



PONT DES ARTS CONTEMPORAINE:
UN MUSEO SULLA SENNA

Relatore
Pierfederico Caliri

Correlatori
Francesco Leoni
Samuele Ossola

Iris Capra 734738
Danielle Cohen 724851
Corso di Laurea Specialistica in
Architettura d'Interni

A.A. 2009/2010

Indice

1_Abstract	4
2_Contesto Parigino	5
2.1_Offerta Museale	8
2.1.1_Louvre	8
2.1.2_Musée d'Orsay	10
2.1.3_Centre Georges Pompidou	13
2.1.4_Quai Branly	15
2.1.5_Palais de Tokyo	17
2.2_Pont des Arts	18
4_Ponti Abitati	
4.1_Ponti abitati parigini	30
4.2_Ponte- Piazza	33
4.3_Ponti Trionfali	35
5_Il Progetto	38
5.1_La Passerella	38
5.2_L'Edificio_Piazza	39
5.2.1_La Soglia	39
5.2.2_Lo Stipite	41
5.2.3_L'Architrave	41
5.2.4_Il Coronamento	42
5.3.1_Vetrare e finiture interne	43
5.3_Struttura e Tecnologia	42
5.3.1_Vetrare e finiture interne	43
5.4_Pont des Arts Contemporaine	44
6_Bibliografia	46

1_Abstract

La tesi nasce dalla volontà di inserire all'interno del contesto urbano parigino un nuovo spazio dedicato all'arte contemporanea. Seppure la città sia già ricca di spazi destinati alla consacrazione dell'arte in tutte le sue forme, si è pensato che fosse necessario progettare un nuovo luogo destinato all'esposizione di mostre temporanee che, a differenza di ciò che è già presente nel tessuto cittadino, si caratterizzi per flessibilità e mutevolezza, caratteristiche fondanti dell'arte contemporanea.

2_Contesto Parigino

Parigi è celebre per la bellezza della sua architettura, i suoi viali e le sue piazze, oltre che per l'abbondanza dei suoi musei. Costruita su un'ansa della Senna, è divisa in due parti: la Rive droite a nord e la più piccola Rive gauche a sud.

Un tempo capitale di un impero coloniale che si estendeva su cinque continenti, Parigi è tuttora considerata come il centro del mondo francofono e, nei secoli, ha mantenuto una valida posizione internazionale, ospitando, tra gli altri, il quartier generale dell'UNESCO. Questo suo rilievo internazionale, combinato alle sue attività politiche, economico-finanziarie, nonché alla forte attrattività turistica, ha reso Parigi una delle città più visitate al mondo. Assieme ai suoi sobborghi e città satellite forma l'area metropolitana della Grande Parigi (Île-de-France) e accoglie una popolazione di quasi 12 milioni di abitanti. L'area metropolitana della Grande Parigi è una delle più ampie d'Europa.

Infatti, grazie ai suoi monumenti, prima fra tutti la celeberrima Torre Eiffel, ai musei, agli splendidi Champs Elysees, a Montmartre con la Basilica del Sacro Cuore, l'intensa vita, i locali e la buona cucina, Parigi affascina come poche altre città al mondo e lascia in coloro che la visitano la voglia di tornare per poter approfondire la sua conoscenza. Grazie anche alla sua posizione strategica, è da sempre stata dimora d'importanti dinastie, capitale di grandiosi imperi (basta citare quello napoleonico), teatro di eventi storici cruciali (la Rivoluzione Francese) e inoltre è stata scelta come residenza da insigni artisti. Tutto ciò ha contribuito ad arricchire le gallerie e i musei di

Parigi con opere d'arte d'inestimabile valore, provenienti da tutte le parti del mondo e in larga parte dal bottino delle campagne napoleoniche in Europa.

Il risultato è oggi un crogiolo di musei, di ogni dimensione, gallerie d'arte, case museo, atelier e fondazioni, diffusi sull'intera area metropolitana, che custodiscono cospicua parte del patrimonio culturale mondiale.

La massiccia presenza di luoghi deputati all'arte, nelle sue molteplici declinazioni, continua ad offrire innumerevoli possibilità agli artisti, motivo per il quale negli ultimi anni proliferano esperienze d'arte "d'avanguardia" (performance ed installazioni). Il rinnovato fermento artistico e la variegata offerta culturale attrae, inoltre, visitatori e turisti provenienti sostanzialmente da tutto il mondo.

2.1 _Offerta Museale

Osservando una pianta della città si può notare che i musei più importanti e come le collezioni più prestigiose si trovano lungo il corso della Senna. Quasi come se fosse il corso fluviale stesso a consacrare questi spazi espositivi e le opere custodite al loro interno.

Il Louvre, il Musée d'Orsay, il Centre Pompidou, il Quay Branly, il Musée d'Art Moderne e Trocadero sono solo alcuni degli esempi di musei di fama internazionale che si collocano lungo le rive del fiume.

Si è pensato quindi che la collocazione ideale per il nuovo museo fosse proprio il cuore questa intricata rete di musei nonché della città stessa: la Senna.

2.1.1 _Louvre

Il vasto palais du Louvre, commissionato da Filippo Augusto nel XIII secolo, divenne museo nazionale nel 1793. I quadri, le sculture e le altre opere esposte furono raccolte dai governi francesi nel corso degli ultimi cinque secoli.

Il museo conserva opere d'arte e oggetti d'artigianato provenienti da tutta Europa e collezioni d'arte assire, etrusche greche, copte e islamiche. La rasion d'etre del Louvre è quella di presentare l'arte occidentale dal medioevo fino al 1848 circa (le collezioni successive sono invece ospitate presso il Musée

d'Orsay), insieme a opere antiche di civiltà che hanno segnato il punto di partenza per lo sviluppo dell'arte occidentale.

Quando venne inaugurato, verso la fine del XVIII secolo, possedeva 2500 opere, oggi se ne possono contare all'incirca 35000. L'attuazione del progetto "Grand Louvre" avviato dal presidente Mitterrand nel 1989, ha comportato il raddoppio degli spazi espositivi.

Il Palazzo del Louvre attuale è frutto di una serie di costruzioni realizzate nel corso degli ultimi 800 anni.

Dopo la Rivoluzione francese, la collezione reale del Louvre (che venne implementata con le collezioni dell'Académie française, le opere confiscate alla Chiesa e agli emigrati per motivi politici) assunse il nome di "Muséum central des Arts" e, nel 1793, venne aperta al pubblico. Dal 1794 in poi le vittorie dell'esercito rivoluzionario francese fecero affluire in patria un numero sempre maggiore di opere d'arte provenienti da tutta Europa, con l'obiettivo di trasformare il museo in uno dei più importanti del continente.

Il numero di queste opere costrinse i curatori del museo a riorganizzare l'esposizione. Il palazzo, restaurato, venne inaugurato nel 1800, e, nel 1803, ribattezzato "Musée Napoléon".

La collezione continuò a crescere perseguendo il proposito di creare un museo delle arti universale che conservasse tutte le migliori opere scultoree. Napoleone, infatti, aveva dato disposizione di prelevare sculture, piuttosto che dipinti antichi. Tuttavia la collezione si ridusse notevolmente quando, in seguito alla sconfitta di Napoleone a Waterloo, nel 1815, quasi tutte le

opere acquisite durante la guerra dovettero essere restituite. Il cortile centrale del museo, allineato con gli Champs-Élysées, ospita la Piramide Louvre, che funge da entrata principale al museo. Si tratta di una piramide di vetro commissionata dall'ex presidente francese François Mitterrand nel 1989, disegnata da Ieoh Ming Pei e il cui progetto fu firmato e approvato dall'ingegnere Peter Rice. Ha rappresentato la prima realizzazione del progetto di rinnovamento chiamato Grand Louvre, il quale si prefiggeva l'obiettivo di riorganizzare e implementare gli spazi. Anche la Galleria Carrè, dove era esposta la Gioconda in tale occasione, fu oggetto di restauro. La Piramide si erge sul mezzanino del museo ed è parte integrante della sua nuova entrata. Bersaglio di feroci critiche, venne approvata perché compresa in un più ampio progetto di Pei.

2.1.2_Musée d'Orsay

Allestito in una ex stazione ferroviaria, lungo la Senna, questo museo espone una ricca collezione nazionale francese di dipinti, sculture, objets d'art e altre opere risalenti agli anni compresi fra il 1840 e il 1914, abbracciando quindi i movimenti Impressionista, Postimpressionista e Art Nouveau.

Alla vigilia dell'Esposizione Universale del 1900, lo Stato cedette il terreno alla Compagnia ferroviaria d'Orléans che la quale, penalizzata dalla posizione periferica della stazione d'Austerlitz, aveva in progetto la costruzione di un capolinea

più centrale, al posto del Palazzo d'Orsay. Nel 1897 la suddetta compagnia consultò tre architetti: Lucien Magne, Emile Bé-nard e Victor Laloux. I vincoli imposti al progetto in relazione al prestigioso sito - eleganza del quartiere, vicinanza del palazzo del Louvre e della Legione d'Onore- ponevano i concorrenti di fronte alla sfida di come inserire la stazione in questo particolare contesto urbano. Nel 1898, il progetto presentato da Victor Laloux, che aveva appena ultimato il Palazzo Comunale di Tours, venne scelto tra le proposte.

La stazione ed un albergo di lusso, costruiti in appena due anni, vennero inaugurati il 14 luglio 1900, in occasione dell'Esposizione Universale. Laloux scelse di coprire la gigantesca ossatura metallica della stazione con un rivestimento lapideo in stile eclettico. L'interno rappresenta l'apoteosi del modernismo: piani inclinati e montacarichi per i bagagli, ascensori per i viaggiatori, sedici attraversamenti sotterranei, servizi di accoglienza il tutto animato elettricamente. La grande hall (alta 32 metri, larga 40 e lunga 138) era affiancata per tutta la lunghezza del binario da un vestibolo e da un androne aperto. In seguito la stazione venne adibita a vari usi. Divenne, infatti, durante la guerra, un centro di spedizione dei pacchi per i prigionieri e, nel periodo della Liberazione, un centro di accoglienza dei prigionieri liberati. Servì da set per molti film (tra cui "Il Processo di Kafka" di Orson Welles). Lo stabile fu, in seguito, scelto come sede stabile della compagnia teatrale Renaud Barrault e, infine, nel 1974, durante la ricostruzione dell'Hotel Drouot, divenne la sede di una casa d'aste.

Nel 1973, la Direzione dei musei di Francia progettò, all'interno della stazione d'Orsay l'allestimento di un museo in cui tutte le arti della seconda metà del XIX secolo venissero rappresentate. Evitato il rischio della demolizione, al fine di esser sostituita da un grande e moderno albergo, la stazione beneficiò del rinnovato interesse per il XIX secolo e venne quindi inserita, in data 8 maggio 1973, nell'elenco straordinario dei Monumenti Storici. La decisione ufficiale, relativa alla costruzione del museo d'Orsay, fu ratificata dal consiglio interministeriale il 20 ottobre 1977, su iniziativa dell'allora Presidente della Repubblica francese Valéry Giscard d'Estaing. Nel 1978, l'edificio venne classificato come monumento storico e si istituì un'apposita fondazione pubblica, delegata al coordinamento dei lavori di costruzione e di messa in opera del museo. Il primo dicembre 1986, François Mitterrand, all'epoca Presidente in carica, inaugurò il nuovo museo che aprì le proprie porte al pubblico il 9 dicembre dello stesso anno.

Già nel 1900 il pittore Edouard Detaille scrisse "La stazione è superba e ha l'aspetto di un Palazzo delle Belle-Arti". Ottanta-sei anni dopo, la sua profezia si è avverata.

La trasformazione della stazione in museo venne realizzata dagli architetti dello studio ACT-Architecture, MM. Bardon, Colboc e Philippon. Il loro progetto, selezionato tra le sei proposte pervenute nel 1979, doveva rispettare l'architettura di Victor Laloux, adattandola in funzione della nuova destinazione dell'edificio. Tale progetto rese possibile la valorizzazione della grande navata, destinata a costituire l'asse principale del

percorso, nonché la trasformazione della pensilina in entrata principale.

Il percorso del museo si snoda su tre livelli principali: al piano terra, le sale sono distribuite da una parte all'altra del corridoio centrale. Al livello intermedio, le terrazze dominano il corridoio e introducono alle sale espositive. Il livello superiore è sistemato sopra l'atrio che ospita il binario e che si protrae nella parte più elevata dell'albergo sulla rue de Bellechasse.

A partire da questi tre principali livelli in cui sono esposte le opere, è possibile accedere ai vari spazi museali: il Pavillon Amont, i passaggi a vetri del grande timpano occidentale della stazione, il ristorante del museo (allestito in quella che un tempo era la sala da pranzo dell'albergo) il Café des Hauteurs, la libreria e l'auditorium.

L'allestimento interno del museo viene realizzato da una squadra di scenografi e di architetti diretti e coordinati da Gae Aulenti. In collaborazione con Italo Rota, Piero Castiglioni (architetto delle luci che ha curato la disposizione delle stesse), e Richard Peduzzi (che si è occupato della presentazione dell'architettura), Gae Aulenti si è impegnata a creare un'esposizione che unificasse una vasta diversità di volumi, soprattutto per quanto concerne l'omogeneità dei materiali utilizzati: rivestimento di pietra dei pavimenti e delle pareti.

2.1.3_Centre Georges Pompidou

“La Repubblica francese ha deciso di edificare nel cuore di Parigi un centro consacrato alla lettura pubblica, all’arte e alla creazione contemporanea. L’originalità del progetto risiede nella congiunzione, in uno stesso luogo, del libro, delle arti plastiche, dell’architettura, della musica, del cinema e della creazione industriale. Sistemato in un vecchio quartiere storico, in corso di restauro e rinnovamento, il centro deve permettere un legame tra il passato storico e l’epoca contemporanea contrassegnata dalla ricerca incessante di nuove espressioni. Al visitatore del centro saranno proposte molte attività differenti; è auspicabile che esse siano strettamente correlate. Il centro dovrebbe stimolare l’insediamento di attività complementari che ne facilitino l’integrazione nel tessuto urbano.”

Il Centro è nato dalla volontà del presidente francese (dal 1969 al 1974) Georges Pompidou di creare nel cuore di Parigi un’istituzione culturale interamente dedicata all’arte moderna e contemporanea. Per questo il Centro comprende la Bibliothèque Publique d’Information, una grande biblioteca pubblica, il Musée National d’Art Moderne, e l’IRCAM, un centro per la musica e le ricerche acustiche. Collocato all’interno dell’edificio è anche il Centro del design industriale, aperto al pubblico dal 31 gennaio 1977.

Il Centre Pompidou è stato progettato da Renzo Piano, Richard Rogers e Sue Rogers, in collaborazione con l’ingegnere britannico Edmund Happold e l’ingegnere strutturista irlandese Peter Rice. Il progetto di questo gruppo di semi-sconosciuti (al tempo) risultò vincente alla gara indetta per realizzare il museo,

competizione il cui risultato fu proclamato nel 1971.

Il New York Times, in occasione della vittoria da parte di Rogers del Premio Pritzker nel 2007, scrisse che il design del centro “ha rovesciato l’architettura mondiale”.

L’approccio tecnologico sviluppato dagli architetti costituisce l’immediato precedente della tendenza definita high tech, della quale il Centre Pompidou è riconosciuto come prototipo sebbene esso si differenzi da questo movimento per la qualità artigianale della realizzazione, e soprattutto, per la forza simbolica espressa dall’insieme.

Per la prima volta l’architettura assume un’importanza pari a quella del contenuto interno ed esercita un’attrattività altrettanto forte.

L’attenzione degli architetti gravita attorno alla richiesta di flessibilità e alle possibilità di movimento.

I diversi colori delle tubature esterne del prospetto del Centre Pompidou sono differenziati in base al loro utilizzo: quelle gialle per l’elettricità, le rosse per gli ascensori e le scale mobili, verde per l’acqua, blu per l’aria.

2.1.4_Quai Branly

A trent’anni dal Centre Pompidou e a venti dal Musée d’Orsay, è stato inaugurato il 20 Giugno 2006 un nuovo spazio espositivo, il più importante nel mondo dedicato alle arti e alle civiltà primitive di Africa, Asia, Oceania e delle Americhe: Quai Branly. Divisa nelle quattro grandi aree geografiche, la collezione per-

manente ospita all'incirca 300.000 pezzi, di cui 3.500 sono esposti in modo permanente.

Il museo, progettato dall' Ateliers Jean Nouvel, si sviluppa in quattro corpi e uno spazio a verde, su coprendo una superficie totale di 39.000 mq (tra giardini, uffici e spazi espositivi) ed è caratterizzato dall'originale rivestimento naturale esterno, ideato da Patrick Blanc e costituito da un muro vegetale di 800 mq, con 15.000 piante di 150 differenti specie provenienti da Giappone, Cina, Europa centrale e Stati Uniti.

Gli spazi allestiti per le mostre, affiancati da una mediateca e una sala di lettura, sono integrati dal teatro all'aperto (che prevede programmi di musica e danze, legate agli eventi in corso) e dal ristorante sulla terrazza, dal quale si può goder la vista della Senna e della vicinissima Torre Eiffel, motivo per cui è divenuto la meta preferita di parigini e turisti.

Il percorso espositivo interno si dipana lungo la galleria che ospita la "scultura antropomorfa". Tale spazio si sviluppa, per trecento metri lineari, assolvendo al tempo stesso le funzioni di distribuzione e di raccordo delle diverse quote di calpestio, e risolvendo, dunque, i notevoli problemi causati dall'irregolarità dei pavimenti inclinati.

La struttura, realizzata interamente in metallo, è stata, in un secondo tempo, completamente rivestita in cuoio e ospita al suo interno un complesso sistema multimediale integrato: video lcd, sistemi audio, binocoli per viste tridimensionali, integrazioni tattili nella superficie della pelle, sistemi di trasmissione dati a onde radio per persone dotate di apparecchi

acustici, sensori di movimento e numerosi computer che coordinano le installazioni multimediali.

2.1.5_Palais de Tokyo

Nato negli anni Trenta in occasione dell'ultima Esposizione Universale di Parigi, a seguito di un concorso per la realizzazione di due edifici gemelli destinati ad ospitare le collezioni statali e comunali di arte contemporanea, il Palais de Tokyo è stato caratterizzato da una storia di incessanti trasformazioni e cambiamenti di funzione.

Solo all'inizio del nuovo millennio, attraverso l'allestimento al suo interno di un polivalente museo d'arte contemporanea dedicato all'esibizione di collezioni temporanee, questo luogo vastissimo e ricco di potenzialità ha trovato un suo coerente ed innovativo utilizzo.

L'edificio è, infatti, grazie alla sua vasta e polivalente architettura, un grande contenitore di happening e mostre che rappresentano la sua stessa anima. Nella nuova concezione del Palais la partecipazione attiva dei visitatori è posta a fondamento del funzionamento dello spazio. Questo è l'aspetto più interessante del luogo: si tratta di uno spazio pubblico creato dalla sua stessa utenza, i visitatori, che lo vivono secondo le loro aspettative e volontà, senza essere incanalati in programmi museali o itinerari conoscitivi.

2.2_Pont des Arts

Nello studio della storia dell'urbanistica parigina, risulta particolarmente interessante il particolare caso del bacino della Senna, antistante il Louvre. Si tratta, infatti, di un'area da sempre oggetto di accesi dibattiti tra i gli studiosi della città, da molteplici punti di vista. E la ricchezza di opinioni, spunti e analisi storiche, nonché il fatto di essere un nodo non ancora risolto nel tessuto cittadino, han reso questo luogo particolarmente interessante come area di progetto.

Il Pont des Arts, primo ponte in ghisa della città, fu commissionato all'ingegnere Louis-Alexandre de Cessar nel 1802, con l'obiettivo di collegare l'Institut de France al Louvre (a quel tempo chiamato il Palais des Arts). I lavori durarono due anni. La passerella pedonale venne concepita sul modello dei ponti lignei dell'epoca. L'immagine che si volle dare alla struttura era quella di giardino sospeso, e venne quindi arricchita con arbusti, fiori e panchine. Nel periodo in cui fu costruita, il suo passaggio comportava un pedaggio, come accadeva nella maggior parte dei ponti francesi. Quando venne inaugurata, parteciparono all'evento più di seicentocinquantamila parigini. Nel 1976, l'ispettore generale di Ponts et Chaussées scrisse una nota che documenta la fragilità dell'opera, dovuta principalmente ai bombardamenti del 1918 e del 1944 e ad alcuni incidenti di imbarcazioni, nel 1961 e nel 1970.

Il ponte, infatti, l'anno seguente (1977) venne chiuso alla circolazione e, due anni dopo, crollò in seguito ad una collisione

con una chiatta.

La passerella attuale fu ricostruita tra il 1981 e il 1984 da Louis Arretche il quale, dal punto di vista architettonico, progettò una struttura visivamente identica a quella crollata, ma ne diminuì il numero delle arcate (sette anziché nove), il che permise un allineamento con il Pont Neuf, favorendo dunque la navigabilità di quel tratto fluviale pur nel mantenimento dell'immagine del vecchio ponte.

Se molte obiezioni furono portate ad una ricostruzione all'identique si decise comunque di ricostruire il ponte in larga parte seguendo le sue forme originarie.

La concezione generale dell'ossatura metalica, realizzata in acciaio, invece che in ghisa, si basò su due principi generali: conservare il numero, la disposizione e la sezione degli elementi degli archi.

Il collegamento alle pile avviene per mezzo di pilastri verticali identici a quelli del ponte precedente, il parapetto è lavorato secondo il disegno di quelli precedenti e i lampioni, smontati, sono stati ricollocati nell'asse delle pile.

Non avendo subito un processo di progettazione, ma essendo stato ripreso da un progetto precedente, il Pont des Arts attuale si presenta come un falso storico e, giacché si trova in uno dei punti più rappresentativi della città, si è ritenuto opportuno uno studio più dettagliato della storia di quest'area per capirne le necessità e le criticità.

3_Storia dell'Area di Progetto

Il 1853 rappresenta una data cruciale per la trasformazione urbana di Parigi, poiché prende le redini della progettazione l'urbanista Georges Eugène Haussmann.

Il programma del secondo impero aveva come obiettivo un vero e proprio ridisegno della città attraverso l'individuazione di nuovi tracciati, l'allargamento delle strade esistenti e il consolidamento di nuove direttrici secondo diverse gerarchie. Ciò che si pose a guida dei progettisti nell'analisi del nuovo piano fu lo studio di "sistemi a rete", applicato anche a parchi, giardini, viali alberati, reti dell'acqua potabile e fognaria.

La progettazione di Haussmann tenne conto principalmente, come si è detto, della questione viabilistica della città, concentrando pertanto il suo interesse nei confronti della circolazione, la quale avrebbe dovuto essere il più possibile fluida e scorrevole.

Nonostante la questione sia stata sollevata sin dagli inizi della progettazione haussmanniana, l'area in cui si è deciso di progettare presenta una serie di nodi viabilistici, dalle inevitabili implicazioni estetiche, tuttora insoluti.

Il bacino della Senna nella sua parte antistante il Louvre rappresenta probabilmente il punto più caratteristico, pittoresco e panoramico della città. Proprio per questo motivo è sempre stato difficile intervenire nella storia, infatti, si sono susseguiti una serie di dibattiti che hanno inevitabilmente portato ad un nulla di fatto.

Il piano haussmanniano prevede una "mutilazione" del Palais de l'Institut, dato che alcuni padiglioni del palazzo sarebbero stati

di “ostacolo” alla regolarizzazione del quai il quale, in corrispondenza del Palais, si stringeva a causa dell’avanzamento dei due avancorpi laterali. Un lungo dibattito ebbe vasto spazio sulle pagine di “Annales Archèologiques” e vedeva come forte oppositore del modus operandi di Haussmann, l’urbanista Cèsar Daly, il quale presenta un progetto alternativo con l’obiettivo di conciliare “gli interessi dell’arte e della viabilità” .

Haussmann era mosso, infatti, da obiettivi prettamente viabilistici, al contrario di Daly, il quale si concentrava sul carattere estetico e monumentale del Palais.

Commission des Monuments Historiques, opponendosi al Conseil Municipal e al prefetto della Senna richiese esplicitamente la conservazione dei padiglioni e del monumento in tutte le sue parti.

Furono quindi predisposte soluzioni diverse per ovviare alle problematiche inerenti alla circolazione., basti pensare al nuovo carattere conferito al boulevard Saint Germain, costruito in modo da poter essere un’alternativa efficace al percorso lungo il quai ad esso parallelo.

Anche la progettazione del tracciato della rue de Rennes risponde a necessità viabilistiche: ha come poli, da un lato la Gare du Montparnasse, dall’altro, un nuovo ponte che, nonostante le molte proposte avanzate nel corso del Novecento, non venne mai costruito.

L’obiettivo di collegare la rue de Rennes alla rue du Louvre, ai fini di una più agevole percorribilità automobilistica, è reso dif-

ficoltoso dalla posizione delle due vie, sono fra loro parallele e situate sui lati opposti della Senna.

Risulta quindi necessaria la costruzione di un nuovo ponte che risponda a queste istanze.

Una prima ipotesi, legata a quella di semidistruzione del Palais suggerita da Haussmann, suggerisce la costruzione di un ponte, il “Pont de la Monnaie”, posto all’estremo dell’Ile de la Cité che si colleghi al Pont Neuf componendo una forma/figura ad “H”. Questo progetto, nonostante risolva le problematiche viabilistiche, presenta una serie di criticità. Innanzitutto in questo lungo percorso la rue de Rennes continuerebbe a incrociare l’asse che attraversa Palais de l’Insitute, e quest’ultimo verrebbe quindi diviso in due parti; in secondo luogo, il bacino che si trova fra il Pont des Arts e il Pont Neuf risulterebbe rovinato; infine, il triangolo verde che sporge dall’Ile de la Cité oltre il Pont Neuf verrebbe eliminato.

L’idea di un nuovo ponte sulla Senna, in alternativa al Pont des Arts e nell’asse della place du Louvre, come collegamento Nord-Sud, è riportata sul frontespizio di un pamphlet pubblicato nel 1842 da Leòn De Laborde. Costui, che si presentava come un abitante qualunque dell’area, era in realtà un personaggio di notevole rilievo nella cultura ottocentesca francese e in quell’anno, infatti, entrò a far parte della commissione istituita per la conservazione del patrimonio architettonico della Francia.

De Laborde era convinto che non fosse il caso di essere troppo rigorosi nella conservazione di un monumento che, per epoca

e per mancanza di unità compositiva, era, secondo lui, poco significativo. Egli sosteneva che alcuni padiglioni dell'Institut dovessero essere assolutamente demoliti, ma ne proponeva la ricostruzione pochi metri più in là, al fine di conservare il disegno della facciata così come percepito dalla riva opposta.

Se l'ipotesi di De Laborde risulta improponibile da un punto di vista storico-architettonico, è utile comprendere che, per gli studiosi dell'epoca, vi era la convinzione che la civiltà contemporanea imponesse delle trasformazioni irrinunciabili della città e dei suoi monumenti e che, quindi, questi ultimi dovessero, necessariamente, adattarsi alle "vie moderne".

Questo tracciato non fu mai stato realizzato, sebbene fosse stato emanato un decreto per inizio lavori nel 1886. Tuttavia, agli inizi del XX secolo, quest'idea venne ripresa, elaborata e riadattata.

Nel 1903 fu pubblicato "Etudes sur Les Transformations de Paris", una raccolta della serie di progetti redatti per la capitale francese da Eugène Hénard. In questo volume vengono ripresi e sviluppati i termini della discussione arrestatasi nel 1867: l'interpretazione di Hénard del disegno urbano si spinge al di là della soluzione dei problemi del traffico, mostrando una nuova concezione della città.

La conseguenza del tracciato di Haussmann, che egli mette in evidenza, non è solo legata alla distruzione dell'Institut: Hénard analizza un effetto più sottile che si spinge oltre la conservazione del monumento architettonico per toccare as-

petti che riguardano la percezione dello spazio urbano e la conservazione di alcune prospettive monumentali che connotano la città.

La veduta che si può godere dal Pont des Arts del Pont Neuf e dell'Île de la Cité, riguarda una percezione di Parigi diversa da quella dello scorrimento del traffico, ma che ha acquistato nel tempo una sua prerogativa, tanto da motivare il progetto di Hénard.

Venne fatto uno studio sulla città stessa, ponendo come obiettivo quello di superare i limiti della "percèe" haussmaniana. Dopo aver analizzato il quadro teorico generale, Hénard affrontò singolarmente i singoli punti topici della città.

Per l'area in questione propose più soluzioni:

- Collegare rue de Rennes al Pont Neuf, evitando di frammentare l'Insitut, ma questa proposta presentava il limite di non affrontare il collegamento fra il Pont Neuf e la rue du Louvre;
- Ingrandire rue Bonaparte, rendendo il Pont des Arts carrabile, ma in tal caso si sarebbero dovuti apportare cambiamenti strutturali nei tunnel sotterranei, e questi avrebbero esposto la costruzione al rischio di crolli;
- Costruire un ponte ad X.

Quest'ultima soluzione proponeva lo spostamento della continuazione di rue de Rennes, tenendo come allineamento il padiglione ovest dell'Institut e, in alternativa al Pont des Arts, un nuovo ponte sulla Senna a forma di X, il cui centro sarebbe stato collocato sull'asse visivo che lega l'Institut e il Louvre.

Da questo punto sarebbe stato possibile percepire esattamente la stessa visione dell'Ile de la Cité di cui si gode dal Pont des Arts.

4_Ponti Abitati

Un altro studio di grande interesse è costituito dall'analisi della storia dei ponti abitati europei, nella fattispecie, quelli parigini.

Da oltre due millenni, la costruzione delle città e del territorio storico deve un contributo rilevante al progetto delle infrastrutture. Un tributo che non si esaurisce nel ruolo strettamente funzionale, ma deve esser letto in termini di concezione innovativa dello spazio urbano e del paesaggio.

Apporto determinante ci è dato dalla tradizione romana nella costruzione delle città e del territorio: acquedotti, strade e ponti di quest'epoca costituiscono un riferimento obbligato per la valutazione del retroterra culturale e tecnico della nostra esperienza contemporanea. Le infrastrutture sono da questo momento lette non come realizzazioni episodiche, ma come un vero e proprio sistema interscalare di opere, dotate di un'intrinseca razionalità che coniuga i collegamenti a lunga percorrenza con l'urbanizzazione locale, dentro un disegno di suolo configurato anche come progetto di paesaggio.

Questo insegnamento, smarrito in Europa nei secoli successivi, riemerge nell'esperienza francese sette - ottocentesca dell'Ecole des Ponts et Chaussées. Il concetto di "Ponte", in questo lungo lasso temporale, ha modificato radicalmente il suo significato. Se nell'esperienza romana si era conquistato l'equilibrio fra solidità costruttiva e qualità estetica, nella Francia del XVIII secolo, si assiste a un atteggiamento contraddittorio: fuori città i ponti vengono abbandonati, quindi condannati al crollo, dentro i centri abitati vengono, invece, trasformati in

ponti “abitati” o “urbanizzati”.

Con l’espressione “ponte abitato” si indicano quindi quei ponti il cui piano calpestabile o le cui strutture portanti vengono utilizzati per costruirvi edifici dalle diverse destinazioni.

I ponti abitati costituiscono un fenomeno assai variegato ma sempre connotato dall’accostamento tra il principio del ponte e una o più funzioni. Questi ponti rappresentano, di fatto, una realtà concreta, precisa, e tuttavia mai sufficientemente considerata. Questo soggetto d’architettura, pur ricorrendo frequentemente nella storia della città europea, non è mai stato oggetto di classificazioni che lo gli riconoscessero una tipologia specifica (non esiste, infatti, la tipologia del ‘ponte abitato’), ma sempre stato considerato una semplice variante della tipologia del “ponte”, un suo significato aggiuntivo.

Unico termine tedesco, ‘Uberbautebrücken’ – letteralmente “ponti ai quali vengono sovrapposti edifici o sovrastrutture architettoniche” –cerca di sopperire a questa carenza. Qualche studioso usa l’espressione ‘ponti sopraedificati’ o ‘ponti urbanizzati’, preferendola a quella di ‘ponti abitati’, giudicata un po’ “ambigua e sentimentale e limitante eccessivamente il concetto alla destinazione rara e restrittiva della residenza”.

Lo studio di suddetti ponti ne fa emergere le numerose potenzialità come strumento per rispondere ad esigenze o lacune dell’urbanistica contemporanea. È infatti possibile creare suoli artificiali nel centro delle già largamente edificate città europee, in modo da facilitare la realizzazione di centri di interesse pubblico.

Molte città moderne sono vittime di violente aggressioni alla loro integrità fisica: dilaniate dalle pesanti infrastrutture dei trasporti che frammentano i quartieri trasformandoli in luoghi estranei all'insieme urbano. Il ricorso al ponte urbanizzato permette, al contrario, di ristabilire un continuum urbano fra questi brandelli di tessuto, ricucendoli in un insieme organico e in tal modo recuperando le aree in precedenza emarginate.

4.1_Ponti abitati parigini

L'edificazione sui ponti parigini ha origine in epoca medioevale quando, nel centro della città, si verifica un processo di rapido aumento della densità abitativa. In altri termini, i ponti della Cité si innestavano in un sistema stradale preesistente: la funzione abitativa assunta dai ponti appariva come un processo di sovrapposizione, risultato di una precedente urbanizzazione con servizi e installazioni commerciali.

Di particolare importanza per l'attività commerciale dei ponti urbanizzati è la vicinanza ai maggiori poli della vita pubblica: il palazzo, la cattedrale, il mercato. Queste infrastrutture occupano in breve tempo una posizione economica dominante all'interno della struttura cittadina. Di conseguenza, i ponti assumono anche una funzione rappresentativa, e si trasformano in percorsi trionfali in grado di offrire un'esperienze spaziali senza precedenti.

Nella capitale francese ve n'erano ben cinque che collegavano le Rive Gauche e Droite all'Ile de la Cité e all'Ile St. Louis. Ognuno di questi ponti assolveva diverse funzioni: ospedali, negozi

di profumi e mercati all'aperto. In particolare, il celebre ponte di Notre Dame, ospitava numerose gallerie d'arte, motivo per cui, nel XVIII secolo, rappresentava a livello internazionale l'epicentro dell'arte parigina.

La storia dei ponti abitati presenta due possibili logiche di insediamento: l'urbanizzazione prodotta "dall'accumulo e la giustapposizione di iniziative individuali" (come Ponte Vecchio a Firenze) e la logica che esprime la volontà di "dotare la città di un elemento pregiato di composizione urbana progettato da architetti nel rispetto delle regole dell'arte" (Ponte di Rialto).

Gli spazi collocati sui ponti abitati si distinguono per la loro attrattività, dunque redditività, dovute alla posizione esclusiva (nel cuore pulsante della città) e al valore simbolico ad essa connesso. Sono sempre, quindi, state assegnate importanti funzioni urbane agli edifici contenuti all'interno dei ponti. Nel corso della storia, infatti, han trovato alloggio al loro interno importanti sedi di istituzioni religiose, politiche, economiche, istituzionali, così come edifici con funzioni, strategiche, industriali, ludiche o sanitarie. Quest'ultimo caso riguarda, ad esempio, il Pont de l'Hôtel-Dieu: un ospedale a due piani costruito nel 1626, su prescrizione di un decreto reale.

A partire dal Medioevo, moltissime città europee hanno dotato i loro ponti di dispositivi scenici e architettonici molto elaborati, destinati alla celebrazione di grandi feste popolari. Questa antica tradizione è all'origine dei "ponti trionfali" del XVIII

secolo concepiti come maestosi oggetti d'arte urbana.

Nel tempo però si assiste, da un lato, alla progressiva scomparsa di committenti ed esecutori in grado di sostenere l'onere di progetti così complessi, dall'altro, le élite illuminate proclamano di voler operare secondo una nuova logica di ordinamento urbano, in risposta alle nuove istanze delle città moderne: . la progettazione delle città deve innanzitutto soddisfare esigenze di tipo igienico-sanitario dettate dal rapido inurbamento conseguente la rivoluzione industriale, deve altresì risolvere aspetti legati alla circolazione e, al contempo, si propone la ridefinizione dell'immagine della città, con la creazione di vaste prospettive. Questo determina, in poco tempo, la decisione di distruggere i vecchi ponti urbanizzati, che, in tale mutata visione, costituivano strozzature "malsane". Pertanto, viene emanato l'editto reale datato settembre 1786, il quale dà l'ordine di demolire i cinque ponti abitati parigini.

La distruzione materiale di questi ponti non ne cancella, tuttavia, la presenza nell'immaginario collettivo. Basti pensare agli spettacolari esempinelle numerose pitture realizzate da diverse scuole italiane e francesi, dimostrazione della forza evocativa di questi luoghi, che continuano a rappresentare una fonte di ispirazione fertile per la rappresentazione dell'essenza stessa della vitalità urbana.

L'Exposition Universelle del 1937 offre l'opportunità di costruire sovrastrutture provvisorie sui ponti, per ospitare negozi e attività culturali. Parigi riscopre in tal modo, anche se solo per alcuni mesi, la pratica della sua antica tradizione dei ponti

abitati.

Allo stesso modo in cui il razionalismo settecentesco aveva determinato la scomparsa dei ponti abitati medioevali, determinando la trasformazione dell'assetto urbano di cui tali ponti erano espressione, il moderno razionalismo, fondato su sempre maggiori capacità tecniche-costruttive, offre la possibilità di una rinascita di tali strutture multifunzionali.

Oggi siamo in presenza di tutti i presupposti necessari a far tornare il ponte un "polo multiplo": la scarsità di offerta dei terreni edificabili e la necessità di finanziamenti esterni sono infatti condizioni che potrebbero determinare una rivisitazione in chiave contemporanea del fenomeno d'ascendenza medioevale.

La figura del ponte abitato incarna, infine, la metafora del complesso rapporto tra culture diverse e della posizione da assumere perché sia tra loro possibile uno scambio, o anche solo una reale complessità umana necessaria nella comunicazione: per trasmettere una cultura non si può stare né al di qua del ponte e neanche né al di là del ponte, bisogna stare sul ponte in modo dinamico, o meglio, bisogna abitare il ponte.

4.2_Ponte- Piazza

Alla luce dell'analisi storica di Parigi, è stato avvertito come imprescindibile intervenire, con il nostro progetto di museo, su un ponte a X.

Nel punto d'incontro fra i due bracci della passerella emerge, fin dai primi disegni di Henard, la presenza di una piazza.

Le scelte progettuali vogliono quindi mantenere una continuità con la tradizione delle piazze francesi.

Si è studiato quindi il modo in cui gli architetti in passato si sono relazionati con questo tema nel tessuto urbano parigino.

Considerando la posizione e la funzione altamente rappresentativa del ponte, diviene particolarmente importante l'attenta analisi degli aspetti formali.

Da tale studio è emerso che le principali Place della capitale francese, si distinguono per la frequente presenza di elementi particolarmente alti eretti al loro centro, basti citare La Place de la Concorde, al cui centro è posizionato l'obelisco prelevato dal tempio di Luxor in Egitto, la Place de la Bastille, con la "Colonna di Luigi", La Place Vendome con la "Colonna d'Austerlitz" e la Place Charles de Gaulle con l'Arc de Triomphe.

L'idea di fondere le tipologie della piazza e del ponte abitato appare per la prima volta proprio nella Parigi del XVI secolo. Du Cerceau nel 1578 propone di costruire due ponti paralleli, collegati al loro centro da una piazza rotonda, che attraversassero la Senna.

Quando nel 1577 il progetto del Pont Neuf fu realizzato, per volontà di Enrico III, Jacques I Androuet Du Cerceau, architetto del re, immaginò quale avrebbe potuto essere il ponte urbano più rappresentativo per la città. Il disegno per il ponte-piazza non fu concepito con l'intenzione di vederlo realizzato, ma

come riflessione e variazione su un tema di attualità. Du Curceau sosteneva che il ponte simboleggiava una città importante e dovesse richiamare il modello ponte-strada. Cercò di enfatizzare la dimensione urbana del ponte dotandolo, nel punto di incrocio tra ponte e strada, di una zona di sosta: una vera e propria piazza circolare. Creò in tal modo un ponte che al contempo era piazza. Al centro di questa “piazza” ipotizzò un tempio di evidente matrice bramantesca.

Du Curceau determinò così il modello ideale di ponte-piazza che, unito al ponte strada, avrebbe permesso di immaginare una dimensione nuova del progetto urbano.

4.3_Ponti Trionfali

Prima di approdare alla soluzione definitiva, ha costituito oggetto di attento studio il rapporto che si stabilisce tra piazza ed edificio in tutte le possibili soluzioni formali.

Tra le diverse tipologie di edifici alti che si potevano inserire al centro della “piazza abitata” la scelta si è rivolta verso una costruzione a “porta”: Una soglia abitata, che richiamasse esplicitamente la tradizione francese degli archi di trionfo, collocati sempre al centro di crocevia, e che, allo stesso tempo, conservasse il legame visivo fra la rive droite e la rive gauche.

Si è riscontrata una codificata tradizione per la progettazione di quelli che vengono chiamati “ponti trionfali”, la cui tradizione accademica è legata alle ricostruzioni immaginarie dell’architettura antica, come, ad esempio, quelle di G.B. Pi-

ranesi.

Di particolare interesse è l'esercizio proposto da Jean-Baptiste-Cicéron Lesueur nel 1856: "Questo monumento eretto a Parigi... dovrà costituire una via di comunicazione tra una passeggiata pubblica e un vasto piazzale destinato agli esercizi e alle evoluzioni militari. Dovrà essere composto da diversi archi di dimensioni idonee alla navigazione dei battelli [...]. Questo ponte sarà decorato da archi di trionfo, da colonnati, volendo anche trofei, statue e altri emblemi atti a ricordare fatti memorabili. Questo edificio, testimonianza dello splendore dell'impero, deve essere ancora più grande dal punto di vista del carattere e delle dimensioni."

Nel 1909 Maurice Durand propose al concorso Chevanard il tema "Ponte Trionfale in onore di un sovrano", proposta priva di legami con la realtà, ma di grande suggestione, nonché ripresa di una corrente dell'immaginario architettonico risalente alla metà del XIX secolo.

5_Il Progetto

Si è deciso di intervenire progettando un il ponte che riassumesse tutti gli elementi sopracitati:

una passerella pedonale a X che non funge semplicemente da collegamento fra le due sponde della Senna, ma che mantiene la sua caratteristica di luogo abitabile, come è attualmente, il Pont des Arts.

una piazza che si origina nell' incrocio tra i due bracci e che diventa luogo di incontro e di sosta, dal quale ammirare al meglio il rapporto fra il Louvre e il Palais de l'Institut.

un edificio coerente con il contesto parigino, imponente arco che si erge al centro di una piazza, e la cui elevata altezza dialoga con le torri Notre Dame.

uno spazio dedicato all'arte contemporanea, che si inserisce nella già fitta rete di musei Parigini, concentrati soprattutto lungo il corso della Senna.

5.1 _La Passerella

Si tratta di un passaggio pedonale suddiviso in due parti per tipologia di attraversabilità. Il braccio che Henard, nelle sue linee guida, propose come soluzione per la vivibilità parigina, è quello attrezzato per essere semi-carrabile: ovvero /percorribile dalle automobili solo per il trasporto delle opere d'arte o dai mezzi di soccorso.

Il braccio opposto è pensato come una passeggiata, dotata di zone verdi e sedute, lungo la quale poter sostare, che riprende l'immagine di giardino sospeso del primo Pont des Arts.

Il ponte è rivestito con una pavimentazione lignea, come già

l'attuale passerella, ed illuminato dai lampioni originali del primo Pont des Arts, del 1802.

Strutturalmente si adotta un metodo di costruzione in cemento armato precompresso (c.a.p), costituito da una serie di conci gettati in opera, successivamente compressi attraverso trefoli pretesi.

Nell'avvicinarsi alla riva, il ponte aumenta la sua sezione, in modo che gli appoggi siano più solidi in corrispondenza della banchina.

Le quattro estremità si appoggiano ad una piastra centrale sostenuta da due piloni di fondazione dando vita a un nocciolo centrale che funge da basamento anche per l'edificio e per la piazza.

5.2_L'Edificio_Piazza

Al centro della croce si viene a creare la piazza, sopra la quale si erge l'edificio. Su tale spazio pubblico di relazione è posizionato l'ingresso principale del museo.

L'utilizzo della porta trionfale come soluzione formale per l'edificio progettato, oltre a essere giustificata da ragioni storiche e di contesto, permette di incorniciare e valorizzare quello che è il rapporto visivo fra i due poli collegati dal ponte: il Louvre e l'Institut de France.

Il manufatto può essere idealmente scomposto in quattro elementi: la Soglia, lo Stipite, l'Architrave e il Coronamento.

5.2.1_La Soglia

È la parte dell'edificio che si relaziona direttamente con il fiume. Si trova a quota -8.00 m rispetto al livello della strada e poggia su un'isola artificiale, la quale si rapporta a livello formale con l'Île de la Cité e l'Île St. Louis ed è stata progettata in modo da non ostacolare lo scorrimento delle acque fluviali. È dunque uno spazio all'aperto, destinato ad essere fruito negli orari di apertura del museo e progettato per accogliere i Bateaux Mouches, dunque favorire l'ingresso ai visitatori provenienti dal fiume.

Da questo livello si può accedere direttamente all'edificio, attraverso due sistemi di porte scorrevoli.

All'interno è disposto il bookshop, nonché l'inizio del percorso museale. Questo ha origine nella "sala espositiva mobile": una project room all'interno della quale possono essere ospitate performances, opere di video-arte e mostre personali di giovani artisti.

Questa sala espositiva è pensata come un cubo che può, all'occorrenza, mutare opacità e relazionarsi, dunque, in modo più o meno diretto con la città. Il rivestimento è in vetro stratificato, più precisamente in PDLC (Polymer Dispersed Liquid Crystal Device), composto cioè da due strati di vetro tra i quali si trovano diverse sostanze immerse in un gel le quali, sottoposte ad una tensione elettrica, permettono al materiale di virare. Tale elemento tecnologico è caratterizzato quindi dalla possibilità di mutare aspetto: può passare da trasparente ad "opaco-satinato", diventando utilizzabile, in quest'ultimo caso, anche come schermo da retroproiezione.

5.2.2_Lo Stipite

Alla quota della strada l'edificio più che altro si apre per permettere l'attraversabilità del ponte, nonché il rapporto visivo fra le sponde.

Da uno stipite, e per tutta l'altezza dell'edificio, ha raggio d'azione la "sala espositiva mobile", dall'altro, invece, si sviluppano i primi sei livelli dell'edificio.:

Il primo livello è rappresentato dalla hall d'ingresso a doppia altezza con biglietteria e guardaroba, al centro della quale è posizionata un'opera dell'artista Thomas Houseago intitolata "Sunrise" del 2006

Il piano superiore ospita una caffetteria per trenta coperti.

6 I quattro piani rimanenti sono destinati ai servizi igienici e agli uffici direzionali del museo.

All'interno dell'intercapedine fra la sala espositiva mobile e la struttura è previsto l'inserimento di installazioni luminose visibili dall'esterno nelle ore notturne.

5.2.3_L'Architrave

Dalla quota in cui l'edificio si ricompone ha inizio il settore museale del progetto: un livello è dedicato ai depositi, i restanti cinque al percorso espositivo.

Nella progettazione degli spazi espositivi del nuovo museo è stato doveroso il confronto con quelli del Louvre, la cui celebre ala dedicata alla pittura italiana ha le stesse dimensioni della pianta del nuovo museo.

(pianta del louvre)

Si è quindi deciso di riprendere le superfici delle singole sale del Louvre e riproporle come piattaforme mobili, trasfigurando le parti piene del Louvre (i muri), in un vuoto passante che permetta di trapiantare da un piano all'altro.

Le piattaforme scorrono sull'asse verticale per permettere una maggiore flessibilità dello spazio espositivo che può così cambiare a seconda delle necessità.

All'interno di ciascuna piastra è posizionata una scala retrattile.

Per mettere in risalto le opere si è scelta una soluzione illuminotecnica integrativa che combinasse una luce diffusa emanata dal soffitto luminoso a una più puntuale, direzionata da faretti.

5.2.4_Il Coronamento

L'ultimo piano dell'edificio è dedicato ad un ristorante panoramico da cento coperti che gode di un diretto rapporto con la città. Sopra di questo c'è una grande terrazza, dalla quale si può ammirare il panorama di Parigi a trecentosessanta gradi.

5.3_Struttura e Tecnologia

Dal punto di vista strutturale, tutto il sistema poggia sull'isola inserita al centro del bacino e, in particolare, ai due piloni in cemento armato su di essa elevati.

L'edificio, invece, ha una struttura in acciaio con travi reticolari, ovvero composta da un insieme di aste, vincolate ai nodi

in modo da costituire un elemento resistente e indeformabile. Geometricamente riprende la forma dell'arco e va a costituire un portale alto 65m, largo 16m e lungo 35m. La struttura è ulteriormente irrigidita da quattro pilastri esterni, tra loro collegati attraverso un sistema di travi.

5.3.1_Vetrare e finiture interne

I pannelli vetrati delle facciate sono sostenuti da telai metallici sottili in alluminio estruso. Le due facciate principali proseguono con lo stesso ritmo per due moduli oltre il volume chiuso e 8m oltre il coronamento: appaiono così più alte e lunghe dell'edificio. Queste ali sono controventate mediante aste metalliche fissate alla struttura portante.

L'effetto che si vuole ottenere tramite questa "seconda pelle" è la perdita dei limiti fra oggetto e contesto.

Queste vetrate sono serigrafate tramite un procedimento di applicazione di uno smalto dorato sopra il pannello, che viene fissato durante la fase di temperatura del vetro. La resa finale è quella di un prospetto caratterizzato da una graduale smaterializzazione della pellicola dorata, la quale, costituita da tre diversi gradi di opacità, forma, a livello visivo, una sorta di mosaico. Il disegno è quindi più denso sul lato degli impianti di risalita e si dirada gradualmente in prossimità della sala espositiva mobile, per permetterne una completa visibilità.

Per quanto concerne gli ambienti interni, le pareti sono in pannelli Knauf con finitura a cemento a vista, mentre, per la pavimentazione si è scelto di utilizzare piastre in acciaio con rifini-

ture in resina.

5.4_Pont des Arts Contemporaine

Per quanto riguarda la nomenclatura del museo, la scelta si è focalizzata sull'idea di voler mantenere un'unione, un ponte appunto, fra passato e presente. Mantenendo il nome originale, "Pont des Arts", ma aggiungendo l'aggettivo "Contemporaine" in modo da identificarlo come nuova architettura, ma, al contempo, dichiararne la funzione di museo di arte contemporanea.

Per la prima mostra prevista è un'esposizione temporanea dedicata alla scultura contemporanea e, in dettaglio, alle rappresentazioni del corpo umano ad opera degli artisti degli ultimi 70 anni.

Si è deciso di seguire come filo della narrazione il processo di sfaldamento e ricomposizione attuata dagli scultori nei confronti del corpo umano. Il percorso presenta le opere, in particolare, le opere di otto artisti:

1. Alberto Giacometti: attua una prima erosione delle sculture "filiformi".
2. Louise Bourgeois: procede con il percorso di mutilazione della figura arrivando allo smembramento.
3. Magdalena Abakanowicz: oltre alla mutilazione, ottiene un effetto di perdita di corporeità.
4. Antony Gormley: il corpo riprende fisicità, ma perde identità e viene analizzato il suo rapporto con lo spazio.
5. Sarah Lucas: la figura umana scompare per lasciare

spazio a oggetti di uso comune che assumono nuovi significati

6. Berlinde de Bruyckere: la rappresentazione umana riprende vita, ma attraverso un'immagine che si pone a metà fra uomo e animale, subendo il trauma della violenza non solo metaforica ma anche fisica, costretto in posture innaturali, distorte e mutilate.

7. Thomas Houseago: con il suo lavoro si riscontra un ritorno al passato con una totale ripresa di corporeità della figura tramite un linguaggio primitivista anche attraverso l'utilizzo del gesso.

8. Daniel Silver: pieno ritorno al classicismo. Sculture in gesso che sembrano provenire dal passato mostrano tutti i segni del tempo.

9. Vanessa Beecroft: per la "Sala Espositiva Mobile" è prevista una performance dell'artista che più di ogni altro mostra i corpi vivi come sculture ritornando quindi ad una totale ripresa di fisicità.

6_Bibliografia

C. DALY, Projet de conservation des pavillons de l'Institut, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», II, 1841, pp. 19-23

L. DE LABORDE, Projet pour l'amélioration, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», III, 1842, pp. 19-23

D. CALABI, M. FOLIN, Alle Origini dell'Urbanistica: la Costruzione della Metropoli, Marsilio, Padova 1976

G. MARINELLI, Il Centro Beaubourg a Parigi, macchina e segno architettonico. Dedalo libri, Bari 1978

H. HÉNARD, Etudes sur les transformations de Paris, L'Equerre, Parigi, 1982

F. LOYER, Paris XIX siècle : l'immeuble et la rue , Hazan, Parigi 1987

R. DUBBINI, Il Fiume e la Città, in «Casabella», n. 572, 1990, pp. 26-29

AA. VV., Ponti abitati, in «Rassegna», n. 48, Dicembre 1991

J. DES CARS, P. PINON, Paris-Haussmann, Edition du Pavillon de l'Arsenal, Parigi 1991

D. BEZOMBES, Le Grand Louvre : Histoire d'un Projet, Le Moniteur, Parigi 1994

M. GAIANI, La città senza fine: il disegno di Parigi, Alinea, Firenze 1995

R. GARGIANI, Idea e Costruzione del Louvre: Parigi cruciale nella storia dell'architettura moderna, Alinea, Firenze 1998

R. TAMBURINO, Parigi, il piano di Haussmann, Kappa, Roma, 1999

P. DE MONCAN, C. HEURTEUX, Le Paris d'Haussmann, Les Éditions du Mécène, Parigi 2002

R. TAMBURINO, Parigi nell'Ottocento: cultura architettonica e città, Marsilio, Venezia, 2005

B. LE MOINE, La tour de trois cents mètres, Taschen, Hong Kong 2006

P. NICOLIN, Palais de Tokyo. Sito di creazione contemporanea, Postmedia, Milano 2006

A. LAVALOU, J. ROBERT, Le Musée du quai Branly, Editions du Moniteur, Parigi 2007