



## Le nouvel horizon: progetto di quartiere sperimentale a Parigi Masséna

Sara Impera

## **INDICE**

### **I. Parigi: principali sistemi evolutivi in epoca moderna**

- 1.1 Ristrutturazione della città antica / Haussmann
- 1.2 Riempimento e ricostruzione / dal Plan Voisin di Le Corbuseir alle dalles

### **II. Parigi e la Senna: interpretazione dei vuoti urbani lungo il corso del fiume**

- 3.1 ZAC André Citroën / P. Berger, G. Clément
- 3.2 ZAC Bercy / B. Huet, M. Ferrand, J.P. Feugas, B. Leroy, I. Le Caisne, P. Raguin
- 3.3 La Bibliothèque Nationale de France / D. Perrault
- 3.4 Il Ministero delle Finanze / P. Chemetov

### **III. ZAC Paris - Rive Gauche / settore Masséna Bruneseau**

- 4.1 Le ZAC come strumento dell'urbanistica parigina
- 4.2 Area di progetto: cenni storici
- 4.3 L' "îlot ouvert" di Cristian de Portzamparc e il facciatismo del quartiere Masséna

### **IV. (...) relazione progettuale**

- 5.1 Addensamento / dispersione spaziale
- 5.2 Sviluppo lineare orizzontale
- 5.3 Ribaltamento del piano della città

## **V. Soluzioni aggregative ad alta densità: esempi**

5.1 Matrici antiche: quartieri operai egizi e mesopotamici

5.1.1 Ur

5.1.2 Egitto

5.2 Gli Utopisti I

5.3 Il Movimento Moderno

5.4 Gli Utopisti II

## **VI. Immagini di città densa**

## **Bibliografia**

## 1.1 Ristrutturazione della città antica / Haussmann

Nel periodo compreso tra il 1830 e il 1850 nasce l'urbanistica moderna grazie all'impegno di tecnici e igienisti che si adoperano per cercare di risolvere i difetti della città industriale.

I lavori urbanistici della città di Parigi a partire dal 1850 si devono a Napoleone III, egli si serve dell'esercito e del suo prestigio popolare per scagliarsi contro la borghesia e la classe operaia; ha un interesse diretto per l'esecuzione di lavori pubblici di ampia portata che possano permettergli di aumentare il suo consenso e di prevenire possibili rivoluzioni future. In ogni rivoluzione parigina che si rispetti, i moti di insurrezione nascono nei quartieri vecchi della città e la conformazione delle strette strade offre ai ribelli le posizioni di difesa e le armi di offesa. Le carte della città in cui egli segnò le trasformazioni che intendeva compiere, tutte andate distrutte in un incendio eccetto una, contenevano il tracciato di grandi linee che si sovrapponevano al denso tessuto urbano esistente, molto più simili a un "sistema di trincee di difesa" piuttosto che a un piano regolatore.

Le grandi operazioni urbanistiche della città sono legate tra l'altro ai problemi derivanti dall'incremento della popolazione: con l'avvento di Napoleone III Parigi ospita circa un milione di persone. Il centro della città antica è chiaramente congestionato, le strade medievali e barocche non reggono il peso del traffico, i vecchi edifici d'abitazione sono igienicamente inadeguati.

Il prefetto Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) occupa dal 1851 la carica di prefetto della Gironda; subito dopo il suo insediamento all'Hôtel de Ville riforma il personale degli uffici tecnici chiamando ingegneri di grande esperienza. Ha come obiettivi principali, oltre a quello di rendere Parigi una delle prime città dell'epoca industriale, la prevenzione delle rivolte nelle strade con l'isolamento di grandi edifici, palazzi, monumenti e caserme, in modo da renderli più godibili da un punto di vista visuale, più accessibili e facilmente raggiungibili da un punto di vista logistico nel caso di sommosse; il miglioramento delle condizioni igieniche all'interno della città, con l'eliminazione dei piccoli vicoli infetti, sovente centro di epidemie; la creazione di ampi *boulevards* per la circolazione di aria, luce e truppe; la creazione di linee di penetrazione dai centri commerciali alle stazioni ferroviarie per facilitare l'afflusso e il deflusso dei viaggiatori. La sua opera si focalizza su tutta una serie di lavori stradali che hanno lo scopo di urbanizzare i terreni limitrofi e di aprire nuove arterie all'interno dei vecchi quartieri, con la ricostruzione di nuovi edifici.

---

<sup>1</sup> Giedion Sigfried, in " Spazio, Tempo ed Architettura", Hoepli, Milano, 1984, p.635

I programmi di Haussmann furono eseguiti *en trois réseaux*, dipendenti da tre differenti metodi di finanziamento. Nel primo, l'opera maggiore era il prolungamento della rue de Rivoli dalla Place de la Concorde alla Bastiglia; portata a termine negli anni 1854-55 costituì il primo grande tracciato est-ovest. I lavori non interessarono solo la definizione di una strada, ma la riorganizzazione di un intero quartiere: venne infatti demolito un gran numero di case e al posto della fitta rete di vicoli di fronte all'Hôtel de Ville sorse la Place du Châtelet. Il Bois de Boulogne venne inoltre trasformato in un luogo per lo svago della classe dominante.

Nel secondo vennero incrementate le comunicazioni fra nord e sud della città; la Senna venne attraversata con il Bd. Sébastopol, e l'Île de la Cité divenne un centro amministrativo; dall'incrocio tra il Bd. Sébastopol e la rue de Rivoli nacque la *grande croisée*. Il Bois de Vincennes venne adattato, per contrappeso al Bois de Boulogne, alla classe operaia; l'est venne riorganizzato dalla costruzione di strade larghe e dritte che allacciavano i quartieri operai. Questo secondo *réseau* risente di un grande avvenimento che è quello dell'annessione dei sobborghi parigini nel 1859. La superficie totale della città aumentò di circa il cinquanta per cento e per volere di Napoleone non si sarebbe trattato di una semplice annessione, ma di una grande ristrutturazione che avrebbe portato alla creazione di un distretto unitario, quello di Seine-et-Oise, più facilmente gestibile e controllabile. Nel perimetro esterno di Parigi, in corrispondenza alle sue linee di fortificazione, sarebbe dovuta sorgere una cintura verde che avrebbe circondato l'intera città congiungendosi ai due Bois. Tuttavia, al rientro dall'Italia, Napoleone fu fermamente ostacolato nella realizzazione di questo progetto, che non andò mai in porto.

Il terzo *réseau* fu interamente a carico della città dal punto di vista finanziario; le operazioni di Haussmann avevano richiesto una grossa somma di capitali supplementari alle spese normali. Dalla trasformazione di aree inutilizzate, vennero creati due nuovi parchi, il Montsouris e le Buttes-Chaumont.

Ci sono ancora grossi dubbi sul fatto che Haussmann sia il vero ideatore delle trasformazioni di Parigi: egli stesso dà all'imperatore Napoleone III la paternità degli interventi. Di sicuro, il barone Haussmann ha avuto un ruolo fondamentale nella gestione economica ed amministrativa delle trasformazioni. I suoi contemporanei gli rimproverano la distruzione dell'antica Parigi, sostituita da edifici definiti "volgari", tuttavia questo genere di critiche si inseriscono in una generica polemica della civiltà industriale; il suo largo consenso è legato alla sua peculiare capacità di interpretazione delle tendenze della realtà del suo tempo. Il piano di Haussmann ha funzionato perfettamente per molti decenni, ma si è dimostrato del tutto inadeguato a sopportare la crescita della città contemporanea: questo "imponente dispositivo è privo assolutamente di flessibilità, e oppone una straordinaria resistenza ad ogni modificazione; ha fatto di Parigi la città più moderna del secolo XIX, ma la più congestionata e difficile da pianificare del secolo XX"<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Benevolo Leonardo, in *Storia dell'architettura moderna*, Ed. Laterza, Roma-Bari, 2006, p.99.



## 2.1 André Citroën /P.Berger, G.Clément – A. Provost, J.P. Viguier, J.F. Jodry.

Nel 1972 la città di Parigi acquista i terreni dell'area Citroën in seguito alla delocalizzazione al di fuori della città degli impianti industriali del costruttore di automobili. Lo stesso anno viene istituita una ZAD (Zone d'Aménagement Différée) sebbene ci sarebbero voluti almeno altri dieci anni perché l'area venisse completamente liberata. Vengono inoltre acquistati dei terreni di proprietà della SNCF localizzati a sud degli impianti industriali. Il programma della ZAC prevede la costruzione di un grande parco che sarà il centro di un nuovo quartiere comprendente, oltre alle abitazioni, un ospedale e la copertura del quai André Citroën. Sul perimetro del parco, per evitare l'isolamento dei nuovi edifici dallo spazio pubblico, gli isolati vengono trattati in modo frammentato così da garantire la maggior trasparenza visuale possibile; lungo lo sviluppo dei tracciati stradali invece l'edificato è caratterizzato da una maggiore continuità e da un maggiore sviluppo in altezza. Il disegno urbano proposto dall'APUR cerca di relazionare il quartiere di nuova costruzione al tessuto urbano esistente, tuttavia il divario qualitativo delle architetture proposte non riesce a raggiungere tale scopo, a conferma che la somma di più lavori individuali non è in grado di raggiungere un risultato omogeneo. Il fatto che la realizzazione del parco e della cortina di edifici circostanti sia avvenuta in modo dissociato, mette in evidenza quanto l'elemento paesaggistico navighi nel bel mezzo di un contesto disomogeneo, nella totale assenza di una prospettiva che lo inglobi a partire dai suoi limiti. Inoltre, la decisione di cancellare in modo definitivo qualsiasi traccia dei vecchi edifici industriali porta ad interrogarsi sulla legittimità di riempire i vuoti urbani con il semplice proseguimento dei tessuti urbani circostanti senza lasciare alcuna traccia di ciò che fu.

Dal punto di vista paesaggistico, il parco è sicuramente ben riuscito, lo dimostra il suo costante affollamento da parte degli abitanti del quartiere. Nel parco sono stati piantati 2500 alberi, 70.000 arbusti e 250.000 piante perenni; l'insieme si compone di una grande parte centrale, di due giardini periferici, il giardino Leblanc, a sud, in cui si trova il cosiddetto Giardino Nero e il giardino Saint Charles in cui si trova il Giardino Bianco. Il parterre centrale è attraversato da un percorso diagonale che nasce all'interno del Giardino nero e sui lati maggiori è delimitato dai giardini seriali verso ovest, e da un canale d'acqua lungo 250 metri. Sul lato opposto rispetto alla Senna, si trova una spianata inclinata su cui sorgono due serre gemelle, 15m d'altezza e 45m di lunghezza, che ospitano un'aranciera, un giardino mediterraneo e uno australe. Tra le due serre si trova una fontana composta da 120 getti d'acqua innestati direttamente nella pavimentazione della spianata. La natura fortemente geometrizzata del progetto fornisce tutta una serie di percorsi lineari che si intersecano tra loro, scanditi da un proporzionamento preciso e dalla presenza di elementi ripetitivi; l'articolazione su diversi livelli permette una variazione percettiva articolata che permette punti di vista multipli.

## 2.2 Parc de Bercy/ B.Huet

Con un'estensione di più di trenta ettari, il quartiere di Bercy ricopre un'area prima occupata dai magazzini viti-vinicoli di proprietà municipale, la cui riconversione ha inizio negli anni '70 e viene iscritta in un più ampio programma di rinnovamento, il *Plan Programme de l'est de Paris* del 1983. Il *faubourg* di Bercy faceva parte nel XVII secolo della cintura orticolare che circondava la città e nel 1658 François le Vau si occupò della costruzione del castello di Bercy, mentre si attribuisce a Le Nôtre il disegno del giardino esterno. Alla fine del XVIII secolo gli orti furono sostituiti da ville, sorsero così su quest'area, lungo il fiume, una dozzina di tenute. Dopo il 1789 le tenute cominciarono a essere lottizzate e sugli argini della Senna prese avvio un commercio di legno e gesso. Tuttavia Bercy divenne tanto famosa per il commercio di vino; "i primi magazzini vennero installati lungo la Senna perché si prestava bene a ricevere i barili e le botti che potevano poi essere sistemati sotto l'ombra degli alberi, eredità degli antichi giardini"<sup>3</sup>. Bercy venne annesso nel 1860 sotto Haussmann e nel 1885 fu protagonista di un importante processo di rinnovamento che lo rese uno dei più grandi mercati d'Europa. Rimase isolato e pressoché immutato fino ai giorni nostri: si caratterizzava per la presenza di una trama viaria di piccoli selciati che si disponeva perpendicolarmente alla Senna, e per la presenza di un gran numero di alberi. Il reticolo così orientato facilitava il trasporto del vino dal fiume fino ai magazzini all'interno. Il quartiere aveva una personalità unica nonostante il passare del tempo e le autorità municipali, nel momento in cui si optò per la sua riqualificazione decisero di provare a mantenere il significato e le connotazioni autentiche di quest'area.

Il programma della ZAC Bercy prevedeva la realizzazione di un esteso parco urbano con affaccio sulla Senna, la realizzazione di un complesso di abitazioni e infine la realizzazione di un nuovo quartiere di uffici e spazi commerciali a vocazione vinicola e agro-alimentare. Il disegno complessivo si concentrava più sulla definizione delle grandi infrastrutture al servizio dell'area non prendendo in considerazione il "carattere microurbano e fortemente frammentato del quartiere dei vini"<sup>4</sup>. Per quanto riguarda il parco, il progetto vincitore fu il "Jardin de la Mémoire" di B.Huet basato su un sottile gioco di evocazioni. Il progetto non trovò un riscontro unanime; l'area presentava una grande quantità di problemi irrisolti: in primis il superamento della barriera dell'autostrada sull'argine della Senna, nella definizione di un rapporto diretto con la Bibliothèque Nationale sull'altra sponda, nonché l'apertura a est verso il nuovo quartiere residenziale. A Bercy Huet "ha cercato di innescare un processo discontinuo e di ricomporre una figura, forte e chiara, in seno alla quale il palazzo polisportivo si trova in posizione centrale, essendo stato bilanciato sul luogo prima che venisse stabilito un qualsiasi piano d'insieme"<sup>5</sup>.

Gli isolati che costeggiano il parco sul fronte settentrionale costituiscono un caso particolare: Jean Pierre Buffi sceglie i progettisti partecipanti e propone un'immagine complessiva dei prospetti sul parco. In particolare egli si interroga sul rapporto

---

<sup>3</sup>Marc Bédarida, in *Lotus* n°84, 1995, p.67

<sup>4</sup> Enrico Chapel, in *Casabella* n°581, 1991, p.56

<sup>5</sup> Marc Bédarida, in *Lotus* n°84, 1995, p.67

tra il fronte edificato e il suo retro. Parte dall'analisi delle Tuileries e del Champ de Mars decidendo di avvicinare la sua proposta progettuale a quest'ultimo, caratterizzato dalla presenza di una doppia fila di edifici discontinua e tagliata da vie trasversali; la cortina di edifici sul parco sarà anch'essa aperta, discontinua e disegnata dall'alternarsi di pieni e vuoti. Ciascun nuovo isolato si compone di quattro elementi: *immobili di commensura, quadro, padiglioni e loggiati continui*. I primi sono posti trasversalmente rispetto agli elementi di connessione tra il parco e il quartiere; il quadro chiude il fronte di ogni edificio in modo da garantire l'unità formale di tutta la cortina; i padiglioni aprono l'isolato alla luce e alle trasparenze visuali, i loggiati regolano la continuità in senso orizzontale tra gli immobili di commensura e i padiglioni. Questi elementi sono definiti da precise regole dimensionali e per ognuno di essi è fornito un esempio di architettura già costruita: Adalberto Libera per gli immobili di commensura, Casa Rustici di Giuseppe Terragni per i loggiati continui, la casa di Le Corbusier al Weissenhof per i tetti a terrazza dei padiglioni.

Il prospetto urbano è caratterizzato da una grande coerenza architettonica: un disegno unitario di fondo permette a ogni singolo architetto chiamato in causa di esprimersi senza che venga persa la chiarezza dell'impianto di base.

Nella fase realizzativa del progetto, il principio dell'isolato aperto e areato è stato sostituito da una densificazione dei tessuti, che ha portato alla formazione di un isolato dimensionalmente simile a quello classico parigino; i prospetti sulla rue Pommard sono trattati debolmente e costituiscono quasi il retro del prospetto prospiciente il parco, a dimostrazione del fatto che le attenzioni si sono concentrate prevalentemente su un unico fronte, quello sud, a discapito del fronte nord.



## 2.4 Il Ministero delle Finanze / P. Chemetov e

### B. Huidobro

Nel 1989 si chiude il cantiere del nuovo ministero delle Finanze a Parigi. Questo progetto si inserisce tra i Grand Projets che investirono la città alla fine degli anni '80 per la celebrazione del bicentenario della Rivoluzione, sulla direzione del presidente F. Mitterrand. "Soglia e corrugamento, arca addossata alla città dove questa si sfalda e comincia a frammentarsi"<sup>6</sup> il progetto di Chemetov e Huidobro ha un'estensione lineare e volumetrica a dir poco eccezionale; deve confrontarsi con la presenza del Palais Omnisport di Bercy, in un'area di transizione tra la città e la periferia, ma soprattutto si colloca in un lotto stretto e lungo che si affaccia sulla Senna. Il rapporto col fiume è debolmente risolto con l'appoggio di due pilastri all'interno dell'acqua, prima violazione del fiume nella storia di Parigi. Nell'edificio, che contribuisce ad attuare il salto di scala in riferimento alla preesistenza della Gare d'Austerlitz e della Gare de Lyon, sono riconoscibili elementi semantici chiari come la porta urbana e il viadotto, nonché la riflessione della propria immagine sulla Senna<sup>7</sup>, tuttavia esso stenta a rapportarsi col contesto più prossimo alle diverse scale, risultando pressochè autoreferenziale.

La vicinanza dei binari della Gare de Lyon è celata dall'estensione del corpo curvilineo che genera una vera e propria frattura; il prospetto ritmato dalle quattro campate sembra invalicabile, forte della protezione di una sorta di fossato grazie al quale viene collocato ad una quota più bassa rispetto ai due punti d'estremità, unici attraversabili.

Dal punto di vista costruttivo si distingue per l'unità pro gettuale nonostante la grande estensione. Il principio strutturale è ben leggibile nella sezione, lo zoccolo dell'edificio ospita le fondamenta dei tre piani bassi che portano i carichi direttamente al suolo mentre i piani successivi sono sospesi grazie a dei setti. Gli elementi centrali di distribuzione sono contenuti all'interno di "pilastri" con una sezione di 9m. La ripartizione tra zoccolo e parte superiore dell'edificio permette una suddivisione funzionale tra spazi comuni e uffici. Questo sistema è adattabile a tutte le variazioni che si incontrano nella lunghezza di sviluppo dell'edificio (360m). La presenza della rete viaria automobilistica ha introdotto la necessità di costruire due grandi campate di 57.60m di luce, in questo caso le funzioni strutturali sono assolte da una grande trave reticolare che riprende la sagoma

---

<sup>6</sup> Bruno Fortier, in Casabella n° 560, 1989, pp. 6

<sup>7</sup> Silvia Milesi, in Casabella n° 560, 1989, pp.20

dell'edificio. In facciata si trovano differenti tipi di curtain wall, che si differenziano per la natura e la tessitura dei materiali utilizzati: vetro, elementi prefabbricati in cemento e pietra si dispongono liberi da qualsiasi vincolo, la struttura è infatti disposta perpendicolarmente in modo puntuale; ne risulta un'unità formale che contribuisce alla monumentalità di questo elemento architettonico.



### 3.1 Le ZAC come strumento dell'urbanistica parigina

Le trasformazioni urbane di Parigi, se si eccettuano i "Grands Travaux", sono principalmente legate ai progetti di *aménagement urbain* del Comune. Le ZAC (*Zones d'Aménagement Concerté*) costituiscono "da una parte il prodotto maturo di una urbanistica pragmatica e trasparente e gestita interamente dal Comune con procedure attuative democratiche che contemplano società ed economia mista e un numero allargato di progettisti e dall'altra esprimono la rinuncia a riflettere sul grande progetto urbano"<sup>8</sup>. La maggior parte dei progetti di rinnovamento della città interessa spazi una volta sede di ferrovie, stazioni merci o industrie; a Parigi l'occupazione di aree divenute mano a mano inadeguate risale all'epoca del declassamento della cinta fortificata di Thiers. E' molto difficile trovare all'interno dei limiti comunali dei terreni vergini, così le nuove espansioni a partire dagli anni '60 si localizzano su terreni ineditati, perlopiù proprietà della SNCF (Società Nazionale delle Ferrovie). Il primo e più grande progetto di rinnovamento, il *Plan Programme de l'Est de Paris* riguarda la zona est della città, nel tentativo di riequilibrare la disparità est-ovest.

Alla fine degli '70, il sindaco di Parigi J.Chirac pone come obiettivo la riqualificazione di tutte le aree depresse all'interno dei limiti urbani: da una parte attraverso la densificazione degli isolati incompleti, dall'altra attraverso la costruzione di nuovi quartieri sui terreni liberati dagli impianti industriali o dalle grandi infrastrutture. Lo strumento urbanistico utilizzato per la gestione di tali aree è la ZAC. Essa si compone fondamentalmente di due fasi:

- la prima fase consiste in una concertazione ufficiale con gli abitanti e le associazioni di quartiere, è gestita dall'APUR (*Atelier Parisienne d'Urbanisme*) e dalla *Direction de l'Aménagement Urbain*, e porta al PAZ (*Plan d'Aménagement de Zone*) costituito da un documento grafico e da un planivolumetrico;

- la seconda fase è costituita dallo studio architettonico e dalla realizzazione del progetto. L' APUR, dall'analisi delle differenti proposte arriva poi all'elaborazione del progetto urbano definitivo.

I nuovi quartieri realizzati rappresentano l'applicazione dei nuovi principi urbanistici formulati da alcuni protagonisti emblematici dell'architettura francese come B.Huet e A.Grumbach; a quest'ultimo si deve l'idea della "città che cresce su se stessa per riadattamento permanente del patrimonio costruito"<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Enrico Chapel, in Casabella n°581, 1991, p.42

<sup>9</sup> Enrico Chapel, in Casabella n°581, 1991, p.44

I nuovi quartieri hanno alla base entità architettoniche ben riconoscibili: parchi, passeggiate, lungofiume; in particolare il parco, configurandosi come spazio pubblico strutturato al servizio degli abitanti, si sostituisce al verde amorfo e di risulta. Gli architetti che operano sui progetti di ZAC si attengono in gran parte ai principi urbani della città haussmanniana, fatta di allineamenti, cortili interni e passages, senza però rinunciare a quelli funzionalisti: l'edificato si organizza sui perimetri delle strade ma si apre verso il tessuto circostante con percorsi pubblici che lo attraversano.

Le pratiche progettuali in uso non riescono comunque a porsi come vera alternativa all'urbanistica francese degli anni '50, in queste sono riconoscibili la stessa frammentarietà delle operazioni, la leggerezza con cui si considera la città esistente, e l'incongruenza tra il progetto urbanistico e quello architettonico. L'incapacità di pensare la città alle sue diverse scale priva questi interventi urbani della loro funzione urbanistica, ma soprattutto non permette delle evoluzioni alla scala metropolitana; rimangono sostanzialmente dei progetti locali, riguardanti il solo e unico frammento di città che interessano

### 3.2 Area di progetto: cenni storici

Lo sviluppo della città di Parigi è legato alla linea dell' "axe royal" che per tutto il Medioevo fino alla fine del XV secolo si è disposto simmetricamente rispetto ai punti cardinali est-ovest della città per la presenza delle proprietà reali da una parte e dall'altra. Bisogna tuttavia precisare quanto la conformazione degli spazi urbani lungo tale asse fosse differente: la parte ovest era infatti caratterizzata dalla presenza di grandi piazze sontuose circondate da quartieri prestigiosi, mentre sulla parte est esso proseguiva in modo discontinuo a causa dell'inframmezzarsi di faubourgs e quartieri più modesti tra Bastille e Nation. E' il Rinascimento a definire la definitiva rottura dell'equilibrio est-ovest, con Francesco I ha infatti inizio il movimento dissimetrico: la creazione di lottizzazioni nella zona est gli forniscono i guadagni necessari per sviluppare le grandi proprietà reali dell'ovest; vende l'Hôtel di S.Paul mentre Caterina de Medici vende quello della Tournelle per costruire le Tuileries. La concentrazione di edifici reali a ovest riprenderà in era napoleonica con la costruzione dell'Arc de Triomphe .

E' nel 1889, bicentenario della Rivoluzione, che lo Stato francese cercherà di riequilibrare questa disparità con la costruzione di opere architettoniche monumentali nella parte est, come contrappeso a La Defense

L'urbanizzazione della parte est della rive Gauche ha avuto inizio solo alla fine del XX secolo, sebbene si trovi al centro di un'agglomerazione di più milioni di abitanti. Fino alla Rivoluzione il sito Austerlitz - Salpêtrière era diviso in due proprietà, una appartenente all'Abbazia Saint -Marcel e l'altra a quella di Ivry. L'Hôpital generale viene fondato da Luigi XIV nel 1656, ma la sua monumentalità non sarà sufficiente a mutare il carattere rurale del luogo. E' tale carattere rurale a giustificare la facilità con cui l'impresa delle ferrovie d'Orléans riuscì ad acquistare questi terreni. Nella rive Gauche tutto si ferma nel 1748 con la costruzione delle mura dette "fermiers généraux" che proietteranno all'esterno le vecchie proprietà delle due abbazie; lo smantellamento dei beni abbaziali in seguito alla Rivoluzione portò alla vendita dei terreni dell'area e alla costruzione nel 1840 della prima linea ferroviaria che raggiunse il villaggio di Austerlitz senza alcuna difficoltà. Giunti al XX secolo questo territorio si trasforma in piattaforma industriale al servizio della città.

Sull'area cominciano a sorgere diversi complessi industriali: i Grands Moulins producevano la farina, la Sernam e il Tri Postal smistavano la posta, la SUDAC produceva l'aria compressa per i dentisti parigini e forniva la pressione nell'erogazione delle bibite. Tutta la rive Gauche si presenta come un luogo inospitale, non si trova un solo albero per diverse centinaia di ettari di terreno, è quasi disabitata. Solo nel 1970 apparirà come possibile riserva fondiaria nel momento in cui le grandi capitali cercheranno di recuperare i terreni ferroviari e le aree attorno alle stazioni. L'idea di fondo di tali operazioni si basa sull'impianto dei nuovi interventi urbani in prossimità delle stazioni già esistenti: lo spostamento della Gare Montparnasse di qualche centinaio di metri ne è un esempio.

Il programma "Pôle de Seine Sud-Est" comprende due settori situati da una parte e dall'altra della Senna, quello Bercy-Gare de Lyon e quello Paris Seine Rive Gauche. Nella rive droite verranno costruiti edifici prestigiosi come il Ministero delle Finanze, il Palais Omnisport di Bercy, un parco di circa 13 ettari assieme a un certo numero di edifici per alloggi nel piano coordinato da J.P Buffi. La crescita urbana su questo lato avviene in modo naturale, per aggiunta di nuove strade e nuovi edifici a ciò che già esiste. In seguito al fallimento della sua candidatura per l'Esposizione Universale del 1889, Paris Rive Gauche è oggetto di interesse da parte di investitori privati che avanzano un'idea a dir poco rivoluzionaria alla città di Parigi: lo spostamento della Gare d'Austerlitz di qualche chilometro. Per gli altissimi costi questa proposta non verrà presa in considerazione, si riuscirà però a persuadere la SNCF (Société National Chemin de Fer) dei possibili guadagni nell'utilizzo dello spazio al di sopra della

ferrovia. Da un accordo economico tra la SNCF e la città di Parigi nasce una società per la gestione dei terreni che vanno dalla Gare d'Austerlitz fino ai limiti comunali: la città passerà al di sopra della ferrovia grazie a delle opere di copertura, le dalles.

Il sito si caratterizza per l'assenza quasi assoluta di contesto urbano, i terreni sono completamente liberi, vuoti, situati all'interno dei confini di Parigi ma soprattutto in prossimità della Senna, sono stati inoltre oggetto di numerosi studi e sarà anche questo aspetto a facilitarne l'acquisizione da parte dello Stato per la costruzione della Bibliothèque Nationale de France. La prima consultazione del 1987 introduce il problema dello sviluppo della rive gauches a due scale differenti: la prima limitata alla stazione di Tolbiac e l'altra a partire da Place Valhubert fino ai terreni occupati dai fasci di binari di Austerlitz. Emerge la necessità di definire tracciati che garantiscano la continuità tra il centro e la periferia, cosiccome quella di porre al centro della composizione dei nuovi tessuti urbani un edificio singolare, ruolo che dovrà coprire in seguito il progetto di Perrault della BNF. Viene formulata l'idea di una grande avenue longitudinale rispetto alla Gare d'Austerlitz, collocata al di sopra del piano del ferro, di circa 2 km di lunghezza e 40m di larghezza. La futura Avenue de France costituirà l'ossatura principale della nuova maglia stradale che servirà gli isolati di nuova costruzione. Il nuovo quartiere avrà una pendenza che andrà diminuendo verso la Senna e sarà percorribile da auto, pedoni e ciclisti; la presenza della ferrovia sarà quasi totalmente negata, ad esclusione di alcuni punti in cui le differenze di quota tra il nuovo e la città esistente metteranno in mostra la sovrapposizione del suolo artificiale.

Alcuni vincoli imposti a livello urbanistico determineranno la fisionomia dei nuovi quartieri: viene imposta un'altezza massima di 35m agli edifici sull'Avenue de France e un'altezza di 24m in modo da avere una vista continua dei tetti a partire dal punto più alto della dalle. Il PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) stabiliva inoltre che la parte di suolo sovrastante la ferrovia sarebbe stata occupata per lo più da uffici e spazi commerciali, mentre gli edifici avrebbero occupato le zone con affaccio sulla Senna per poi risalire verso l'interno.

L'architetto R. Schweitzer si occuperà della progettazione del quartiere Tolbiac, riprendendo come principi fondanti gli stessi degli Champs de Mars e del Trocadéro, caratterizzati dalla presenza del grande monumento come elemento ordinatore. Il problema maggiore era legato al contenimento della BNF e all'esigenza di assicurare la continuità dei tracciati nonostante la presenza della grande spianata di 380m di larghezza. Il tracciato regolatore viene disegnato dall'architetto in modo da allinearsi agli angoli delle quattro torri; le abitazioni con orientamento a nord, verso la Senna, presentano dei tagli sulle facciate opposte che permettono l'ingresso della luce.

Le *quais* della Senna vengono riprogettate dall'architetto F. Grether assieme alla paesaggista J. Osty che pensano a una promenade leggermente ribassata rispetto al piano stradale con una prossimità alle acque della Senna che non si ritrova in nessun altro luogo a Parigi; l'asse della Senna che attraversa e struttura la città viene riequilibrato grazie alla definizione di un percorso continuo che parte da Notre Dame e arriva fino alla BNF.

### 3.3 L' "îlot ouvert" di Cristian de Portzamparc e il facciatismo del quartiere Masséna

La consultazione Masséna avviene in due fasi: nella prima veniva richiesto ai partecipanti di formulare un'idea di tessuto urbano o un modo d'assemblaggio degli elementi costitutivi della città, mentre nella seconda si richiedeva un masterplan dell'area. Gli organizzatori avevano notato quanto i quartieri di recente costruzione erano caratterizzati da un semplice allineamento ripetitivo dei prospetti sui bordi stradali; per prevenire la "banalizzazione" delle strade per le regole dei prospetti urbani bisognava fare in modo che venisse valorizzato il retro degli edifici, in modo che diventasse una parte comune di distribuzione utilizzata per l'accesso.

Il mastroplan selezionato fu quello di C. de Portzamparc che con la sua concezione urbanistica di "ilôt ouvert" rispondeva meglio ai requisiti del concorso. Il principio dell' "ilôt ouvert" venne formulato per la prima volta nel 1975, quando progettò un gruppo di abitazioni nel XIII<sup>ème</sup> in rue des Hautes-Formes: "un paesaggio sottilmente frammentato in sette edifici legati tra loro attraverso delle arcate e delle porte, attorno ad un grande passage aperto e a una piazza calma e silenziosa"<sup>10</sup> generano dei rapporti e delle tensioni capaci di legare tra loro oggetti diversi; l'idea di fondo è quella di una composizione di frammenti piuttosto che quella di un oggetto finito e compiuto. Grazie a tale processo di frammentazione si instaurano dei rapporti dialettici tra lo spazio privato, proprio delle abitazioni e lo spazio esterno della strada.

Se questo principio può funzionare abbastanza bene nella definizione di singoli isolati o di ambiti urbani circoscritti, nel momento in cui viene applicato ad un intero quartiere non si traduce in un intervento dal disegno riconoscibile e coerente.

Ciò che risulta evidente dall'analisi del quartiere Masséna è che la frammentazione imposta dal progetto di fondo rimane tale senza trovare il suo senso ad una scala più ampia. L'effetto finale è quello di un'esplosione di tipi architettonici tutti differenti tra loro, senza alcuna apparente logica comune. L'esplosione di colori data dall'eclittismo linguistico è estremamente disorientante. Il nuovo quartiere non regge il confronto con il tessuto urbano della città consolidata e si limita ad una parcellizzazione del suolo che offre lo sfondo a quelle che sono, in alcuni casi, delle mere dimostrazioni stilistiche e dei tentativi di autoaffermazione da parte di ogni singolo architetto.

---

<sup>10</sup> Gilles de Bure, in "Christian de Portzamparc" Éditions Pierre Terrail, Paris, 2003, p.124

# V

## 5.1 Matrici antiche

### 5.1.1 Ur

La rivoluzione urbana ebbe inizio con la produzione di un'eccedenza di alimenti, condizione che si verificò per la prima volta nelle pianure alluvionali del Tigri e dell'Eufrate. Tra il 4000 e il 3000 a.C. alcune comunità rurali della Mesopotamia si ingrandirono tanto da dover cambiare la loro struttura; questo processo portò alla formazione delle città-stato sumere, caratterizzate da diverse migliaia di abitanti, dalla presenza di pratiche religiose e da una classe politica gerarchicamente organizzata. L'agricoltura nei suoli alluvionali era legata alle opere di irrigazione che, inizialmente compiute con sistemi rudimentali, divennero in seguito delle sofisticate canalizzazioni a grande scala, portando alla formazione di insediamenti abitativi stabili. Non si sa con esattezza quando si stabilirono i primi insediamenti, di certo nel 2750 a.C. quando venne fondata Agade come capitale di uno stato sumero unito, esistevano anche Ur, Erech, Larsa, Kish e Nippur come città-stato autonome. Durante la Terza Dinastia Ur assunse il comando dell'impero sumero; situata a metà strada tra l'estremo settentrionale del Golfo Persico e Bagdad costituisce l'esempio più importante di città sumera. Nella città di questo periodo sono riconoscibili tre parti fondamentali: l'antica città murata, il *temenos* o recinto sacro e la città esterna. La città murata, di forma ovale, si estendeva per una lunghezza di 1200m per 800m di larghezza, si ergeva su una collina formata per l'accumulo di rovine dell'edificato precedente e era circondata sui lati nord e est da un canale navigabile. La cinta murata aveva un'altezza di circa 8m e oltre che a scopo difensivo era stata costruita per contenere e sorreggere la piattaforma su cui erano costruiti gli edifici della città. Il *temenos* occupava gran parte del settore nord-est e conteneva gli unici spazi aperti significativi della città sebbene il suo uso fosse riservato ai sacerdoti e ai membri della corte. Il resto della città intra-muros era costituita da quartieri di abitazioni estremamente densi. Questi edifici erano abitati da individui della classe media, dimensionalmente definiti dallo spazio a disposizione e dai mezzi di ogni singolo proprietario; tuttavia, in linea generale, venivano costruiti in accordo con un piano generale. Lo sviluppo delle abitazioni attorno ad un patio, come risposta a una necessità di intimità domestica rispetto alle strade rumorose e pericolose, ha un parallelo nelle moderne "case a patio". Questa tipologia, contrariamente ai tipi convenzionali rivolti all'esterno, rende compatibile la definizione di uno spazio intimo in condizioni di altissima densità. Le abitazioni, con la loro distribuzione di stanze estremamente civilizzate e dotate di servizi adeguati sono il risultato evidente di un incredibile processo evolutivo; sebbene appaiano organizzate secondo tracciati che superano la forma del villaggio primitivo, non seguono tuttavia alcun sistema di pianificazione urbana, ma sono il frutto di aggiunte successive, quindi di un'evoluzione naturale e di una crescita organica. La crescita organica produce paesaggi molto differenti tra loro, la struttura viaria apparentemente illogica si rifà chiaramente a una matrice naturale indefinibile.



## 5.1.2 Egitto

Sebbene venga quasi spontaneo paragonare l'Egitto alla Mesopotamia per la presenza in entrambi i casi di un grande fiume e di valli e pianure estremamente fertili, dal punto di vista degli insediamenti urbani l'Egitto si sviluppò seguendo linee totalmente diverse. Gli edifici erano costruiti in *adobe*, tuttavia non esiste alcuna possibilità di localizzare le aree urbane perché non si sono mai autocostruite secondo schemi riconoscibili quale è stato il *tell* mesopotamico, la cui forma è il risultato di periodi di permanenza molto lunghi. La costruzione delle città sotto i faraoni avveniva molto rapidamente e in un'unica fase, in modo da non bloccare i lavori per le opere funerarie. Tel-el-Amarna, insediamento situato tra il Cairo e Luxor, venne occupata per soli quarant'anni. Il suo sviluppo planimetrico è lineare rispetto al Nilo, con tre arterie principali parallele al fiume.

## 5.2 Il Movimento Moderno

## Teoria – Metodologia

Argan Giulio Carlo, "Progetto e destino", Milano, Il Saggiatore, 1968.

Corboz André, "Ordine sparso: saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio", Milano, Franco Angeli, 1998.

Corner James, "Espansioni urbane e densità nel paesaggio emergente", in LOTUS n°117, 2003, pp. 117 – 131.

Crotti Sergio, "Figure architettoniche: soglia", Milano, Unicopli, 2000.

Frampton Kenneth, "Storia dell'architettura moderna", Bologna, Zanichelli, 1982.

Frampton Kenneth, "Tettonica e architettura: poetica della forma architettonica nel XIX e XX secolo", Milano, Skira, 2000.

Giedion Sigfried, "Spazio, Tempo ed Architettura", Hoepli, Milano, 1984.

Gregotti Vittorio, "L'identità dell'architettura europea e la sua crisi", Torino, Einaudi, 1999.

Gregotti Vittorio, "Del monumento", in Casabella n° 560, 1989, pp. 2 – 3.

Gregotti Vittorio, "Dentro l'architettura", Bollati Boringhieri, Torino, 1991.

Gropius Walter, "Architettura integrata", Il Saggiatore, Milano, 1963.

Koolhaas Rem, "Junkspace", trad. Filippo de Pieri, Macerata, Quodlibet, 2001.

Koolhaas Rem ...[et al.], "Mutations", Barcelona, Actar, 2000.

Moneo Rafael, "Inquietudine teorica e strategia progettuale nell'opera di otto architetti contemporanei", Milano, Electa, 2007.

Rowe Colin, Koetter Fred, "Collage City ", trad.fr Kennet Hylton, CH – Gollion, Infolio Editions, 2002.

Simon Philippe, "Paris Visite Guidée. Architecture, urbanisme, histoire et actualités", Paris, Picard, Editions du Pavillon de l'Arsenal, 2007.

Tafuri Manfredo, Dal Co Francesco, "Architettura Contemporanea", Milano, Electa, 1979.

Zevi Bruno, "Spazi dell'Architettura Moderna", Torino, Einaudi, 1977.

Zevi Bruno, "Storia dell'Architettura Moderna", Torino, Einaudi, 1996.

## **Morfologia –Tipologia**

Aymonino Carlo, "Il significato della città", Padova, Marsilio, 2000.

Aymonino Carlo, "Lo studio dei fenomeni urbani", Roma, Officina, 1977.

Gregotti Vittorio, " Il territorio dell'Architettura", Feltrinelli, Milano, 2008.

Martì Arìs Carlos, "Le variazioni dell'identità - il tipo in architettura", Milano, CittàStudi, 1990.

Moneo Rafael, "La solitudine degli edifici e altri scritti", Umberto Allemandi & C., Torino, 1999.

Morris A. E. J, "Historia de la forma urbana", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2007.

Panerai Philippe, Castex Jean, Depaule Jean Charles, "Isolato urbano e città contemporanea", Milano, Clup,1981.

Rossi Aldo, "L'architettura della città",Padova, Marsilio 1966.

Valente Ilaria, "Per una critica degli studi sulla morfologia urbana in Italia", in Quaderni del Dipartimento di Progettazione Architettonica n.4, Milano, Marzo 1987.

## Pratica architettonica

AA.VV, "Archigram", Editions du Centre Georges Pompidou, Parigi, 1994.

AA.VV, "Città Architettura e Società – Catalogo X° Mostra Internazionale di Architettura di Venezia", Marsilio, Venezia, 2006.

Balmond Cecil, con Smith Jannuzzi, "Informal", Prestel, Berlin, 2008.

Bettinotti Massimo, "Kenzo Tange 1946-1966", Electa, Milano, 1966.

Eisenman Peter, "The formal basis of modern architecture", Lars Müller Publishers, Baden, 2006.

Holl Steven, "Parallax – architettura e percezione", Postmedia srl, Milano, 2004.

Holl Steven, « Vanke Center, Shenzhen, China », in El Croquis n°141, 2008, pp.208 – 219.

Hucliez Marielle, "Jardins et parcs contemporains", Telleri, Paris, 1999.

Koolhaas Rem, « Delirious New York »Milano, Electa, Milano, 2004.

Lang Peter, Menking William, "Superstudio – life without objects", Milano, Skira, 2003.

Lucan Jacques, "Le Corbusier, une encyclopédie", Editions du Centre Pompidou, Paris, 1987.

Montag Stiftung Urbane Räume, "Riverscapes – Designing Urban Embankments", Basel, Birkhäuser, 2008.

Smithson Alison, "Team X meetings: 1953 – 1984" ,Delft, Publikatierburo Bouwkunde, 1991.

## Parigi

AA.VV, " La 1ére fois qui ont inventé Paris", Editions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Editeur, Paris, 2000.

AA.VV, sous la direction de Nicolas Michelin, "Nouveaux Paris – La ville et ses possibles", Editions du Pavillon de l'Arsenal, Editions A. & J. Picard, Paris, 2005.

AA.VV, sur la direction de Jean Louis Cohen et Bruno Fortier, "Paris, la ville et ses projects," Editions du Pavillon de l'Arsenal, Editions Babylone, Paris, 1988.

AA.VV, "Paris Rive Gauche – Universités dans la ville, Semapa, AAM Editions, Silvana Editoriale, 2009.

AA.VV, sur la direction de Simon Texier, "Voies Publiques – histoires & pratiques de l'espace public à Paris", Editions A.& J. Picard, Paris, 2006.

AA.VV, "Projets urbains en France", Le Moniteur, Paris, 2002.

Bédarida Marc, "La memoria in gioco", in Lotus n°84, 1995, pp. 66–70.

Chapel Enrico, «Parigi : progetti di ZAC », in Casabella n°581, 1991, pp.42 – 59. Lortie André, "Pari-phérie" , in Casabella n°596, 1992, pp.32 – 43.

Choay Françoise, "Espacements: figure di spazi urbani nel tempo", Milano, Skira, 2003.

Fortier Bruno, Mimram Marc, Chemetov Paul, Huidobro Borja, Milesi Silvia, "Il nuovo Ministero delle Finanze a Parigi di Paul Chemetov e Borja Huidobro", in Casabella n° 560, 1989, pp. 4 – 20.

Gaiani Marco, "La città senza fine: il disegno di Parigi", Alinea, Firenze, 1995.

Hénard Eugène, "Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli", Marsilio, Padova, 1976.

Leloup Michèle, Bertone Marion, "Le Grand Paris – le coulisses de la consultation", Archibooks, Paris, 2009.

Lucan Jacques, « Genèse d'une forme », in Le Moniteur n°57, 1994, pp.14 – 27.

Lucan Jacques, « Radiographie d'un contenu », in Le Moniteur n°48, 1994, pp.18 – 21.

Simon Philippe, "Paris Visite Guidée. Architecture, urbanisme, histoire et actualités", Paris, Picard, Editions du Pavillon de l'Arsenal, 2007.

Panerai Philippe, « Paris métropole – formes et échelles du Grand Paris », Editions de la Villette, Paris, 2008.

Trévelo Pierre Alain, Viger-Kohler Antoine, « No Limit - Etude prospective de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris », Paris, Editions di Pavillon de l'Arsenal, 2008.

Siti web

<http://www.apur.org/>

<http://www.parisrivegauche.com/>