

Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Architettura
Corso di Laurea Magistrale 5UE
Corso di Tecnica della Pianificazione Urbanistica e Urbana
(a.a. 2017-18)
Prof. Arch. Salvatore Visone

Lezione n.1

INTRODUZIONE ALL'URBANISTICA

Obiettivi della lezione

L'obiettivo di questa lezione è quello di introdurre alla disciplina urbanistica partendo dalle svariate definizioni e analizzando le sue origini.

Attraverso l'analisi dei primi insediamenti, a partire dal borgo medievale si analizzerà l'evoluzione delle città fino alle grandi trasformazioni della "Rivoluzione industriale", con gli esempi più emblematici degli interventi nelle città europee nell'800.

Paragrafi

- 1. La disciplina urbanistica;**
- 2. L'evoluzione della città;**
- 3. Gli interventi urbanistici dell'800.**

LEZIONE N.1

INTRODUZIONE ALL'URBANISTICA

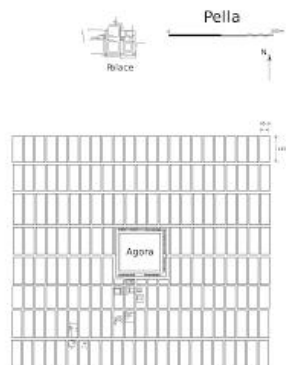
LA DISCIPLINA URBANISTICA; L'EVOLUZIONE DELLA CITTA'; GLI INTERVENTI URBANISTICI DELL'800.

1. La disciplina urbanistica;

L'urbanistica, secondo la definizione di Giovanni Astengo data nel 1966 per l'Enciclopedia Universale dell'Arte è: *“la scienza che studia i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti, avendo come proprio fine la pianificazione del loro sviluppo storico attraverso l'interpretazione, il riordinamento, il risanamento, l'adattamento funzionale di aggregati urbani già esistenti e la disciplina della loro crescita l'eventuale progettazione di nuovi aggregati infine, attraverso la riforma e l'organizzazione ex novo dei sistemi di raccordo degli aggregati fra loro e con l'ambiente naturale”*.

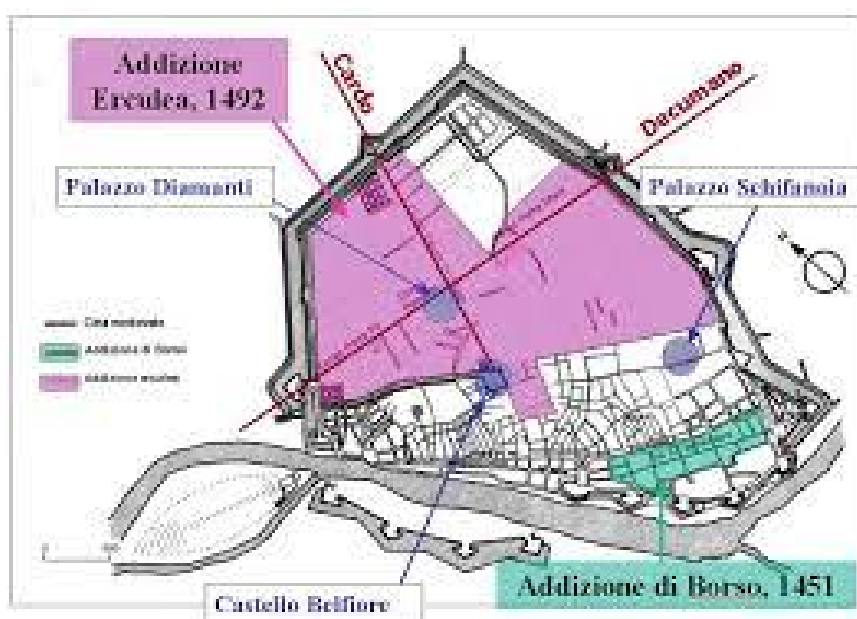
L'art. 80 del DPR 616 del 1977 definisce invece l'urbanistica come *“la disciplina dell'uso del territorio comprensiva di tutti gli aspetti conoscitivi, normativi e gestionali riguardanti le operazioni di salvaguardia e di trasformazione del suolo nonché la protezione dell'ambiente”*.

Le prime pianificazioni urbane risalgono al IV-V sec.ac in Grecia con Ippodamo da Mileto, che inventò un sistema stradale a rete pressoché ortogonale, dove gli edifici erano disposti in isolati di grandezza e forma regolare con l'Agorà al centro e con un preciso ordinamento sociale marcato nella localizzazione nella città.



I Romani svilupparono ulteriormente questo modello, all'interno degli accampamenti militari organizzandolo su due assi principali, il cardo e il decumano, all'intersezione dei quali si trovava il Foro.

Le prime idee urbanistiche dell'età moderna si possono ricondurre al periodo Rinascimentale tra la fine del 400 e gli inizi del 500 in Italia ed in particolare a Ferrara, dove Biagio Rossetti mette in atto con l'Addizione Erculea un ambizioso progetto urbanistico, un vero e proprio raddoppio della città su principi razionali, con ampi viali funzionali per i cittadini e per i duchi.



L'urbanistica nasce come disciplina autonoma nel XIX secolo con la funzione di organizzare l'impetuosa e disordinata crescita urbana dovuta alla rivoluzione industriale. La 'questione delle abitazioni' diviene uno dei grandi temi di dibattito ed attraverso l'intervento pubblico si tenta di dare una risposta ai problemi derivanti da abitazioni sovraffollate, quartieri malsani, insufficienza e/o assenza delle reti idriche e fognarie, crescenti problemi di trasporto.

Mentre nel 900 l'urbanistica si è occupata essenzialmente di progettare e gestire le nuove espansioni delle città, oggi che il limite tra città e campagna ha perso il suo senso e si guarda alla città diffusa, tale scienza abbraccia anche la programmazione e la gestione nel tempo del territorio.

Lo studio dei sistemi urbani e del loro funzionamento complessivo consente all'urbanista di operare attraverso la pianificazione degli spazi fisici urbani e territoriali, al fine ultimo di migliorarne le condizioni di sviluppo futuro, progettando uno spazio urbano "vivibile".

Gli ambiti prevalenti di ricerca teorica e di applicazione pratica dell'urbanistica moderna possono essere sintetizzati in tre filoni: analisi dei fenomeni urbani; progettazione dello spazio fisico della città; partecipazione ai processi politici e amministrativi inerenti le trasformazioni urbane.

2. L'evoluzione della città;

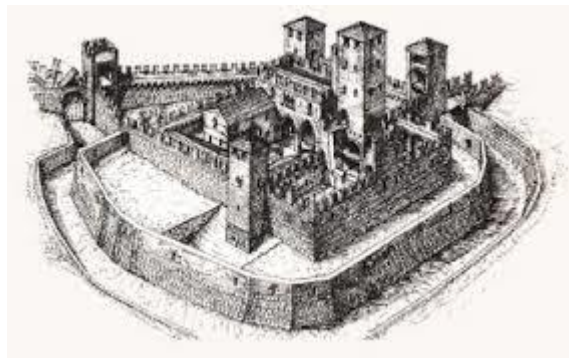
La nascita della città

L'organizzazione del territorio per proprietà era del tutto inesistente presso i popoli primitivi e costituisce un modello che si è affermato agli inizi del periodo neolitico. La proprietà nasce quando un popolo nomade si ferma in un determinato luogo mutando il suo modello di vita e quindi il territorio assume un rilievo economico.

Un importante elemento che ci permette di impostare la relazione fra insediamento umano e territorio ci viene dalla leggenda secondo cui Romolo traccia con il "solco" i confini di Roma. Ciò sta a significare l'individuazione di uno spazio ben determinato che doveva soddisfare le esigenze di una collettività, spazio che veniva difeso militarmente, poiché le risorse bastavano per i componenti del gruppo sociale ma erano insufficienti per gli stranieri.

La "Città" è il luogo che gli uomini hanno creato quando hanno iniziato a vivere insieme per svolgere una serie di funzioni che non potevano svolgere da soli.

Inizialmente la città ha funzioni di difesa e scambio: il castello, le mura e il mercato sono gli elementi fondativi della città.



Il borgo medievale si forma come aggregazione casuale e disorganica intorno al castello del feudatario. La vita si svolge prevalentemente nelle campagne attigue al borgo e l'economia è basata soprattutto sull'agricoltura.

Con il passare del tempo le funzioni aumentano: templi e cattedrali (religione), fori e piazze, palazzo del governo, tribunale, (giustizia e vita sociale).

Nel Medioevo tutti i borghi e le città disponevano di fortificazioni a scopo protettivo costituite da mura robuste di grande altezza, dotate di camminamenti alla sommità,

protetti da mura merlate e dotate di feritoie e la maggior parte erano associate ad un fossato molto spesso riempito con acqua.

Abitare all'interno delle mura significa sicurezza fisica ed anche economica. Il borgo diviene sempre più il luogo dove si consuma ciò che viene prodotto in campagna.

La città industriale nel 700

Con l'avvento dell'industria entra in crisi il sostanziale equilibrio tra territorio e comunità dell'era medievale.

Il processo di innovazione tecnologica e scientifica porta alla nascita della cosiddetta "Rivoluzione industriale" verso la metà del XVIII sec. in Inghilterra.

Nel momento in cui un imprenditore decide di installare un complesso industriale, la situazione di equilibrio del borgo viene bruscamente alterata. Il fenomeno comporterà una forte immigrazione dalle campagne verso la città e una crescente domanda di abitazioni. Grazie alle innovazioni tecnologiche si assiste ad un sempre crescente aumento delle attività industriali nelle città e ad un'edificazione incontrollata che creerà ben presto gravissimi problemi alla vivibilità dei nuovi aggregati edilizi.

Comincia così a farsi strada l'idea che l'organizzazione territoriale non può essere lasciata completamente all'iniziativa privata ma dovrà essere regolata in qualche modo dai pubblici poteri

Il cambiamento della città nell'800

Nell'800 le città cominciano ad accusare gli inconvenienti dell'industrializzazione e dell'urbanesimo. Con l'industrializzazione l'aspetto della città cambia notevolmente: vengono abbattute le mura per far spazio alla nuova borghesia. La città industriale ha più o meno una struttura corrente formata da:

- centro: composto da centro storico, la parte più antica della città e che un tempo stava dentro le mura ora demolite, e case borghesi, quartieri residenziali, uffici e negozi;
- periferia, assai più ampia del centro, composta da fabbriche e case popolari, nei quartieri popolari;

Nei centri urbani industriali, si assiste ad una repentina crescita di grandi sobborghi a ridosso delle città, nei quali si ammassava il sottoproletariato che dalle campagne cercava lavoro nelle fabbriche cittadine. Si tratta per lo più di quartieri malsani e

malfamati, in cui le condizioni di vita per decenni rimasero spesso al limite della vivibilità. In Inghilterra sorsero interi quartieri popolari "slums" che ospitavano più di una famiglia in condizioni igienico sanitarie generalmente pessime.



Le conseguenze si possono così riassumere:

- carenza di servizi e quartieri residenziali malsani
- scarsità di condizioni igieniche con epidemie (colera, tifo, ecc.)
- aumento del traffico e dell'inquinamento
- aumento della povertà
- speculazione ed edificazione di quartieri residenziali con scarsissima qualità.

A causa dell'accelerazione dei mutamenti si assiste ad una trasformazione radicale delle abitudini di vita, dei rapporti sociali e anche dell'aspetto delle città, specie se industriali.

La città industriale dell'800 ha più o meno una struttura corrente formata da:

- centro: composto da centro storico, la parte più antica della città e che un tempo stava dentro le mura ora demolite, e case borghesi, create con l'arrivo della borghesia capitalista, ovvero i quartieri residenziali, uffici e negozi;
- periferia, assai più ampia del centro, composta da fabbriche e case popolari, nei quartieri popolari;

Si evidenziano molte differenze tra centro e periferia. Mentre nei quartieri residenziali l'urbanistica cerca di dare una pianta precisa alla città e l'architettura un aspetto esteticamente bello, nella periferia le case sorgono tutte ammassate, di solito case a schiera, piccole e troppo vicino alle fabbriche. Il principio di costruzione non è basato sulla funzionalità, ma piuttosto sull'economia degli spazi e del denaro, senza preoccuparsi di dare dei servizi obbligatori come le fognature e l'acqua corrente.

3. Gli interventi urbanistici dell'800.

La nascita dell'urbanistica moderna

Grazie alla nascita dell'Urbanistica, specie nel periodo della seconda rivoluzione industriale si iniziano anche delle operazioni di riammodernamento dei centri urbani, per dare una risposta alle problematiche sempre crescenti causate da una urbanizzazione incontrollata.

La nuova disciplina è costituita da un insieme di regole, dettate dall'autorità pubblica, in grado di:

- ordinare le trasformazioni della città
- costruire il substrato per l'attività di costruzione
- regolare la localizzazione di funzione da parte dei privati

Negli ultimi decenni del XIX secolo le amministrazioni delle grandi città iniziarono infatti a pianificare interventi di ristrutturazione urbanistica su larga scala, come ad esempio nelle grandi città europee:

Hausmann a Parigi (dal 1853);

Ring a Vienna (dal 1857);

Cerdà a Barcellona (dal 1859);

Parigi 1853-69 (Hausmann)

Nel 1853 Napoleone III nomina il Barone Hausmann Prefetto della Senna, con il compito di procedere ad una riorganizzazione della città in continuità con una serie di trasformazioni già in atto. La città viene pensata nella sua globalità, gli interventi previsti non hanno soltanto l'intento di risolvere problemi contingenti, ma si collocano all'interno di un progetto di più ampio respiro, a carattere urbano.

Hausmann avvia un rilievo puntuale di tutta la città, inizialmente all'interno della cinta daziaria, in un secondo tempo esteso alla zona suburbana, fino alle fortificazioni, al fine di avere un quadro di intervento preciso e puntuale

I principali punti che caratterizzano il programma sono:

- Lo sventramento dell'Ile de la Cité;
- La realizzazione della "Grand Croisée" cioè dei due assi nord-sud est-ovest, in parte già esistenti o previsti, che si incontrano alla Place du Chatelet;
- Il sistema dei boulevards;

- Il riassetto dei grandi carrefours urbani (Alma, Etoile, Opera, Trocadero, ecc);
- La risistemazione o realizzazione dei grandi parchi urbani;
- La ristrutturazione amministrativa, comprendente l'annessione dei comuni esterni e la fornitura di alcuni servizi urbani

Vengono sventrati vecchi quartieri e spinti verso la periferia migliaia di abitanti poveri; costruiti i due grandi assi stradali nord-sud e est-ovest e l'anello dei boulevards; edificati un gran numero di edifici pubblici e privati, servizi primari, ponti sulla Senna, stazioni ferroviarie, scuole, ospedali, collegi, caserme, prigioni, grandi magazzini, Una serie di comuni periferici sono annessi a Parigi, che si estende e viene divisa in arrondissements.



Il piano della viabilità oltre a risolvere i problemi di traffico mira a conferire alla capitale un aspetto grandioso. Una robusta trama viaria viene sovrapposta alla struttura esistente, tramite lo sventramento di antichi quartieri con l'obiettivo di isolare i monumenti maggiori, creando una "connessione per diradamenti" di alcune strutture principali. I boulevards rappresentano un anello di scorrimento tangenziale, mentre la croisée costituisce il principale sistema di penetrazione nel centro-città accompagnato da una serie di assi radiali; il tutto è completato da interventi programmati su aree strategiche.

Il volto della città si rinnova con la costruzione di un gran numero di edifici pubblici e privati. Nel tessuto delle rues corridors l'edilizia borghese raggiunge un alto grado di uniformità tipologica e formale, attraverso i vincoli di un regolamento edilizio molto rigido.

Notevoli gli interventi riguardanti lo spazio pubblico, ed i parchi in particolar modo.

Il Bois de Boulogne viene sistemato all'inglese, sul modello di Hyde Park, Viene poi realizzato un parco simmetrico, nel Bois de Vincennes; il Parc Monceau a nord ovest, e di Buttes-Chaumont a nord est. Il sistema gerarchico degli spazi verdi perseguito da Hausmann, dal settore urbano al quartiere, continua con la dotazione, alla scala del vicinato, di numerose squares, vagamente imparentate con quelle inglesi.

Il Ring a Vienna dal 1857

L'azione urbanistica più nota della Vienna del XIX secolo è la realizzazione del Ring, nella quale si esprimono gli elementi fondamentali del "modello viennese", che ha ispirato i piani di numerose città europee nella seconda metà dell'800.

Per adeguare la città di Vienna alle mutate esigenze di una moderna capitale europea, l'Imperatore Francesco Giuseppe, decide di abbattere le antiche mura medioevali e di sfruttare lo spazio risultante e quello preesistente per la costruzione del **Ring**, un'ampia arteria alberata, fiancheggiata da nuovi ed eleganti quartieri, che si snoda per oltre sei chilometri cingendo l'intero nucleo della Vienna medioevale.

Fino al 1857 la città di Vienna era racchiusa e difesa da due cinte murarie: quella interna, più antica, che difendeva la città storica di impianto medievale, e quella più recente (Linienwall) che difendeva i quartieri periferici costruiti dal '600 in poi. Il Glacis, una larga fascia di territorio profonda circa un chilometro, all'esterno della prima cinta muraria, era stata lasciata libera da edificazione per esigenze militari. Questo enorme spazio libero si era inizialmente configurato come elemento di separazione tra la città antica (Altstadt), sede della corte e dell'amministrazione, con tessuto edilizio compatto e sistema viario tipicamente medievale, e i quartieri più recenti, meno densi ed abitati anche da famiglie borghesi e dell'aristocrazia.

Per la verità già nei primi decenni dell'800 gli ampliamenti dell'area del Palazzo di corte, la realizzazione della Votivkirche, la creazione di viali alberati per il passeggio, caffè e chioschi aveva iniziato a mutare il significato e gli usi di questo spazio; rafforzando il ruolo del Glacis nel rapporto tra le due parti della città.

Nel dicembre 1857 un editto imperiale stabilisce la demolizione della prima cinta muraria e una nuova utilizzazione del Glacis; nel gennaio successivo viene bandito un concorso per la progettazione urbanistica dell'area così liberata (circa 600 ha).

L'Amministrazione tuttavia non tenne conto dell'esito del concorso e affidò all'architetto Lohr e ad una commissione composta dai primi tre classificati del concorso e da funzionari ministeriali, il compito di elaborare una proposta definitiva, che esprimesse una chiara determinazione a fare di Vienna una grande e solenne "capitale imperiale".

La proposta approvata nel 1859 ha come elemento centrale un amplissimo viale alberato anulare (Ring), sede di linee di trasporto pubblico, lungo il quale si collocano spazi ed edifici monumentali con forme e stili diversi, isolati o raggruppati in sequenze o da esplicite simmetrie, tra loro collegati da spazi aperti le cui alberature e sistemazioni a terra sono accuratamente disegnate e costituiscono, per così dire, il tessuto connettivo di un sistema la cui unitarietà e significatività alla scala urbana è indiscutibile, tale da configurare un vero e proprio "modello" di progetto urbano.



La realizzazione del progetto durata quasi un trentennio fu caratterizzata da notevoli cambiamenti ed integrazioni che non modificarono tuttavia l'unitarietà del risultato finale.

Il Ring diventa dunque il nuovo polo di organizzazione politico-culturale della città e in margine ad esso vengono costruiti tutti i moderni edifici-simbolo dell'efficiente capitale asburgica.

La presenza di un nuovo asse di scorrimento veloce a più corsie, da percorrere in carrozza o in tram, suggerisce anche per Vienna un uso scenografico della città, finalizzato ad allineare in bella evidenza tutti gli elementi artistici e i principali luoghi del potere e della cultura. In questo modo il sovrano consegue il duplice risultato di porre in mostra tutta la propria magnificenza e di disporre di strutture varie nelle quali, in caso di sommosse, si sarebbero potuti far intervenire con successo i reparti di cavalleria.

La coerenza ed incisività dei risultati raggiunti dal progetto del Ring è dovuta al clima di confronto e collaborazione positiva, anche se spesso con accenti polemici, che si stabilisce in quel periodo tra amministrazione statale, amministrazione municipale, la cultura accademica e professionale e l'imprenditoria più avanzata.

Il Ring di Vienna rappresenta un caso esemplare del modo in cui lo spazio aperto urbano diviene elemento strutturante e principio organizzatore dei luoghi centrali della città oltre a rappresentare uno dei casi più riusciti di "riuso" di spazi resi liberi dal mutamento di funzioni urbane (superamento delle esigenze di difesa militare

Barcellona – Plan Cerdà dal 1859

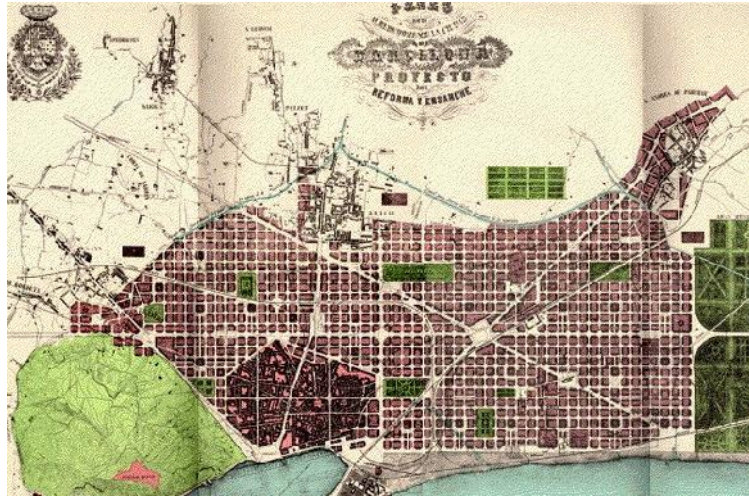
Cerdà considerato il padre dell'urbanistica, considera la città come frutto dell'opera di diverse generazioni che nei secoli hanno adattato il territorio alle proprie esigenze.

La sua opera più importante è il piano di ampliamento di Barcellona, che ha dato alla città catalana un impianto urbano "unitario", studiato per pianificare una giusta e controllata espansione della città al di fuori delle mura, demolite nel 1854.

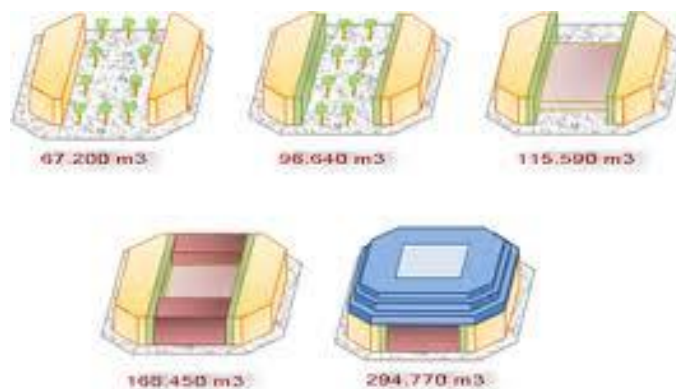
Nel 1859, anno in cui Cerdà elabora il suo piano di ampliamento, Barcellona è costretta all'interno della sua cinta muraria dal divieto assoluto di edificazione fra le mura ed i confini della giurisdizione militare (per un raggio di circa 10km), e si presenta come la città con più alta densità abitativa d'Europa con i suoi 150mila abitanti costipati all'interno di un barrio fortificato affacciato sul mare e circondato da una pianura sostanzialmente deserta. La demolizione delle mura viene quindi accettata anche dal restio governo centrale di Madrid per dare soluzione agli inevitabili problemi igienici, sociali e di sviluppo urbano.

I principi ispiratori di Cerdà, codificati nella sua "Teoria General de la Urbanizacion", sono sostanzialmente l'igiene, la circolazione urbana ed un'equa politica fondiaria. Tali principi si traducono in una lottizzazione basata su una scacchiera regolare, formata da

isolati quadrati con angoli smussati, che coprono tutta l'area pianeggiante per 10 chilometri da est a ovest, fino alle pendici del Tibidabo.



La regolarità dell'impianto, caratterizzata da ampie strade di 20mt, è scandita da cinque diagonali, di grandezza variabile dai 60 agli 80mt, che confluiscono in una grande piazza destinata a diventare il nuovo centro urbano. Vengono individuate anche delle sezioni tipologiche ricorrenti strutturate con due fasce destinate ai pedoni, due alle carrozze ed una centrale per il trasporto pubblico su ferro. L'unità base della scacchiera è un isolato con quattro lati di 113mt, smussati agli angoli ed una superficie complessiva di 12.370 mq. La divisione dell'isolato in lotti, per la quale sono previste svariate soluzioni, prevede sempre il mantenimento di uno spazio libero interno e di almeno un lato libero da edificazione.



La città si articola in parti attraverso diverse aggregazioni di isolati residenziali e relativi servizi:

- un quartiere è formato da 25 blocchi (servito da una scuola, una chiesa, una caserma); un distretto è formato da quattro quartieri (100 blocchi serviti anche da un mercato);
- il settore è formato da quattro distretti (400 blocchi dotati anche di due parchi urbani, un ospedale, edifici amministrativi ed industrie).

La scacchiera è fondamentalmente lo strumento attraverso cui Cerdà vuole perseguire l'equità della politica fondiaria e quindi la omogeneità nell'intensità d'uso dei suoli. L'edificabilità è prevista inizialmente solo su due lati destinando il 65% della superficie del lotto a verde (ottenendo in tal modo una densità di 250 ab/ha). Già alla fine dell'Ottocento, però, la superficie edificata copre il 70% dello spazio disponibile del lotto, reso edificabile su quattro lati.

Nonostante l'apparente rigidità dell'impianto di base progettato da Cerdà, in realtà, la maglia dell'Eixample, oltre a comprendere numerosi isolati di forma particolare, consente con diverse modalità di combinazione e di accorpamento di generare isolati multipli (due, quattro o sei blocchi base), in grado di accogliere qualsiasi attrezzatura o servizio pubblico. La strada e l'isolato sono gli elementi della trama e dell'ordito. In virtù di questa sua matrice generatrice, l'Eixample oggi si configura dal punto di vista costruttivo come un vero e proprio repertorio di architettura, tra cui emergono degli esempi di elevatissime qualità a cominciare dagli edifici progettati da Gaudì.

Ancora oggi sono visibili i segni lasciati dal piano nella città attuale: le due diagonali e i tipici isolati a forma quadrata con gli angoli tagliati (chaflanes), così da favorire la circolazione veicolare.

Bibliografia

- Ashton T.S.: La rivoluzione industriale. 1760-1830 - Laterza, Bari, 1970
- Battilossi S.: Le rivoluzioni industriali, Carocci, Roma, 2002
- Calabi D.: Storia dell'Urbanistica Europea, Torino, Paravia, 2000
- Greco E., Torelli M.: Storia dell'urbanistica. Il mondo greco, Laterza, Roma, 1983.
- Gros P., Torelli M.: Storia dell'urbanistica: il mondo romano, Laterza, Roma, 2007.
- Hudson P.: La rivoluzione industriale, Il Mulino, Bologna, 1995
- Levi M.A.: La città antica: morfologia e biografia della aggregazione urbana nell'antichità, Roma, 1989.
- Poete M.: La città antica: introduzione all'urbanistica, Vol. 3 di Collana storica di architettura, Einaudi, Torino, 1958
- Schorse C.E.: Fin de siècle Vienna, Bompiani, Milano, 1981
- Sica P.: Storia dell'urbanistica Vol.1 L'Ottocento, Bari, La Terza 1977
- Zucconi G.: La città dell'Ottocento, Editori Laterza, 2001.