca il naturale decadimento degli oggetti architettonici, questo incide ancora di più in un organismo composito, come la strada, che deve accogliere in permanente equilibrio destinazioni d'uso e mobilità urbana.

Lo stato attivo di una cultura storica di questo particolare "spazio di relazione" può essere raggiunto nei limiti di valori di quantità subordinate alle qualità architettoniche già espresse. Si tratta di un impegno di scolarità urbana da recuperare nelle strutture attraverso un presente di promozione culturale diretto alle singole persone.

In questo modo si vuole mantenere i valori verificati storicamente con variabili di destinazione, che comunque lascino inalterato il rapporto uomo-spazio, come finalità sociale, e selezionino le occupazioni degli abitanti in forme d'uso pubblico e privato corrispondenti a finalità culturali.

Foto

Nei programmi d'intervento occorre operare non per "isolati urbani" secondo un reticolo tecnico ed un piano di valori immobiliari di aree e di strutture, ma per "comparti d'ambiente" guidati dalle strade e distinti in base a simbologie spaziali capaci di promuovere correnti di comprensione e di espressione.

L'idea della strada deve la propria concezione figurativa a temi di linguaggio espresso e costruito nel tempo dalla società e la sua funzione comprende anche esigenze di servizio e di comunicazione urbana. Queste invece attualmente sono divenute così invadenti da provocare la crescita incontrollata di un imponente sistema di traffico fino alla fatale distruzione, come bene di consumo, del suo "senso" di vita.

La riattivazione pedonale della strada nei Centri storici e lo studio di un controllato arredo non convenzionale e formalistico può restituire capacità organiche e dirette alla nostra esistenza per un comportamento orientato più civile ed umano.

Foto

Sotto l'aspetto dell'inquadramento ambientale figurativo la strada inoltre dovrebbe corrispondere ad una realtà viva non depressa in senso morale ed economico, come alcuni vicoli di Napoli o Palermo, nè scaricata da estetismi di richiamo mondano e d'apparenza stereotipata incentivati dal turismo o da botteghe d'élite. Questo stato di fatto, anche sotto l'aspetto economico, può essere raggiunto con un'operazione bivalente di restauro strutturale e di protezione attiva per le architetture componenti la strada. E cioè da una parte interventi per la conservazione integrale tecnica e statica degli organismi adeguando i servizi tecnologici con il rispetto del carattere irrazionale e singolare delle case, dall'altro operazioni di permanenza abitativa riattivata, anche sotto l'aspetto economico, da possibili subordinate integrazioni per uso d'uffici o di negozi.

Queste particolari serie stradali di "ambienti urbani"

nei Centri storici sono indispensabili per la società in quanto con la presenza stabile ed attiva dell'uomo possono essere garantite le funzioni storico culturali indispensabili al nostro modo di vita.

Nel momento attuale, in cui si cerca di dare un volto umano alle fabbriche con gli orari flessibili e le isole di lavoro, il recupero delle nostre strade diventa impellente prima di altre avventure per restituire all'uomo la proprietà di uno spazio da lui stesso prodotto ed adatto per una serena e civile esistenza.