



Politecnico di Milano

Facoltà di Architettura e Società

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

A.A. 2011/2012

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

“SANTA” HIGHLINE

*“PROGETTO PILOTA PER LA RIQUALIFICA DELLA
RETE FERROVIARIA DEL LEVANTE LIGURE”*

Studenti: Alessandro Pioltelli - 766070

Relatore: Prof. Giuseppe Boatti

Tommaso Rosso - 766028

INDICE

- **Introduzione** pag. 1
 - *Infrastruttura-Architettura-Città*

- **La ferrovia del Levante Ligure e la sua storia** pag. 6
 - *Ferrovia delle Riviere Liguri*
 - *La ferrovia di Levante*
 - *Descrizione della tratta ferroviaria analizzata*
 - *L'area di progetto*

- **Sviluppo Storico di Santa Margherita Ligure** pag. 13
 - *I primi nuclei storici*
 - *Mutamenti paesaggistici e nascita dell'industria del turismo di fine Ottocento.*

- **Progetti di riferimento** pag. 32
 - *Stazione Alta Velocità di Firenze, Ricci e Spaini*
 - *Gran Via delle Corti Catalane a Barcellona, Arriola e Fiol*
 - *Olympic Sculpture Park a Seattle, Weiss e Mainfredi*
 - *MadridRio a Madrid, West 8*
 - *Segrera Linear Park a Barcellona, West 8*
 - *High Line New York, Diller Scofidio*

- **Il progetto di un nuovo parco lineare** pag. 42
 - *Obiettivi e idee*
 - *La struttura e la nuova stazione*
 - *Il parco e le sue funzioni*
 - *Tecnologie e materiali*

- **Conclusioni** pag. 52

INTRODUZIONE

Infrastruttura-Architettura-Città

La strada costituisce l'ossatura delle nostre città e il rapporto tra l'urbanizzato e le strade è sempre stato un legame diretto fino a tutto l'Ottocento e ha contribuito al disegno delle nostre città.

Tra le prime popolazioni in grado di comprendere questo legame ci furono i Romani, abili disegnatori di città, che vedevano nella linea retta la soluzione per ottenere uno schema chiaro e ordinato della città. Questa visione della città purtroppo non riesce a mantenersi nei secoli successivi, infatti con il medioevo la struttura della città assume un carattere più confuso e disordinato. Questo è stato principalmente la conseguenza di una mancata pianificazione ed una repentina capacità dell'organismo "città" di strutturarsi in base a regole di semplici relazioni tra le parti di essa e alla conformazione geologica e fisica dei territori. Come spiega nel libro "Urbanistica" Le Corbusier : "...E' l'asino che ha tracciato la pianta di tutte le città d'Europa....Nei primi paesi abitati i carri passavano dove riuscivano a infilarsi tra anfratti e dirupi, tra cumuli di sassi e torba....Così incominciarono a formarsi sentieri e strade."

Diversi furono i primi tentativi di ridare un ordine ed una logica alla città.

Il caso di Parigi con il Barone Haussmann, incaricato da Napoleone III è

forse il tentativo più noto e radicale che la città di Parigi abbia affrontato nel risolvere il problema delle strade strette e malsane di origine medievale. L'idea è stata quella di rettificare alcune arterie principali della città con dei grandi Boulevard alberati, che avevano lo scopo di ridurre i problemi d'igiene, migliorare la qualità dell'aria e permettere un controllo più ordinato delle masse in rivolta. Questo intervento fu poi riproposto in molte altre città europee andando a generare un nuovo tipo di sezione complessa della strada che fosse in grado di assorbire diversi tipi di funzioni a velocità diverse e avesse quindi la capacità di strutturare i rapporti tra temporalità diverse e tra spazi pubblici e privati. Il boulevard costituisce ancora oggi un esempio di infrastruttura in grado di costituire l'ossatura della città, ma al tempo stesso svolgere il ruolo di centralità attrattiva in grado di coniugare diversi aspetti della vita sociale, migliorando la vivibilità e la fruibilità della città. La capacità dei boulevard di comprendere diverse velocità all'interno di un'unica infrastruttura è una caratteristica progettuale che abbiamo utilizzato all'interno del nostro progetto di tesi.

La capacità di integrazione dell'infrastruttura con il disegno della città domina fino alla fine dell'Ottocento. Un ottimo esempio di quel periodo è il progetto di Otto Wagner per la linea ferroviaria urbana di Vienna. Secondo Wagner l'idea del progetto era quella di riuscire ad integrare il

ruolo di asse portante, funzionale e formale, della ferrovia con l'intero sistema urbano. Il progetto delle stazioni divennero l'opportunità di creare luoghi polifunzionali capaci di dare un risposta più completa di spazio pubblico e non solo come semplici ripari o punti di transizione. La capacità di Otto Wagner fu anche quella di riuscire ad integrare la soluzione tecnica con la qualità dello spazio pubblico e la qualità visiva del passeggero. In alcuni tratti delle gallerie che costeggiavano il fiume e che costituivano la struttura portante di una passerella panoramica posta al di sopra, Wagner prevede delle aperture che permettevano ai passeggeri di apprezzare il paesaggio mutevole del fiume. Questo è un perfetto esempio di infrastruttura integrata che è stata punto di partenza ed esempio che abbiamo deciso di seguire nello sviluppo della nostra tesi.

L'attenzione e la capacità d'integrazione del progetto di infrastruttura con il tessuto urbano perdura fino alla fine dell'Ottocento, ma con l'arrivo massivo dell'uso delle autovetture negli anni '20-'30 del Novecento e con il repentino aumento del bisogno di mobilità, il ruolo dell'infrastruttura trova una sua autonomia svincolandosi dal tessuto edilizio, spesso sollevandosi dal suolo, diventato oggetto isolato nel paesaggio.

La tesi da noi sviluppata si pone l'obbiettivo di approfondire questa tematica tra Infrastruttura-Architettura-Città-Paesaggio oggi sempre di più discussa ed attuale.

Il principale problema è dato dalla difficoltà di lavorare a velocità diverse, ma il crescente interesse nei confronti delle discipline della pianificazione e del progetto dei trasporti e la necessità di trovare nuovi equilibri tra il ruolo delle infrastrutture della mobilità e l'organizzazione delle città è il tema che abbiamo cercato di sviluppare all'interno del nostro progetto. Riuscire a concettualizzare una nuova visione di città, attraverso l'implicazione e il coinvolgimento di dimensioni diverse del vivere organizzato fondato su di un approccio orientato all'integrazione e alla interdisciplinarietà.

Il nostro desiderio all'interno del progetto di infrastruttura è quello di riuscire a superare la semplice visione autoreferenziale di essa cercando di ritrovare un ruolo più centrale e capace di essere elemento generatrice dell'organizzazione dello spazio. La capacità sta nel riuscire a strutturare le relazioni spaziali e funzionali nel tentativo di trovare un'integrazione tra infrastruttura, progetto urbano e paesaggio.

Lo sforzo che il nostro progetto si pone come obiettivo consiste nel riuscire a tener conto delle differenti temporalità e velocità delle pratiche spaziali perché la qualità della vita viene valutata in base alla capacità di riuscire ad avere in modo diretto e rapido diverse esperienze tra diversi soggetti e luoghi all'interno della stessa città.

Le potenzialità racchiuse nel ruolo che la ferrovia svolge nell'organizzazione dei flussi e il desiderio di miglioramento del tessuto insediativo, viene da noi risolto attraverso un'operazione di ricucitura che permette il ravvicinamento e la rivitalizzazione di aree che prima erano separate e marginali. La sperimentazione tra nuove spazialità in grado di sviluppare usi e funzioni di diverso tipo, diventa il nuovo modo di ripensare lo spazio occupato dai binari ferroviari e la creazione di un nuovo suolo artificiale diventa occasione progettuale capace di risolvere questa necessità di multifunzionalità .

La ferrovia del Levante ligure e la sua storia

Ferrovia delle Riviere Liguri

L'idea di una ferrovia costiera per la Liguria nasce nel 1857 con quella che allora venne chiamata *Ferrovia delle Riviere Liguri* che, iniziata nel marzo dello stesso anno, doveva partire dal fiume Varo (a ovest di Nizza), allora confine del Regno di Sardegna con la Francia, per raggiungere il fiume Magra che allora segnava il confine con il Ducato di Modena. Questa ferrovia faceva parte dell'ambizioso progetto di sistema ferroviario considerato da Cavour come fattore determinante di

accelerazione del processo di unificazione italiana.

Allora era già in esercizio una breve tratta nel ponente genovese, tra la stazione di Sampierdarena e Voltri, aperta l'8 aprile 1856, che si diramava dalla Torino–Genova e il velocizzarsi del processo di creazione del Regno d'Italia diede un ulteriore impulso al completamento dell'opera con la Legge emanata il 27 ottobre 1860 con cui si decideva la realizzazione di quella che fu chiamata *ferrovia ligure*, ferrovia che, correndo lungo tutta la costa, unisse Ventimiglia con Massa e quindi con le linee ferroviarie già esistenti. La costruzione e l'esercizio furono affidati alle Strade Ferrate Livornesi, da poco create.

Dopo pochi anni, nel 1865, le Livornesi furono assorbite dalle Strade Ferrate Romane (SFR), che proseguirono la costruzione e attivarono il tratto da Voltri a Savona il 25 maggio 1868.

Tuttavia la SFR, che si trovava in difficoltà economiche, cedette la linea dal 23 novembre 1868 alla SFAI, che già gestiva il resto della rete del nord Italia.

Pochi anni dopo, il 25 gennaio 1872, la linea fu completata raggiungendo Ventimiglia.

Il collegamento internazionale (di soli 7 km), con la realizzazione della stazione di confine di Ventimiglia, venne attivato due mesi più tardi (18 marzo 1872).

Nella realizzazione dell'opera i progettisti non prestarono molta attenzione alle esigenze dei territori che venivano attraversati anche perché la linea fu considerata di primaria importanza ai fini degli interessi militari e difensivi, prima dello Stato sardo e poi di quelli del neonato Regno italiano.

La scelta costruttiva, tenuto conto che allora la maggior parte dei trasporti, sia di viaggiatori che di merci, avveniva prevalentemente via mare, si orientò su un tracciato che correva praticamente al livello del mare, seguendo fedelmente la linea costiera e affiancando, dove possibile, la Via Aurelia, unendo così oltre quaranta piccoli centri, fino ad allora difficilmente raggiungibili via terra quando non raggiungibili esclusivamente via mare.

La ferrovia di Levante

Il primo troncone del progetto, di 17 chilometri, tra Massa e Sarzana venne aperto il 15 maggio 1863 seguita dalla già più difficoltosa Sarzana-Vezzano Ligure-La Spezia aperta il 4 agosto 1864. Il 23 novembre del 1868 venne aperta la prima parte genovese della linea con l'inaugurazione della tratta, di 36 chilometri, tra Genova Brignole (allora capotronco) e Chiavari seguita dal prolungamento su Sestri Levante aperto all'esercizio il 25 aprile 1870.

Il 25 luglio 1872 con l'apertura della *galleria traversata*, che unisce ancor oggi Genova Brignole e Genova Piazza Principe, la linea esistente fino a Sestri Levante cessò di essere un troncone isolato e venne collegata alla linea diretta oltre Appennino ma soprattutto alla linea per Ventimiglia che nel frattempo era stata già completata.

L'area di progetto

Il nostro progetto ha scelto come area di intervento la stazione ferroviaria di Santa Margherita Ligure-Portofino e tutto il tratto ferroviario che attraversa il comune di Santa Margherita Ligure. L'area è stata scelta in base alle sue potenzialità e caratteristiche tipiche del tratto ferroviario ligure di levante. Infatti in essa sono racchiuse tutte le caratteristiche e le problematiche che la relazione tra Infrastruttura-Urbanizzato e Paesaggio generano. In particolare, le aree limitrofe alla stazione di proprietà di FS, si differenziano dal resto della tratta perchè presentano un insieme di opportunità progettuali generate da un alto potenziale sociale ed economico che tutt'oggi è in uno stato di degrado ed abbandono e rimane privo di una specifica funzione. Dopo una precisa ricerca catastale sulle proprietà di Ferrovie dello Stato delle aree oggetto

di progettazione, sono stati identificati i confini e i limiti del nostro intervento progettuale, permettendo un più preciso rapporto con la realtà, necessario per una corretta analisi dello stato di fattibilità economica dell'intervento.

Descrizione della tratta ferroviaria intervento di progetto

Il tratto ferroviario che abbiamo analizzato è compreso tra la stazione di Recco e la stazione di Chiavari. La scelta della tratta è stata compiuta in funzione delle sue caratteristiche intrinseche. La complessità e la sua articolazione in rapporto con il paesaggio e l'urbanizzato racchiudeva tutte le caratteristiche specifiche e tipologiche della ferrovia ligure.

In particolare, la possibilità di poter concentrare un insieme di soluzioni progettuali che potessero diventare delle tipologie di intervento in grado di risolvere la mancanza di relazione tra l'infrastruttura ed il suo contesto è stata uno degli obiettivi che ci siamo posti nel nostro progetto di tesi. Sviluppare delle tipologie di intervento capaci di poter essere lette ed adattate in modo universale a tutto il tratto della ferrovia ligure e di anche molte altre coste italiane, questo è stato l'obiettivo che abbiamo voluto

raggiungere per sostenere la nostra tesi sulla possibilità di potenziare e migliorare le coste italiane riducendo l'impatto che le infrastrutture hanno su di esse.

Per rendere più comprensibile l'analisi da noi svolta tra ferrovia e contesto, abbiamo elaborato una tavola (TAV. 2.2) che sintetizza questa relazione lungo tutta la tratta. Per rendere la lettura di essa più semplice e diretta, abbiamo raggruppato il contesto in 3 macro categorie: la vegetazione, l'accessibilità dei bordi (+10m, -10m rispetto alla quota della città) e la densità dei nuclei urbani adiacenti alla ferrovia.

Dividendo la tratta in 3 parti in funzione delle loro caratteristiche è possibile descriverle più facilmente.

Il primo tratto, che è quello che va da Recco a Santa Margherita Ligure, si presenta con una sezione tipo del tracciato parzialmente in trincea, e consiste nell'avere dei muri di contenimento a monte e dei pendii a valle. Solo nel punto in cui la ferrovia si trova ad attraversare la città di Recco si eleva su grossi cavalcavia che dominano la città, i cui pilastri si appoggiano indifferenti nel tessuto urbano. Il resto della tratta attraversa l'edificato in modo altrettanto indifferente ma, in alcuni tratti, si può trovare una relazione con la vegetazione e l'urbanizzato circostante, relazione che abbiamo trasformato in occasione progettuale per ricucire il tessuto oggi interrotto dalla ferrovia.

Il secondo tratto, compreso tra Santa Margherita Ligure e Rapallo, si presenta come il tratto più articolato e densamente vincolato da un contesto principalmente urbanizzato, che circonda in aderenza quasi tutta la tratta, con l'eccezione dei percorsi in galleria, densificandosi in modo consistente man mano che ci si avvicina al centro di Rapallo. Proprio in questo ultimo tratto la presenza della vegetazione cessa definitivamente di esistere, per poi ricominciare in modo consistente nel terzo e ultimo tratto.

Il terzo e ultimo tratto si differenzia rispetto agli altri due sia per la presenza di una fitta vegetazione che racchiude un urbanizzato rado e sia per la sua posizione lungo mare che segue in modo più o meno regolare la costa. In questa zona gli sforzi progettuali si sono concentrati maggiormente sulla necessità di ricreare un legame più che con l'urbanizzato, con il paesaggio e la natura circostante.

In conclusione abbiamo concentrato al massimo il grado di dettaglio del nostro progetto lungo il percorso di ferrovia che attraversa la città di Santa Margherita Ligure ed in particolare la sua stazione e le aree limitrofe. Questa scelta ci ha permesso di mostrare un'intervento di ricucitura compiuto dal punto di vista principalmente architettonico e tecnico.

Sviluppo storico di Santa Margherita Ligure

Santa Margherita Ligure è una cittadina in provincia di Genova, situata a 13 metri sul livello del mare in un'insenatura della costa orientale del promontorio di Portofino. E' circondata da colli coperti di folta vegetazione e punteggiati da case e ville con splendida vista sul Golfo del Tigullio.

Il mare è uno degli elementi dominanti nel paesaggio di Santa Margherita Ligure perché da esso gli abitanti della città hanno tratto, fin dall'antichità, motivo di vita.

I sammargheritesi oltre ad eccellere sul mare si sono distinti da sempre per il commercio, l'artigianato e l'agricoltura.

L'attribuzione per la prima volta alla città del nome "Santa Margherita" è ignota: le sue prime memorie non risalgono che al XIV secolo, e la città, quale si presenta oggi, si sviluppò solo nel corso del XVII secolo. A partire dal 1863 che alla città venne attribuito per decreto reale la denominazione ufficiale di Santa Margherita Ligure che mantiene tuttora.

Un'analisi storica completa dei luoghi e delle vicende ivi avvicendatesi appare assai difficile. E' stato però possibile determinare l'esistenza di alcuni nuclei ed edifici storici già a partire dal X e XII secolo d.c. grazie al ritrovamento e all'attenta analisi da parte di studiosi di antiche

documentazioni datate riguardanti l'organizzazione civile ed ecclesiastica del territorio medesimo. Prima di allora sappiamo dai testi scritti dell'esistenza di un borgo qui insediato sin dai tempi dell'era cristiana. A tal proposito si è a lungo parlato di un'urna cineraria ritrovata in loco nel XIV sec. nella demolizione di un edificio e risalente al II-III sec. d. C., oggi conservata nella Basilica di Santa Margherita. Essa avrebbe potuto certificare una fondazione romana della città, tuttavia ad oggi l'archeologia moderna ritiene che l'urna non possa confermare questa ipotesi essendo un manufatto che può essere stato recuperato in un luogo e in un'epoca imprecisati.

Molto probabile è invece la frequentazione dei crinali collinari già in epoca protostorica perché direttamente collegati con il Castellaro di Uscio, ove gruppi umani si erano insediati dall'inizio del Neolitico. Il sito era naturalmente difeso da pendii scoscesi, non lontano da sorgenti né da vie d'altura adatte sia al controllo del territorio sia alla transumanza. Scambi commerciali potevano avvenire presso gli approdi naturali, agevolmente raggiungibili percorrendo le degradanti dorsali collinari.

Successivamente, con il progredire dell'agricoltura divennero più funzionali gli stanziamenti a mezzacosta, comunque lontani dalle aree paludose che contraddistinguevano le pianure alluvionali liguri.

Generalmente, l'occupazione dei fondovalle fu possibile nel Medioevo quando i bacini fluviali raggiunsero un consistente livello di deposito detritico.

A questa logica di progressivo sfruttamento territoriale si conforma l'ipotesi di un primitivo sviluppo di nuclei abitati sulle pendici collinari di Santa Margherita confortata, peraltro, dalla presenza delle chiese di Santa Maria di Nozarego e di San Giacomo di Castello - documentate nel 1162 - per l'appunto in località sovrastanti il porto.

I primi nuclei storici

Dall'analisi dei documenti gli storici hanno attestato alla base dell'impianto attuale di Santa Margherita la presenza di cinque nuclei originali: Nozarego, Corte e Pescino, San Siro e San Lorenzo.

Inizialmente essi erano distinti ma collegati tra loro da una serie di percorsi pedonali e mulattiere che nel corso dei secoli sono serviti da impianto per lo sviluppo della trama viaria contemporanea.

NOZAREGO

Sulla collina che domina il Golfo è il nucleo più antico, sede del primo insediamento religioso della zona; già nel sec. X quasi certamente il suo territorio era controllato dai monaci di San Fruttuoso che ivi effettuarono

operazioni di bonifica. La prima notizia sul distretto di Nozarego risale al 1143 quando sulla località, dipendente da San Fruttuoso, si inserisce l'autorità genovese civile ed ecclesiastica.

Dal 1162 è testimoniata l'esistenza della sua ecclesia dedicata a Santa Maria. Documenti del XIII sec. attestano che la chiesa di Nozarego mantenne rapporti molto stretti con l'abbazia a cui fece ricorso ogniqualvolta dovette contrastare le ingerenze del comune di Genova.

Sempre nel XIII sec. è testimoniata l'esistenza di un'area cimiteriale.

CORTE

Borgo caratterizzato da una chiesa, situata originariamente in un'area a quota superiore rispetto all'attuale, sul percorso che univa Corte a Nozarego in località Bavastro, e assegnata nel 1162 alla giurisdizione di San Fruttuoso. Nei documenti del XIII secolo, e anche successivamente, la chiesa di San Giacomo è poi sempre nominata *de castello* o *de curte* suggerendo la sua collocazione all'interno o comunque nell'ambito di una struttura difensiva permanente o temporanea. Solo successivamente, a partire dal sec. XV la vita del borgo si sposta a quota inferiore, presso il mare e le attività si diversificano.

PESCINO

Nel XII secolo si presenta come un agglomerato di case arretrate, rispetto alla costa, e disposte a schiera lungo il corso del fiume o torrente Magistrato; questo nucleo di case sparse aveva una chiesa dedicata a Santa Margherita.

La collocazione urbanistica dell'insediamento religioso della chiesa, al centro di un luogo acquitrinoso e apparentemente disabitato, posto alla foce dei torrenti San Siro e Magistrato e alla base del *castrum* di Corte, rivela una origine singolare dell'edificio, il quale sembrerebbe essere sorto come struttura isolata, non a servizio di una comunità ma con funzioni autonome rispetto alla chiesa di San Giacomo di Corte. Tali elementi sembrano collegare la fondazione ecclesiastica alla presenza di uno scalo marittimo localizzato alla foce del torrente San Siro, punto di arrivo di un antico percorso di crinali provenienti dal passo della Ruta e da San Lorenzo della Costa.

L'esistenza di un chiostro annesso alla chiesa, citato in un documento del 1221, induce a pensare che la presenza della chiesa in tale sito non fosse casuale, ma risulterebbe giustificato dalla necessità di fornire aiuto ed accoglienza a viandanti e forestieri in un punto di particolare importanza, quale zona acquitrinosa, presso l'approdo posto alla foce del fiume San Siro. Si ritiene che la fondazione della chiesa rifletta un processo di intensificazione del popolamento e dello sfruttamento agricolo dell'area

costiera e nel tempo acquisisce la funzione di polo catalizzatore dal punto di vista economico ed insediativo.

SAN SIRO

Un documento del 1200 riporta l'esistenza di una chiesa di San Siro, una cappella edificata forse a monte dell'edificio attuale, la zona era prevalentemente agricola e piena di mulini per la vicinanza ai corsi d'acqua.

SAN LORENZO DELLA COSTA

La prima citazione della Chiesa è del 1210. La costruzione sembra essere a buon diritto una fondazione ecclesiastica di matrice genovese che si inserisce in un luogo confinante con terreni di proprietà dell'Abbazia di San Fruttuoso di Capodimonte e dove soprattutto si incrociano più direttrici di percorso, fra le quali quelle in direzione di San Fruttuoso di Capodimonte e Santa Maria di Nozarego.

Eventi storici

Nella prima metà del 1300 a seguito di carestie e alla ricomparsa della Pesta Nera si verifica una crisi demografica che colpisce tutta l'Europa e ha gravi riscontri anche nel territorio di Santa Margherita tanto che, nel 1412, viene sancita con un decreto l'unione di Santa Margherita con San Siro. Questo periodo critico perdurò fino al XVII secolo come viene

descritto da “il Manoscritto 218” e da una serie di documenti stesi tra il 1593 e il 1636. Fra il secondo ‘400 ed il primo ‘500 con una ripresa dall’inizio del XVII fra i tre nuclei di Santa Margherita, San Siro e San Giacomo la popolazione passa da 1200-1250, nel XV sec a 1100-1150 del primo ‘500 sino a 1537 censiti nel “Manoscritto 218”.

Un altro documento che è servito per quantificare la popolazione della città è la Caratata del 1642; un’insieme di registri compilati da ogni comunità a scopo fiscale. Questo documento oltre alla popolazione testimonia che sin dal secolo XVII la città pose le basi dello sviluppo moderno con l’edificazione di numerose ville patrizie. All’epoca della Caratata i quartieri di Santa Margherita erano tre: Corte, il Magistrato e Ghiaia (1), questo ultimo più fittamente abitato e con attività commerciali era il più ricco mentre gli altri due erano rioni più poveri. Anticamente Santa Margherita Ligure era costituita solamente da esigui aggregati di case divisi nettamente tra loro dalla collina ove oggi sorgono il castello e la chiesa dei cappuccini. Ad ovest si trovava la spiaggia di Ghiaia, poi verso est si giungeva alla foce del Ghiaia, altro nome del torrente San Siro, dove oggi si trova la piazza della Chiesa di Santa Margherita. La collina di San Giacomo era pressoché deserta in quanto esistevano la chiesa ed il castello antico, solo nel 1550 fu eretto il nuovo castello, sullo scoglio di S. Theramo a Corte e nel 1600 due nuove costruzioni si

aggiunsero nella cittadella: il molo ed il convento dei Cappuccini, il molo però fu quasi interamente distrutto da una terribile tempesta nel 1613, ma questo lo vedremo meglio in seguito quando tratteremo del porto

(1) Magistrato e Ghiaia si riferiscono a Pescino “posto alla foce dei torrenti San Siro e Magistrato e conseguentemente Ghiaia è una ulteriore denominazione del torrente San Siro”. A questo periodo, XVI-XVII secolo, corrisponde il completamento dell’impianto viario e delle fortificazioni rappresentate dalle torri e dai castelli. Si delinea così una nuova struttura borghese proiettata sulla costa, dove le case si distribuirono in modo sparso e a difesa esisteva un castello sul mare e alcune torri di avvistamento situate a quota superiore a mezzacosta, come ad esempio il cosiddetto “casone”, situato sulla strada che unisce San Lorenzo della Costa a Rapallo, o la torre “Ratti” a Nozarego.

L’intervento nel 1600 della Villa Durazzo determinò il collegamento tra Corte e Pescino, la chiusura del fiume San Siro e lo spostamento a valle della chiesa omonima.

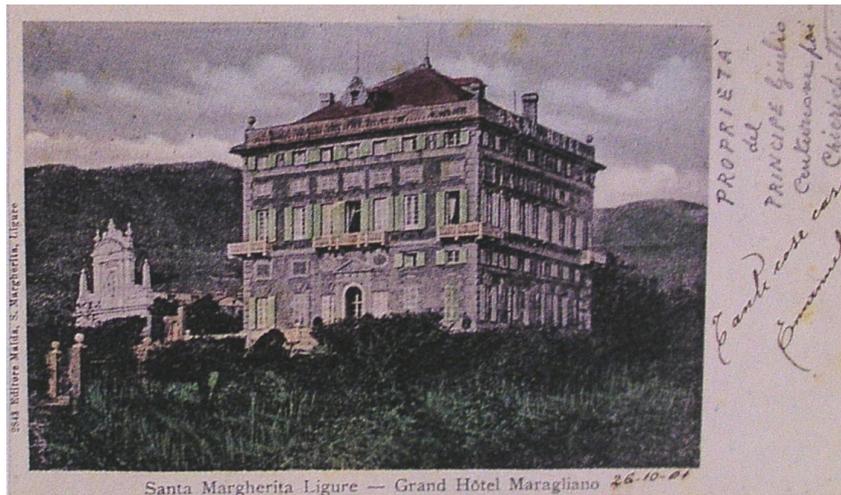


Fig.4 Villa Durazzo alla fine del XIX secolo

Tra il 1540 e il 1590 Santa Margherita Ligure è assalita da invasioni barbare che si abbattono in generale su tutto il territorio ligure provocando rovina e distruzione.

La potenza turca che si era stabilita già da tempo lungo le coste dell’Africa mediterranea aveva fatto sentire fin da subito i suoi influssi anche sulle coste della nostra penisola e, in particolare, della Liguria. Il primo episodio risale al 1514 quando a Santa Margherita si registra l’arrivo di una nave depredata che fece sentire ai Sammargheritesi il peso delle future minacce. Nel 1531 a seguito dell’assalto delle coste pugliesi, l’apprensione della Repubblica Genovese stabilì di aumentare la flotta già operante ingiungendo altresì alla Podesteria di Rapallo di mettere a disposizione più uomini e fissando i posti di guardia a Paraggi, Scalo

della Cervara, Pedale, Spiaggia d'Arze, Torretta, Molo di Santa Margherita, Ghiaia. Verso la fine del 1534, il grande Khair-el-Dinh tornò sulle coste dell'Africa, occupando Tunisi. Tale conquista, se pure aveva dato un po' di respiro ai reggitori genovesi e di conseguenza ai sammargheritesi, stava a dimostrare la potenza e la perizia del corsaro e perciò si rendeva necessaria la preparazione di un piano di difesa contro le incursioni barbaresche che certamente sarebbero venute in seguito.

All'inizio del 1540 alcuni Sammargheritesi, pescatori di corallo, furono catturati mentre facevano ritorno dalla Corsica e, saputo ciò, Andrea Doria inviò subito una flotta per liberarli e per la prima volta Khair-el-Dinh fu duramente sconfitto nella Baia di Giralatte in Corsica. Ma la gioia dei Sammargheritesi e dei Liguri, per la cattura del feroce corsaro, fu di breve durata perché il Doria lo lasciò libero. Il giorno più memorabile nella storia del Golfo Tigullio dell'epoca, fu certamente il 4 luglio 1549, giorno in cui lo stesso Dragut prese d'assalto e saccheggiò completamente Rapallo prendendone prigionieri molti dei suoi abitanti. Il saccheggio fu improvviso anche se non del tutto inaspettato perché già il 26 aprile 1549, il Doge ed i Governatori avevano comunicato al Podestà di Rapallo ed ai maggiorenti di Santa Margherita di essere prudenti. Tuttavia, mentre i Sammargheritesi avevano fatto tesoro di quella comunicazione e avevano provveduto ad adottare le relative provvidenze

di difesa ed anche di offesa, a Rapallo vennero ignorate le disposizioni dogali e non si fece nulla. Pertanto non si provvide al rinforzo dei corpi di guardia, alla cura dei fumi, ai fuochi, né a trovare rifugio per le donne, i vecchi e i bambini. Rapallo rimase un appetibile borgo aperto ad ogni incursione e le feroci soldataglie del corsaro poterono agevolmente saccheggiare la città. Soltanto alcuni animosi Sammargheritesi, subitamente avvertiti, corsero a Rapallo per affrontare i corsari.

Dopo questo fatto — e si era intanto giunti all'inizio del 1550 — il Senato della Repubblica Genovese, accogliendo le suppliche degli abitanti di Rapallo consentiva alla città di costruire un castello di difesa sul mare in quel luogo invitando il Podestà a chiamare a contribuire nella spesa tutti i quartieri compresa Santa Margherita. Gli animi più accesi di Santa Margherita, avuta notizia dell'invito podestarile rapallese, volevano addirittura marciare su Rapallo. Ma nel corso di una ristretta riunione alla quale presero parte gli Agenti della Comunità ed il Curato della chiesa, interpreti di tutti gli strati della popolazione, si deliberò unanimemente che « Santa Margherita pensasse a fabbricarsi un castello suo proprio, là sullo scoglio di San Temo, che domina i due seni..... ». (Archivio Storico del Comune di Santa Margherita Ligure). Recatisi i due sindaci a riferire al Doge ed al Senato della Repubblica Genovese, ottennero soddisfazione ed il 6 marzo 1550 il Senato stesso, dopo aver ordinato un

sopralluogo nel luogo indicato, scrisse al Podestà di Rapallo in questi termini:

« avemo inteso che a far questa Forteza, oltre la sigurtà di loro, sarà molto comoda a tutto il golfo; perché, quando apparissero legni, con un tiro di artelaria risveglierebbono ciascuno, e ne farebbero notizie a tutto il Golfo; et oltre di questo il sito et il locho esser molto accomodato per il bisogno; ». (Archivio Storico di Rapallo).

Deliberata la costruzione del castello di Santa Margherita, iniziarono subito i lavori e nel mese di luglio del 1550 l'opera di difesa era giunta a tal punto che poté già difendere la costa dall'incursione barbaresca che ebbe luogo. I lavori vennero ultimati nel mese di settembre dello stesso anno e così pure tutte le forniture militari occorrenti al castello sul quale si inalberò il vessillo di San Giorgio simbolo di libertà. Pur sussistendo sempre la minaccia di scorrerie turche e di sbarchi, le visite dei corsari barbareschi man mano diradarono anche perché, lungo tutta la costa ligure, sorsero analoghe opere difensive, fino a cessare del tutto verso la fine del secolo.

Tornando alle vicissitudini della città invece va ricordato che nel 1646 ci fu la separazione definitiva tra le chiese di San Siro e Santa Margherita, già presenti alla fine del 1500; questa definitiva rottura fece comprendere

alla popolazione l'autonomia raggiunta dal borgo sammargheritese tanto da determinare nel 1658 i lavori per il rinnovamento della chiesa.

Nel 1666 la chiesa di Santa Margherita diventa chiesa battesimale ed alle sue dipendenze vengono poste sei chiese: San Giacomo di Corte, San Siro, San Lorenzo della Costa, San Michele di Pagana, San Martino di Portofino e Santa Maria in Nozarego.

Fin dall'anno successivo San Giacomo chiese subito il distacco dalla chiesa sammargheritese e lo ottenne finalmente nel 1714, questo documento liberò non solo San Giacomo ma anche tutte le altre che facevano parte delle sue dipendenze.

Le numerose e continue contrapposizioni di diffidenza ed avversione tra Santa Margherita e San Giacomo di Corte, che oltre ad essere due parrocchie diverse, erano divise tra loro anche amministrativamente e costituivano due Comuni, si esaurirono solo nel 1812 quando Napoleone I, per eliminare ogni motivo di astio, le unì in Comune unico con Decreto in data 22 dicembre 1812, affidando l'incarico di esecuzione del Decreto medesimo al Prefetto del Dipartimento degli Appennini di stanza a Chiavari. Il Prefetto, recatosi a Santa Margherita, riunì i due Sindaci comunicando loro che a seguito dell'ordine imperiale il nuovo paese unificato si sarebbe chiamato da allora Porto Napoleone. Il nuovo nome fu effimero in quanto con la caduta di Napoleone I nel 1815 e grazie al

Congresso di Vienna, tutta la Liguria fu congiunta al Regno di Sardegna. Vittorio Emanuele I, re di Sardegna, pur mantenendo opportunamente l'unificazione ritenuta oltremodo necessaria per la sempre maggior pacificazione degli animi, diede il nome di Santa Margherita a tutto il Comune ed il Consiglio Comunale unanime pose la città sotto la protezione ed il patronato di Santa Margherita, Vergine e Martire di Antiochia di Pisidia. Ciò avveniva il 30 novembre 1815.

Prima di concludere questa parte di storia dedicata alle caratteristiche generali riteniamo necessario ricordare un ultimo avvenimento importante al fine della conoscenza del nome di Santa Margherita, quello definitivo che essa porta ancor oggi. Con l'unificazione dell'Italia nel 1860, venne fatto osservare che molti Comuni del Regno portavano lo stesso nome, causa evidente di equivoci e confusioni e pertanto il Consiglio Comunale, unanime, in data 26 novembre 1863 deliberava di cambiare il nome del Comune in « Santa Margherita Ligure » sottoponendo l'atto al Sotto Prefetto del Circondario di Chiavari il decreto reale di approvazione giunse il 31 dicembre 1863.

Da quella data, la città si chiamò definitivamente Santa Margherita Ligure.

Mutamenti paesaggistici e nascita dell'industria del turismo di fine Ottocento.

Nell'Ottocento il territorio si presenta molto diverso rispetto al resto della costa non solo nelle sue linee essenziali del paesaggio ma anche nella discontinuità dei caratteri ambientali, che possono scaturire della sua posizione isolata e dal suo eccezionale promontorio.

Il paesaggio è ancora caratterizzato da zone coltivate lontane dal centro dell'agglomerato cittadino, dove massiccia è stata l'opera edilizia che però ha cancellato sia gli impianti vegetazionali sia le strutture edilizie. Verosimilmente però è rimasta invariata la trama dei sentieri e dei collegamenti interpolari.

Solo attraverso un'analisi della stratificazione storica si spiega la trasformazione dell'ambiente costiero, solo le innumerevoli testimonianze della cultura materiale locale mostrano come e dove il paesaggio collinare abbia mutato le forme di organizzazione e di occupazione del suolo e come l'ambiente boschivo di un tempo sia arretrato verso "paesistiche" diverse.

Il paesaggio agricolo immediatamente alle spalle delle aree urbanizzate ha subito anch'esso radicali modificazioni. La vegetazione è cambiata: quella originaria è arretrata alle quote più elevate, sopra le colline di olivi,

nei boschi di castagni e di pini. Nuove "piante da giardino" quali eucaliptus, magnolie, cedri, palme, provenienti da varie regioni del pianeta hanno accompagnato il nascere, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento di nuove architetture di villa della borghesia emergente o di ricchi stranieri alla ricerca di clima mite e dell'eterna primavera.

La tipologia di queste residenze di villeggiatura si allontana, nella maggior parte dei casi, dalle forme, dai materiali e dai modi costruttivi della tradizione locale.

Il piano della villa è sovente sopraelevato, alla ricerca di una veduta aperta sul mare, su una terrazza panoramica sostenuta da arcate o strutturata su grotte artificiali.

Nella seconda metà dell'Ottocento con l'apertura della ferrovia ebbe inizio l'espansione urbana. S. Margherita Ligure si ampliò verso la strada che dava accesso alla stazione e fu migliorato il porto.

La copertura dei torrenti consentì di reperire aree idonee alla costruzione di nuove strade e piazze e avviò lo sviluppo del borgo di Corte verso nord-est.

Il pendio compreso tra la ferrovia e l'Aurelia cominciò a popolarsi di ville di vacanza contornate da giardini.

Lo sviluppo della viabilità, degli ultimi anni dell'Ottocento, diede l'avvio alla trasformazione degli antichi borghi di pescatori in nuovi centri turistici: numerosi caffè, imponenti attrezzature ricettive sul lungo mare, richieste dalla clientela d'élite, dettero il via (insieme alle ville-parco) alla trasformazione dell'immagine paesaggistica dei borghi marinari del Tigullio.

Testimonianza di come proprio in questi anni si assista al boom dell'industria del turismo sono gli *Annali* dello Scarsella da cui apprendiamo, nel 1876, la nascita di numerosi alberghi, tra cui proprio in quest'anno l'apertura del più antico: il Grand Hotel Bellevue.

In quei decenni di fine secolo nasceva così la vocazione turistica di Santa Margherita Ligure i cui sviluppi hanno determinato mutamenti sempre più significativi sul ruolo chiave che la città ha assunto all'interno del Golfo del Tigullio.

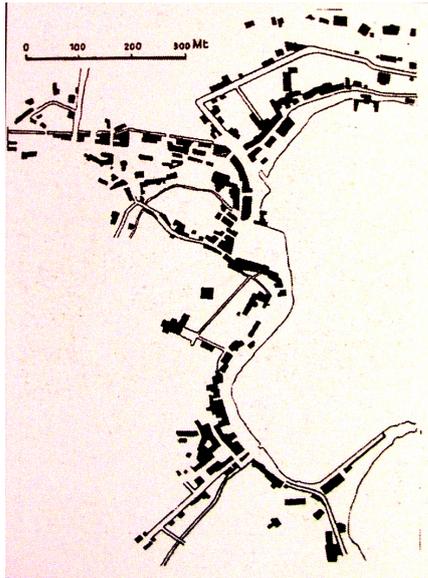


Fig.5 Santa Margherita Ligure all'inizio dell'1900



Fig.6 Santa Margherita Ligure nel 1959

Progetti di riferimento

Olympic Sculpture Park a Seattle, Weiss e Mainfredi

Il nuovo parco di Seattle costruito in occasione di un concorso internazionale nello stato di Washington, consente ai suoi visitatori un'esperienza unica, una passeggiata all'aperto attraverso una teoria di sculture di arte contemporanea. L'intervento sposa l'architettura, paesaggio e infrastrutture urbane per unificare tre porzioni di terreno separate dalla ferrovia e dalla strada, e unisce arte, contesto urbano e suoli in un unico paesaggio.

Il progetto di Weiss e Mainfredi si esprime attraverso una forte integrazione fra paesaggio, architettura, città e arte. Infatti, il parco fa parte del Seattle Art Museum che in questo modo porta all'aperto le sue collezioni offrendole al pubblico in una passeggiata nel vivo della città, in prossimità del mare. L'intervento imprime la sua forma a Z sul territorio, disegnando quattro zone verdi nell'ambito delle quali avvia diversi processi di recupero ambientale. Il percorso pedonale si sviluppa a diverse quote scendendo fino al livello del mare, collegando tre diversi paesaggi archetipi del Nord-Ovest Americano : una fitta foresta sempre verde, una foresta decidua e un giardino sul mare. La vocazione del

progetto quindi non è soltanto quella di portare l'arte in città, ma anche di intrecciare il paesaggio naturale a quello urbano. L'idea è quella di proporre il parco come una realtà spaziale dinamica, in continua trasformazione, nella quale il volto del verde e le sculture presenti cambiano costantemente, di stagione in stagione, proponendo scenari sempre diversi.

MadridRio a Madrid, West 8

Il progetto di MadridRio dei West 8, ha finalmente aperto al pubblico dopo 6 anni di lavori una nuova e trasformata parte della città di Madrid. Questo ambizioso progetto urbanistico si era posto come obiettivo di collegare il prezioso e affascinante paesaggio naturale che circonda la città di Madrid con l'ambiente urbano di Madrid, in particolare con il fiume Manzanares, che attraversa parte della città.

MadridRio è stato uno dei migliori interventi urbanistici e di recupero ambientale che la città di Madrid abbia avuto negli ultimi decenni, e probabilmente uno dei progetti più ambiziosi di spazio pubblico costruito di recente in Europa. Nel 2003, il comune di Madrid ha deciso di interrare tutta la prima parte della circonvallazione della città, quella più vicino al centro storico, che scorreva parallela al fiume Manzanares. Questo tratto

lungo 6 chilometri, costruito 30 anni fa, aveva creato una netta separazione tra l'urbanizzato e il fiume, rendendo impossibile qualsiasi legame che potesse rendere fruibile il fiume ai cittadini. Il team guidato da Ginès Garrido, Porras e La Casta, Rubio Alvarez-Sala ed il gruppo West 8, è riuscito a vincere il concorso internazionale del 2005 per attuare il progetto dello spazio pubblico in superficie. Il progetto che attraverso un intervento di interrimento della circonvallazione e della costruzione di un parco lineare sopra l'infrastruttura capace di svolgere un ruolo di ricucitura tra il tessuto urbano esistente e le sponde del fiume. Il progetto da poco completato, è diventato il punto di collegamento tra la città e la sua geografia, attraverso la costruzione di viali alberati, piccoli e grandi giardini pubblici e ponti pedonali che rendono più permeabile e fruibile entrambi le sponde del fiume.

Stazione Alta Velocità di Firenze, Ricci e Spaini

Nel 1995 la Tav, Treno Alta Velocità spa del gruppo Ferrovie dello Stato bandisce un concorso internazionale di progettazione. Nel 2002 la giuria proclama vincitore il gruppo coordinato da Foster+Arup. Nell'ambito delle proposte elaborate in occasione del concorso, al filone di ricerca sulla novità della soluzione strutturale si sono affiancate una

serie di proposte che hanno reinterpretato lo spazio della stazione contemporanea. A questa linea di ricerca appartiene il progetto del gruppo Ricci e Spaini.

Il gruppo si focalizza sulla possibilità di realizzare una nuova ecologia di sistema, fondata sulla compresenza e sulla integrazione possibile di materiali urbani e elementi naturali. Questa, in sintesi è l'idea di questo progetto, capace di dissolvere l'oggetto stazione in una serie di flussi, percorsi e servizi immersi in un parco urbano. Non un nuovo edificio, invasivo per dimensione e impatto, dunque, ma un nuovo parco di connessione tra il centro antico e la nuova espansione direzionale, esprimerà la sostenibilità del cambiamento di Firenze.

Gran Via delle corti Catalane a Barcellona, Arriola e Fiol

L'intelligente progetto di Arriola e Fiol, ha restituito alla vita della città un viale che sebbene situato in pieno centro è conosciuto dalla maggior parte dei cittadini di Barcellona come l'autostrada A-19.

Prima dell'intervento, sulla Gran Via delle Corti Catalane il traffico a scorrimento veloce delle corsie centrali, con le continue accelerazioni e decelerazioni, era responsabile di un forte inquinamento acustico e atmosferico e di una rilevante cesura, fisica e visuale, nel tessuto urbano.

La soluzione dei prolemi è stata ricercata attraverso la rimodellazione del suolo e il ridisegno della sezione stradale sulla base di tre differenti flussi di traffico (viabilità a scorrimento veloce Barcellona-Badalona in trincea artificiale, viabilità locale parzialmente a sbalzo sulla trincea, viabilità di servizio nella fascia adiacente agli edifici). Grazie a questa articolazione è possibile ridurre dai 57 metri attuali a 22 metri la lunghezza degli attraversamenti, pedonali e carrabili, nella direzione mare-monte, migliorando complessivamente la permeabilità di tutto il sistema.

Nello spessore del suolo rimodellato trovano spazio anche due piani di parcheggi e una nuova linea di tram; al di sopra di questi, su ambedue i lati, si snoda un parco lineare dall'andamento sinusoidale che ben s'inserisce nel monotono andamento rettilineo del viale.

Questo particolare andamento ondulato permette da un lato di raccordare con naturalezza le quote delle due corsie fuori terra, dall'altro consente di organizzare gli accessi alle fermate del tram e le immissioni del traffico delle perpendicolari alla Gran Via, e risolve infine brillantemente la questione degli accessi ai parcheggi, includendo il disegno degli ingressi nel disegno del parco.

High Line New York, Diller Scofidio

La HighLine è un parco lineare di New York realizzato al posto di una ferrovia sopraelevata in disuso. Si estende per 1,22 km tra Gansevoort Street e la 30^a strada, ma vi è un progetto di estensione verso nord fino ad arrivare alla 34^a strada.

I binari e le loro pertinenze sono in stato di abbandono dal 1980. La loro posizione a 30 piedi dal suolo (poco più di 9 metri), per un lungo tratto da sud a nord parallelo all'Hudson, fa di questo luogo una vera particolarità. La sopraelevata è stata costruita negli anni '30 ed adibita prevalentemente al trasporto di merci verso il Meatpacking district. Tra gli anni '50 e '60 la linea è stata surclassata dal trasporto su gomma per venire definitivamente abbandonata nel 1980. Nel 1999 J. David e R. Hammond fondano il gruppo Friends of the High Line a favore del salvataggio dell'infrastruttura cittadina che aveva già subito la demolizione del tratto più a sud.

L'associazione con l'appoggio del City Council, indice nel 2003 un concorso internazionale di idee "Designing the HighLine," con lo scopo di restituire l'infrastruttura alla città trasformata in un parco lineare. Viene in seguito selezionato il team di lavoro costituito dai paesaggisti Newyorchesi James Corner Field Operations e dagli architetti Diller Scofidio + Renfro, con la collaborazione di specialisti multidisciplinari in

settori che vanno dalla sicurezza, alla manutenzione e fino all'arte pubblica.

Il progetto architettonico cerca, trovandolo, il dialogo con la città: si sofferma su scorci, ragiona agli incroci con le vie principali e riutilizza gli accessi con scale che portavano alle fermate affiancandogli nuove torri ascensore. Anche la struttura metallica stessa della HighLine viene messa in mostra in un continuo rimando tra storia e contemporaneità. I paesaggisti di James Corner Field Operations hanno scelto, per le essenze delle piantumazioni, di ispirarsi al verde spontaneo che era cresciuto tra i binari durante il periodo della loro dismissione. Erba, fiori, cespugli e alberi appartengono alla vegetazione autoctona. Ne scaturisce un progetto garbato, che in punta di piedi porta il visitatore a godere di inaspettate prospettive e disvelare porzioni inedite della città.

Un nuovo luogo che stacca prepotentemente dalla vita frenetica della città e invita alla calma e alla riflessione.

Segrera Linear Park a Barcellona, West 8

Un nuovo asse verde diagonale si estende nel cuore di Barcellona, grazie alla sepoltura delle ferrovie esistenti. Questo nuovo spazio pubblico è il progetto vincitore del concorso vinto dallo studio WEST 8, e

si configura come un mezzo per collegare il mare, la città e il suo ambiente naturale. Il nuovo parco lineare La Sagrera o Parc del Camí Comtal rappresenta una nuova Barcellona 'Slow', che dà sollievo al caos urbano della città progettata da Cerda. Esso aggiunge biodiversità perché introduce un nuovo taglio 'lento' e verde, di fronte al famoso viale Diagonal, paradigma della vita urbana. Si tratta di un percorso naturale per pedoni e biciclette come protagonisti della nuova era di una metropoli più verde e più vivibile, che è a diretto contatto con la natura circostante. L'iniziativa è la chiave per migliorare la biodiversità e un più forte ruolo urbano ecologico della città.

Il Camí Comtal collega il mare con la montagna, la natura e la città di Barcellona. Si rafforza l'esperienza del paesaggio per chi si avvicina al mare dalla linea costiera attraverso la città. Esso offre l'opportunità di viaggiare senza ostacoli dai più selvaggi Pirenei catalani fino al cuore della capitale. Questa pista verde entra nella città attraverso la continuità naturale della valle Besós, e trova continuità nel nuovo Camí Comtalo parco lineare La Sagrera. Un generoso percorso ombreggiato per pedoni, biciclette e pattinatori che scopriranno i diversi ambienti urbani attraversando Sant Andreu e i quartieri Sant Marti, parco El Clot, i giardini storici della Ciutadella per finire finalmente al mare.

Il Parc del Camí Comtal dà respiro alla vivace città di Cerda,

introducendo nuovo 'verde' come contrappunto alla frenesia urbana di oggi e all'attività rappresentata dalla Diagonal. E' anche una pista dove paesaggi, architettura, storia e installazioni di fontane arricchiscono il suo percorso e fanno un monumento delle vecchie infrastrutture del Rec Comtal che trasportavano l'acqua come risorsa per la città.

I visitatori che arriveranno al Parc del Cami Comtal sia in treno che in bicicletta dalle montagna, oppure a piedi o con i mezzi pubblici dalla città, sperimenteranno i vantaggi di un tappeto verde di benvenuto, un parco lineare che rispecchia l'identità dei quartieri storici della città, consentendo al tempo stesso un collegamento ottimale verde tra paesaggio e città.

Il progetto di un nuovo parco lineare

Obiettivi e idee

Il nostro progetto è stato redatto facendo riferimento al tratto ferroviario di Santa Margherita Ligure. In particolare nell'area della stazione e nelle aree limitrofe, sempre di proprietà delle ferrovie dello stato.

Il territorio circostante è caratterizzato da una conformazione collinare ricca di molteplici tipologie diverse di verde, e con diversi gradi di acclività ed altezze, fino a raggiungere la quota massima di 500 metri dal livello del mare all'interno del parco naturale di Portofino.

Questa particolare conformazione del territorio è il punto di partenza del nostro progetto. Questa struttura collinare ha costretto l'attuale percorso ferroviario lungo un tracciato ferroviario parzialmente in semi-trincea e a tratti sopraelevato. A partire da questa peculiarità abbiamo sviluppato le idee del nostro progetto. Infatti per quanto riguarda i tratti in semi-trincea si è pensato di intervenire attraverso la progettazione di un suolo artificiale, costituito da una soletta di copertura praticabile che ha nostro parere risulta la soluzione tecnicamente più appropriata.

Ipotizzando quindi una soletta artificiale e praticabile abbiamo sviluppato le idee del nostro progetto. La creazione di uno nuovo suolo artificiale che si sovrappone al suolo esistente e permette la convivenza di funzioni diverse che lavorano a quote e velocità diverse è stato il punto principale su cui abbiamo concentrato le prime idee progettuali. La possibilità di generare circa 25000 m² di nuovo spazio pubblico nel centro della città senza utilizzare nuove aree e quindi ridurre un eccessivo uso del suolo in un territorio di particolare interesse naturalistico, sia dal punto di vista della fauna terrestre che marina, è stato il primo obiettivo delle nostre idee progettuali. Il progetto dunque ha avuto un fine eco-sostenibile non

solo dal punto di vista dell'utilizzo dei materiali, ma anche riferito agli aspetti paesaggisti, architettonici e funzionali.

Il nuovo suolo artificiale è stato pensato e progettato per accogliere diverse e nuove attrattive per la città. Il nostro intento è stato quello di studiare uno spazio pubblico unico che raccogliesse molteplici funzioni. Nel fare ciò abbiamo sfruttato la linearità del tracciato per creare un percorso che potesse diventare un'esperienza intensa e unica per l'utente finale e rispondere ai tutti i bisogni di tutte le diverse fasce di età. Al tempo stesso il progetto doveva riuscire ad essere economicamente conveniente per il comune, le ferrovie di stato e gli eventuali investitori.

Gli obiettivi primari, dunque, sono stati quelli di riuscire a dare una nuova visione del territorio, trasformando uno spazio dedicato esclusivamente alla ferrovia anche ad altre funzioni pubbliche a servizio dei cittadini, quindi "meno ferrovia e più spazi pubblici".

IL secondo aspetto importante considerato è stato quello di cercare di mitigare l'impatto della ferrovia integrandola con il paesaggio circostante, e riducendo il taglio netto che essa genera sia dal punto di vista paesaggistico che da quello della permeabilità del tessuto urbano. Infine ricollegare il tessuto esistente migliorando gli accessi e la permeabilità tra la parte alta della città e il centro storico anche

attraverso la comunicazione delle aree verdi esistenti sia pubbliche che private con quelle di progetto.

La struttura, la nuova stazione ed il parcheggio multipiano

Per poter conseguire in modo completo ed intelligente gli obiettivi e le idee iniziali, nella prima fase della progettazione ci siamo dovuti concentrare su quella che rappresenta l'ossatura del nostro progetto, e che consiste nella soletta sopraelevata in cemento armato.

Questa soletta di spessore 50 cm con travi ribassate in spessore di solaio larghe 1,50, si eleva ad una altezza di 6,50 metri dalla quota dei binari. Dal lato "a monte" della collina il solaio si incastra all'interno della muratura di contenimento esistente, mentre dal lato "a valle" viene sorretta da pilastri che in alcuni punti specifici diventano setti.

I carichi che essa deve sopportare sono costituiti prevalentemente da uno strato di verde intensivo pesante che varia da uno spessore di 20 cm fino ad un massimo di 80 cm, necessario e sufficiente per alberi di medie dimensioni, cioè non superiori a 10 metri, e dalle forze derivanti la necessità di rendere carrabile l'intera soletta per gli

interventi di manutenzione e per gli utenti del mercato in determinate ore del giorno.

Per quanto riguarda l'intervento di ampliamento ed integrazione al progetto della stazione esistente è stato sviluppato uno studio tale da rendere lo stesso il meno invasivo possibile, utilizzando accorgimenti per rendere continuo e diretto il collegamento tra l'edificio esistente e la soletta. Come riscontro positivo i vantaggi che la stazione esistente trarrebbe da questo intervento risultano essere oltre al mantenimento della sua forma e funzione originale ed anche un'ampliamento degli spazi fruibili dai viaggiatori ed un miglioramento delle loro condizioni di attesa. Sono state diminuite le aree di attesa esposte alle intemperie grazie alla copertura della soletta ed è stato introdotto un nuovo ingresso in una posizione più fruibile sia per l'accesso alla stazione che al parco lineare.

Infine sempre in prossimità della stazione è stato progettato un parcheggio multipiano capace di contenere circa 150 automobili: esso è integrato perfettamente sia con il contesto che con il progetto, grazie ad una copertura costituita interamente da verde fruibile. Inoltre, trovandosi di fronte alla stazione occupa una posizione strategica perché di facile accesso ed a servizio dei viaggiatori. Infatti le maggiori funzioni legate allo spostamento sia pubblico che privato

sono state concentrate e coordinate dall'introduzione di una nuova piccola piazzetta che svolge un ruolo distributivo ed in contemporanea raccoglie un insieme di servizi all'interno di un unico spazio. In questo modo un viaggiatore che arriva con il treno può decidere se visitare l'intero territorio con i mezzi pubblici, con un'auto privata, con una bici o a piedi percorrendo il parco, oppure soffermarsi su di una terrazza panoramica ad apprezzare il mare, tutto all'interno di un area semplicemente organizzata.

Il parco e le sue funzioni

Il nuovo suolo artificiale ha lo scopo principale di raccogliere lungo una passeggiata lunga un chilometro un susseguirsi di funzioni pubbliche dedicate allo svago e a tutte le età.

Il percorso si sviluppa all'interno di un parco lineare che raccoglie diversi tipi di vegetazione che hanno lo scopo di rendere piacevole e rilassante la passeggiata. Alla prima parte del percorso dal lato della stazione, si accede con una rampa che permette di raggiungere il parco in modo semplice ma al tempo stesso creando una sensazione di aspettativa per quello che si potrà incontrare alla fine di essa. Infatti giunti alla fine della rampa si viene catapultati in un mondo di colori e odori generati da dei

percorsi immersi tra vasche di fiori di diversa specie, alternati da zone di sosta attrezzate costituite da pergolati. I pergolati non solo svolgono la funzione di aree di sosta ma permettono di proteggere i visitatori durante le ore più calde del giorno, sotto un piacevole gioco di luci vibranti. In questo primo spazio in prossimità della stazione, il parco lineare raggiunge la sua massima larghezza raggiungendo i 40 metri raccogliendo il maggior numero di funzioni e caratterizzandosi per una magnifica vista sulla città e sul mare. Oltre ai percorsi immersi tra i fiori questa prima parte comprende un bar-terrazza panoramica un teatro all'aperto con vista sul mare e l'accesso dal parco al parcheggio multipiano.

Seguendo il percorso verso ovest il parco diventa molto più lineare con una larghezza media di 20 metri. In quest'area vi sono piccole colline verdi dove è possibile sdraiarsi e ripararsi dal sole; l'utilizzo principale della zona sarà il mercato coperto completato da attrattive di diverso tipo per ogni fascia di età. Lo schema progettuale è stato pensato per rendere continuo l'uso complessivo del parco dando la possibilità per esempio, ai genitori di compire acquisti mentre i figli si divertono a svolgere altre attività.

La prima attrattiva che si incontra è una pista per macchinine telecomandate attrezzata con piccole platee per il pubblico durante le

competizioni. Questa tipologia di tempo libero è molto comune tra i modellisti ed è il modo in cui molti padri passano del tempo con i propri figli; proprio per questo soddisfa due categorie simultaneamente.

Vi è poi uno skate-park attrezzato per i giovani che vanno sullo skate o sui rollerblade. La struttura è stata appositamente schermata e ribassata rispetto alla quota del parco in modo tale da ridurre il rumore generato dai pattini ma al tempo stesso permettere una visione dall'alto dello skate-park e delle evoluzioni spettacolari di freestyle che all'interno di esse vengono fatte. Poco più avanti si trova un campo da basket-calcetto recintato che permette ai visitatori di potersi soffermare o poter continuare la propria comminata.

Dopo queste tre attrattive inizia il percorso semi coperto del mercato la cui struttura è costituita da travi in acciaio satinato sorrette da cavi di acciaio che hanno la funzione di sorreggere lunghe tende regolabili e schermanti. Al di sotto delle tende dei box rivestiti in teak sono stati pensati per avere la funzione di rendere più pratica e ordinata l'esposizione della merce in vendita e per svolgere al meglio l'attività dei venditori. La struttura e i materiali utilizzati per il mercato vogliono richiamare le barche a vela, gli alberi e le loro sartie; le vele sono le tende e il teak la coperta. Le travi delle tende sono di lunghezze diverse, lo scopo è stato quello di creare una sensazione vibrante e viva del mercato

che venendo percorso crea agli occhi del visitatore una sensazione coinvolgente e piacevole, filtrando la luce del sole e trasformandola in un gioco di luci e di ombra che variano al variare delle ore del giorno. Questa semplice ma efficace soluzione non solo protegge la merce esposta e i visitatori ma al tempo stesso rende dinamica la trasformazione del luogo nelle varie ore della giornata.

Anche i pieni dei box delle merci si alternano con i vuoti riservati al parcheggio dei piccoli camion degli espositori, creando un gioco di pieni e vuoti che accentua la scansione del percorso e del tempo. La parte alta dei box è invece tinteggiata con gradazioni di colori che nel complesso ricordano l'arcobaleno e generano un senso di pace.

Tecnologie e materiali

La scelta dei materiali è generata dal desiderio di mantenere un legame con il territorio e il mare e allo stesso tempo trovare soluzioni sia tecniche che materiche semplici ma efficaci. L'uso in particolare di un legno come il teak adatto a resistere agli agenti atmosferici è stato pensato come materiale ricorrente diventando il legante delle varie parti del percorso lineare progettato.

Per la pavimentazione del percorso principale è stato scelto il cemento spazzolato, perché è un materiale non eccessivamente costoso, adatto a superfici di grandi dimensioni e idoneo per le attività su pattini e in bici. La pavimentazione viene alternata da strisce di ardesia nera che scandiscono il percorso, facendo percepire, in una ritmica di materiali chiari e scuri, la distanza percorsa.

Infine questi tre materiali semplici ma eleganti, che sono ricorrenti in tutto il progetto, hanno lo scopo di dare una sensazione di uniformità e ordine, relazionandosi, senza prevaricare, con il verde dei prati e le molteplici cromie generate dalle piante e dai fiori che si incontrano lungo il percorso. L'alternarsi di colori varia costantemente durante le stagioni rendendo il parco sempre un'esperienza nuova.

Conclusioni

Gli obiettivi che ci siamo preposti all'inizio della nostra progettazione avevano lo scopo non solo di elaborare un progetto che si sviluppasse su diversi livelli, dalla grande scala fino al dettaglio, ma anche di aprire un dibattito sull'importanza del ruolo che l'architettura svolge affrontando i problemi che spesso si generano tra infrastruttura, urbanizzato e paesaggio.

Il nostro studio vuole essere una risposta ed un'idea di come questi problemi possano trovare una loro espressione architettonica e funzionale. In particolare, come nello specifico del nostro progetto, la necessità di andare a risolvere e ricucire ampie ferite del tessuto urbano esistente. Infatti gli errori generati da una cattiva progettazione ed dall'impossibilità di prevedere una così repentina espansione della città sono la causa della mancanza di dialogo tra i diversi elementi della città, dove l'infrastruttura diventa ostacolo all'uniformità del tessuto urbano invece che parte funzionale di essa.

Molteplici possono essere le soluzioni progettuali, che temi come quello da noi affrontato possono generare. Proprio per questo noi abbiamo voluto affrontare le difficoltà di progettazione nel modo da noi ritenuto più corretto ed in funzione della formazione acquisita in questi anni di università, sia per quanto riguarda la tecnica che la composizione architettonica ed il nostro approccio ecologicamente attento. Il nostro progetto vuole dimostrare come sia possibile riuscire a cambiare le condizioni esistenti cercando di lavorare in contemporanea su più livelli e con diverse funzioni. Riteniamo che in futuro questa sia una delle soluzioni possibili di convivenza tra parti diverse della città.

Tratti di ferrovia come il nostro si ripetono in modo regolare lungo tutta la costa del levante ligure fino a partire da Genova fino a la Spezia. La nostra soluzione progettuale vuole porsi come “progetto pilota” per la risoluzione ambientale e architettonica dei diversi tratti ferroviari analoghi a quello dai noi studiato. L’idea è che molti altri tratti ferroviari potrebbero trasformarsi da zone di degrado paesaggistico e ambientale in occasioni di ricupero di parti di un territorio che andrebbe conservato e valorizzato. I casi analoghi sono molti, principalmente dovuti al fatto che il territorio collinare ha costretto la ferrovia a porsi in una condizione di semi-trincea con muri di contenimento a monte a declivi a valle. Questa condizione facilita l’uso di una soluzione come quella da noi ipotizzata,

che utilizza un nuovo suolo artificiale, diventando opportunità per nuovi spazi pubblici.

Non bisogna però soffocare completamente la ferrovia, che specialmente nei tratti lungo mare si riserva di regalare delle viste panoramiche bellissime sul golfo del tigullio. Quindi con una progettazione attenta si dovranno considerare entrambi le parti , sia i viaggiatori che i residenti, considerando quelli che se sono i vantaggi e gli svantaggi di un tracciato ferroviario antico, che in alcuni punti presenta condizioni di disturbo alle zone urbanizzate mentre in altri si avvale di una valenza turisto-storica di un certo rilievo.

Bibliografia

- Cannavò P., *A_TRA_VERSO Inseguire la trasformazione*, Mandragora, Firenze, 2004
- Vittorio Gregotti V., *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli Editore, Milano, 2008
- Cassatella C., *Iperpaesaggi*, Testo & Immagine, Miano, 2001
- De Cesaris A., *Infrastrutture e Paesaggio urbano*, EdilStampa, Roma, 2004
- Valente R., *Intorno alle autostrade urbane*, Alinea editrice, Firenze, 2008
- Le Coubusier, *L'urbanistica*, Il saggiautore, Milano, 1972
- Congiu T., *Mobilità e progetto territoriale della città*, Franco Angeli, Roma, 2011
- Ingersoll R., *Sprawl town*, Melteni, Milano, 2004
- MadridRio, *A project of a urban transformation*, Turner, 2011