

GLI STRATI DELLA MEMORIA

La “Cité des Arts” all’Ile Seguin, Parigi

Scavi – Incisioni – Sospensioni

Studente: Fornari Mattia - Matr. 770496
Relatore: Prof. Juan Carlos Dall’Asta Gutierrez



Politecnico di Milano

Facoltà di Architettura e Società

Tesi finale del corso di Laurea Magistrale in
Sustainable Architecture of Multi-Scale Project

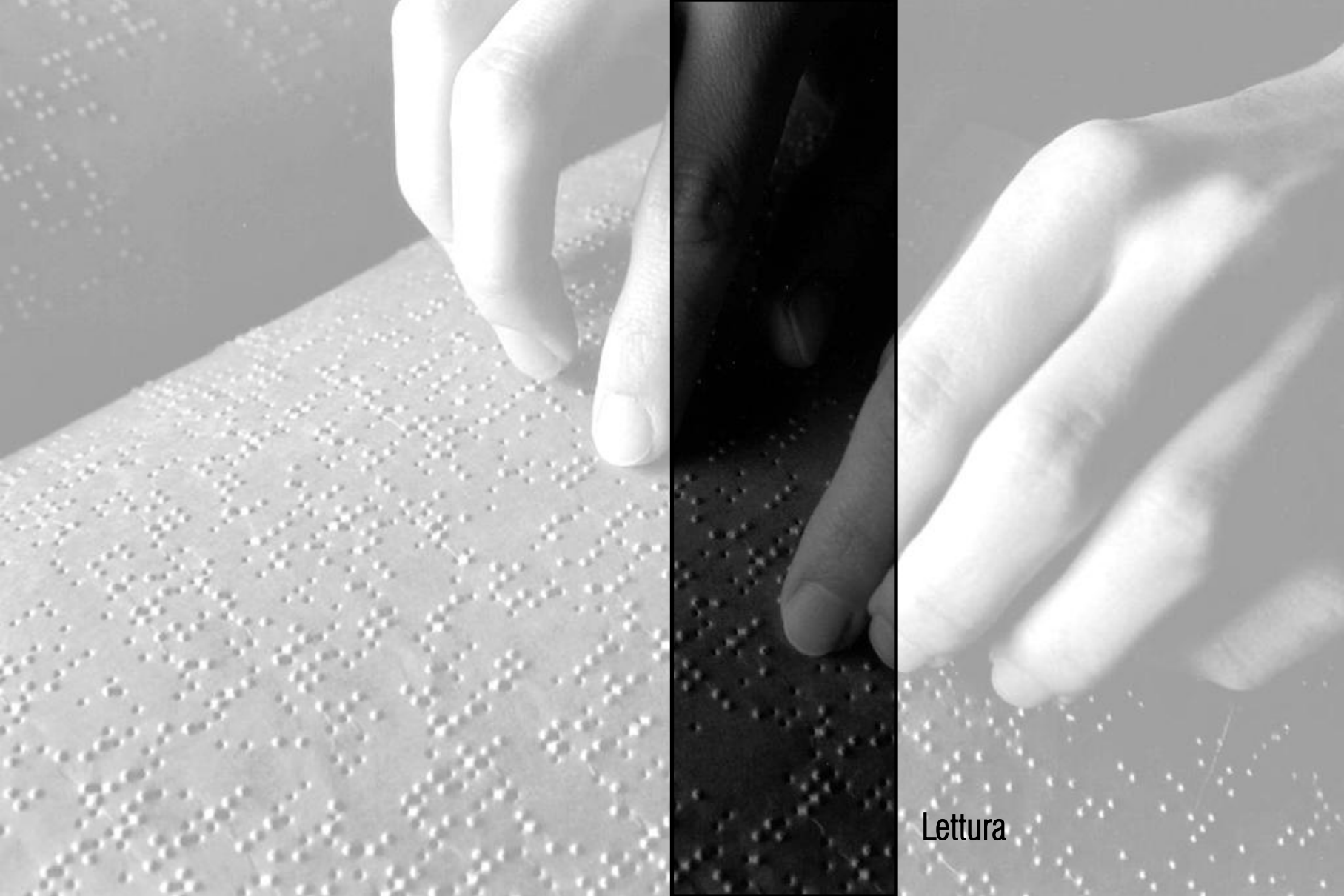
A.A. 2012-2013

Abstract	03
Lettura	04
Parigi	05
Le Isole	11
Ile Seguin	15
Scrittura	23
Concept	24
Tracce	25
Permanenze	27
Variabilità	29
Strategia	31
Composizione	32
Masterplan	33
Attacco a terra	34
Piante (1:1000)	35
Sezioni (1:1000)	36
Pianta e sezione (1:500)	37
Pianta e sezione (1:200)	38
Bibliografia	39
Sitografia	43
Video	46

Indice

L'elaborato di tesi prevede la riqualificazione dell'**Ile Seguin**, l'isola nel comune di Boulogne Billancourt a sud di Parigi, che nel 1920 diventa sede di una delle più famose case automobilistiche: la Renault. L'industrializzazione di quest'isola continua fino agli anni '90 quando l'azienda decide di chiudere gli stabilimenti ed espandersi a livello internazionale; negli anni 2004/2005 il comune francese decide quindi di demolire tutti gli edifici industriali abbandonati, cancellandone definitivamente la storia. Il mio progetto vuole riportare alla luce le vicende dell'isola e considerare una "**memoria attiva**" in grado di strutturarne la difficile conformazione dandole forte identità: il mio obiettivo è quello di creare matrici formali che una volta sovrapposte costituiscano l'intero progetto. Il lavoro di suolo diviene pertanto elemento essenziale per determinare i **tre diversi livelli di intervento**: le permanenze trovate diventano *incisioni* di superficie e movimenti del terreno, gli *scavi* rappresentano le tracce delle prime industrie e si radicano nel sottosuolo come simbolo di un passato remoto che ormai non esiste più, ed infine il carattere temporaneo del giardino di Michel Desvigne si materializza in *elementi sospesi* che rompono il carattere longitudinale della composizione.

Abstract



Lettura



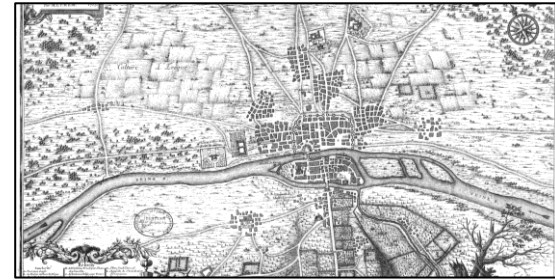
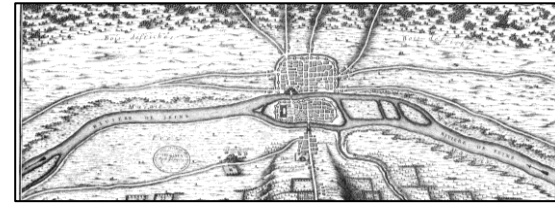
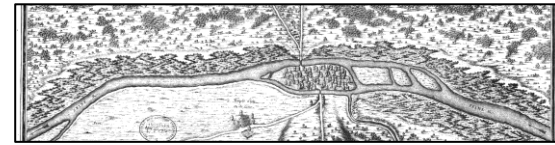
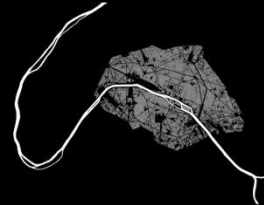
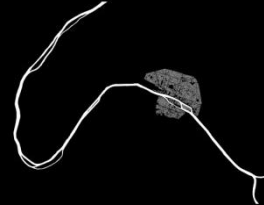
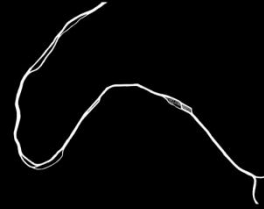
Parigi

“... Potrei dire allora che Parigi, ecco cos'è Parigi, è una gigantesca opera di consultazione, una città che si consulta come un'enciclopedia: ad apertura di pagina ti dà tutta una serie di informazioni, d'una ricchezza come nessuna altra città.”

Italo Calvino

La metafora dell'enciclopedia di Italo Calvino rappresenta perfettamente la quantità di informazioni che Parigi ci offre tramite la sua storia e il suo sviluppo. La capitale francese è una metropoli così complessa e stratificata che è necessaria un'importante opera di decodificazione dei suoi caratteri principali, a partire dalla straordinaria confluenza di fiumi che ne determinano la struttura originaria.

Il primo insediamento gallico nasce nel **III secolo a. C.** occupando l'Île de la Cité lungo la riva destra del fiume Senna; solo successivamente i romani applicano la tradizionale maglia ortogonale ampliandone i confini fino alla riva sinistra. Nel corso degli anni seguenti la città si espande sempre di più fino ad arrivare alla costruzione della cinta muraria di Carlo V del **1364/1380**. In seguito, sotto la guida di Filippo Augusto si avvia un'altra fase di estensione territoriale e di militarizzazione che culmina con l'edificazione della cinta daziaria di Ledoux del **1784/1791**; infine Parigi si estende maggiormente e nel **1841/1845** viene racchiusa nella cinta di Thiers. Dagli anni successivi però inizia un'ulteriore crescita urbana che prosegue in modo incessante fino ai giorni nostri: i territori che prima si trovavano all'esterno dei confini della capitale francese ora ne diventano parte, facendone perdere totalmente i limiti spaziali.

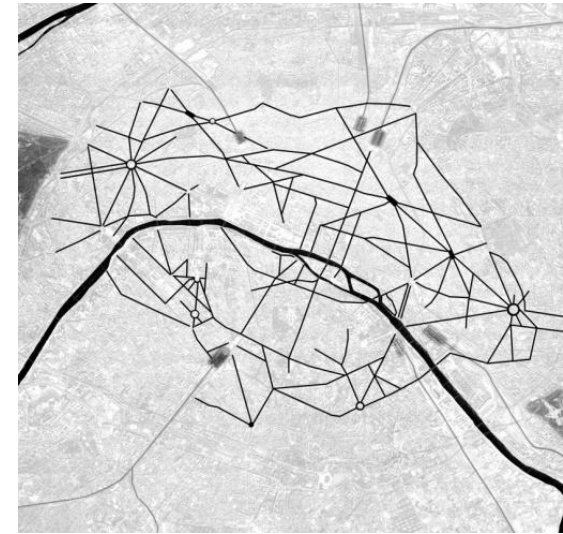
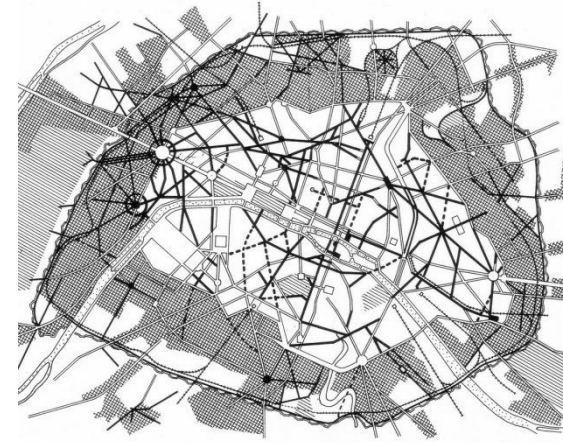


Parigi_Espansione storica

Dal 1852 al 1870 Parigi subisce una profonda trasformazione urbana: Napoleone III affida al prefetto **Hausmann** il compito di avvolgere Parigi in una maglia di percorsi in grado di collegare i luoghi nodali principali come stazioni, piazze ed edifici pubblici principali. Il lavoro messo in atto dal prefetto prevede quindi un complesso sistema viario in grado di (ri)strutturare l'intera città e facilitarne gli spostamenti.

La ristrutturazione complessiva prevede **3 fasi distinte** che prendono il nome di *réseau* (rete), quasi a volerne sottolineare questo carattere funzionale incentrato sulla circolazione parigina. Nel **1855** inizia il processo di modernizzazione dell'intera città: nasce la grande crociera sul nodo Chatelet-Hotel de Ville, viene progettato un riassetto completo dell'Ile de la Cité e la demolizione parziale degli isolati residenziali (sostituiti da una serie di edifici pubblici). La seconda fase prevede l'apertura di nuovi assi di raccordo che tagliano la città di Parigi in ogni sua direzione. L'anno di grande svolta è quindi il **1858**: tramite la costituzione di una serie di *Grands Boulevards* e la creazione di nuovi poli e centralità urbane si comincia ad intravedere la capitale francese come è oggi. Infine, nel **1860** viene avviato l'ultimo periodo di trasformazione: Parigi assorbe la fascia compresa tra la cinta di Ledoux e quella di Thiers, la zona detta dei "Fermiers Generaux".

Avvolgendo Parigi in una sorta di "ragnatela viaria", Napoleone III e il prefetto Hausmann vi incorporano gli assi monumentali creati negli anni precedenti e ripropongono una strategia – oggi possiamo dire "riuscita" – basata sul raccordo tra fuochi monumentali e assi scenografici che delineano profondamente il carattere della città.



Parigi_Haussmann

In contemporanea alla realizzazione del nuovo assetto stradale, il prefetto Haussmann sviluppa una serie di interventi su molteplici fronti.

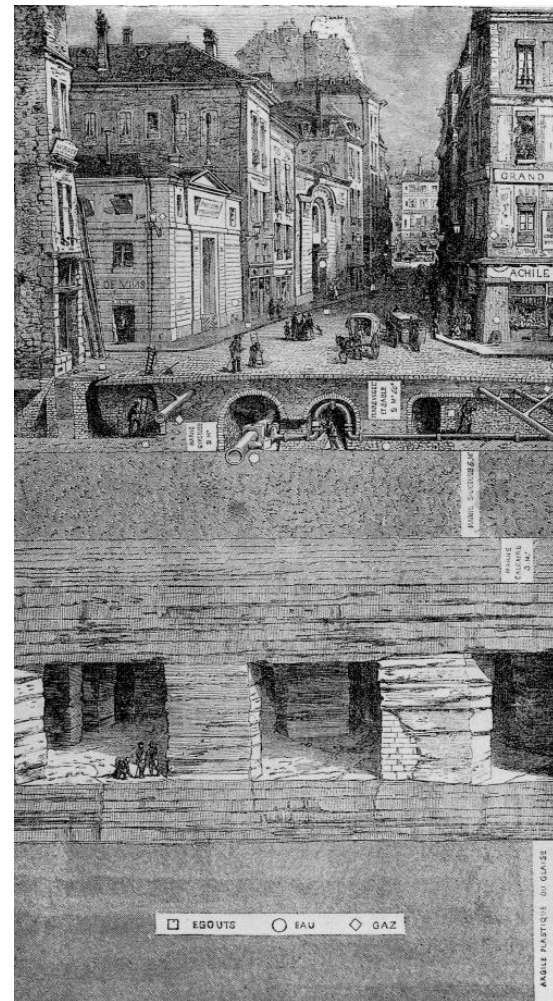
Gli **edifici** privati lungo i nuovi assi vengono assoggettati a regole precise riguardanti i caratteri delle facciate, le altezze, l'inclinazione delle coperture, etc; inoltre, si arriva a definire una gamma completa di tipologie distributive che diventeranno successivamente un modello per tutte le altre città d'Europa.

Gli impianti a rete, in particolare gli **acquedotti** e le fognature subiscono un forte rinnovamento: grazie ai nuovi impianti di sollevamento la fornitura d'acqua passa da 112.000 mc al giorno a 343.000 e la rete idrica da 747 a 1.545 Km.

Attraverso un piano strutturato che si protrae per l'intero periodo in cui Haussmann mantiene l'incarico, la **rete di illuminazione e quella fognaria** crescono rispettivamente del doppio e di quattro volte; vengono quindi demoliti i quartieri insalubri perché rifugio degli insorti e ripensati quelli più borghesi che apparentemente manifestano meno problemi.

Anche il servizio pubblico si trasforma e compare per la prima volta un servizio di **vetture di piazza** (i taxi che conosciamo adesso).

In generale gli ambienti privati e quelli pubblici della città di Parigi diventano due entità totalmente contrapposte: da un lato le case e gli studi/uffici dove è difficile penetrare a causa dell'isolamento, dall'altro il marciapiede e le strade in cui la massa delle persone si confonde e cancella l'individuo in quanto soggetto solitario in favore di una più costruttiva collettività.



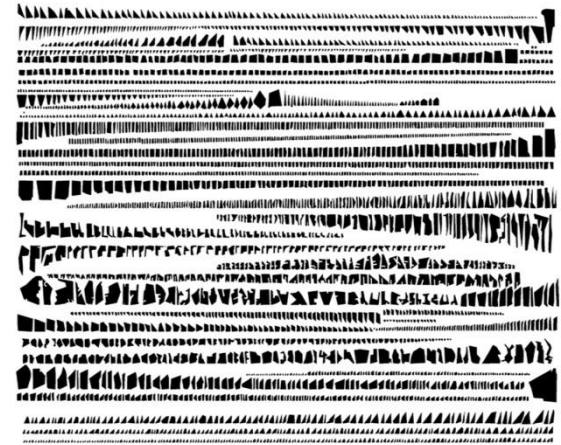
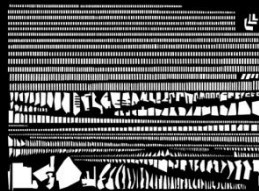
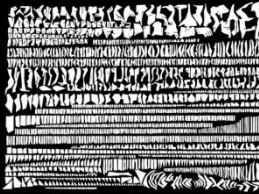
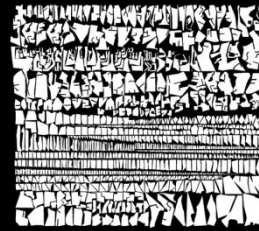
Parigi_Haussmann

“lo lavoro su questioni di lingua perché considero la lingua come un senso materiale di supporto, come avere una parte superiore, un fondo. Le parole possono essere a testa in giù o tagliati in piccoli pezzi. Possono giocare la loro forma, così come il loro significato e non sono schiavi della frase. La parola è un oggetto culturale comune, ci è familiare. Questo materiale mi permette di entrare facilmente in relazione con gli altri, perché le parole sono immediatamente riconoscibili, con la loro ricca diversità semantica e formale. Le immagini possono divenire parola: così il tutto sembra sia più diretto e molto meno enigmatico.”

L'artista francese **Armelle Caron** rappresenta perfettamente il “negativo” della ristrutturazione del prefetto Haussmann: nelle sue opere gli isolati e la loro forma non sono la conseguenza di un atto ma ne diventano il soggetto primario. Le città vengono “stese ad asciugare” e i blocchi urbani che le costituiscono vengono disposti su linee orizzontali e tornano alla struttura originaria; si viene quindi a creare una sorta di alfabeto urbano comprensibile da tutti. L'accordo cartografico è quindi annullato. La città è de-mappata e al tempo stesso de-codificata: l'artista arriva all'essenza vera degli agglomerati urbani che ci circondano.

“...Perdita e descrizione sono due temi ricorrenti nel mio lavoro. Essi sono soggetti allo stesso modo ma talvolta anche il contrario.”

Armelle Caron



Parigi_Tessuto Urbano e Arte

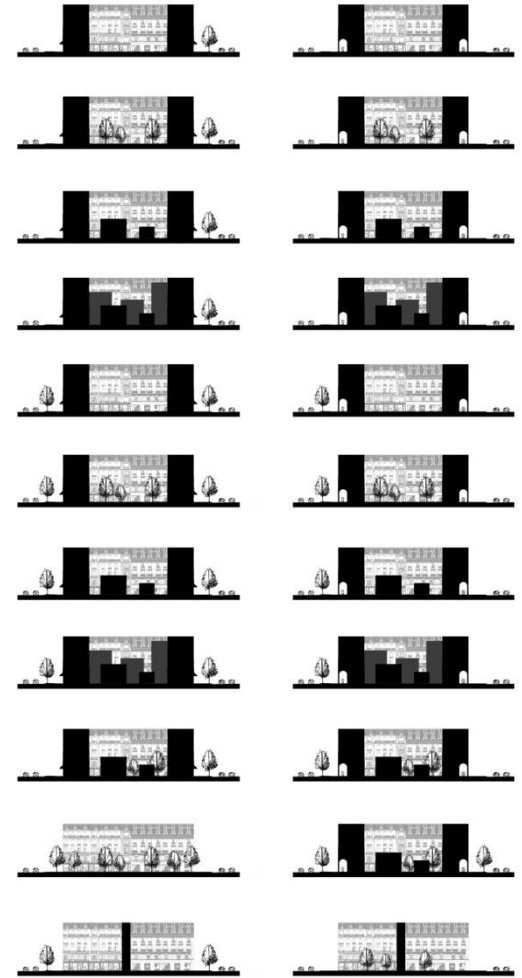
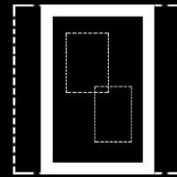
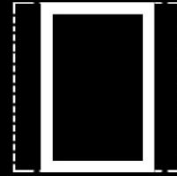
L'isolato haussmanniano è quindi sempre eterogeneo: solo le unità abitative frontali, situate cioè sugli spazi espropriati per demolire e costruire le nuove arterie, sono vincolate alla modernizzazione, ma al tempo stesso le altre parti dell'isolato anteriore non vengono distrutte; gli edifici dei secoli precedenti coabitano con le nuove costruzioni e talvolta il retro dei vecchi edifici costituisce un lato del cortile dei nuovi allineamenti.

Per questo motivo l'**isolato urbano parigino** sembra apparentemente essere un "soggetto passivo", il risultato di un intervento molto più ampio portato avanti dal prefetto Haussmann; in realtà la molteplicità dei blocchi è varia ed è necessaria una catalogazione che ne sottolinei i caratteri.

Dall'attenta lettura del tessuto urbano si può vedere chiaramente come l'isolato non sia un'entità a sé stante con il solo affaccio su strada ma contenga una serie di elementi e **relazioni** che creano una "sequenza":

- le alberature, singole o doppie e su lati diversi
- edifici sul fronte strada con portici o fronte continuo pieno
- i marciapiedi e gli slarghi di diverse dimensioni
- giardini (a volte costituiscono l'intero isolato)
- edifici interni che presentano varie altezze

Il rapporto isolato/strada è quindi frutto di un sistema di relazioni che strutturano e caratterizzano l'intera città di Parigi.



Parigi_Isolati Urbani



Le Isole

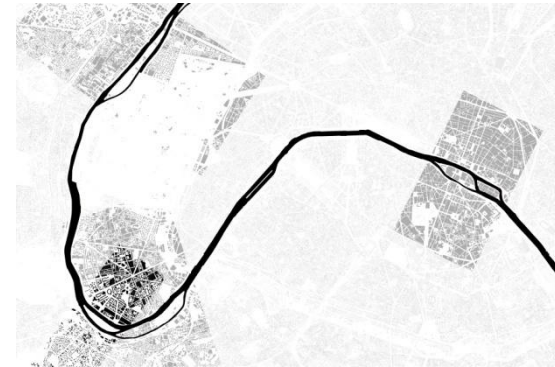
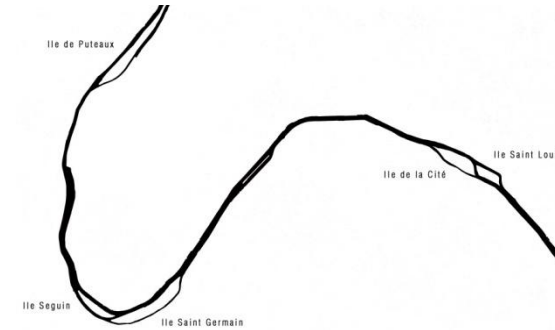
Le isole lungo il fiume Senna sono molteplici: Ile de Puteaux, Ile Seguin, Ile Saint Germain, Ile de la Cité e Ile Saint Louis. In un primo momento sembra che si stia parlando di “sistema di isole” ma non possiamo considerarlo tale: le differenze tra di esse sono forti e sembrano inglobarsi con il tessuto esistente lungo le sponde vicine. Come si può vedere dagli schemi sulla destra, vi sono casi in cui l’isola viene adibita a giardini, altri in cui sembra un continuum con la città.

Nello specifico:

- **Ile de Puteaux:** Trovandosi vicino al famoso Bosco di Boulogne, essa mantiene il carattere più naturale e presenta una serie di campi sportivi (da calcio e da tennis) lungo tutta la superficie. Di conseguenza si riduce notevolmente l’edificato e i pochi edifici – sempre di carattere sportivo – si posizionano a ridosso dei ponti che la collegano al resto della città.

- **Ile Saint Germain:** in questo caso è chiaro come l’isola venga divisa a metà e si rapporti in modo totalmente diverso con il contesto. Da un lato è presente il grande Parco Saint Germain e dall’altro la presenza del tessuto urbano viene sottolineata da una serie di edifici posizionati tramite una griglia regolare che assumono sia funzioni pubbliche che private/residenziali.

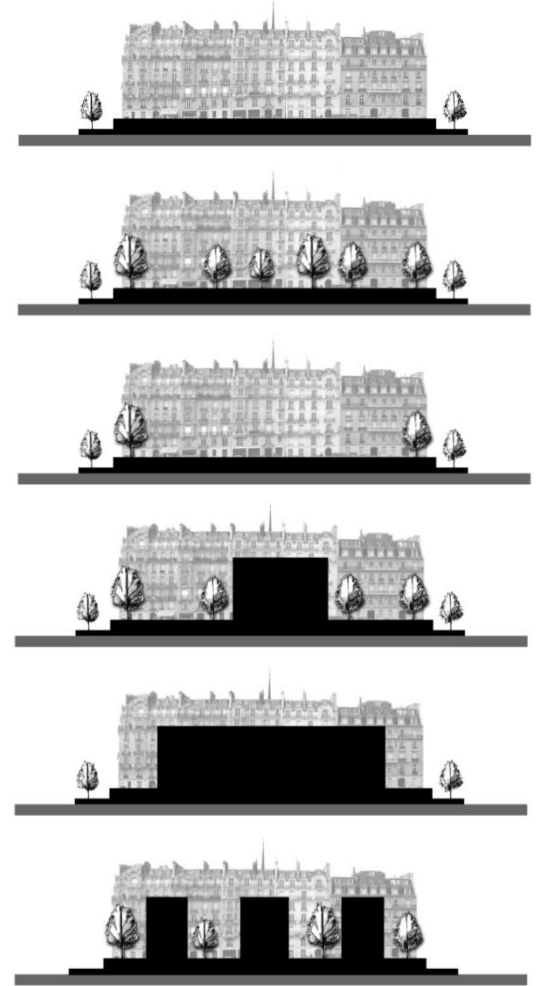
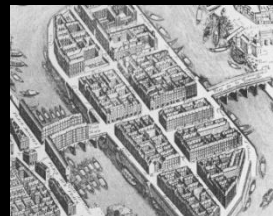
- **Ile de la Cité e Ile Saint Louis:** queste due isole rappresentano il nucleo originario della città di Parigi ed è quindi comprensibile come si perdano nel contesto parigino e vengano inglobate totalmente nel tessuto. In questo caso il fiume sembra scomparire e l’isola diventare un isolato.



Le Isole_ La Struttura

Le sezioni esemplificative sulla destra descrivono in modo chiaro e semplice la struttura generale delle isole; come nel caso dell'isolato urbano anche le isole non presentano un semplice limite a ridosso dell'acqua della Senna ma una serie di relazioni che ne modificano l'assetto urbano. Gli elementi che costituiscono l'Ile de Puteaux, l'Ile Saint Germain e quelle più urbanizzate dell'Ile de la Cité e dell'Ile Saint Louis sono gli stessi presi in considerazione nella lettura precedente riguardante i blocchi urbani (alberature, edifici, etc). La complessità delle relazioni aumenta grazie al doppio dislivello: le sponde delle isole talvolta sono percorribili anche al livello del fiume o poco al di sopra di esso. Queste congruenze mostrano il rapporto stretto tra **isola e isolato**: spesso si crede di trattare due argomenti troppo distinti tra loro ma in realtà posseggono alcuni caratteri comuni che ne facilitano e approfondiscono la lettura.

L'Ile Seguin e le sue vicissitudini storiche non fanno altro che sottolineare questo "**non sistema**" di isole: un tempo infatti l'isola presentava un'area industriale che ne occupava l'intera superficie e che è rimasta integra per anni. Al contrario ora è rimasta totalmente vuota e a sé stante. E' chiaro quindi come lo stesso comune di Boulogne Billancourt voglia mantenere questa indipendenza creando un polo culturale che sia in grado di rapportarsi non con le isole vicine ma direttamente con la città di Parigi.

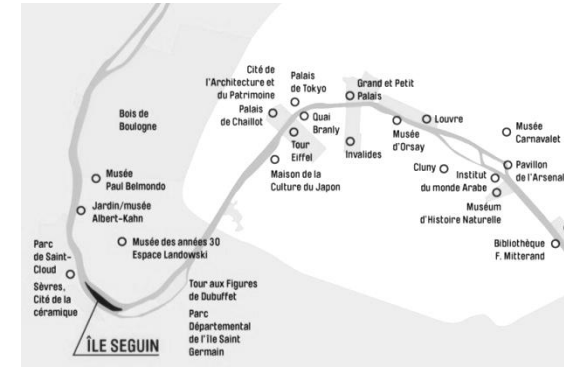
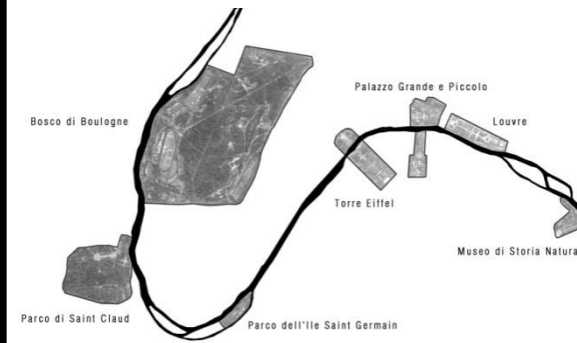
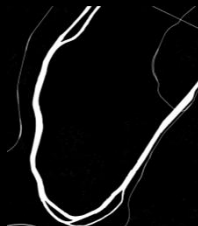


Le Isole_Sezioni Spaziali

Nell'agosto del 2009 il Presidente Nicolas Sarkozy lancia l'idea della *Grand Paris*, un progetto complessivo di ridisegno urbano dell'intera area metropolitana parigina. In quell'occasione sottolinea l'importanza del fiume affermando che *“la Senna è l'asse nutritivo intorno al quale la città e i suoi dintorni devono trovare un nuovo ordine e una nuova armonia. La Valle della Senna quindi si trasformerà in **Valle della Cultura**”*.

Dal parco di *Saint Claud* passando a fianco della *Cité de la céramique* di Sèvres e della *Tour aux figures* di Dubuffet sull'Île Saint Germain e poi verso est fino alla *Bibliothèque Mitterrand*, la Senna è infatti già oggi un susseguirsi di luoghi “culturali” che vi si affacciano: la *Tour Eiffel* e i musei del Trocadero, il *Quai Branly*, il *Grand e Petit Palais*, il *Louvre*. La nuova **Île Seguin** è destinata a diventare una tessera importante di questo mosaico; per questo motivo sono importanti le connessioni a Parigi e alle altre città limitrofe.

Come si può vedere negli schemi sulla destra (nella fascia nera) l'isola risulta avere una grande **accessibilità**: oltre ad una rete fluviale che permette la percorrenza del fiume Senna tramite i battelli parigini, l'Île Seguin è servita anche da una fitta rete ferroviaria e metropolitana che ne semplificano i collegamenti con le vicine città di Meudon e Sèvres. Inoltre, dal 2014 verranno portati avanti i lavori per la creazione di una “metropolitana automatica” che collegherà la capitale francese con altri poli urbani importanti; l'isola si trova vicina ad una delle stazioni di quest'ultima.



Le Isole_Valle della Cultura

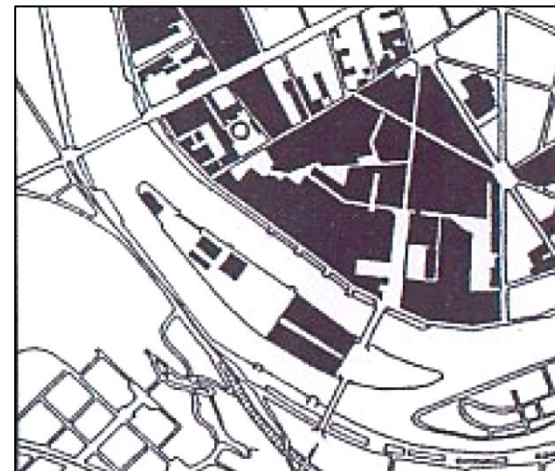


Ile Seguin

L'Île Seguin si trova nella zona ovest di Parigi, in un'area di profonda controversia, tra la piana di Boulogne Billancourt e la collina di Meudon al confine con il comune di Sèvres. Essa nasce come isola totalmente naturale e con il passare del tempo diventa una vera e propria "isola-fabbrica" galleggiante.

Nel 1898 Louis Renault inizia a costruire una serie di automobili sulla sponda destra del fiume Senna; nel 1915 la produzione della casa automobilistica cresce e di conseguenza si viene ad occupare tutta l'area trapezoidale a fianco dell'isola. Qualche anno dopo, nel **1919**, acquista l'Île Seguin con il progetto di destinare l'intera superficie insulare allo svago dei suoi dipendenti (piscina, teatro, cinema, spazi ricreativi, asili e scuole sono solo alcune funzioni che l'imprenditore aveva in mente). Ben presto però il sogno si trasforma in realtà e già nel 1921, accorgendosi di dover ampliare l'azienda, si pensa a sviluppare una nuova zona industriale che avrebbe accolto la nuova serie.

Il **1930** è l'anno di svolta: sull'Île Seguin nascono le prime fabbriche ed in pochi anni si arriva ad occupare l'intera isola. Come si può vedere nello schema sulla destra le prime zone ad essere "invase" sono quelle a ridosso del ponte che la collega alle due sponde e successivamente avviene lo spostamento nella parte più a nord. I nuovi stabilimenti arricchiscono la produzione e al tempo spesso segnano profondamente l'identità di quel luogo; da questo momento in poi l'isola non viene più concepita come tale ma diventa un tutt'uno con il tessuto industriale sviluppatosi lì vicino. I due anni successivi vedono un progressivo sviluppo della produzione automobilistica e i continui avanzamenti tecnologici non fanno altro che aumentarne le dimensioni fisiche con importanti modifiche strutturali.

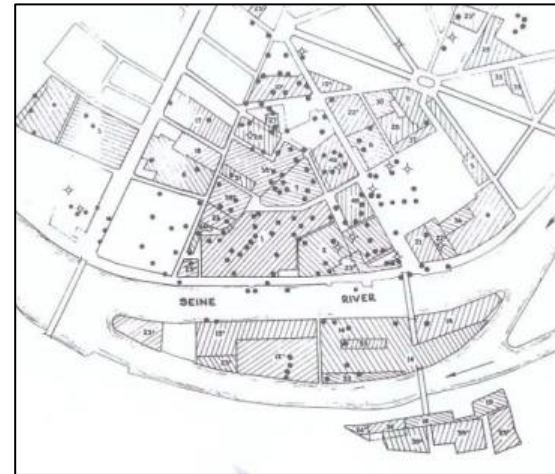
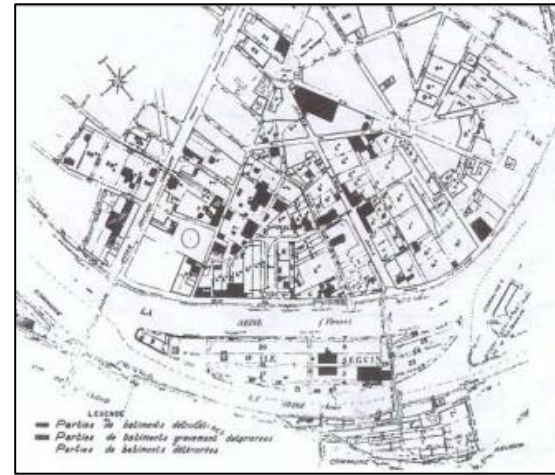


Ile Seguin_ La Storia Industriale

Gli anni che vanno **dal 1934 al 1939** al contrario segnano un momento di stallo: la crisi economica segna forti cambiamenti all'interno dell'isola stessa e ne cambiano ancora i caratteri morfologici e tipologici. Molte fabbriche vengono bloccate e/o abbandonate e contemporaneamente ne nascono altre con nuove strumentazioni e tecnologie. Alla vigilia della seconda guerra mondiale l'impianto di Billancourt consiste in 355 laboratori e quello sull'Ile Seguin conta circa 60 stabilimenti. La produzione continua imperterrita anche durante la guerra ma una parte delle industrie vengono distrutte e solo dopo la fine del combattimento si penserà ad una ricostruzione totale.

Nel **1960** circa la produzione della Renault arriva ad essere quella che conosciamo oggi e l'azienda continua ad espandersi; segue poi un ventennio di grande sviluppo e prosperità economica che però arriva ad un bivio: il mercato locale non sembra più sufficientemente appetibile e per questo motivo si comincia ad investire all'estero e a concorrere sul mercato straniero.

La conseguenza è presto detta: nel **1992** sull'Ile Seguin suona l'ultima e triste sirena. Da quell'anno l'isola viene abbandonata e gli edifici rimangono in balia del tempo; gli operai si ribellano ma la decisione del numero uno della Renault ormai è presa e si pensa al futuro, fuori dalla Francia. Le strutture fatiscenti dimenticate rimangono in piedi fino agli anni 2000 e durante questi anni numerose autorità scrivono dell'isola come una grande opportunità di crescita per l'intero territorio parigino.



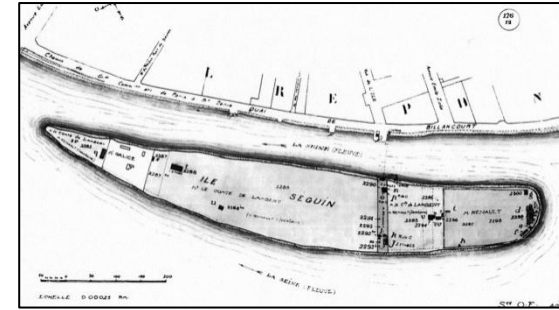
Ile Seguin_ La Storia Industriale

“Qui a donc osé dire le premier que l’industrie a tué la poésie, l’a ensevelie dans un linceul de bitume, de vapeur et de fumée? Qui a proféré un tel blasphème? Qui l’a répété, sans s’informer si la pensée est vraie, sans comprendre que cette industrie, dont on fait la meurtrière de la poésie, est, en réalité, le plus puissant inspirateur des temps nouveaux, le dieu créateur de notre époque? L’industrie n’a pas tué la poésie, elle lui ouvre un nouveau monde.”

Achille Kaufmann

Parafrasando lo scrittore Kaufmann si può affermare che “l’industria non uccide l’architettura ma anzi la apre verso un nuovo mondo”; tramite la conservazione delle fabbriche dell’Ile Seguin infatti si sarebbe potuto portare avanti un importante progetto che riportasse alla luce la vera identità dell’isola ed il suo profondo rapporto con l’era delle macchine. La scelta dell’amministrazione del comune di Boulogne invece la pensa diversamente ed in un solo anno, il **2004**, la fabbrica galleggiante scompare: gli stabilimenti industriali vengono demoliti e viene così cancellata definitivamente la storia dell’isola.

Molti sono i commenti a favore dell’intervento di demolizione ma ve ne sono anche di contrari; tra le tante in controtendenza spicca la presa di posizione di Jean Nouvel, il famoso architetto francese: egli critica aspramente la decisione di cancellare definitivamente la storia di quel luogo e si schiera a favore di una reinterpretazione tipologica e funzionale delle fabbriche fantasma.



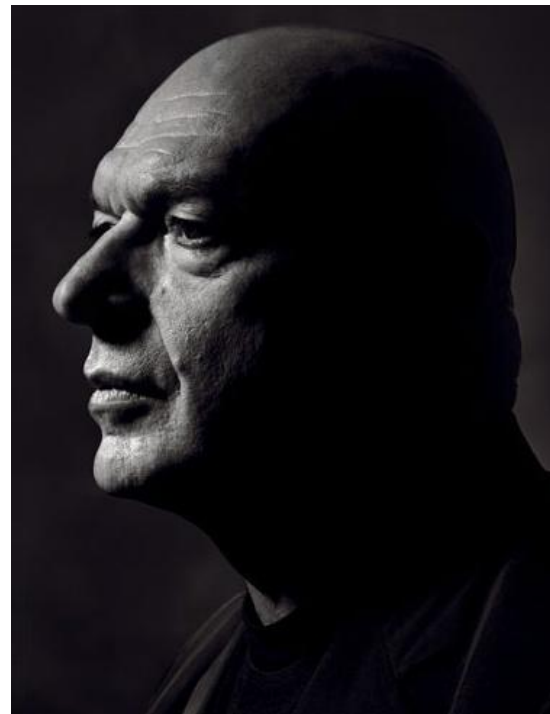
Ile Seguin_ La Storia Industriale

Il 6 marzo 1999 Jean Nouvel pubblica sul quotidiano *Le Monde* una lunga e durissima **lettera dal titolo *Boulogne assassina Billancourt***, un appello a non distruggere gli edifici dell'isola-fabbrica; di seguito se ne riportano i punti salienti.

Così l'Île Seguin sarebbe rasa al suolo. Se questo avviene, voi ne siete responsabili. Immagino, signor sindaco, che vi crediate innocente, per aver sontuosamente celebrato il vostro patrimonio degli anni trenta: Le Corbusier, Mallet-Stevens, Garnier e Patout. Ma l'Île Seguin è anch'essa testimone di quegli anni. E certe architetture senza architetto, nate per caso dalle necessità e da esigenze geografiche, sono insostituibili.

Ma io penso soprattutto che nessuno di voi sia sensibile alla bellezza della Senna ed alla storia delle sue isole, sulle quali è nata Parigi. Forse la pensate come il Sindaco di Parigi che afferma che bisognerebbe isolare ogni volta il fiume con un cordone sanitario verde, cancellare qualsiasi traccia industriale visibile. Forse preferite la politica del rischio minore, quella che tende ad annullare qualsiasi nuova costruzione in virtù di spazi verdi.

E' un vascello di pietra. Regolarmente e largamente forato sui suoi fianchi. La cerchia d'acqua tutt'intorno gli conferisce quella nobiltà che d'abitudine appartiene solo ai castelli od alle costruzioni militari. E' bello come il Krak dei Cavalieri. E' il Krak degli Operai. E' nobile quanto un transatlantico o una portaerei.



Ile Seguin_Jean Nouvel

Oggi Boulogne uccide Billancourt. L'ovest elegante può finalmente liberarsi della promiscuità: restiamo tra noi, l'operaio è sporco, la sua fabbrica è lurida! Ma oggi, chi assume la responsabilità morale di non lasciar nell'oblio o sporcare il simbolo più grande del movimento operaio in Francia? **“Ciò che caratterizza uno spazio è innanzitutto la quantità di storia che ha potuto contenere”** diceva Gaston Bachelard.

Quanti uomini e donne hanno vissuto la chiusura del loro luogo di lavoro? Quanti hanno visto – ed in quale indifferenza – le loro fabbriche, miniere, officine, squarciate, spaccate, rovinate? Come cancellare in maniera più violenta qualsiasi traccia di questa vita? A nome di questi innumerevoli lavoratori, quale migliore rivendicazione, oltre quelle sulle condizioni di remunerazione e di lavoro può essere presa in considerazione, se non **quella sul rispetto della memoria del mondo operaio e dei suoi simboli?**

Vi parlo da militante: si formi un'associazione all'interno della quale i partecipanti elaborino un programma-quadro realistico tenendo conto dell'inquinamento degli edifici, la loro vetustà, la necessità di demolire ed in quali proporzioni. Per dimostrare, ancora una volta, che l'identità parigina si può perpetuare nel carattere delle sue isole sulla Senna, di provare che in caso di necessità, ci sarebbe ancora qualcuno in grado di opporsi ai bulldozer, per **difendere la memoria operaia**, e reclamare l'iscrizione dell'Ile Seguin nei registri del nostro patrimonio. Qualcuno che faccia di tutto per dare una nuova vita al “*Krak degli Operai*”.

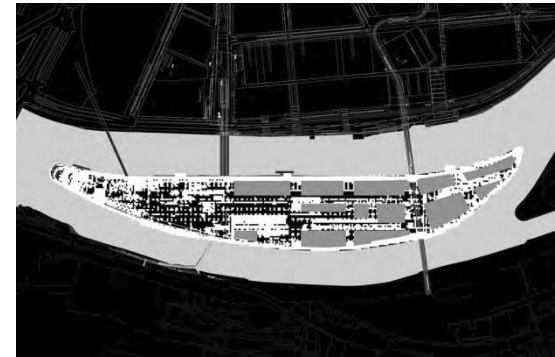
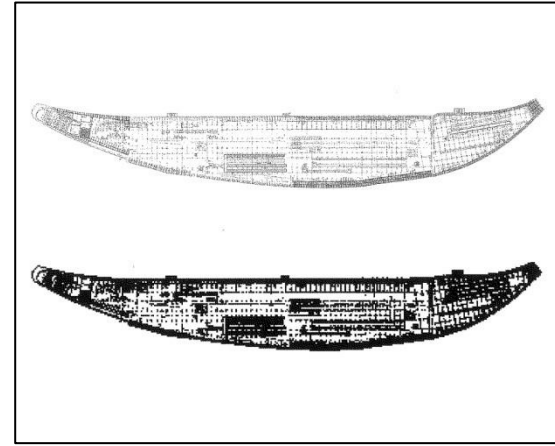
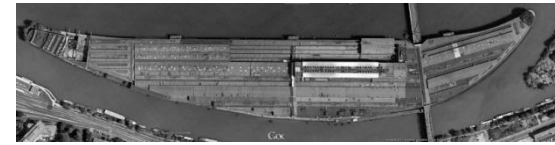


Ile Seguin_Jean Nouvel

Dopo la demolizione degli stabilimenti industriali, l'Île Seguin diviene un luogo di grande trasformazione: dal 2000 al 2007 infatti viene portato avanti il progetto del famoso paesaggista francese **Michel Desvigne**. L'idea è quella di sviluppare un giardino che si possa modificare con il passare del tempo: non tutto il sito viene pensato nel suo minimo dettaglio ma il paesaggista definisce solamente le aree edificabili pensando ad uno spazio tutt'altro che immutabile. Il piano di riqualificazione proposto vuole essere un processo progettuale che si appresta ad una serie di cambiamenti futuri.

A partire da una reinterpretazione delle tracce degli elementi esistenti prima della distruzione, Desvigne crea un sistema di **pieni** (rappresentati in nero sulla destra) e **vuoti** (i bianchi) che si rifanno alla memoria del luogo e al tempo stesso permettono uno sviluppo progettuale adeguato alle condizioni iniziali. Nei segni del progettista si individuano quindi i siti di costruzione vera e propria e quelli dello spazio pubblico che in futuro si potranno trasformare in aree di circolazione, zone di sosta e relax, spazi collettivi, etc.

Il sistema di **spazi verdi scavati**, a volte anche irraggiungibili dall'uomo, creano i percorsi percorribili dai fruitori del nuovo giardino; la dimensione dello scavo varia a seconda della funzione che Desvigne ha pensato per il progetto: vi sono spazi in cui l'erba è libera di crescere a dismisura ed altri in cui vi sono giochi per i bambini, alcuni più "artificiali" con pavimentazione ed altri più "naturali".

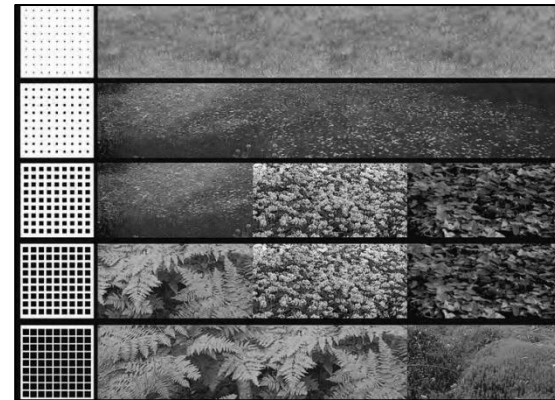
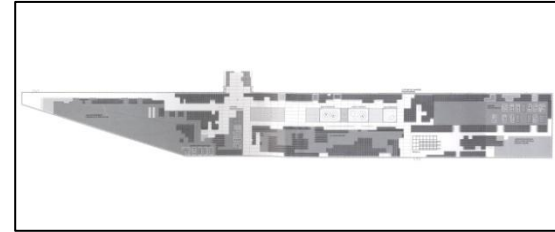
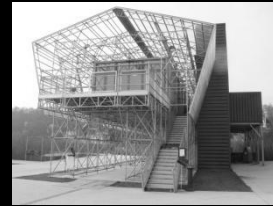


Île Seguin_Giardino Desvigne

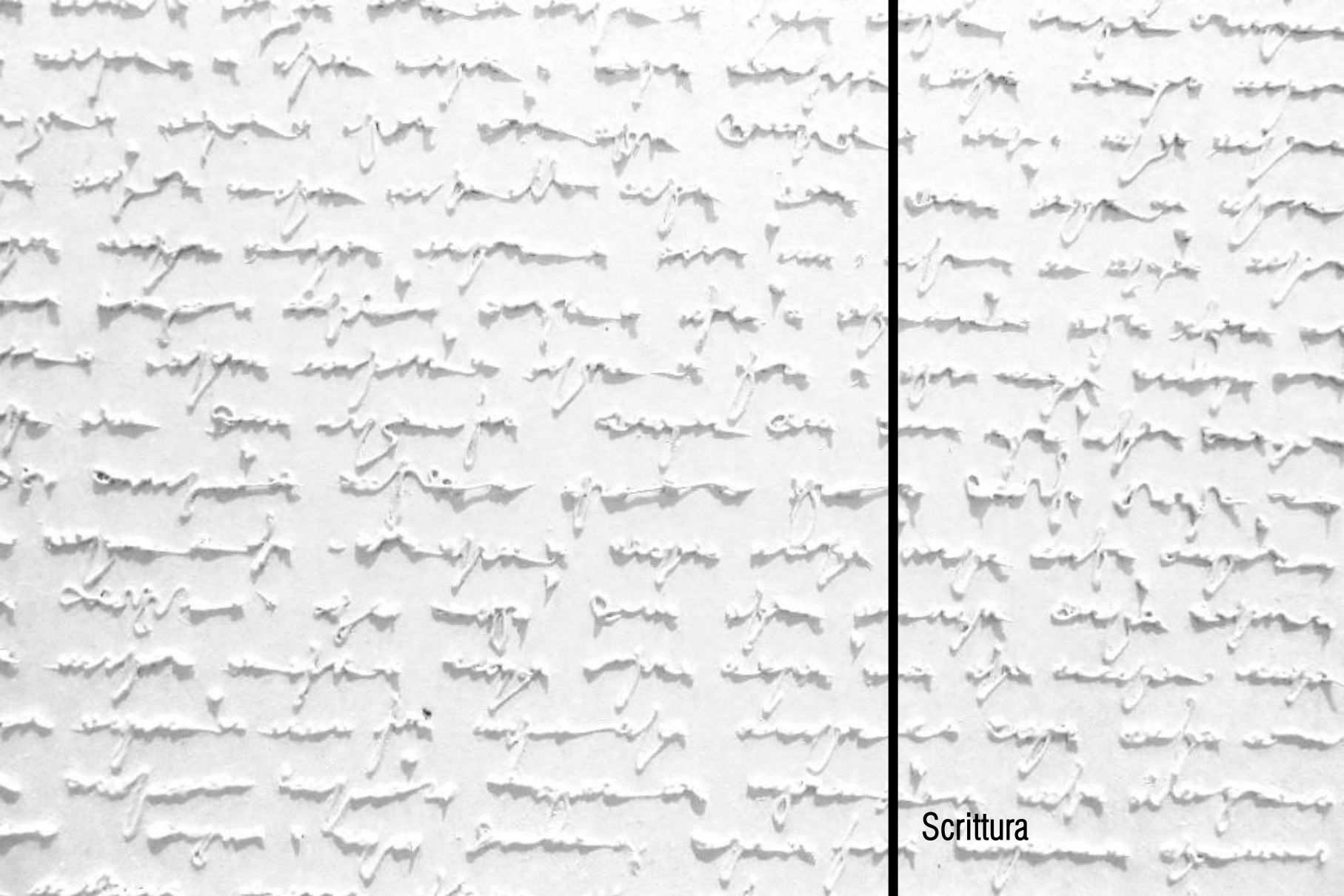
Nel nuovo giardino dell'Ile Seguin però non vi sono solo piante e fiori: Desvigne ha anche pensato **due strutture** che potessero rivitalizzare in modo temporaneo l'isola (non progettate da lui). Per questo motivo compaiono quindi un ristorante sopraelevato su una struttura di acciaio a prima vista molto leggera ed un museo costituito da container che si rifà alla storia del luogo mostrando le prime vetture prodotte dalla casa automobilistica Renault.

Il parco svolge quindi il ruolo di anticipare lo sviluppo dell'area. Essendo già aperto e fruibile nel cuore di un enorme cantiere che deve ancora partire si appresta ad accompagnarne lo sviluppo contribuendo a far crescere il processo di appropriazione dello spazio pubblico nel corso della sua maturazione. Si tratta di uno di quelle *Natures intermédiaires* per i quali il paesaggista francese è diventato uno dei professionisti più conosciuti e interessanti del panorama mondiale.

Inoltre l'attenzione a **materiali** economici e tradizionali assemblati in una composizione grammaticalmente sempre corretta e puntuale costituisce una costante del lavoro di Desvigne e anche in questo caso il basso profilo nei materiali selezionati, per esempio recinzioni, pavimentazioni, arredi e specie vegetali, rappresenta uno dei caratteri fondamentali del lavoro paesaggistico.



Ile Seguin_Giardino Desvigne



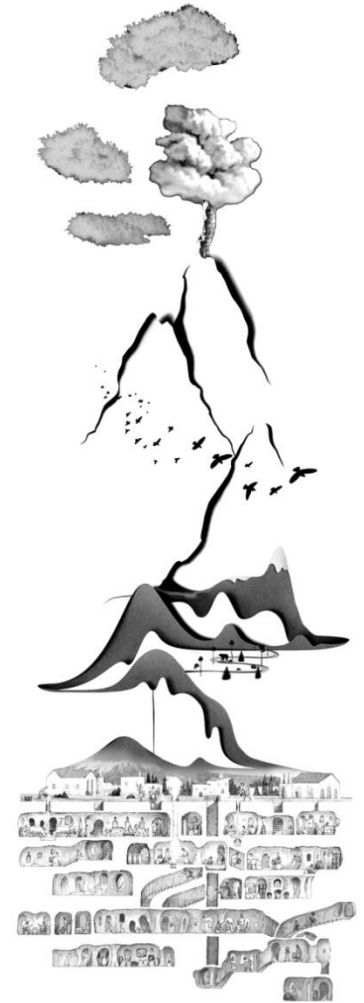
Scrittura

“Bisogna saper riconoscere gli eventi della storia, e sue scosse, le sue sorprese, le vacillanti vittorie, le sconfitte mal digerite, che rendono conto degl’inizi, degli atavismi e delle eredità. La storia con le sue intensità, cedimenti, furori segreti, le sue grandi agitazioni febbrili come le sue sincopi, è il corpo stesso del divenire.”

Michel Foucault

Il **suolo** che viviamo tutti i giorni non si limita ad essere una superficie unica, senza spessore ne storia: esso è costituito da una serie di layers che rappresentano il susseguirsi di operazioni e trasformazioni che l’hanno modificato nel tempo. Per questo motivo ho deciso di incentrare tutto il mio lavoro di tesi sulla rielaborazione di **matrici formali** derivanti dalla lettura generale dell’Ile Seguin. La storia dell’isola si può infatti suddividere in 3 grandi momenti: l’inizio dell’occupazione industriale con le prime fabbriche presenti, le tracce delle “permanenze” delle strutture della cosiddetta “isola-fabbrica” e il giardino di M. Desvigne che rappresenta la contemporaneità. Questi 3 differenti periodi si sviluppano sulle 3 diverse matrici ma al tempo stesso cercano un dialogo e un’intersezione in grado di strutturare l’intero progetto.

A seguire vi è la spiegazione più dettagliata del metodo di lavoro portato avanti in ciascuna matrice.



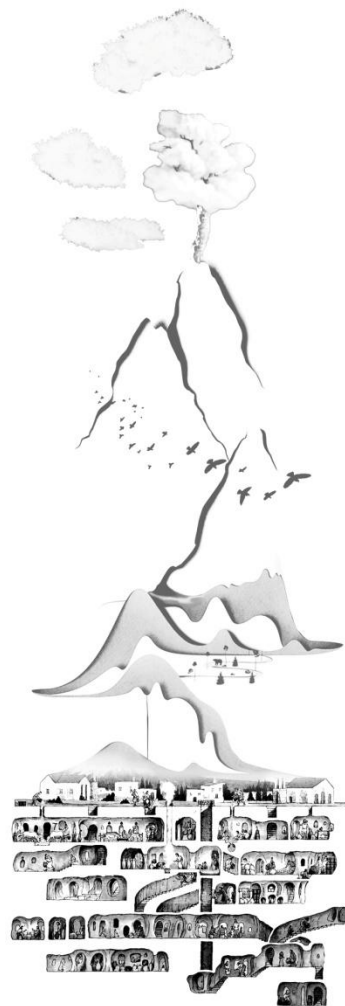
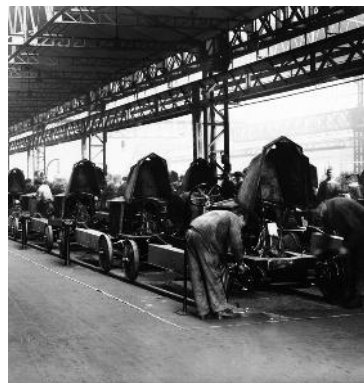
Concept

“Il mondo sotterraneo, che meglio di qualsiasi altro esprime una condizione fondamentale di riferimento per l’uomo è, nella memoria, una percezione originaria nel costruire. Ognuno di noi, pensando ad una prima forma di costruire, pensa allo scavare.”

Francesco Venezia

Come già spiegato precedentemente, non si può parlare dell’Ile Seguin senza considerare l’evoluzione e l’espansione industriale della Renault, la famosa casa automobilistica francese. L’industria nasce sulle sponde della Senna ma ben presto arriva anche all’interno dell’isola trasformandola in una vera e propria “fabbrica galleggiante”; con il passare del tempo le strutture aumentano di dimensione e di quantità e si vengono a perdere le tracce della prima occupazione dell’isola. La difficoltà nell’individuazione di queste aree mi ha portato a riflettere sulla stratificazione del suolo e sulla sua continua evoluzione; ben presto quindi sono andato alla ricerca del posizionamento di queste **tracce** ripensandole e trasformandole in **scavi**.

Il desiderio di “ritornare alle origini” ha fatto sì che il periodo più antico in cui si legano le vicende dell’Ile Seguin e l’uomo - i primi anni '90 - ritrovino il significato primario delle radici storiche come l’iniziazione di tutto, la nascita dell’isola stessa.



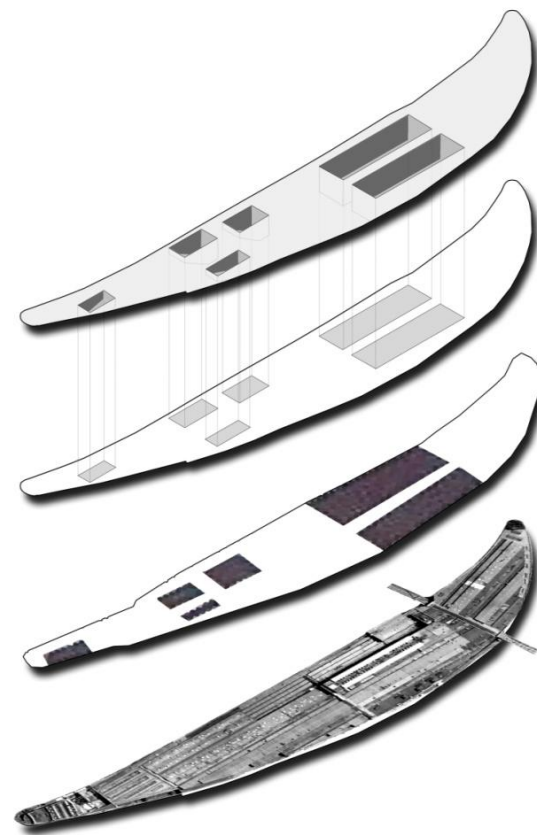
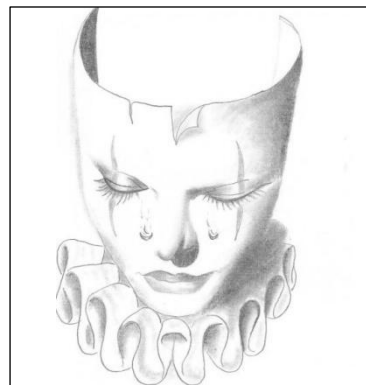
Scavi

Le tracce sono segni silenziosi, segni nascosti ai nostri occhi e che fanno fatica ad emergere: nel caso dell'île Seguin questi segni si materializzano nelle primissime industrie, quelle più antiche che sono nate a ridosso del ponte (Pont Seibert da un lato e Pont Daydé dall'altro) che collegava le due sponde e quelle più lontane in cui vi si provavano le vetture. Esse diventano “**vuoti di memoria**” all'interno di un pieno (non semplice ma complesso e stratificato) definito dalla superficie stessa dell'intera isola francese.

Musica, arte, teatro e danza rappresentano il contenuto di questi contenitori ipogei: gli auditorium ne sottolineano l'imponenza dello scavo ed il museo si sviluppa su un unico grande livello di grandi dimensioni.

“Ciò che è veramente essenziale risiede nel vuoto. La realtà di una camera, per esempio, si troverà nello spazio libero racchiuso dal tetto e dai muri, non nel tetto e nei muri medesimi. L'utilità di un vaso per l'acqua sta nel vuoto in cui si può versare l'acqua, non nella forma del vaso o nella materia di cui è fatto. Il vuoto è onnipotente poiché può contenere tutto. Solo nel vuoto, il movimento diventa possibile.”

Lao Tse



Scavi

“Non si tratta di creare delle permanenze che durino in eterno, ma nel credere che le nostre opere, mentre le costruiamo, mirino all’eternità, credere nella possibilità che durino in eterno.”

Juan Carlos Dall’Asta

Gli anni della rivoluzione industriale segnano profondamente l’identità dell’Ile Seguin: intorno al 1950 infatti l’intera superficie dell’isola risulta essere occupata dalle fabbriche della Renault (come si può vedere nelle immagini sotto).

Negli anni successivi gli stabilimenti vengono abbandonati ed in seguito demoliti; la storia dell’isola si riduce quindi in macerie, cenere e polvere destinate ad essere buttate e/o nascoste sotto il tappeto della memoria. Quella (memoria) fisica sì, è ormai compromessa ma come afferma la prof.ssa Bertelli ne esistono altre due che non si possono cancellare: quella culturale/sociale e la **memoria genetica** nascosta dentro la genesi stessa dei luoghi.

Per questo motivo ho deciso di far riaffiorare questi segni tramite la reinterpretazione dei pilastri strutturali delle fabbriche ormai distrutte: queste **“permanenze”** si trasformano in linee rette che permettono una sovrapposizione di **incisioni** del suolo che creano svariati spazi – ognuno con una differente funzione.



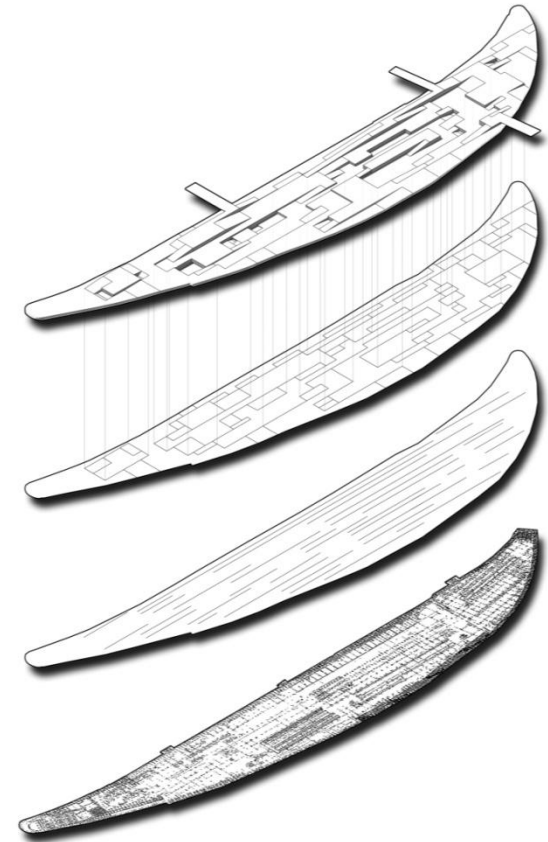
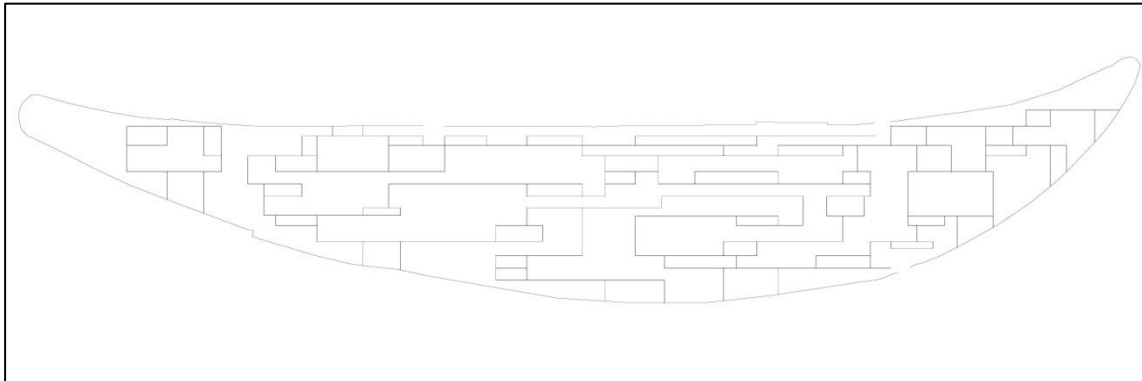
Incisioni

Considerando quindi la mappa storica riguardante le permanenze risalente al 1940 circa, ho cercato di sottolineare l'orientamento longitudinale dell'isola attraverso una serie di **linee** che hanno il compito di struttura l'intera superficie insulare. Successivamente sono stati pensati i diversi livelli di intervento per ricreare un'isola composta di **layers** e di diverse altezze; importante è stato anche considerare l'aggancio con le sponde vicine, data la presenza di due ponti (uno storico risalente all'epoca industriale ed uno di nuova progettazione ad opera di Jean Nouvel) sul fronte est ed uno ad ovest.

Il disegno dell'Ile Seguin quindi ora vuole essere una reinterpretazione morfologica degli elementi storici costitutivi l'identità vera e propria dell'isola: senza questo trattamento superficiale non si potrebbe riconoscere il susseguirsi di avvenimenti storici che hanno caratterizzato le sponde e l'interno stesso dell'isola.

“Lo spazio è una manciata d'aria racchiusa da materia che ne definisce il limite. La sua precisione coincide con l'esistenza necessaria del suo intorno, che gli conferisce identità. Disegnare spazi significa disegnare possibilità di vita.”

Aires Mateus



Incisioni

“Se vivessimo nei giardini, la religione non sarebbe possibile. La loro assenza riaccende la nostra nostalgia del paradiso. Uno spazio senza fiori né alberi fa alzare gli occhi al cielo e ricorda ai mortali che il loro primo antenato abitò di passaggio l’eternità, all’ombra degli alberi.”

Emil Cioran

La demolizione delle fabbriche dell’isola porta con sé un forte interrogativo: cosa fare ora? Il comune di Boulogne Billancourt vuole portare avanti l’idea di un centro culturale che si relazioni con la vicina città di Parigi ma questo non risolve il problema in tempi brevi; negli anni in cui il progetto viene pensato e realizzato cosa si può fare?

Viene così commissionato al famoso paesaggista francese **Michel Desvigne** la realizzazione di un giardino temporaneo, uno spazio pubblico che permetta ai cittadini francesi di godere di quell’enorme vuoto all’interno del fiume Senna. Il disegno del giardino diviene quindi quello che si può vedere qui sotto: spazi per bambini, aree verdi, piantumazioni e fiori si susseguono e danno vita all’intero progetto. Per la sua creazione il progettista si rifà alla stessa mappa delle permanenze che io ho utilizzato per la trattazione delle permanenze: la sua reinterpretazione in pixel diventa la trama originaria su cui costruire tutto il piano.



Sospensioni

Il carattere temporaneo del giardino di Desvigne diventa quindi sinonimo di **variabilità** e rappresenta ciò che effimero è destinato a finire e a perdersi come una nube di fumo nel cielo. La mia trattazione quindi vuole sottolineare questo segno provvisorio, momentaneo e transitorio trasformandolo in elementi sospesi che tendono verso l'alto, verso l'infinito.

Le **sospensioni** nascono quindi dal disegno dello stesso paesaggista francese: l'astrazione del progetto di Desvigne si materializza quindi in una serie di recinti di forma rettangolare che contengono al suo interno alcune piattaforme in grado di ospitare il crescere incessante della vegetazione. L'idea di questo **"giardino in movimento"** deriva dal famoso architetto paesaggista Gilles Clement che nel suo libro *Manifesto del terzo paesaggio* tratta del giardino come qualcosa di involontario che deve essere lasciato libero di crescere come vuole la natura. Questa crescita verticale del giardino ha il compito di rompere la composizione longitudinale dell'isola francese.

"Il cielo, distrattore dalle capacità infinite, territorio degli déi, teatro dei fenomeni celesti e degli oggetti improbabili, si confonde col paradiso. Ovvero col giardino. Tutte le nuvole, maestosi intercessori, si collocano tra la terra e il cielo. Giardino di sotto, giardino in alto."

Gilles Clement



Sospensioni



“La vista delle rovine ci fa fuggacemente intuire l’esistenza di un tempo che non è quello di cui parlano i manuali di storia o che i restauri cercano di richiamare in vita. È un tempo puro, non databile, assente da questo nostro mondo di immagini, di simulacri e di ricostruzioni, da questo nostro mondo violento le cui macerie non hanno più il tempo di diventare rovine.”

Marc Augé

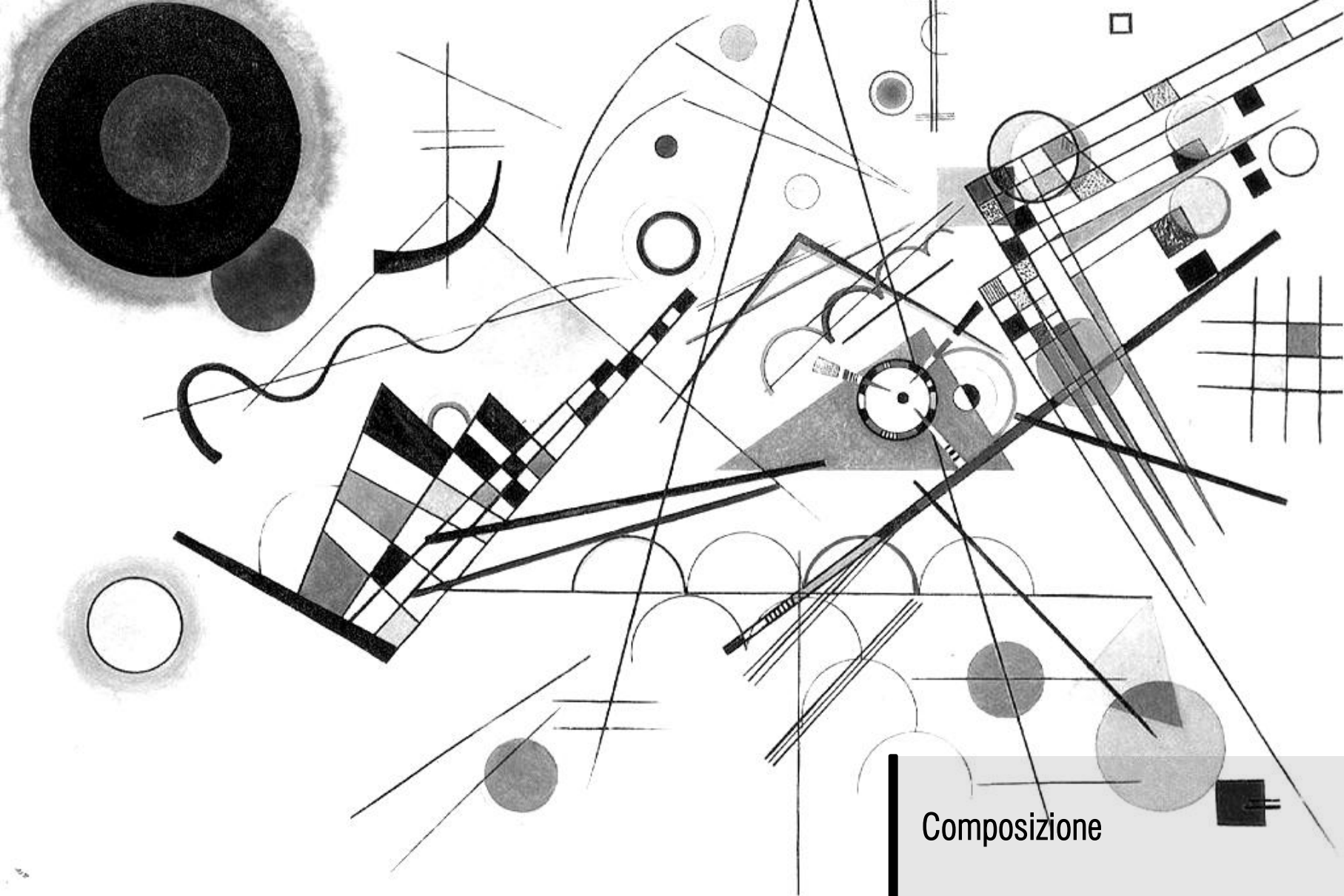
La processualità temporale degli avvenimenti dell’Ile Seguin è divisibile quindi in **3 grandi fasi**: le tracce delle prime fabbriche dell’era industriale, le permanenze delle strutture portanti degli stabilimenti demolite dopo l’abbandono della Reanult e la variabilità del giardino di Desvigne. Dal primo layer deriva quindi il posizionamento di semplici recinti rettangolari che segnano il posizionamento indicativo della prima occupazione; dal secondo livello invece si è arrivati a creare una serie di linee che suggeriscono una progettazione in senso longitudinale e l’ultimo livello rappresenta a tutti gli effetti la vegetazione del “Jardin De l’Ile Seguin”.

Nel mio lavoro i segni dei diversi layers prendono vita in **3 diverse matrici formali**: gli scavi, le incisioni e le sospensioni. Gli scavi diventano grandi vuoti da riempire, nel caso specifico si parla di auditorium e musei; le incisioni strutturano tutta l’isola e crea una serie di spazi che tramite la sovrapposizione delineano ambienti diversi mentre le sospensioni diventano recinti fluttuanti nell’aria che delimitano la crescita spontanea del giardino.

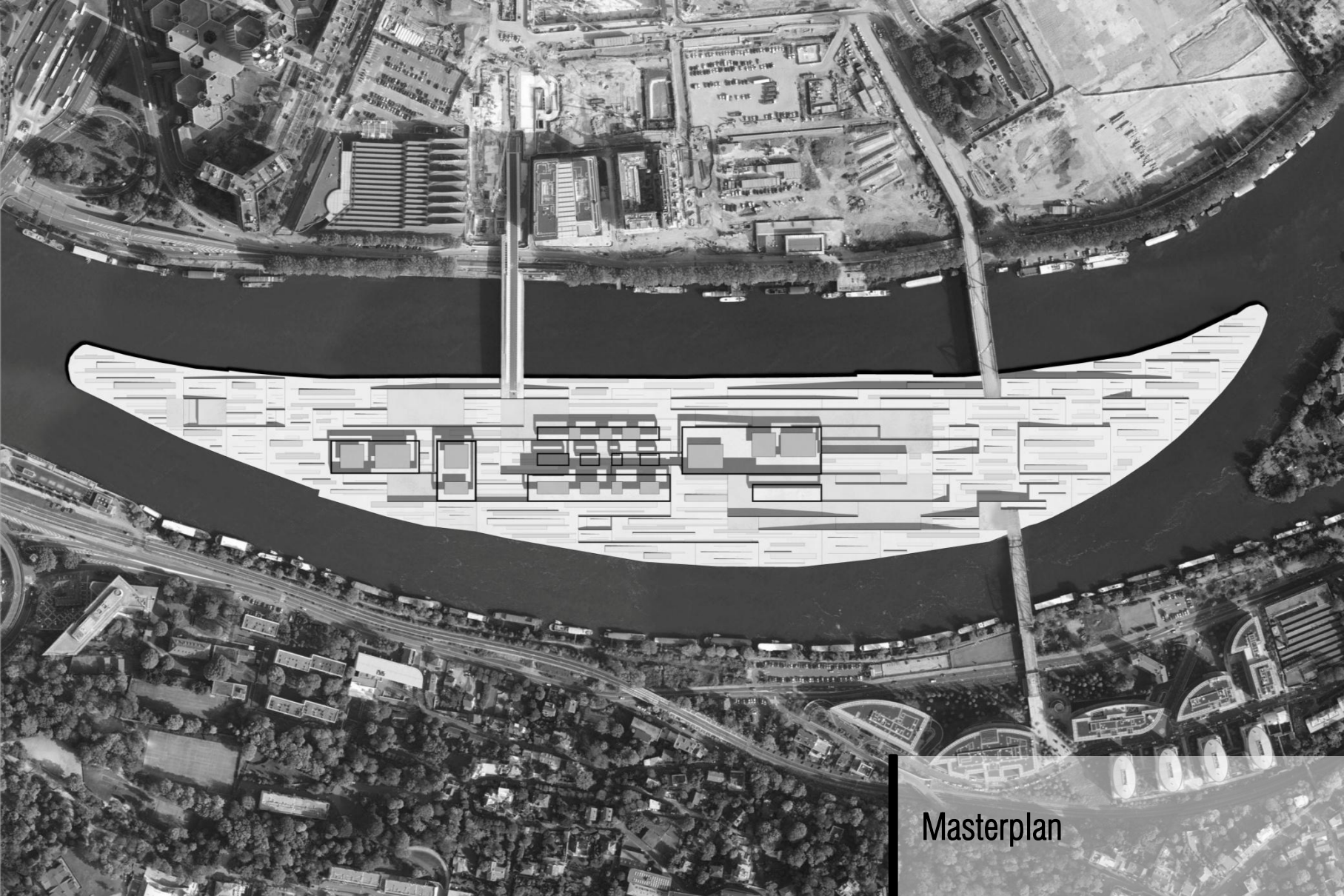
Il progetto risulta quindi essere la sovrapposizione di queste 3 matrici: quella centrale delle permanenze è una vera e propria spina dorsale che prende vita a sé stante ma al tempo stesso ha il compito di far dialogare le altre due. L’Ile Seguin ora diventa una sovrapposizione di matrici formali derivanti dalla memoria del luogo.



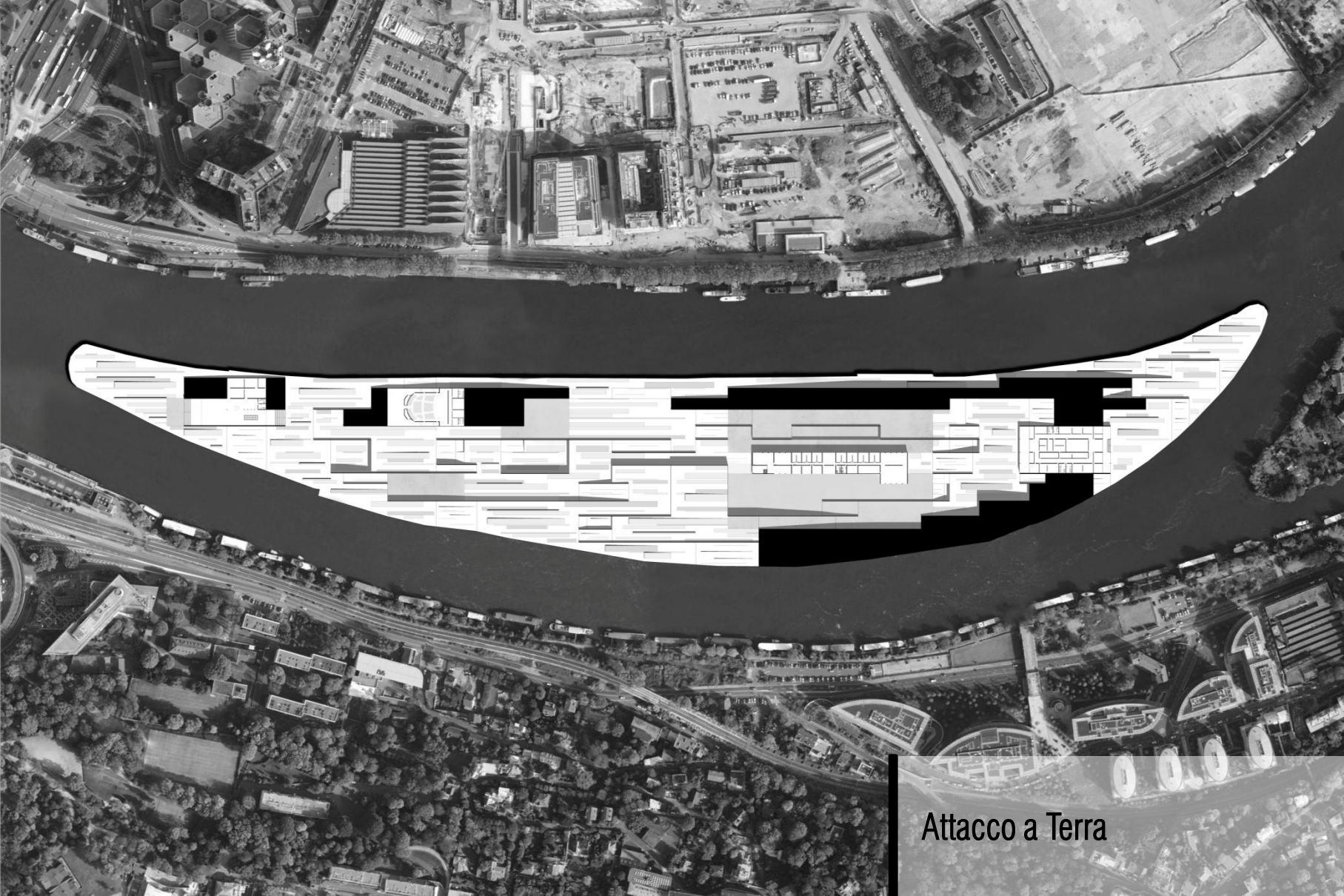
Strategia



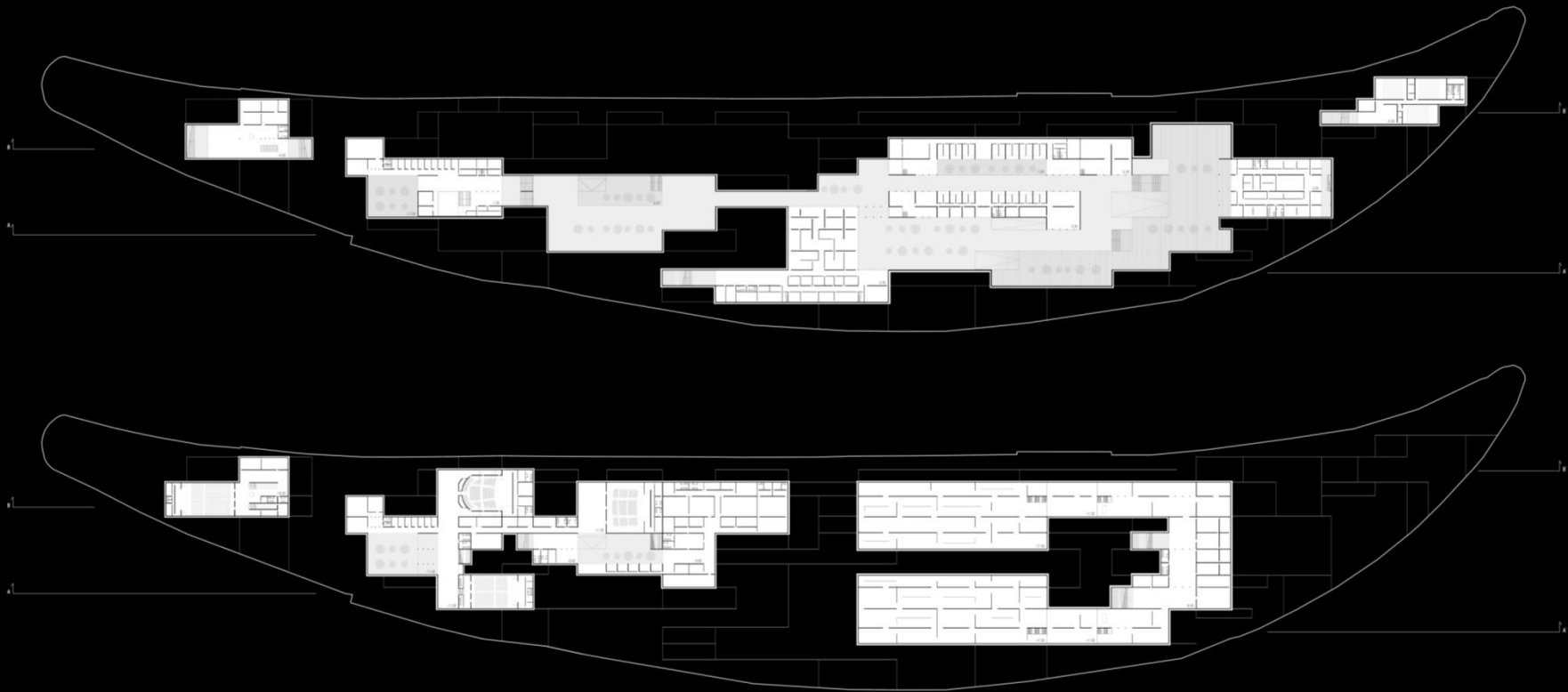
Composizione



Masterplan



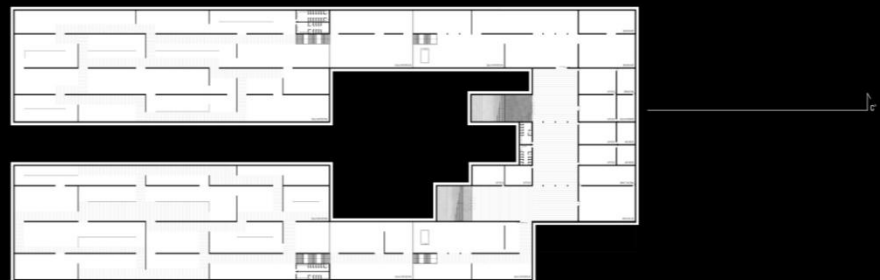
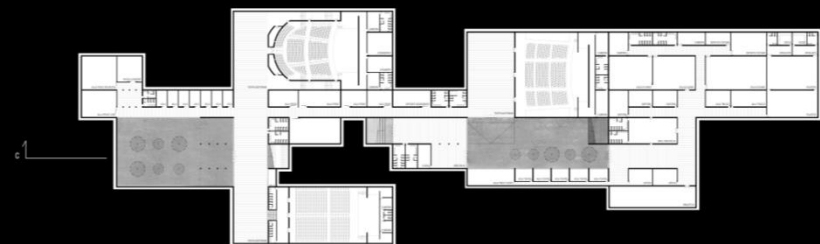
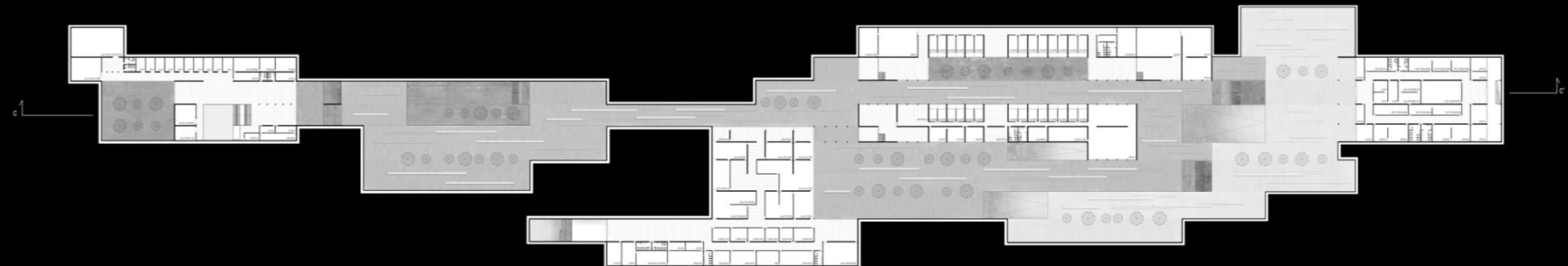
Attacco a Terra



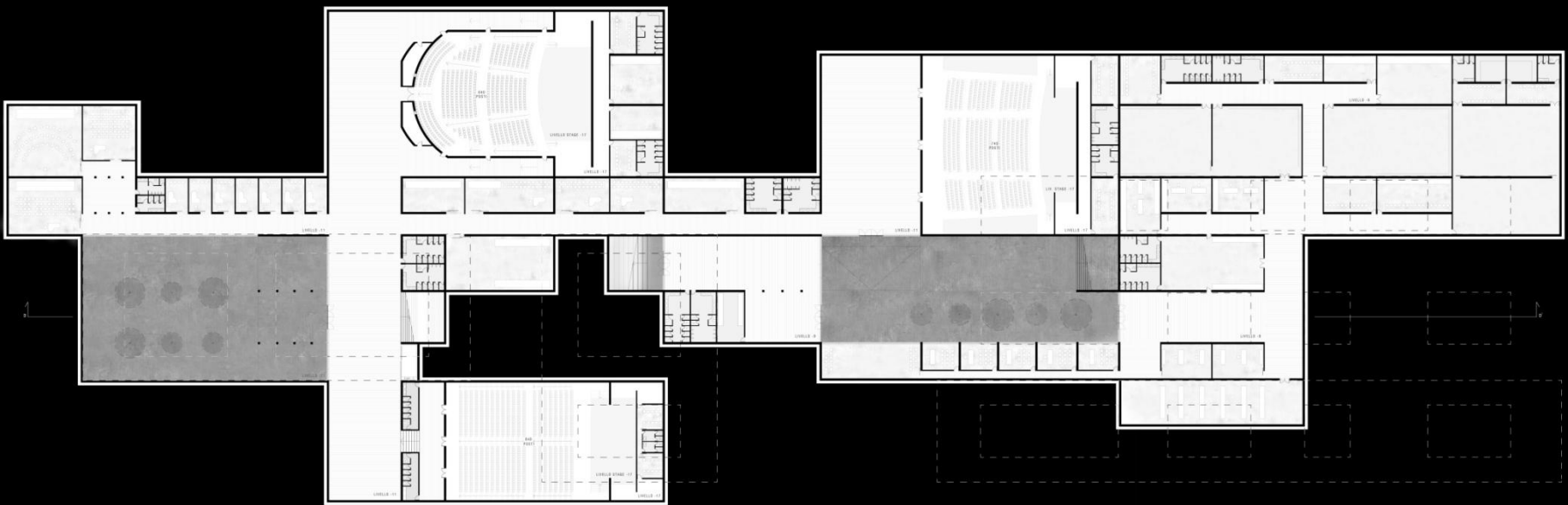
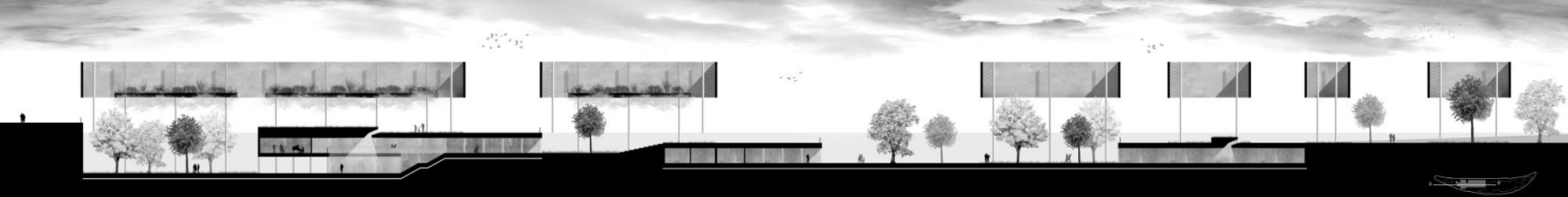
Piante 1:1000



Sezioni 1:1000



Pianta e Sezione 1:500



Pianta e Sezione 1:200



Bibliografia – Siti Web - Video

M. Augé, *Rovine e Macerie, Il Senso del Tempo*, Bollati Boringhieri Edizioni, Torino 2004

G. Bertelli, *Frammenti*, Libreria CLUP, Milano 2001

G. Bertelli, *Il Percorso del Progetto*, Maggioli Editore, Milano 2000

G. Bertelli, *Parigi* (a cura di Marianna Sainati), Alinea Editrice, Firenze 2005

E.Chillida, *Lo Spazio e il Limite, Scritti e conversazioni sull'Arte*, Marinotti Edizione, Milano 2010

F.D.K. Ching, *Architecture, Form, Space and Order*, Third Edition Wiley, USA 2007

G. Clement, *Nuvole*, Derive Approdi Edizioni, Roma 2011

G. Clement, *Il giardino in movimento*, Quodlibet, Macerata 2011

G. Clement, *Third Landscape*, Quodibet, Macerata 2004

S. Crotti, *Figure architettoniche: la Soglia*, Unicopli Edizioni, Milano 2008

J.C. Dall'Asta Gutierrez, *Segni Complementari, Luoghi Ritrovati*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2012

Bibliografia

J.C. Dall'Asta Gutierrez, *Segni Complementari, Permanenze Relative*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2012

J.C. Dall'Asta Gutierrez, *Segni Complementari, Scritture Ritmiche*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN) 2012

M. Desvigne, *Natures Intermediaires, Les Paysages de M. Desvigne*, Birkhauser Edition, Basilea 2009

F. Espuelas, *Il Vuoto, Riflessioni sullo spazio in architettura*, Marinotti Edizioni, Milano 2004

V. Gregotti, *Tre Forme di Architettura Mancata*, Einaudi, Torino 2010

M. Heidegger, *L'Arte e lo Spazio*, il Melangolo, Genova 1988

W. Kandinsky, *Punto, Linea, Superficie, Contributo all'analisi degli elementi pittorici*, Biblioteca Adelphi, Milano 1968

S. Marot, *Desvigne & Dalnoky, Il Ritorno del Paesaggio*, 24ore Cultura Editore, Milano 1996

C.M. Aris, *Le Variazioni dell'Identità, Il Tipo in Architettura*, Città Studi Edizioni, Milano 1990

C. Norberg Schulz, *Genius Loci, Paesaggio Ambiente Architettura*, Electa Edizioni, Milano 1979

Bibliografia

J. Nouvel, *Boulogne Assassine Billancourt*, Articolo sul Giornale “Le Monde”, 1999

P. Panerai, J.Castex, J.C.Depaule, M.Demorgon, M.Veyrenche, *Elementi di Analisi Urbana*, Libreria CLUP, Milano 1998

P. Panerai, J.Castex, J.C.Depaule, *Isolato Urbano e città contemporanea*, CittàStudi Edizioni, Torino 1981

P. Zermani, *Oltre il muro di gomma*, Diabasis, Reggio Emilia 2013

V. Zucchi, *Architettura e Memoria*, FrancoAngeli Editore, Milano 2007

G. Zucconi, *La Città dell'Ottocento*, Editori Laterza, Roma 2007

Ametis Association, *Association de la Maîtrise, de l'encadrement et des techniciens de l'Île Seguin*
<http://www.ametis-renault.com/index.php>

Archivio Caltari, *Tutto in ordine, la Tassonomia urbana di Armelle Caron*,
<http://www.archiviocaltari.it/2011/03/10/tutto-in-ordine-la-tassonomia-urbana-di-armelle-caron>

Boulogne Billancourt Municipalité, *Site de la Ville de Boulogne Billancourt*,
<http://www.boulognebillancourt.com/cms/index.php>

Boulogne Billancourt Municipalité, *Piano interattivo del Comune di Boulogne Billancourt*,
http://www.boulognebillancourt.com/previous/plan_interactif/index.php?&Itemid=61&

Boulogne Billancourt Municipalité, *Île Seguin Rives de Seine*,
<http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr>

Boulogne Billancourt Municipalité, *Île Seguin: choisissez votre projet*,
<http://www.ileseguin2012.com>

Boulogne Billancourt Municipalité, *Au Coeur de l'Île Seguin*,
<http://www.aucoeurdelileseguin.fr>

A.Gabbianelli, Spazi Residuali, *Île Seguin, Paris*,
<http://spaziresiduali.blogspot.it/2011/10/michel-desvigne-ile-seguin.html>

Siti Web

K.Minner, *Seguin Island, Ateliers Jean Nouvel*,
<http://www.archdaily.com/99505/seguin-island-ateliers-jean-nouvel>

J.Nouvel Site, *R4*
<http://www.r4-ileseguin.com/en>

J.Nouvel Site, *R4 plastic and visual arts portal on ile seguin*
<http://www.archilovers.com/p73505/R4-plastic-and-visual-arts-portal-on-ile-seguin#info>

Renault Website, *All Renault Factories, Companies and Societies*,
<http://www.renaultoolog.nl/bedrijven-english.htm>

Renault Website, *Il Gruppo Renault*,
<http://www.renault.it/il-mondo-renault/il-gruppo-renault/la-storia>

D.Rumsey, *Historical Map Collection, Paris 1834*,
http://rumsey.geogarage.com/maps/g0890195_194.html

M.Young, *Ile Seguin: An Eco-Island for the Arts at the Former Renault Factory*,
<http://untappedcities.com/2011/02/24/ile-seguin-an-eco-island-for-the-arts>

Wikimedia Website, *Old Maps of Paris*,
http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Old_maps_of_Paris

CitroenColefabian, *Louis Renault et André Citroen - Histoire Immédiate - France3*,
<http://www.youtube.com/watch?v=TK3XV0nEpz8>

Ktartemis, *Excurtion Renault*, <http://www.youtube.com/watch?v=A0fBjHZWcoo>

Ile Seguin, *Ile Seguin*, <http://www.youtube.com/watch?v=TvsfXUeppuw>

Ina.Fr, *Ile Seguin: 10 ans/10 years*, <http://www.ina.fr/video/1974862001049/ile-seguin-10-ans-video.html>

Ina.Fr, *Project Ile Seguin*, <http://www.ina.fr/video/CAB92040234/projet-ile-seguin-video.html>

Ina.Fr, *Ranult-Billancourt, la cicatrice*, <http://www.ina.fr/video/2123683001010/renault-billancourt-la-cicatrice-video.html>

Ina.Fr, *Renault-Billancourt: la dernière voiture*, <http://www.ina.fr/video/PAC9610096370/renault-billancourt-la-derniere-voiture-video.html>

Ina.Fr, *Site Renault*, <http://www.ina.fr/video/CAB90044689/site-renault-video.html>

Ina Société, *Renault*, <http://www.youtube.com/watch?v=ogkFn-gQUZY>

MrCertano, *L'Ile aux Trésors*, http://www.youtube.com/watch?v=I_CvGYUJCOU

Video

NyVProducciones, *Les mémoires de l'île Seguin*, <http://www.youtube.com/watch?v=wSGZxviDxRI>

PasP, *Aménagement de l'île Seguin*, <http://www.youtube.com/watch?v=RjAC6gkCLhs>

Plustarchitecture, *Michel Desvigne Paysagiste. Seguin Island Gardens. Boulogne-Billancourt. France 2012*, <http://www.youtube.com/watch?v=KOJUI19zl9s>

Production Martin, *l'île Seguin, de Renault à Pinault*, <http://vimeo.com/2187296>

Seguin-RivesdeSeine, *l'île Seguin : inauguration du R4, événement associé FIAC 2012*, <http://vimeo.com/58873827>

Seguin-RivesdeSeine, *Ils ont choisi l'île Seguin - Michel Desvigne*, <http://vimeo.com/57922359>

TheHarvardGSD, *"Intermediate Natures" - Michel Desvigne*, <http://www.youtube.com/watch?v=IHkLtd6nxw>

Ville de Boulogne Billancourt, *l'île Seguin - Présentation du projet global de l'île Seguin*, <http://www.youtube.com/watch?v=5oa8IFNogFM>

Ville de Boulogne Billancourt, *1930/2012: L'île Seguin*, <http://www.youtube.com/watch?v=WdfcvjTzbKA>

Video