



Politecnico di Milano  
Scuola di architettura e società  
Corso di laurea in Architettura, indirizzo Progettazione architettonica

**L'arte dello spazio pubblico**  
**Una proposta a Girona per sanare ferite territoriali**

Relatore arch. Emilio Faroldi (Politecnico di Milano)  
Correlatore dott.ssa Isabel Salamaña i Serra (Universitat de Girona)

Studenti  
Manuela Scotti, matricola 782230  
Chiara Signoroni, matricola 786917

a.a. 2013/2014

# INDICE

## 00 Abstract

## 01 Spazio pubblico

01.1 Identità dello spazio pubblico: dai fenomeni di globalizzazione alla perdita dei contenuti.....	pag 11
01.2 Interventi nello spazio pubblico.....	pag 13
01.2.1 La Dimensione pubblica dei sistemi infrastrutturali.....	pag 13
01.2.2 Interventi sulle infrastrutture come mezzo di riqualificazione dello spazio pubblico.....	pag 14
01.2.3 Interazione tra arte e progetto urbano.....	pag 16
01.3 Vivibilità dello spazio pubblico.....	pag 19
01.3.1 Qualità e sicurezza dello spazio urbano.....	pag 19
01.3.2 Sicurezza dei cittadini nello spazio pubblico.....	pag 20
01.3.3 Infrastrutture, accoglienza e sicurezza.....	pag 22

## 02 Casi studio

02.1 Refurbishment Viaduct Arches, EM2N, Zurigo.....	pag 24
02.2 Viaduc des Arts, Jacques Vergely, Philippe Mathieux, Patrick Berger, Jean Michelle Wilmotte, Parigi.....	pag 26
02.3 Superkilen, BIG, Topotek1, Superflex, Copenhagen.....	pag 27
02.4 A8ernA, NLArchitects, Koog, Netherlands.....	pag 29

## 03 Inquadramento della città

### 03.1 Evoluzione

#### 03.1.1 Evoluzione storica e

urbanistica.....pag 31

#### 03.1.2 Una città varia:quattro chiavi di

lettura.....pag 36

#### 01.1.3 Dalla grande Gerona all'area urbana di

Girona.....pag 37

### 03.2 Attualità

#### 03.2.1 Caratteristiche geografiche e

popolazione.....pag 39

#### 03.2.2 Economia e

occupazione.....pag 41

#### 03.2.3 Formazione ed

educazione.....pag 42

#### 03.2.4 Accessibilità e

turismo.....pag 44

### 03.3 Vivibilità

#### 03.3.1 Cultura e

identità.....pag 45

#### 03.3.2 Le leggende, Girona magica e

misteriosa.....pag 47

#### 03.3.3 Vita e spazio

pubblico.....pag 50

### 03.4 La Linea ferroviaria di Girona

#### 03.4.1 I processi di trasformazione della rete ferroviaria in

Catalunya.....pag 53

#### 03.4.2 La tratta Sant Feliu de Guixols-Girona, dal mare

all'entroterra.....pag 55

#### 03.4.3 La tratta Girona-Olot e l'antica stazione di

Girona.....pag 57

## 04 Progetto

### 04.1 Descrizione del contesto

#### 04.1.1 Progetti in corso

.....pag 59

#### 04.1.2

Controposte.....pag 60

### 04.2 Proposta progettuale

#### 04.2.1 Descrizione dell'area di

progetto.....pag 63

04.2.2 Ripensamento degli spazi.....	pag 68
04.2.3 Due tipologie di intervento.....	pag 69
04.3 Realtà progettuale	
04.3.1 Sensibilizzazione della cittadinanza.....	pag 71
04.3.2 Eventi temporanei.....	pag 72
<b>05 Conclusioni.....</b>	<b>pag 74</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>pag 77</b>
<b>Sitografia.....</b>	<b>pg 82</b>
<b>Allegato 1</b> Rassegna stampa dal Diari de Girona	
<b>Allegato 2</b> Riferimenti progettuali	

# INDICE DELLE TAVOLE

T.01 Inquadramento urbano

T.02 Analisi dell'area di progetto e intenti progettuali

T.03 a Rilievo fotografico su sezioni tipo

T.03 b Rilievo fotografico su sezioni tipo

T.04 Masterplan di progetto e schemi esplicativi

T.05 Planivolumetrico dell'area approfondita

T.06 Vista e sezioni dell'area approfondita

T.07 Vista dell'area commerciale

T.08 Vista dell'area artistica

## 0.0 Abstract

I progetti attualmente in corso sul territorio di Girona stanno provocando una riorganizzazione dei luoghi ad essi limitrofi con il conseguente ridisegno di spazi nodali all'interno della città stessa. Queste dinamiche risultano essere di estrema delicatezza in quanto rischiano di minare le reti sociali relazionate inevitabilmente ad un disegno consolidato del territorio. All'interno di questo panorama si colloca uno dei maggiori interventi infrastrutturali relativi all'area in esame; di questi tempi si stanno infatti concludendo i cantieri aperti per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità [TAV], i quali ricoprono una posizione importante, sia come portata di intervento, sia come sito nel quale sono cresciuti, essendo questi ultimi a ridosso della stazione ferroviaria della linea convenzionale, della stazione dei bus e di carrer Barcelona.

Il nostro intento è quello di occuparci del ridisegno di questi spazi prendendo in considerazione fattori differenti ma assolutamente necessari per la definizione di una risposta concreta e soddisfacente alla problematica sopra citata.

A tal proposito saranno prevalentemente due le tematiche che condizioneranno il progetto: in primo luogo la particolarità del sito quale area ferroviaria che porta con sé un numero non indifferente di problematiche legate alla composizione della città a partire dallo scalo come "limite" tra due quartieri altrimenti contigui, alla presenza di aree dismesse, alla frattura presente all'interno del tessuto urbano...

Il secondo fattore che verrà tenuto in considerazione in fase di progettazione è l'elemento artistico. Questo infatti si integra in maniera profonda con il territorio ed è mezzo di espressione dell'identità culturale della città e dei cittadini. In particolare la ricerca ha come intento l'integrazione tra i luoghi che caratterizzano un sito e la vivibilità degli stessi.

L'intervento artistico diventa polarità urbana e punto attrattivo nello spazio, dando importanza a un luogo focale quale la stazione, ma affrontato spesso come mero luogo di passaggio.

Il progetto prende in considerazione anche due documenti che riteniamo fondamentali al fine di comprendere realmente le dinamiche del luogo; questi sono la proposta comunale di riorganizzazione dello spazio in esame quale verde pubblico e la controproposta, stilata da un comitato cittadino residente nei dintorni dell'area, che prevede la realizzazione di un parco con particolare attenzione al fatto che questo possa diventare crocevia, punto di ritrovo e luogo identitario della città.

La metodologia parte dalla ricerca sullo spazio pubblico, sulle infrastrutture e sull'intervento artistico, e dal confronto tra diverse realtà urbane. In parallelo viene svolta un'analisi sulla città di Girona, sul territorio ma anche sulle usanze e la cultura, indagando gli aspetti principali che interessano la città e riportandoli attraverso delle carte tematiche.

L'obiettivo finale è dunque quello di realizzare uno spazio pubblico vivibile e riconosciuto da cittadini abituali e occasionali, con la convinzione che in questo modo si riescano a cogliere tutte le componenti che entrano in gioco, potendo inserirsi all'interno della trama urbana in maniera delicata e consapevole. La scelta è stata dettata, oltre che dalla voglia di mettersi in gioco del progettista anche da quella del fruitore che, in maniera spontanea e senza imposizioni, ha deciso di formulare una proposta per lo spazio urbano.

La sfida è duplice perché tratta il tema, già di per sé molto discusso e complesso, dello spazio pubblico e tocca problematiche legate al sistema infrastrutturale e alle aree dismesse (inserendo dunque anche il tema del degrado urbano e sociale).

# 01\_SPAZIO PUBBLICO

*Il problema veramente importante da chiarire è come e perché gli uomini si riuniscono  
insieme.*

[Le Corbusier, 1954]

La ricerca si inserisce nell'ambito dello spazio pubblico, tema da molto tempo indagato e di non facile comprensione. Ciò che si intende fare è tentare di analizzare le diverse interpretazioni che ne sono state date e i temi ad esso connessi per proporre in seguito una lettura diversa da quella che convenzionalmente avremmo a riguardo. Ci si interroga sul tema dello spazio pubblico e la concezione attuale dello stesso, indagando temi come la perdita d'identità, la sicurezza, la mobilità e la riappropriazione.

*Le strade sono le abitazioni del collettivo. Il collettivo è un essere sempre inquieto, sempre in movimento, che fra le mura dei palazzi sperimenta, conosce e inventa tanto quanto gli individui al riparo dalle quattro pareti di casa loro<sup>1</sup>.*

Analizzandone il significato, l'aggettivo *pubblico* si presenta con diverse sfaccettature, le quali però non sempre corrispondono all'utilizzo che realmente si fa dello spazio in questione. Il termine *pubblico* è associato a fatti, oggetti o situazioni che riguardano *tutti*, ossia che sono interesse di *tutti*. Con *tutti* si intendono tutti i cittadini, l'intera collettività, qualunque comunità o singola persona. Il termine inoltre si contrappone a *privato* il quale, al contrario, sottolinea l'esclusione di una parte a favore di un'altra. Secondo il pensiero di Jane Jacobs, il confine presente tra pubblico e privato regola la vitalità degli spazi urbani, in quanto questa è a sua volta legata al modo in cui gli spazi pubblici riescono a distinguersi e relazionarsi agli spazi privati adiacenti, distinti ma non disconnessi, così da poter valorizzare reciprocamente le potenzialità di entrambi.

Durante un'intervista tenutasi a Madrid nell'aprile 2010 [Anglès e Carrera], Rafael Moneo spiega come il *privato* sia da intendersi in quanto legato alla sensazione di proprietà che si sperimenta aprendo la porta della propria abitazione, anche se, sottolinea, esistono culture nelle quali le porte delle case restano sempre aperte. Andando avanti, Moneo racconta che il significato che lui dà in prima persona a ciò che è *privato*, gli piace associarlo solamente con ciò che è *intimo*; *pubblico* è quando ci si sente completamente disponibili verso gli altri mentre nell'*intimo* sei responsabile solo di te stesso. La dicotomia tra città e casa è ciò che converte le persone in cittadini, facendo diventare la casa l'ultimo

---

<sup>1</sup> Benjamin, W., *Tesi sul concetto di storia*, (1940), ed. Einaudi, Torino, 1997

baluardo dell'*intimo*. La città, dice, è tutto ciò che non incide sulla vita *intima*, tutto questo è città, tutto questo è spazio pubblico.

Se analizzato come sostantivo *il pubblico* rappresenta un insieme di persone che condividono un interesse comune. È interessante il fatto che entrambi i significati si riferiscano a qualcosa di condiviso, sottolineando allo stesso tempo la difficoltà nel riuscire a soddisfare le necessità di ogni singolarità contemporaneamente a quelle comunitarie.

*E' lo spazio dell'apparire, nel più vasto senso della parola: lo spazio dove appaio agli altri come gli altri appaiono a me, dove gli uomini non si limitano ad esistere come le altre cose viventi o inanimate ma fanno la loro esplicita apparizione.*<sup>2</sup>

La dimensione pubblica dell'abitare condiziona da sempre, in modi differenti a seconda del periodo storico, lo stile di vita di una collettività cittadina; la vita pubblica infatti si manifesta in una continua ricerca di interazione e condivisione attraverso la quale una comunità cresce sotto il profilo culturale, il che è reso possibile in relazione alla qualità degli spazi che accolgono questo tipo di attività. La forma della città infatti condiziona enormemente il tipo di attività pubblica che si svolgerà al suo interno così da creare un legame indissolubile tra la *urbs* e la *civitas*.

Lo spazio pubblico si identifica come spazio sociale con cui di volta in volta attivare processi di identificazione, dando adito ad una riflessione riguardante la definizione stessa di spazio pubblico. Il fatto che questi luoghi siano totalmente dedicati ad una moltitudine è appunto positivo nel momento in cui tale presenza dà significato allo spazio stesso, attuando pratiche a loro volta attrattive e donandogli la vitalità cercata; ma nel momento in cui gli stessi luoghi risultano privi, durante brevi o lunghi periodi, del pubblico ad essi dedicato, perdono o mantengono la dimensione pubblica di partenza? Essendo spazi predisposti ad una socialità, riescono a sopravvivere anche nel momento in cui non sono nel vivo della loro attività o continuano ad alternare momenti di compimento della funzione a cui sono dedicati con statici momenti di attesa? Nel caso in cui questi spazi avessero motivo di esistere solo in concomitanza ad una presenza significativa di persone e di attività, l'obiettivo dunque sarebbe quello di creare infiniti eventi capaci di attrarre la collettività. A partire da questa analisi si ha la possibilità di riflettere a riguardo dei cosiddetti *non luoghi* quali spazi ad alta, specifica funzionalità ed intensità d'uso ma di breve durata, tanto da rendere impossibile mettere in atto processi e meccanismi di identificazione. Questi spazi sono privi di legami con il territorio, costruiti con un fine specifico, uguali e ripetibili in qualsiasi parte del mondo. Il concetto di luogo antropologico invece si riferisce a spazi identitari o storici e per questo unici e inseparabili dal loro contesto.

L'antropologo Marc Augé attribuisce ad un luogo tre caratteristiche essenziali: essere identitario - in grado quindi di individuare l'identità di chi lo abita - essere relazionale - stabilendo una reciprocità dei

---

<sup>2</sup> Arendt, H., *Vita activa. La condizione umana*, (1964) ed. Bompiani, Sonzogno, 1994



rapporti tra gli individui che sia funzionale ad una comune appartenenza - essere storico - mantenendo la consapevolezza delle proprie radici in chi lo abita.

Si può quindi intendere lo spazio pubblico come insieme di luoghi nei quali la gente convive, senza però identificarli semplicemente quali spazi che accolgono una certa quantità di persone. Gli ampi spazi di relazione pubblica oggi non hanno più alcun senso o lo hanno solo in relazione alla loro spettacolarità. Questa è la caratteristica che qualsiasi spazio pubblico dovrebbe soddisfare: essere spazio identitario e significativo sotto il profilo architettonico e, al contempo, essere ricettore di apporti culturali provenienti dall'esterno, conformandosi quale punto di riferimento e luogo in cui l'*intimo* di ognuno viene condiviso con la *collettività*. [Moneo, 2010]

Una delle attuali letture dello spazio pubblico sposta la visione da un sistema posto all'interno della città che connette le singole parti tra di esse e con il tutto, a somma di interni nei quali l'individuo si esprime come autore della propria vita privata.

Da questa interpretazione deriverebbe la stretta connessione tra il degrado degli spazi urbani e l'indebolimento della sfera pubblica in quanto la traslazione dell'affermazione sociale dallo spazio pubblico a quello privato fa sì che lo spazio stesso non sia più, come descritto precedentemente, interesse di tutti.

Da tempo si riflette anche riguardo alla possibile traslazione dello spazio pubblico che è passato dall'identificarsi in piazze, strade o parchi vitali e gremiti di gente che si incontra e crea legami, a una situazione privata e intima all'interno della propria casa, davanti al televisore o alla rete. In questo ribaltamento le persone riescono realmente a sentirsi in contatto con altre realtà, estraniandosi completamente dal contesto in cui si trovano per mettere in atto a livello immateriale le dinamiche che un tempo venivano vissute anche a livello fisico e sensoriale. L'avvento delle nuove tecnologie, dei social network e dei nuovi sistemi virtuali ha portato a un cambio di valori per cui si è convinti che la realtà più vera sia quella creata nello schermo del computer, e che i rapporti interpersonali possano essere sostituiti, o quantomeno ottimizzati dai nuovi sistemi di comunicazione. Questo fenomeno porta al lento ma progressivo abbandono dello spazio pubblico. L'incontrarsi richiede tempo e argomenti di cui parlare, temi che forse la società di oggi non si può, o non si vuole, permettere. Del resto anche quando siamo nello spazio pubblico siamo sempre on line, sempre connessi. Cos'è una piazza oggi se non c'è il wi-fi?

Un ulteriore cambiamento che stanno subendo i luoghi pubblici è dato dal fatto che questi vengono attrezzati sempre più come interni, mentre, paradossalmente, la società si sta spostando verso una conformazione sempre più strutturata sulla mobilità. Questa rilettura dello spazio pubblico in luoghi privati, porta inevitabilmente ad un annullamento della città quale luogo di incontro e condivisione, sminuendola a meccanismo utile solo alle reti infrastrutturali che danno la possibilità alle persone di spostarsi da casa al luogo di lavoro nel minor tempo possibile, perdendo ogni riferimento col concetto

di comunità. Ma, essendo la comunità ciò che dà significato al nostro essere società [dal latino *societas*, derivante dal sostantivo *socius* cioè "compagno, amico, alleato"], in questa sede si vorrà scartare la lettura non appena descritta.

*Spazi pubblici in cui il cittadino, il turista, il viaggiatore, l'utilizzatore assiduo e l'ospite per caso, sono messi a proprio agio e, contemporaneamente, sono sedotti e stupiti. Spazi in cui è possibile "sentirsi a casa propria" in quanto il linguaggio dell'architettura in termini strutturali e non epidermici, costituisce ed esprime una "nuova oggettività" del reale in grado di essere in varia misura interpretata e compresa. Spazi in cui colui che li abita (attraversandoli e/o dimorandovi) è messo nelle condizioni di capire che l'architettura è rivelatrice di una realtà fenomenica fatta di storia e presente, di immanenze e astrazioni, di specificità locali e di referenze atopiche, entro cui poter trovare (n-trovare) una propria localizzazione e identità. Spazi pubblici che sono luoghi a pieno titolo perché l'architettura vi esprime il proprio compito, disvela e non maschera, non rivendica un popolo di eventi ma si propone essa stessa come "spazio pubblico" spazio in cui si può inscrivere una memoria collettiva di futuro, che ponga le concrete condizioni del vivere e che insieme ne sia metafora. [Purini, 1996, Moneo 1989]. Spazi pubblici che nella propria identità esaltano le differenze e la riconoscibilità per molteplici e diverse appartenenze, che non configurano disneyane scenografie ma che di volta in volta possano apparirci quali scene tragiche, comiche e satiriche, del nostro ordinario vivere quotidiano<sup>3</sup>.*

Utilizzando le parole di Elio Piroddi, dal momento in cui lo spazio urbano diventa di uso collettivo, e cioè spazio pubblico, esso svolge una funzione sociale di intensità proporzionale al valore che gli utilizzatori attribuiscono a questo uso.

Tutto lo spazio disponibile viene sfruttato in funzione di qualcosa, riducendo drasticamente quello libero, sia in termini fisici che nella possibilità degli individui di una socializzazione spontanea, associando allo spazio l'idea di paura, pericolo, abbandono, scarto.<sup>4</sup>

Il vuoto viene analizzato da Fernando Espuelas come categoria primaria nel compito di ottenere uno spazio a servizio dell'uomo, identificando lo spazio pubblico quale vuoto urbano nel quale si producono movimento e variazione, dove vengono esplicitati il passare del tempo e dell'azione umana; allo stesso modo però quel vuoto passerebbe ad essere percepito come un pieno nel momento in cui la lettura si spostasse dallo spazio in sé, al suo intorno. Infatti, ciò che dà significato alla visione di un vuoto centrale, sono gli elementi che lo circondano: le facciate degli edifici diventano i limiti di un vuoto che solo attraverso questi elementi acquista significato. Lo spazio pubblico in questo modo arriva a determinare la forma, l'immagine e il significato della città.

---

<sup>3</sup> Caputo P., *Le architetture dello spazio pubblico: forme del passato, forme del presente*, ed. Electa, Triennale di Milano, 1997

<sup>4</sup> Pietromarchi B., *Il luogo [non] comune. Arte, spazio pubblico ed estetica urbana in Europa*, ed. Actar, Barcellona, 2005

Aldo Aymonino e Valerio Paolo Mosco [2006] definivano le architetture che non hanno spazio interno e che come tali si donano completamente all'esterno, "architetture a zero cubatura". L'ipotesi della zero cubatura nasce per contrasto dalla tesi di Bruno Zevi secondo la quale unicamente le forme che configurano uno spazio interno possono essere considerate propriamente architettura; oltre al cambiamento di opinione riguardo gli spazi pubblici oggi (i quali hanno acquistato la dignità di oggetto architettonico), secondo il ragionamento fatto in precedenza, anche lo spazio pubblico può essere definito spazio interno se lo si considera racchiuso dagli edifici adiacenti.

In termini percettivi, lo spazio diventa luogo quando vissuto, quando si carica di significati determinati dall'individuo, quando è condiviso e suscita incontri culturali. Ma l'esperienza dello spazio pubblico non si elabora solo nel rapporto tra i suoi fruitori, bensì con l'identità che questo luogo possiede grazie alla memoria e al tempo, che contribuiscono a creare un'immagine soggettiva costituita da una serie variabile di frammenti.<sup>5</sup>

Dalla lettura è evidente come lo spazio pubblico abbia cambiato completamente accezione rispetto a quello che era in antichità e come sia un oggetto dotato di molteplici sfaccettature su cui sono state date altrettante interpretazioni. Condizione generale è la tendenza di questi luoghi alla perdita di contenuti legati alle storie e alle narrazioni, fisiche e non, che si fanno nello spazio e che ne definiscono l'identità, facendo coincidere il vuoto urbano con il vuoto sociale. Questo fenomeno porta inevitabilmente a condizioni di degrado e insicurezza. È necessario trovare un punto di svolta che porti a una rilettura e a una conseguente riappropriazione dello spazio pubblico da parte dei suoi fruitori.

## **01.1\_IDENTITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO: DAI FENOMENI DI GLOBALIZZAZIONE ALLA PERDITA DI CONTENUTI**

Sempre più spesso oggi, parlando di spazio pubblico, il discorso ricade su non luoghi, mancanza di identità, eterotopie, assenza di contenuti; questo tipo di spazio ha cambiato completamente connotazione rispetto a quella che aveva in passato. Se si pensa alle civiltà antiche, la piazza, l'agorà, la strada, i portici avevano ruolo fondamentale per la società, erano un punto di incontro e di dibattito, svolgevano una funzione sociale, la loro struttura rispecchiava esattamente la scala umana e all'interno dello spazio tutte le funzioni, camminamenti, soste, monumenti, edifici erano espliciti e facilmente riconoscibili. È evidente che i rapporti tra uomo e spazio pubblico sono mutati e che oggi la società sia completamente differente: il progresso, la modernità, l'evoluzione hanno portato a creare un nuovo tipo di organizzazione sociale, in cui l'uomo è chiuso nella sua sfera privata e lo spazio pubblico diventa un luogo di transito, di attraversamento veloce, dove non c'è niente in cui sia possibile riconoscersi. La modernità genera luoghi di spaesamento e solitudine. Si parla di modernità

---

<sup>5</sup> Pietromarchi B., Il luogo [non] comune. Arte, spazio pubblico ed estetica urbana in Europa, ed. Actar, Barcellona, 2005

liquida [Bauman,1998] per indicare tutti quei fenomeni connessi alla globalizzazione che hanno portato a un lento ma progressivo annullamento della società.

Il mondo globale ha definito un salto di scala che lascia da parte la dimensione locale in favore di rapporti di ordine maggiore; il progresso, l'avvento di internet, lo sviluppo dei nuovi mezzi di trasporto e di comunicazione ha condotto a una deformazione dello spazio-tempo e a un rapido cambio di valori. Tutto è fruibile all'istante e conta solo il presente, l'istantaneo, ogni cosa è subito superata, la fissità cessa di esistere e con essa anche ogni stabilità e certezza. L'uomo non è in grado di gestire questo continuo cambio di attenzione e questa costante e sempre più celere evoluzione e ciò crea disordine, situazioni di disagio, scompenso e impotenza. La realtà non è più unitaria e la diversità spaventa, la globalizzazione, nata per rendere più omogenei e uniti i processi che riguardano luoghi spazialmente distanti, ha finito con creare contrasti e disintegrare la rete umana dei contatti e delle relazioni; tale fenomeno si ripercuote in maniera sempre più pronunciata sullo spazio pubblico. Il continuo cambiamento genera situazioni ibride e difficili da gestire con la conseguente erosione dello spazio e dei suoi contenuti. Nel mondo globale conta esclusivamente l'immagine e l'apparenza, la fruizione è rapida, il piacere deve essere soddisfatto subito, la rete dei rapporti è labile e superficiale; le abitudini, che definiscono il quotidiano, vengono messe da parte e con esse ogni tipo di riferimento. Lo spazio pubblico acquisisce la definizione di vuoto urbano, cioè assenza di costruito, ed è sempre più difficile attribuirgli dei contenuti che prendano le distanze dal mero spazio di risulta, in quanto manca nella modernità liquida, la volontà di riappropriarsi dello spazio. L'uomo preferisce la dimensione intima e privata della sua comoda, superlussuosa ed ipertecnologica dimora in cui si rinchioda in cerca della sicurezza che all'esterno non è in grado di trovare.

Lo spazio appare più inoffensivo del tempo, è raro porsi delle domande sulla propria posizione spaziale, ci si limita ad attraversarlo senza prestarvi troppa attenzione, trasformandolo in questo modo in uno spazio funzionale di passaggio, privo di connotazioni, di riferimenti personali, di identità. Inconsciamente si configura uno spazio fragile, che si consuma con il passare del tempo e in cui le esperienze sbiadiscono.

Eppure la natura dell'uomo è quella di riempire il vuoto, immaginiamo una casa, in cui una stanza è adibita a nulla, non uno sgabuzzino o un locale di servizio, una stanza vera e propria; essa sarebbe all'istante utilizzata e arredata con qualcosa che gli dia una connotazione e un contenuto [Perec, 1989]. Lo stesso procedimento, su una scala maggiore dovrebbe essere adattato allo spazio pubblico. Sono tre le vie che consentono di riappropriarsi dello spazio pubblico: la sua storia in qualità di racconto della memoria e delle vicende che sono avvenute sullo spazio e nello spazio; le relazioni che si instaurano nello spazio pubblico che caratterizzano la vita quotidiana di ciascuna persona, azioni abituali e ripetute che portano a comprendere lo spazio e a creare con esso un legame affettivo, un'esperienza; la definizione fisica dello spazio, la possibilità di utilizzarlo a piacimento e di sfruttarlo in tutte le sue potenzialità; solo attraverso la creazione di una solida e fitta rete di relazioni è

possibile riappropriarsi di un vuoto. Le relazioni si basano sulla comunicazione e sul processo narrativo, è fondamentale che ci sia un racconto dello spazio urbano, perché solo in questo modo si preserva la memoria e si crea un'identità. La narrazione è in questo senso una caratteristica prettamente umana, sulla quale si basa l'origine della civiltà, il discorso ruota attorno a fatti particolari e condizione necessaria per la sua esistenza è il tempo: che ci sia un tempo di svolgimento dell'azione e che ci sia un tempo di narrazione dei fatti. La narrazione è in questo senso anello di connessione tra lo spazio e il tempo, è inoltre un mezzo per ricordare o evadere il quotidiano [Jedlowsky, 2000]. Nella città contemporanea è sempre più complesso raccontare storie del quotidiano: il rumore è assordante, i tempi brevi, si va sempre di fretta e non si ha tempo di condividere un'esperienza con qualcuno. La città sempre più spesso vive di descrizioni e non di narrazioni, la prima è istantanea, fugace, mentre la seconda ha bisogno di tempo e di riflessioni. Ogni narrazione, ogni racconto è esperienza dello spazio ed è ciò che lo rende un luogo [De Certau, 2001]. Quando si parla di luoghi entra in scena un aspetto fortemente emotivo, legato all'affettività e alla sfera personale, alla rete di relazioni che solo lo spazio urbano è in grado di creare.

È evidente come questi fenomeni di globalizzazione coinvolgano in maniera importante le grandi metropoli, perfettamente inserite e forse addirittura generatrici di questa tendenza, facendo emergere in maniera sensibile e accentuata i problemi ad essa connessi; le città minori vengono coinvolte solo parzialmente da questo tipo di cambiamenti, perché riescono a mantenere una dimensione locale più intima e controllata dove i processi di globalizzazione incidono, fortunatamente, solo in maniera superficiale.

## 01.2\_INTERVENTI NELLO SPAZIO PUBBLICO

### 01.2.1\_LA DIMENSIONE PUBBLICA DEI SISTEMI INFRASTRUTTURALI

L'evidente cambiamento della connotazione urbana ha fatto in modo che anche i centri di interesse, gli attrattori sociali e culturali e i luoghi di incontro passassero da una conformazione tendente a quella classica dell'agorà, a quella attuale di nodi nevralgici di tensione e cambiamento riconoscibili in modo particolare nei sistemi infrastrutturali. Questi luoghi hanno acquisito nel corso del tempo un'importanza primaria nonché una posizione fisica e ideologica strategica.

Come scrive Caputo, *i luoghi dell'erranza, dell'attraversamento, del nomadismo domestico e planetario, manifestano ricchezza e specificità, capacità di istituire identità e carattere allo spazio, potenzialità ordinarie e quindi organizzative dello stesso, si trasformano da luogo del disorientamento e dell'estraneità a luoghi dell'orientamento e dell'accoglienza, da non luoghi si trasformano in luoghi*<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Caputo P., *Le architetture dello spazio pubblico: forme del passato, forme del presente*, ed. Electa, Triennale di Milano, 1997

La predominanza della dimensione del transito porta i luoghi ad avere un vissuto e un'appropriazione più che altro temporanei degli spazi. Le dimensioni della partenza e dell'arrivo vengono attenuate dall'atto del transito, facendo sì che i luoghi di passaggio definiscano contesti di interazione sociale e di strategie decisionali che proprio all'interno di questi contenitori di relazioni casuali, possono cambiare con rapidità a seconda di innumerevoli variabili. [Maria Teresa Torti, 7]

L'esperienza diretta nei luoghi abbandonati, al margine, in divenire, scartati, o di risulta dimostra il loro essere fucine di idee, di creatività collettiva, di mediazione di conflitti, di sinergie positive che trasformano le opportunità in occasioni sfruttate, che ristabilisco il vero senso dello spazio pubblico, cioè la sua natura collettiva, generatrice di opinioni e di innovazioni.

In questo contesto, l'atto di viaggiare assume significati molteplici, che non si riferiscono solo all'atto fisico di passaggio da un territorio ad un altro, ma che spaziano verso significati più ampi. Il viaggiatore accentua così la sfera di sentimenti che portano ad essere altrove nonché ad essere altro dal luogo in cui si trova, sostituendo l'immagine dell'infrastruttura quale pratico collegamento tra luoghi diversi con una soggettiva mappa mentale secondo la quale la stessa infrastruttura diventa causa di stati d'animo diversi e di un generico malessere dato dalla sensazione di inadeguatezza che suscita il luogo in cui si è arrivati.

Questa condizione è data in particolar modo dalla rete ferroviaria la quale risulta essere, più di altri elementi, impermeabile al contorno, posizionata all'interno di uno spazio senza porre attenzione al luogo, dando modo a tunnel e viadotti di creare fratture insanabili e squarciando la fisicità del territorio assieme alla rete relazionale e di rapporti che nel tempo si erano creati all'interno della città.

Questa capacità di allontanare ambienti tra loro vicini è indubbiamente in netto contrasto con la funzione primaria della ferrovia, pensata per collegare e quindi in un certo modo anche avvicinare, posti lontani; il risultato è una sovrapposizione caotica tra globale e locale, qui e altrove, contestualizzazione e decontestualizzazione.

Ciò che dovrebbe essere atteso invece è uno sguardo duplice rivolto da una parte verso il ventaglio di possibilità offerte dalla concretezza del sistema, capace di essere collegamento per una moltitudine di persone, avendo notevole rapidità di azione e chiarezza di informazione, e dall'altra verso la realtà locale sulla quale la stazione si colloca, con tutto ciò che ne concerne.

In quest'ottica la soglia si estende, diventa spazio dialettico, luogo delle relazioni tra la città e il mondo, aprendo la possibilità alla stazione di diventare piazza anziché porta, un posto dove, volendo, si può riguadagnare lo spazio perduto nella rapidità del viaggio.<sup>8</sup>

Interessante è questa idea di riappropriazione dello spazio pubblico, in quanto dimostra come sia possibile, a partire da un luogo che solitamente non viene considerato dai fruitori della città,

---

<sup>7</sup> In Desideri P., Ilardi M. [a cura di], *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, ed. Costa & Nolan, Genova, 1997

<sup>8</sup> Desideri P., Ilardi M. [a cura di], *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, ed. Costa & Nolan, Genova, 1997

trasformarlo in un centro attivo e nevralgico, creatore di nuove dinamiche e generatore di dialogo e interazione. Per fare ciò lo spazio pubblico deve essere considerato in senso ampio e quindi, parlando di infrastruttura su ferro, essere esteso, oltre all'edificio della stazione, alla banchina, alla piazza antistante, ai binari e ai luoghi limitrofi.

### **01.2.2\_INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE COME MEZZO DI RIQUALIFICA DELLO SPAZIO PUBBLICO**

Il tema dell'infrastruttura e del rapporto che essa ha con la città è molto attuale e molto delicato. La stazione è vista come luogo di arrivo e come elemento propulsore di una nuova qualità urbana che andrà a diffondersi a macchia d'olio nel tessuto urbano. Numerosi sono gli interventi in cui si cerca attraverso l'inserimento di nuovi servizi e nuove attività di riqualificare lo spazio infrastrutturale, donando qualità urbana e nuove opportunità alla città e cercando di reinterpretare la stazione e la linea ferroviaria non come elemento di cesura, ma come punto nevralgico di un sistema più complesso.

Il problema di questo tipo spazio pubblico è rappresentato da un lato dalla sua identità impattante, spesso si tratta di grandi elementi che invece di svolgere il ruolo per cui sono state pensate, di unione, tendono a dividere e creare fratture urbane invalicabili fisicamente o mentalmente, che isolano alcuni quartieri e dividono la cittadinanza di un luogo. La fama di luoghi pericolosi e di mero transito, inoltre non fa che accentuare questa cesura dando vita a spazi degradati e inutilizzati.

I complessi delle stazioni sono frequentemente interessati da processi di trasformazione che rappresentano una grande occasione per la sperimentazione di nuovi modi e nuovi approcci per la valorizzazione urbana. La diffusione del degrado, come la diffusione della qualità urbana seguono dei processi ben definiti e del tutto analoghi, l'effetto propulsore, o effetto pulsar [Imbesi, 2004] dettato dalle grandi trasformazioni in ambito urbano tende a espandere la portata dell'intervento sul territorio in positivo o in negativo, coinvolgendo le zone limitrofe al punto di origine; secondo queste supposizioni la buona riuscita di un progetto porterà influenze positive anche nell'intorno, in quanto le strade saranno più frequentate, si creeranno nuove polarità, la gente si incontrerà in quel luogo, ma allo stesso modo la non riuscita porterà all'isolamento e all'abbandono del progetto e del suo intorno. La diffusione degli effetti è un fenomeno costante nelle opere di trasformazione urbana, ma le modalità con cui essa avviene non sono definibili a priori, dipendono in larga misura da variabili esterne quali il contesto, i soggetti coinvolti e la durata e la stabilità delle relazioni che riescono ad instaurare nello spazio pubblico.

La trattazione si interroga sulla possibilità della stazione di essere nuovo elemento propulsore, attivo nel tessuto urbano e sociale, generatore di opportunità e nuovi luoghi pubblici e, nella specificità del caso di Girona, se l'inserimento di nuove attività possa essere il mezzo adeguato a eliminare la

linearità forzata imposta dall'orientamento dei binari e a promuovere la rigenerazione fisica e sociale dello spazio urbano. A partire dalle opere riguardanti il singolo edificio della stazione, è possibile estendere la riqualifica del sistema infrastrutturale al tessuto urbano che ed essa compete? Recenti progetti dimostrano come la riqualifica di uno spazio urbano attraverso l'inserimento di nuove attività e servizi porta a ricadute positive sulle aree circostanti. Origine di questo miglioramento è la maggiore presenza umana richiamata da queste attività, che rende lo spazio luogo di incontro e non solo di passaggio. È evidente come ogni caso sia site specific e non sia possibile generalizzare l'esito di un progetto, tuttavia, recenti interventi in ambito ferroviario hanno dimostrato come la stazione sia diventata un punto di riferimento non solo per i viaggiatori, ma anche per i residenti dei quartieri limitrofi all'infrastruttura. Con l'inserimento di nuove attività e con interventi di miglioramento fisico della sua immagine, siano essi artistici o architettonici, la stazione assume una dimensione sociale e commerciale in quanto si configura come nuovo luogo di incontro, di accoglienza e di socialità, oltre che di commercio, fino a diventare una vera e propria piazza urbana e un nuovo punto di riferimento (è il caso per esempio della stazione termini a Roma, ma anche della nuova stazione Garibaldi a Milano o della nuova rete metropolitana di Napoli). Il vantaggio che hanno le attività insediate nel complesso della stazione è quello di avere una maggiore flessibilità di orari, in quanto è necessario che siano a disposizione dei clienti durante tutto il servizio. Questo garantisce una maggiore fruizione sia da parte dei frequentatori occasionali che da parte di quelli abituali. Le attività possono inoltre migliorare la gamma delle possibilità offerte a viaggiatori e consumatori.

Alle iniziative di rinnovamento dei fabbricati delle stazioni, spesso si accompagnano interventi sulle aree ferroviarie che si presentano come riserve di territorio da trasformare. È necessaria una forte collaborazione tra quello che accade all'interno dell'edificio della stazione e le aree urbane ad esso limitrofe (piazze antistanti, zone prossime ai binari o binari dismessi), per fare in modo che il progetto sia unitario e di qualità su tutta la lunghezza dell'infrastruttura e che non presenti discontinuità e alternanza di punti gradevoli e punti problematici.

Spesso la stazione, configurandosi come lo spazio dei viaggiatori, viene affiancata da servizi finalizzati alla miglioria della sua immagine e di pertinenza solo dell'ambito del traveller, risultando pertanto uno spazio adatto e fornito solo per chi è di passaggio, in grado di offrire una varietà di beni e servizi tali da rendere il viaggio molto confortevole e attrattivo, ma trascurando la potenzialità di servizio alla città. È invece giusto ripensare ai servizi offerti dalla stazione come servizi per tutti, anche per i cittadini che vista la flessibilità di orari in stazione possono trovare prodotti di cui hanno necessità anche in orari non strettamente commerciali. Una politica di questo tipo rende la stazione un prodotto competitivo e attrattivo, creatore di centralità. Negli ultimi anni stanno prendendo sempre più piede, oltre alle tradizionali attività commerciali quali la vendita di biglietti, giornali, libri e tabacchi e servizi di ristorazione, altre attività economiche non legate prettamente al viaggio, quali la distribuzione di beni commerciali di tecnologia o abbigliamento e i duty free shop o negozi di outlet, in un'ottica di sviluppo



multicanale. Per diversificare l'offerta è necessario guardare ai due target che in generale utilizzano la stazione: consumatori per business, quali turisti e viaggiatori che fanno shopping in maniera compulsiva e acquistano di impulso beni di consumo immediato e consumatori del quotidiano, quali pendolari giornalieri e residenti che hanno un consumo più lento e meditato e si indirizzano su beni di prima necessità. Si tratta di due modi differenti di comprare e di fruire lo spazio, ma è da sottolineare che, soprattutto per le piccole e medie stazioni, la seconda categoria non va assolutamente dimenticata, in quanto potrebbe diventare quella che garantisce un più vasto utilizzo dei servizi.

È evidente che l'inserimento di nuove attività nell'area della stazione e nella sua prossimità ha successo se vengono rispettate alcune caratteristiche generali, quali la sicurezza, la pulizia e la facilità di accesso, servizi che permettano un gradevole impiego del tempo libero e diano un'immagine moderna e innovativa che risponda alle esigenze del momento, offerta e vendita di beni di qualità, insieme ad orari di apertura flessibili e più estesi rispetto a quelli delle attività commerciali presenti in città. Il progetto per la stazione dovrebbe inoltre prevedere un ripensamento e una ricollocazione dei flussi, privilegiando il concetto di piazza, rispetto a quello di percorso. La nuova funzione di progetto sta nell'apprendere e comprendere il valore dell'infrastruttura e sottolinearlo con funzioni e attività adeguate. L'ottica è quella di guardare alle opportunità perse o poco sfruttate all'interno del tessuto urbano e riportarle in auge creando nuove forme di socialità; questo tipo di visione è fondamentale, soprattutto al giorno d'oggi, in cui non c'è più possibilità di costruire ex novo a causa della continua espansione dei nuclei urbani che ha portato alla nascita di città diffuse dove la periferia di una città si unisce a quella di un'altra dando vita a un esteso agglomerato di costruito. È necessario in questo senso ripensare e rivalorizzare i numerosi luoghi che già esistono all'interno della città e che troppo spesso si configurano come occasioni mancate.

### **01.2.3\_INTERAZIONE TRA ARTE E PROGETTO URBANO**

La concezione dello spazio pubblico ha subito vari cambiamenti nel corso della storia, tanto che da un'idea dimensionale, topografica e architettonica dello spazio urbano si è passati, negli ultimi anni, alla concezione di questo come uno spazio di interazione. Lo stesso si può dire pensando all'arte pubblica che nasce come attività artistica centrata sulle dimensioni metriche dello spazio come scultura insediativa in luoghi pubblici urbani e, all'incirca a partire dagli anni '70, si pone invece in relazione diretta al contesto urbano. Questo sviluppo dell'arte in relazione allo spazio viene anche evidenziato dall'evoluzione del lavoro artistico che non si riconosce più nella creazione di un oggetto da collocarsi all'interno dello spazio urbano, bensì nella creazione di un agire artistico inserito nel luogo pubblico.

Dalla Land Art alla Minimal Art, dall'Arte Concettuale alla Performance, l'Arte Pubblica passa da una dimensione discreta e confinata ad una dimensione aperta e interattiva, contingente e contestuale dell'opera al suo ambiente fisico e percettivo<sup>9</sup>.

Questi cambiamenti nascono dal desiderio di riconquistare i luoghi pubblici della città da parte dei cittadini che, ristabilendo un rapporto affettivo con lo spazio ad essi dedicato, hanno la possibilità di percepirlo in modo nuovo. La ricerca e l'esaltazione dei caratteri percettivi dello spazio urbano costituiscono il punto di partenza per il nuovo genere di arte pubblica.

Lo spazio pubblico urbano si fa così teatro della società dando vita a diverse linee di pensiero a riguardo: la logica dell'*evento* infatti trova luogo in uno spazio per un certo tempo circoscritto ma non è esso stesso un luogo. In questo modo lo spazio architettonico progettato diventa sfondo per funzioni diverse ma allo stesso tempo perde la forza intrinseca che uno spazio ad uso pubblico dovrebbe avere. Esistono poi fenomeni di utilizzo plurale a seconda di fattori che ne influenzano il funzionamento i quali si identificano ad esempio nei diversi momenti della giornata o nelle diverse possibilità di approccio da parte dei fruitori nei confronti del luogo.

Il mezzo dell'*evento* è spesso utilizzato, in tempi recenti, come sistema di rigenerazione urbana, proprio perché, grazie alle sue caratteristiche intrinseche è in grado di dare forza e far leggere lo spazio pubblico in cui è inserito in maniera completamente diversa rispetto alla configurazione che lo stesso ha abitualmente. Questa è la caratteristica fondamentale del fenomeno eventuale: rompere con il quotidiano per dare un'interpretazione nuova, creando un effetto di sorpresa, ma per certi versi anche di smarrimento in chi vi assiste rendendolo attrattivo e favorendo le relazioni tra i soggetti. Il suo carattere effimero e temporaneo, gli permette inoltre di non essere impattante sullo spazio e fargli riacquistare, una volta concluso, le sembianze quotidiane; importante è però comprendere che ogni processo eventuale che si instaura nello spazio pubblico non fa che aumentare la narrazione che il luogo ha di sé e, anche una volta smantellato, lascia tracce indelebili più o meno evidenti nello spazio in cui è stato inserito.

Tra gli anni Sessanta e Settanta, negli Stati Uniti, in Gran Bretagna, in Francia e in Germania si parla di Public Art in quanto materiale possibile nel campo della riqualificazione urbanistica.

In senso generale il termine ha però acquisito differenti significati ed accezioni tutte riguardanti l'ambito pubblico e la relazione con il pubblico. Le caratteristiche principali della Public Art infatti si riscontrano nella modalità con la quale essa lavora all'interno dell'ambito nella quale è stata pensata. Nel momento in cui l'arte viene destinata ad un luogo pubblico specifico, si confronta non solo con lo spazio fisico ma anche con la sua storia e la sua memoria, cercando di riattribuire significato a valori intrinseci. L'arte si fa quindi servizio, creando un rapporto non di sola funzione ma di aiuto sul piano simbolico, affettivo, psicologico. Questa specifica modalità e fruizione dell'arte, entra nel tessuto

---

<sup>9</sup> Perelli L., *Public Art. Arte, interazione e progetto urbano*, ed. Franco Angeli, Roma, 2006

sociale e nella struttura urbana della città, identificandosi come efficace mezzo per una riqualificazione non solo del territorio ma anche della vita relazionale della collettività che lo abita.

Per il concetto di *serendipity* descritto da Jaques Lèvy come risultato della copresenza di tanti soggetti in grado di dare forma a nuove idee, intuizioni, innovazioni, capace di costituire l'essenza della città, lo spazio pubblico allora rappresenta il perno centrale degli incontri fortuiti e della serendipità grazie al quale gli uomini e le donne sono in grado di trasformare gli imprevisti in opportunità, i vincoli in possibilità, in nuove relazioni e progetti. Lo spazio in questo senso viene percepito come una realtà aperta, non fissa ma sempre modificabile, rappresentato simbolicamente dalla collettività: la corretta interpretazione dei luoghi fa in modo che si attivino rapporti tra la storia, la geografia e il sociale, ricostruendo un rapporto tra le persone e un luogo.<sup>10</sup>

A questo punto viene spontaneo chiedersi che cosa si intenda per arte. Se si fa attenzione a non ridurla al solo significato di *tèchne* e quindi ad un complesso di regole ed esperienze funzionali ad una produzione materiale, ma la si considera in senso lato come la capacità di agire basata su esperienze conoscitive, si potranno intendere meglio i discorsi non appena affrontati riguardo l'inserimento della pratica artistica in un contesto di spazio pubblico. Come sostiene Andreina Daolio nel suo libro *Arte, città, armonia. Saggi di sociologia dell'arte*, l'arte in realtà potrebbe costituire quel *trait d'union* tra l'individuo e la città storica in cui vive, che la civiltà contemporanea tende a distruggere, diventando il mezzo per liberare espressività e creatività individuali. Ma l'ideale di una fusione tra arte e città è perso da secoli, da quando inizia la disintegrazione delle città storiche e dell'ambiente della vita storica, con la conseguente distruzione del cittadino e la creazione di un nuovo ambiente che non può più essere interpretato e vissuto ma solo subito e consumato: la città non è più portatrice di valori ma di notizie, informazioni, messaggi<sup>11</sup>.

In questo senso è necessaria quindi una riappropriazione dei luoghi pubblici non attraverso l'inserimento dell'arte come oggetto fisico estrapolato dal contesto a lui più consono (musei, gallerie d'arte), come neanche nel senso di una politica sociale ma con interventi di ridisegno degli spazi che riescano a non perdere quella cura estetica della forma che si carica di una portata simbolica che conferisce all'operazione un carattere di esemplarità, un'ulteriorità, che va oltre l'efficacia immediata del gesto tecnico<sup>12</sup>.

È questa l'arte dello spazio pubblico: la capacità di creare e favorire le relazioni tra gli individui grazie alla sua stessa essenza, al suo disegno, che è esso stesso un'operazione artistica. L'arte intesa in

---

<sup>10</sup> De Luca M., Gennari Santori F., Pietromarchi B., Trimarchi M. [a cura di], *Creazione contemporanea. Arte, società e territorio tra pubblico e privato*, ed. Luca Sassella, Roma, 2004

<sup>11</sup> Daolio A., *Arte, città, armonia. Saggi di sociologia dell'arte*, ed. Franco Angeli, Milano, 1997

<sup>12</sup> Bargna I., *Nessuna partecipazione senza distanza. Quel che l'arte pubblica e partecipativa mettono in gioco*, in [www.lesatelierspartage.eu](http://www.lesatelierspartage.eu), 2013

senso stretto può essere inserita all'interno dello spazio pubblico, dandogli certamente un valore aggiunto, ma non è sufficiente a crearne l'identità.

## 01.3\_VIVIBILITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO

### 01.3.1\_ QUALITÀ E SICUREZZA DELLO SPAZIO URBANO

Vivibilità è una parola chiave nel concetto contemporaneo di architettura, in quanto si lavora col fine di creare uno spazio adatto alla vita dell'uomo e congeniale alle sue esigenze. Spesso la progettazione di questi spazi urbani vivibili si riduce alla piantumazione di qualche albero e alla sostituzione dell'arredo, nella convinzione che lo spazio verde sia più "bio", più ecologico e pertanto più sano e che la sistemazione di qualche panchina sia un incentivo per gli abitanti a soggiornare nello spazio. Purtroppo, invece, il tema dello spazio pubblico è molto complesso e specifico per ogni luogo e ottenere uno spazio vivibile è il risultato di vari fattori che vanno inseriti nel progetto.

L'architettura ha come fine ultimo l'uomo. Filologicamente costruire è l'atto che permette di accudire, di prendersi cura, così ci insegna Hiddeger nei suoi *Saggi e Discorsi* [Hiddeger, 1991], tanto che l'esigenza di sentirsi protetto ha spinto l'uomo a progettare. L'architettura ha in sé, in modo implicito, il tema della sicurezza.

Al giorno d'oggi tuttavia c'è stata una sorta di straniamento per cui l'uomo, essendo cittadino del mondo, perde la concezione di sentirsi a casa, di essere al sicuro, soprattutto nello spazio pubblico. Sono sempre più frequenti le notizie di aggressioni o di violenze che avvengono nello spazio urbano; strade, piazze, parchi non rappresentano più la certezza di un luogo di incontro ma diventano teatro di scene di cronaca nera. Fino a che punto la colpa sia da attribuire all'uomo e fino a che punto alla struttura della città è una questione aperta; sicuramente entrambi i fattori incidono sul tema della sicurezza: da un lato una società che tende sempre più spesso "a farsi gli affari propri", dall'altro degli spazi urbani che sono degradati e non sempre vivibili.

Interessante è capire come ci siano delle realtà urbane completamente differenti dal punto di vista della sicurezza, eppure molto vicine spazialmente, stiamo parlando di quartieri a volte limitrofi; questo dimostra che ci sono interventi architettonici e pianificatori ben riusciti e altri invece fallimentari: in questo caso non si intende la sola periferia urbana, spesso identificata come luogo pericoloso, ma anche le zone centrali della città. Questo tema è affrontato in larga misura nella trattazione di Jane Jacobs, [Jacobs, 2000], in cui l'autrice prende in considerazione diversi casi studio riguardanti le metropoli americane e ne fa un esame accurato e dettagliato, arrivando a definire quali sono i criteri che consentono a una città di essere più vivibile di un'altra, ovviamente la scala delle città in questione

è molto diversa da quella delle città europee, ma non per questo i problemi rilevati nel nuovo continente non sono riscontrabili anche nel nostro.

Osservando la questione al contrario, dal punto di vista della vivibilità si può dire che il primo elemento che garantisce la sicurezza all'interno della città sono le strade e i marciapiedi. Preso come elemento a sé, il camminamento posto a margine della strada è completamente privo di significato, ma acquisisce maggiore importanza se visto come filtro tra la strada e l'edificio e come luogo di incontro e scambio. La funzione dei marciapiedi non è solo quella pratica di distribuire i flussi di percorrenza, ma quella di garantire una socialità pubblica che non può avvenire nella strada o nell'edificio privato.

Siamo soliti pensare che la proporzionalità tra la confluenza di gente nella strada e la sua sicurezza sia diretta: se una strada è molto battuta sarà per questo anche sicura. Questo accade perché, matematicamente parlando, se si subisce un'aggressione su una strada molto frequentata, ci sarà un numero maggiore di persone che vi assisteranno e che accorreranno in soccorso, un maggior numero di testimoni e quindi un minore incentivo per l'eventuale aggressore di compiere atti di violenza.

Per quanto riguarda i parchi e le piazze la situazione si fa molto più complessa perché parliamo di porzioni di spazio più estese e non sorvegliabili nella loro totalità. Sono gli utenti a decidere se frequentare o no uno spazio urbano, decretandone in questo modo il successo o il fallimento. Spesso questi spazi risentono dell'influsso dei quartieri e delle strade limitrofe, per cui capita che siano utilizzati solo in certe ore nell'arco della giornata o che restino completamente abbandonati per la maggior parte del tempo. Questo rapporto è inoltre reciproco, per cui se un parco genera situazioni di degrado e pericolo, anche le strade adiacenti saranno evitate in quanto considerate luoghi insicuri.

Certo è che uno spazio urbano sarà molto più attrattivo se considerato come unicità all'interno del territorio in quanto, non avendo concorrenza, gli utenti sceglieranno di trascorrere del tempo in quel sito specifico; inoltre il design urbano contribuisce in larga misura al successo o all'insuccesso di uno spazio. Attrattive sono la complessità della forma, che sia per livelli o che abbia uno schema inusuale, che faccia sembrare sempre diverso lo spazio che si attraversa (addirittura la Jacobs sostiene che un parco è ben riuscito se un suo fruitore abituale non è in grado di ridisegnarne la pianta), che ci sia una o più polarità che diano un buon motivo per attraversare lo spazio urbano, che ci sia una giusta proporzione tra zone di luce e zone d'ombra, infine che sia uno spazio ben definito, con delle quinte architettoniche evidenti che ne permettano la lettura come elemento particolare nel tessuto urbano.

### **01.3.2\_LA SICUREZZA DEI CITTADINI NELLO SPAZIO PUBBLICO**

Il problema della sicurezza in città è strettamente legato a quello dello straniero, questo perché, quando camminiamo nello spazio urbano siamo circondati da sconosciuti, da persone che, per diversi motivi, si trovano nello stesso nostro tempo nello spazio che stiamo vivendo.

La sensazione di pericolosità si espande a macchia d'olio, basta una sola aggressione in uno spazio pubblico perché questo venga bandito come luogo da non frequentare, condizione che genera degrado e abbandono.

Affinché una città risulti sicura, la presenza dell'estraneo non deve minacciare la sicurezza del cittadino. Straniero, in questo caso, non è colui che viene da un altro luogo e parla un'altra lingua, ma colui che non si conosce: anche il vicino di casa diventa estraneo se non abbiamo nessuna informazione su chi sia e su cosa faccia.

Ci sono differenti condizioni che devono verificarsi per circoscrivere il problema della sicurezza (o dell'insicurezza) all'interno della città. Non è sufficiente che ce ne sia solo una, devono esistere nello stesso spazio e allo stesso tempo tutte insieme:

- È necessaria una netta distinzione tra lo spazio pubblico e lo spazio privato e un'alternanza di questi due termini. In questo modo si creerà una varietà di vicinato e una funzione potrà controllare l'altra, oltre che aiutarsi reciprocamente. Le attività devono essere varie e indipendenti, una commistione di funzioni implica una vasta gamma di utenti, che si recano nello spazio pubblico in tempi diversi e con scopi diversi.
- La strada e lo spazio urbano devono essere sorvegliati dai suoi "proprietari naturali", la vigilanza è una funzione di vicinato, corrisponde a dare sempre un'occhiata allo spazio pubblico che è di pertinenza dell'abitazione, basta affacciarsi ogni tanto alla finestra o fare conversazione sul terrazzo di casa. Questa abitudine consente di essere testimoni di quanto avviene nello spazio urbano e poter intervenire in caso di situazioni di pericolo o di necessità e contribuisce a creare una rete di controllo basata sulla fiducia reciproca. Per una buona condotta nello spazio pubblico è necessario che si instauri un rapporto di fiducia verso il prossimo, ma che non si invada la sfera personale e intima dell'altro (in altre parole sono consentite piccole azioni che mettono in contatto con l'altro come chiedere informazioni o piccoli favori, ma senza intromettersi nella privacy altrui).
- I marciapiedi devono essere frequentati con sufficiente continuità. È già stato sottolineato in precedenza come una strada appaia più sicura se più battuta, un ricircolo continuo di gente indica vivacità della strada e delle attività che affacciano su di essa. La folla, inoltre, diventa attrattiva per altra gente che gravita in quelle zone.
- Lo spazio urbano deve avere delle polarità, punti attrattivi che lo caratterizzano, per forma, per posizione o per funzione. Ciò porta a creare punti di ritrovo e di aggregazione, si tratta di punti focali, di interruzioni visuali o di elementi quasi di disturbo, che si identificano inoltre come landmark urbani e possono essere utilizzati come punti di orientamento primari. Se si riesce a creare una giusta proporzione tra normalità ed eccezione l'occhio umano è continuamente in allerta e attratto da cose diverse.

Questo è un modo per evitare quelle che Kevin Lynch definisce zone dimenticate [Lynch, 1964], cioè dei luoghi di cui le persone da lui intervistate ignoravano la presenza e di cui prendevano coscienza solo se sollecitate dall'autore. Stiamo parlando di luoghi ben posizionati all'interno della città e che gli intervistati avevano attraversato poco tempo prima senza farci caso.

L'ostacolo alla sicurezza dello spazio pubblico è dettato dal fatto che non è possibile imporre ai suoi proprietari di svolgere la funzione di controllo che è stata esposta poco fa, soprattutto se la strada o lo spazio urbano non presentano nulla di interessante, per questo più la presenza di attività sarà vasta e maggiore sarà il numero delle ore coperte da queste attività, più sarà facile che la sorveglianza inconscia venga attuata. La monotonia, l'anonimato e la mancanza di carattere sono la piaga dello spazio urbano.

### **01.3.3\_ INFRASTRUTTURE, ACCOGLIENZA E SICUREZZA**

Lo straniero, inteso come non locale, porta con sé una grande problematica, che comprende oltre a tutto quello che è già stato detto, la diffidenza legata alla difficoltà di comunicare e agli usi e costumi differenti. La diversità è un tema che spesso volte causa problemi e incertezze, perché l'uomo ha paura di quello che non conosce.

Si diceva che il problema del pericolo nella città è legato al fatto che lo spazio pubblico sia attraversato da persone che non si conoscono, ma la sicurezza va garantita a tutti, ai cittadini come agli estranei pacifici e ben intenzionati verso la città.

Anche in questo caso le strade rappresentano lo spazio che ha la funzione di accogliere lo straniero e di dirigerlo verso altri luoghi. È sulle strade che i visitatori circolano. Quando il viaggiatore arriva in una città nuova, guarda subito le strade per capire se sono luoghi sicuri, come è la vita pubblica, se sono luoghi curati, se la città è percorribile a piedi, se i mezzi di trasporto sono efficienti. È strano pensare che la prima idea che il visitatore si fa di una città sia deputata alle strade, eppure è evidente che sono per tutti il primo approccio al luogo.

La funzione di accoglienza è svolta inoltre da tutti quegli snodi infrastrutturali che avvisano che siamo arrivati in una nuova città: le stazioni portuali, aeroportuali o tramviarie.

L'arrivo e la partenza segnano l'inizio e la fine del soggiorno in una città straniera. Spesso non si considera l'esperienza in un luogo a partire dal momento in cui ci si mette piede, cioè quello in cui si scende dal mezzo di trasporto che ci ha condotti fin lì, nessuno si ricorda l'aeroporto o la stazione, ma monumenti e servizi che la città offre.

Questo probabilmente accade perché i terminali dei mezzi di trasporto non lo consentono: sono solo dei luoghi destinati al passaggio, un transito continuo di persone che si trovano lì solo per pochissimo

tempo, perché la loro vera meta è un'altra. Eppure sono proprio questi i luoghi di accoglienza, dai quali ci si dovrebbe già fare un'idea della città, soprattutto se questi si trovano molto vicino al centro storico e alle principali attrattive. Anzi, approfondendo il discorso delle linee ferroviarie, spesso inserite in posizione centrale all'interno del tessuto urbano, affinché la stazione diventi parte integrante della città dovrebbe costituire essa stessa una polarità e non essere, come spesso accade, lasciata al degrado e generatrice di situazioni di pericolo.

Lo scalo infrastrutturale non è mai letto come un luogo sicuro, e ciò perché è una dimensione di tutti e di nessuno e non si verificano le condizioni che sono state elencate in precedenza per lo spazio urbano: non c'è controllo, le funzioni non sono varie e ben distribuite, si tratta di spazi visti e utilizzati solo come luogo di passaggio, mancano di polarità attrattive.

È necessario ripensare allo spazio pubblico come uno spazio di tutti e uno spazio per tutti e garantire le condizioni affinché si estinguano i pericoli dettati dalla sua essenza.

L'infrastruttura, sia essa lo scalo o il percorso lineare, a causa della sua natura e della sua dimensione è spesso generatrice di limiti: barriere fisiche o psicologiche provocate dal degrado, dalla scarsa illuminazione, dalla poca attenzione che vi si presta. Quando si parla di infrastruttura si sottolinea sempre il fatto che sia efficace e funzionale per la città, ma raramente si presta attenzione all'aspetto impattante che essa ha nel tessuto urbano e sul quotidiano di chi la vive. Questa poca sensibilità rispetto al tema si ripercuote nello spazio urbano circostante, dando forma a luoghi privi di identità che i fruitori evitano; appare invece interessante ripensare al modo in cui questi spazi possano rivivere e assumere un loro proprio carattere, per poter assumere appieno il ruolo di luogo dell'accoglienza, parte integrante e interessante della città.



## 02\_CASI STUDIO

*"Le città sono piene di gente che fa cose differenti, per ragioni e con scopi differenti, e l'architettura riflette ed esprime questa diversità, che è di contenuto e non soltanto di forma. Essendo uomini, ciò che più ci interessa è l'uomo. Nell'architettura, come nella letteratura e nel teatro, è la ricchezza di varietà umana che dà vitalità e colore all'ambiente in cui l'uomo vive..."*

[Jacobs, 1961]

### 02.1\_ REFURBISHMENT VIADUCT ARCHES, EM2N, ZURIGO

Il progetto è stato vincitore del concorso di architettura nel 2004, indetto per il ripensamento dell'utilizzo del viadotto ferroviario di Zurigo e per la progettazione del percorso Lettenviadukt che corre lateralmente al primo.

Gli architetti descrivono il viadotto come "una catena montuosa eretta da mano umana" che si inserisce all'interno della città con una scala derivante dal paesaggio e dalla topografia.

Oltre ad essere elemento infrastrutturale è anche monumento dichiarato patrimonio storico, che sente la necessità di entrare a far parte del sistema urbano.

A nord ovest della stazione centrale di Zurigo il viadotto del treno, costruito nel 1894, sul quale si estende anche un percorso ciclopedonale, conduce verso nord attraverso il Kreis 5, un'ex zona industriale in piena trasformazione. Da sempre le numerose arcate in pietra naturale di questa costruzione monumentale con vincolo storico artistico, sono state utilizzate in modo per lo più improvvisato e spontaneo come aree di stoccaggio. La crescente pressione della città ha reso questi spazi sempre più interessanti per possibili utilizzi creativi.

Il viadotto si affaccia da una parte verso il piccolo parco Josefs Wiese, circondato da alcuni tipici edifici residenziali/commerciali nei quali vivono giovani famiglie e studenti e dall'altra verso il quartiere caratterizzato dalla vita notturna, il Hardbrücke.

Le attuali esigenze di chi vive e lavora in città richiedono un'integrazione e una progettazione creativa di strutture come quella descritta, riducendo l'effetto divisorio e rendendole al contempo multifunzionali, ossia utilizzabili sia come spazio che come collegamento.

Il viadotto, inizialmente pensato come barriera protettiva tra area abitativa e industriale, diventa il nuovo punto di incontro di un quartiere che ospita sempre più abitazioni e servizi.

Le soluzioni adottate dal progetto concretizzano molti dei risultati ottenuti nell'ambito di un seminario di pianificazione condotto nel quartiere con i diretti interessati. L'opera è caratterizzata da un'elevata qualità creativa dei diversi interventi e dona all'ambiente urbano circostante un forte impatto positivo.

Con il progetto IM VIADUKT, nelle 53 arcate del viadotto sono sorti nuovi spazi organizzati in modo omogeneo per negozi, caffè, istituzioni sociali e culturali, iniziative socialmente impegnate, fondatori di imprese e operatori culturali.

Oltre sessanta negozi specializzati e atelier configurano il nuovo percorso commerciale lungo 500 metri, il cui cuore, nello spazio triangolare dato dalla biforcazione del viadotto, è il primo mercato coperto di Zurigo, in cui si trovano soprattutto prodotti regionali e che in poco tempo è diventato un punto d'incontro e un'attrattiva del quartiere.

Al suo interno circa venti agricoltori e commercianti di generi alimentari dei dintorni offrono i loro prodotti freschi. Inoltre sotto nove arcate del viadotto sono a disposizione della clientela numerosi punti vendita fissi.

IM VIADUKT mette in campo un mix di negozi ed esercenti tutti diversi tra loro, ma la loro offerta ha comunque un elemento in comune: soddisfa le esigenze più disparate della zona. Moda di tendenza accanto ad accessori e mobili, ma anche un asilo nido, un ristorante, un bar caffè, un club di tango...

Essendo patrimonio storico, i muri in pietra grezza del viadotto sono rimasti a vista anche all'interno dei locali, in modo tale da esaltare il fascino crudo dell'opera e il caratteristico ambiente. Inoltre gli architetti hanno voluto che la parte superiore delle arcate rimanesse libera, affinché si potesse vedere attraverso il viadotto e stabilire di conseguenza un collegamento visuale tra le due zone confinanti.

La struttura portante è ibrida in acciaio e legno: tra le capriate in acciaio sono tesi pannelli prefabbricati in legno con travi in legno lamellare integrati.

L'intera illuminazione delle arcate di un bianco caldo, basata sul concetto di illuminazione urbana Plan Lumière, conferisce un aspetto allettante al viadotto anche di notte. Inoltre le coperture, costituite da una membrana di gomma (EPDM), ospitano le cupole che permettono il passaggio di luce naturale diurna all'interno degli spazi.

Il progetto prende in considerazione anche la possibilità di inserire all'interno del nuovo sistema commerciale, quelle attività che fino al momento dell'apertura del sistema, non si erano potute permettere un'ubicazione cittadina, incentivando così lo sviluppo del quartiere confinante a ovest che propone un'offerta sempre più ampia di servizi.

Dalla trasformazione del viadotto parte uno stimolo che rivalorizza e rafforza la trasformazione sociale che il quartiere vive attualmente.

L'impegnativa trasformazione del viadotto in uno spazio architettonico multifunzionale e in un anello di congiunzione tra i quartieri cittadini apporta un contributo prezioso e lungimirante allo sviluppo urbano.

## 02.2\_VIADUC DES ARTS MATHIEUX, VERGELY, BERGER, WILMOTTE, PARIGI

Il “Viadotto delle arti” è un vecchio viadotto ferroviario di pietre e mattoni rosa che un tempo era percorso dall'antica linea Bastille, oggi in disuso.

La sua storia comincia nel 1969 quando venne deciso di sopprimere la linea ferroviaria che dal 1859 collegava la stazione della Bastiglia, dove ora si trova l'omonima opera, alle zone periferiche a est di Parigi. Per alcuni anni ci fu l'indecisione se distruggere l'antico viadotto ferroviario, che si estendeva lungo Rue de Lyon e Avenue Daumesnil, per far posto a nuove costruzioni, oppure trasformare la zona sopraelevata dei binari in un percorso pedonale e quella racchiusa nelle volte sottostanti in un insieme di locali.

La seconda idea ebbe il sopravvento e sul finire degli anni '80 cominciò la trasformazione dell'antico percorso della ferrovia nella Promenade Plantée, uno splendido insieme di giardini che, terminato nel 1992, dai pressi della Bastiglia con un ininterrotto percorso floreale lungo quattro chilometri e mezzo, conduce fino ai bordi del bosco di Vincennes.

Questa incantevole “colata verde”, come viene chiamata dai francesi, primo parco pubblico sopraelevato del mondo, in alcuni punti si affaccia sul quartiere circostante da una altezza di dieci metri, corrispondenti a circa il terzo piano degli edifici adiacenti.

In questa affascinante successione di giardini c'è un'incredibile varietà di vegetazione, dai pergolati di rose ai cespugli di lavanda, dai tigli alle alte canne di bambù.

Alla Promenade si accede da una breve scalinata o attraverso un leggero pendio. La parte occidentale della passeggiata, situata sul Viadotto delle Arti, è accessibile ai pedoni attraverso una scala a chiocciola o con ascensori che salgono dall'avenue Daumesnil.

Il lato orientale del percorso è affiancato, nella parte che rasenta la strada, da una pista ciclabile che favorisce la possibilità di praticare del ciclismo da passeggio.

Contemporaneamente alla realizzazione di questa passeggiata, ideata dall'architetto Philippe Mathieux e dal paesaggista Jaques Vergely, fu affidata a Patrick Berger e a Jean Michel Wilmotte la ristrutturazione della parte sottostante, una lunga serie di arcate in mattoni rossi che si estende per un chilometro e mezzo fino ai giardini di Reuilly.

Le sue sessanta volte accolgono una serie di laboratori e spazi espositivi in cui si svolgono le più diverse attività artigianali tradizionali, tra le quali sono molto interessanti gli Ateliers du cuivre et de l'argent, cioè i laboratori di rame e argento, ma ci sono anche botteghe di oreficeria, ebanisteria, restauro di dipinti e di marmi, oggetti in ferro battuto, arazzi, creazioni di mobili o accessori di moda, oltre ad un laboratorio di incisione e un'accademia d'arte.

Dalla fine del 2009 il viadotto è provvisto di un nuovo sistema di illuminazione, composto da lampade a LED. Questo miglioramento mira a trasformare la visione notturna del viadotto grazie ad un continuo cambio di colori, dando risonanza e luce all'edificio.

### 02.3\_SUPERKILEN, BIG, TOPOTEK1, SUPERFLEX, COPENHAGEN

Kilen è una parola danese difficilmente traducibile in italiano, l'oggetto che descrive è paragonabile a un fermaporta o al cuneo usato per aiutarsi a spezzare un tronco quando si utilizza un martello. È un oggetto che si incastra da qualche parte e questo forse è l'intento del progetto di Copenhagen: incunearsi tra le varie realtà culturali presenti nel quartiere in modo dirompente e in grado di dar forma a uno spazio inedito.

Superkilen è un parco urbano che si estende per mezzo miglio nel quartiere Nørrebro, un distretto multietnico vivace e in continuo mutamento, che conta al suo interno più di sessanta nazionalità differenti. È un progetto urbano ma anche di intercultura e di interscambio, ben lontano dall'essere discreto e sobrio: eccesso, saturazione, congestione sono le parole che caratterizzano il lavoro.

Il Committente del progetto è l'amministrazione comunale, insieme alla fondazione Realdania (fondazione danese che ha come obiettivo la promozione di progetti architettonici che migliorino l'ambiente urbano per quanto riguarda estetica e vivibilità) che bandisce un concorso per creare uno spazio urbano con una forte identità in una scala che sia contemporaneamente locale e globale. È richiesto un luogo dove tutte le culture che risiedono nel quartiere possano incontrarsi e dialogare, utilizzando uno spazio della città come playground e come base per una più forte integrazione.

Il progetto è stato affidato, dopo un concorso pubblico tenutosi nel 2012 a un team di progettisti con interessi in campi diversi, nella fattispecie l'idea nasce dalla collaborazione tra i paesaggisti Topotek 1, gli architetti del team BIG Architects e i membri del collettivo artistico Superflex. Motivo della vittoria è che questo progetto non mira ad essere un mero esercizio estetico di design, ma ha un approccio vicino a quello della progettazione partecipata, anzi, vede nella partecipazione la massima espressione e il più grande segno di integrazione. Tutte le etnie presenti nel distretto sono state chiamate a proporre ai progettisti elementi urbani del loro paese natale, ogni paese doveva essere rappresentato all'interno dello spazio urbano da almeno un oggetto, indipendentemente dalla coerenza estetica e formale. Del resto secondo i progettisti, assemblare nello stesso spazio gli oggetti derivanti da varie culture non può che essere la scelta più efficace per creare uno spazio "perfetto", in questo senso è ripresa la teoria darwiniana dell'evoluzione della specie: sarebbe assurdo pensare che i danesi producano le migliori panchine, i migliori cestini, i migliori portabiciclette e i migliori lampioni, è molto più sensato credere che ogni popolo abbia il suo cavallo di battaglia e che questo possa essere proposto all'interno di uno spazio comune, l'eterogeneità diventa una risorsa da cui attingere.

Il progetto si sviluppa su una lunghezza di mezzo miglio per un'estensione di 33 ettari e la sua realizzazione è costata 11 milioni di dollari. La realizzazione completa dell'opera è datata 2013.

Superkilen si configura come un grande spazio urbano fruibile e utilizzabile dai cittadini, ma anche come una grande esposizione a cielo aperto di oggetti, messaggi, arredi e idee provenienti da

differenti culture, è una sorta di surreale collezione della diversità globale, che raduna all'interno dello stesso spazio etnie, tradizioni e usanze differenti. In questo modo è in grado di riflettere l'intorno che la circonda e di creare un forte senso di appartenenza e di attaccamento al luogo.

Il progetto si sviluppa in tre zone diverse, che sono trattate con colori, superfici e motivi differenti e vuole essere veicolo di integrazione per le culture rappresentate nell'area coinvolgendo gli abitanti nel processo progettuale, attraverso incontri pubblici per sottoporre le proprie idee ai futuri fruitori.

Gli spazi sono forme di integrazione nuove, sostegno dinamico per oggetti della vita quotidiana.

Al fine di creare uno spazio infrastrutturale più trasparente e migliore, sono stati ripensati i percorsi ciclabili e quelli pedonali, la pista ciclabile che attraversa in maniera longitudinale tutte le aree diventa elemento di unione dei tre spazi e li fa apparire parti di un unico insieme. La transizione delle vie lente all'interno degli spazi di progetto e il passaggio delle corsie a scorrimento veloce al di fuori del vuoto urbano sono i punti focali del piano infrastrutturale.

La piazza rossa situata a sud dell'area progettata, è pensata come un'estensione dello spazio destinato alle attività sportive e culturali presenti nel quartiere (si trovano già all'interno del tessuto urbano alcuni centri sportivi coperti), una grande offerta di attività consente ai cittadini di incontrarsi e trascorrere insieme del tempo praticando sport, per questo motivo sono pensate all'interno dello spazio delle aree fitness completamente attrezzate.

Il colore della superficie, rossa, in tutte le sfumature che passano per il rosa e l'arancione non è casuale, riprende i colori delle facciate degli edifici e i materiali già presenti nel quartiere accentuando la sensazione di una esperienza tridimensionale, le uniche piante ammesse sono anch'esse di colorazione rossa. All'interno dello spazio sono pensati inoltre dei punti più alti, da cui è possibile ammirare il panorama circostante e prendere il sole pomeridiano, fino al tramonto. La piazza è definita su due lati da due strade e sugli altri due dalle cortine degli edifici esistenti, la ciclabile attraversa la piazza per l'intera lunghezza e si configura come un lungo nastro rosso, che collega le strade che delimitano lo spazio urbano.

Al centro dell'area progettata si trova la piazza nera, che si identifica come un grande salotto urbano con una fontana centrale. Rappresenta il cuore del progetto, è il luogo dove le persone si incontrano attorno ai simboli che rappresentano la loro cultura. È come l'estensione di un grande patio attrezzato, dove è possibile trovarsi a chiacchierare, giocare a scacchi o fare una grigliata grazie alle attrezzature predisposte. Il traffico ciclabile è spostato tutto sul lato est della piazza, per lasciare spazio alla piazza del mercato che attrae visitatori dalla città e dai paesi vicini ogni weekend.

Lo spazio si chiude a nord con una piccola collinetta che fa da punto panoramico e conclude percettivamente la piazza. Le strade scorrono ai lati dello spazio ricavato nella direzione suggerita dalle strisce bianche disegnate all'interno del progetto. Un angolo della piazza è ripiegato su se stesso dando forma a uno spazio coperto esplicitamente richiesto dai cittadini. Il disegno a pavimento è

composto da linee bianche che corrono fluide in direzione nord-sud, evitando accuratamente gli ostacoli rappresentati dagli elementi di arredo urbano.

Il progetto si conclude a nord con il terzo ed ultimo spazio. Si tratta di una piazza verde, attrezzata per numerose attività sportive. I progettisti, spesse volte in questa occasione, sono ricorsi al tema dello sport, perché è uno dei pochi campi che ha regole universali e dove tutti sono in grado di giocare e collaborare insieme senza distinzioni di razza, di genere, di età o di qualsiasi altro tipo. Le attività proposte in questo grande giardino verde, richiamano bambini, ragazzi e famiglie in quanto offrono la possibilità di sfruttare un luogo di incontro dove poter giocare, parlare, fare un pic-nic, prendere il sole, portare a spasso il cane e praticare attività sportive tra i morbidi movimenti di terreno che questo spazio offre.

## **02.4\_ A8ERNA, NL ARCHITECTS, KOOG, THE NETHERLADS**

A8ernA è il rifacimento dello spazio al di sotto dell'autostrada A8 che passa per Koog, un villaggio vicino ad Amsterdam situato in prossimità del fiume Zaan.

Negli anni '70 fu costruita una nuova strada e, per permettere l'attraversamento del fiume, l'A8 fu innalzata su pilastri. L'esito finale è che lo spazio al di sotto dell'autostrada acquista un fascino stranamente monumentale, come di una "Cattedrale allungata".

Dopo trent'anni di inerzia, questo notevole spazio può iniziare ad essere considerato un'opportunità anziché un disastro perché probabilmente la necessità è stata quella di inserire una nuova tipologia di spazio urbano vivibile.

La nuova strada attraversa la città in modo affascinante, producendo un taglio brutale nel tessuto urbano. Ironicamente è come se il progresso fosse il prodotto di una radicale separazione tra la Chiesa e lo Stato: infatti, da un lato dell'autostrada sopraelevata si trova una Cappella, mentre dall'altra è situato il Municipio.

In una stretta collaborazione con il governo locale e la popolazione, è stato aggiunto un nuovo programma funzionale in questa "fascia" derelitta e desertificata.

Una concatenazione di interventi esplorano il potenziale di uno spazio urbano coperto attraverso l'inserimento di una zona destinata agli skateboard, una "galleria" di graffiti, campi sportivi, un supermercato, vari negozi, zone di parcheggio, un "piazza asciutta" e di una zona adibita al canottaggio.

Al di sotto della strada da est a ovest si trovano invece sedute, aree giochi, spazi destinati a diverse tipologie di ballo (ad esempio break dance), canestri da basket e campi da calcio, una piazza coperta con un supermercato e tra le altre cose delle colonne ricoperte da scritte luminose eseguite da Marc Ruygot.

Lo spazio dedicato allo skateboard e denominato “Mickey Mouse”, è una specie di sfera scavata al di sotto della strada, costituita da blocchi di polistirene, tagliati da una schiuma corrosiva controllata attraverso il computer e poi rivestiti di cemento.

Il supermercato è stato rivestito da lastre di metallo costruite su misura: i pannelli ondulati arrivano a coprire una luce, dall'alto al basso, superiore a sei metri e le frequenti ondulazioni permettono una maggiore stabilità, disincentivando anche i graffiti.

Dovuto alla posizione delle colonne del viadotto, il parcheggio era particolarmente spazioso ma completamente inefficiente.

Disponendo invece i parcheggi attorno al supermercato lo spazio viene ottimizzato, riuscendo a mantenere pressoché inalterato il numero di parcheggi.

La “piazza asciutta” viene leggermente rialzata in modo da permettere una visuale dello spazio che sovrasti l'altezza delle macchine parcheggiate nelle immediate vicinanze.

La vegetazione eccessiva presente davanti al sagrato della chiesa viene rimossa, rendendo molto più attrattivo e utilizzabile lo spazio e permettendo l'installazione di mercati e fiere.

Nella piazza, l'antecedente planimetria viene riportata alla luce attraverso il differente utilizzo dei mattoni che, giocando anche con l'altezza dei piani, indicano la posizione delle antiche sale da pranzo presenti in quello spazio.

Le costruzioni che prima erano presenti in adiacenza del fiume non ne permettevano il rapporto diretto che invece prevede il progetto con il posizionamento di una piscina sportiva e navigabile.

La A8 passa da desolato parcheggio ad essere un'area multifunzionale, da deserto diventa punto focale, da periferia di città torna ad essere centralità.

## 03\_INQUADRAMENTO DELLA CITTÀ

*"Elementi, cose, strutture e sistemi non esistono fuori o prima dei processi, flussi e relazioni  
che in essi si creano, sostengono o indeboliscono"*

[Harvey, 1996]

La città di Girona, è un centro di antica formazione, la cui importanza e influenza stanno crescendo sempre di più nel corso degli anni, rendendola una città attiva e importante all'interno del tessuto urbano e della rete delle città della penisola iberica; tuttavia non è un centro conosciuto come lo sono altre città della Spagna. Appare pertanto opportuno fornire qualche indicazione maggiore sulla città, sui cambiamenti, sui processi avvenuti nel corso degli ultimi anni e accompagnare la ricerca con alcuni dati che ne indicano lo stato attuale.

Girona è un comune a nord-est della Catalunya, importante centro in quanto capitale della provincia di Girona e della comarca gironina (la comarca è una divisione territoriale tipica della Spagna che comprende una serie di comuni collocati nella stessa provincia. Il termine indica uno "spazio di confine", il limite di un territorio considerato omogeneo dal punto di vista storico e geografico). La città assume in questo senso un carattere di guida e di polarità attrattiva per i comuni circostanti e in essa confluiscono i maggiori scambi dal punto di vista sociale, culturale e di capitale. I comuni limitrofi la prendono come riferimento dal punto di vista economico e ne sfruttano la prossimità arricchendola in termini di mobilità, per questo motivo c'è una forte differenza tra il numero di abitanti residenti e il numero di fruitori della città.

La città gioca un ruolo rilevante in quanto cittadina a cavallo tra Francia e Spagna. Tale carattere la identifica come un territorio di medie dimensioni e con una forte potenza strategica che si colloca in uno step intermedio tra le grandi metropoli e le realtà rurali minori, permettendole di acquisire un'importanza sempre maggiore, grazie a una qualità della vita medio-alta (la città è infatti molto richiesta sia per quanto riguarda le residenze che per quanto riguarda gli impieghi lavorativi), e alla possibilità di assumere un ruolo di decompressione delle criticità che affliggono le città di grandi dimensioni. Mentre in altri paesi europei la città media si identifica come tale solo per le dimensioni di estensione territoriale e di popolazione, in Spagna oltre al criterio dimensionale è rilevante anche quello funzionale: in questo senso Girona diventa centro attrattivo perché dispone di servizi e opportunità maggiori rispetto a quelli delle città che la circondano.

L'importanza della città è dettata inoltre dalla vicinanza e dal collegamento con Barcellona, principale città della Catalunya, da cui dista circa un centinaio di chilometri, gran parte del turismo inoltre si



dirige verso la Costa Brava che si trova a soli 30 chilometri da Girona. Recentemente si sono prese delle misure anche per sottolineare e incentivare il collegamento con la Francia. La città dista dal confine francese solo 60 chilometri e pertanto Girona si trova in una posizione nodale, essendo capoluogo dell'ultima provincia al confine con la Francia, praticamente a metà strada tra le città di Parigi e Barcellona, da sempre riconosciute come città metropolitane, importanti mete per turisti e lavoratori. I recenti cambiamenti nel campo dell'infrastruttura mirano a far emergere la città non solo a livello locale, ma su una scala più ampia, idealmente globale e con essi si auspica una più cospicua circolazione di capitale umano, culturale ed economico.

## **03.1\_EVOLUZIONE**

### **03.1.1\_EVOLUZIONE STORICA E URBANISTICA**

Girona, città piccola e antica, si è modificata nel corso dei secoli a causa di alcuni fattori che la plasmarono facendola diventare come oggi la si conosce. La prima fortificazione risale al 76 a.C. ma pare che si erga su resti di un villaggio preistorico più antico risalente al paleolitico. Nata in una posizione strategica, attraversata da nord a sud dalla via Augusta, i romani la scelsero quale terra di passaggio e fortezza alla fine del III secolo a.C. e le diedero il nome di Gerunda, l'insediamento non assume la tradizionale configurazione a castrum, a causa dei limiti fisici posti dalle alture e dal fiume, ma proprio per la sua orografia nel corso dei secoli la città fu capace di diventare importante capitale territoriale.

La condizione di passaggio, data dalle necessità militari, segna in modo decisivo la città, accogliendo il transito di persone e di merci come di idee e culture diverse, ma mettendola anche in balia di un'alternanza continua tra assedi, distruzioni e ricostruzioni; la sua posizione, fin dalla fondazione, le consentì di diventare uno snodo importante e un punto strategico nell'organizzazione territoriale romana in ambito iberico.

Peculiare della città di Girona è la muraglia, edificata in due fasi distinte e facilmente riconoscibili, una durante la fondazione della città e l'altra nel III secolo d.C, che trasforma il nucleo urbano da semplice insediamento a città fortificata.

In seguito all'espansione dovuta a fenomeni politici (estensione territoriale) e sociali (crescita demografica) nasce l'esigenza di cristallizzare istituzionalmente la situazione e intorno al 400 d.C. il I Concilio di Toledo decide di attribuire un vescovo alla città, facendola diventare, insieme a Barcellona ed Osona, l'embrione territoriale di domini futuri più ampi e sostituendo il potere di Roma con quello della Chiesa.

Nella città difensiva che per secoli è rimasta chiusa all'interno del piccolo perimetro della muraglia, prende peso la forza della Cattedrale, autentica acropoli della città, che presiede il recinto ancora più piccolo della fortezza romana: la Força Vella. All'interno della città la presenza ebraica è sempre stata determinante, il Call, quartiere ebraico di Girona, fino al 1492 ospitò la più importante comunità giudaica catalana, comunità sociale, religiosa e di differente pensiero ma incorporata nell'arco di più di 600 anni nella vita cittadina.

Nel XIV secolo cominciò la decadenza della comunità giudaica di Girona, il matrimonio tra Isabella di Castiglia e Ferdinando II di Aragona, i cosiddetti re cattolici, diede vita al nuovo regno di Spagna e segnò la fine dell'importanza della comunità ebraica, che venne espulsa dai territori posti sotto il loro dominio.

Il Call è tutt'oggi molto ben conservato e mantiene lo spirito recluso e tranquillo di quell'epoca chiudendosi su se stesso e aprendosi alla luminosità dei patii e dei giardini interni. La comunità ebraica inoltre lascia nel corso dei secoli importanti resti archeologici come sepolcri e lapidi di ebrei gironini ritrovati al Montjuic (monte giudaico), dove è sito il cimitero ebreo, e un'abbondante documentazione riscontrabile in testi in catalano, latino o ebraico, di carattere religioso, contrattuale, mercantile e testamentario. L'eredità spirituale data dalla scuola di pensatori ebrei a Girona è, in epoca attuale, riconosciuta con il Call, il Museu d'Historia dels Jueus e il Centro Bonastruc de Porta (rabbino di Girona il cui nome originario era Mossé ben Nahman).

Intorno al 715 la città fu conquistata dai musulmani senza la minima resistenza e di conseguenza senza alcuna distruzione, passando poi, per mano dei nobili capitolati 70 anni prima, nelle mani di Carlo Magno rendendola la prima città spagnola indipendente dal dominio islamico.

Il modello scelto dall'amministrazione di Carlo Magno per organizzare i nuovi territori di frontiera fu quello delle contee.

Nel 1417, dopo un lungo periodo di indecisioni e rinvii, si decise di costruire la cattedrale a navata unica di Girona, ma solo nel XVII secolo, in epoca barocca, questa fu ultimata con l'aggiunta della scalinata e la conclusione dei lavori della facciata.

Tra il 1808 e il 1809 la città fu presa d'assalto dalle truppe di Napoleone Bonaparte durante la guerra di indipendenza spagnola, che provocarono enormi danni attraverso ripetuti bombardamenti. Fu il generale Alvarez de Castro a difendere la piazzaforte impedendo la capitolazione della città, ma alla sua morte l'esercito francese assunse il controllo imponendo il dominio nella città.

Sotto il dominio francese vennero apportate alcune modifiche nell'assetto della città tra cui la costruzione nel 1850 della Devesa, un enorme parco situato poco al di fuori delle mura, oltre il fiume Onyar, che si identifica come il parco più grande della Catalunya con un'estensione di circa 40 ettari.

Sono questi gli anni delle prime grandi modifiche infrastrutturali, il 1862 è l'anno che vede arrivare il treno in città.

I primi decenni del '900 vedono alcune importanti modifiche dal punto di vista urbanistico: un nuovo piano territoriale, diretto dall'architetto Eugeni Campionch si prefigge di regolare l'espansione al di fuori delle mura, che correvano in corrispondenza dell'attuale viale Jaume I, senza però prevedere la realizzazione di alcuno spazio pubblico. Contemporaneamente si formano i quartieri di seconda residenza, destinati alle ville borghesi che hanno come status symbol il giardino e l'orto. Si cerca inoltre un modo per rendere più salubri le vie strette e densamente abitate della città e l'idea è quella di una crescita libera verso la pianura. Per la prima volta la città esce dai limiti marcati per secoli e si estende verso la pianura, oltre le rive dell'Onyar e del Ter, fino a riunire al suo intorno un'area urbana di 100.000 abitanti iniziando ad assumere la forma odierna.

Nel 1939 le truppe franchiste occuparono la città durante la guerra civile spagnola.

Gli anni successivi alla dittatura sono quelli di massimo sviluppo della città, la popolazione cresce a causa di forti ondate migratorie e gli organi pubblici fanno a gara per poter costruire. Il 1955 è l'anno che vede la nascita di un primo piano urbanistico inteso in senso moderno, che si occupa di una porzione di territorio coincidente con il municipio di Girona e il continuo urbano esistente; questo è il mezzo che mira a una città più accessibile e che prevede una ferrovia orientata secondo l'asse nord-sud e la definizione della nuova autostrada NII. Il conglomerato urbano si situa relativamente alle correnti commerciali e di comunicazione vigenti in Europa, trovandosi nel mezzo del "boulevard dei Pirenei", a 60 chilometri dalla Francia, a 30 dalla Costa Brava e a 90 da Barcellona, con l'ambizione di entrare nel mondo del progresso, della crescita, dell'avvicinamento attraverso il potenziamento del proprio peso educativo e culturale, rafforzando la sua centralità di regione ricca ed equilibrata.

La città storica si svuota e la vita si sposta in centri più nuovi e moderni verso la piana, perdendo poco a poco le sue forti radici identitarie. Sorge così una nuova città e una nuova società: la città dell'Eixample, del Mercadal, le città di periferia e di immigrazione. Da parte della popolazione c'è, nei confronti del centro storico, una sorta di banalizzazione del patrimonio e di abbandono nell'utilizzo degli spazi se non come scenario di quartieri antichi.

La densità culturale e il peso di più di 2.000 anni di storia si concentrano in un patrimonio universalmente riconosciuto, ricco e vario, che porta tra gli anni '70 e '80 alla rivitalizzazione della città storica, attuando e definendo attività economiche, sociali e culturali all'interno del nucleo forte dell'identità cittadina.

Gli obiettivi che ci si prefigge in questi anni sono quelli di riuscire a rendere Girona abitabile, attrattiva, visitabile, comoda, ordinata, legando assieme passato, presente e futuro. La difficoltà principale è

quella di poter superare il dualismo tra la Girona di sempre e la nuova Girona, e la politica attuata si identifica nella riappropriazione collettiva, democratica, massiva della città storica capace di fare delle due Girona una Girona nuova, radicata nel proprio passato e proiettata verso il futuro.

Nel 1979 si reclama un Piano Speciale per il centro storico che prevede il rifacimento delle case che si affacciano sull'Onyar, la pulizia del fiume e il risanamento dello spazio pubblico, nell'urbanizzazione delle strade, nel dare consistenza alle vie, nel sistemare le infrastrutture, nel dare solidità al suolo e nell'eliminazione dell'umidità proveniente da sotto gli edifici.

Il Piano si propone di creare le condizioni per questa rinascita autentica, di far leggere e capire la città medievale, di dare un profilo storico al recupero di piazze, strade e case, superare il degrado, l'invecchiamento, il deterioramento accumulati nelle periferie e di creare le condizioni per una vita degna.

Nel 1982 viene elaborato ed approvato il Pla Especial del Barri Vell che lavora congiuntamente al PERI, Pla Especial de Reforma Interior, in grado di mappare lo stato di conservazione di ogni casa e il grado di intervento proposto.

Inizia così il recupero della trama urbana, la ricostruzione totale delle strade, l'apertura di tutti gli spazi chiusi per renderli ad uso pubblico, accompagnati da un'azione nel campo dell'accessibilità pedonale, dei parcheggi e della viabilità.

Inoltre vengono istituiti quattro motori basilari per il recupero culturale del centro storico: il Centre Cultural de la Mercè, l'Arxiu i Museu d'Historia de la Ciutat, il Centre Bonastruc de Porta e l'Universitat.

Parallelamente al Pla Especial si lavora per un cambio sociale importante nella vita della città, ponendo particolare attenzione alla creazione di impianti e servizi con vocazione di integrazione, attuando una rete di aiuto a domicilio per gli anziani, aprendo un centro di accoglienza e servizi sociali per la popolazione emarginata, elaborando e promuovendo piani di lotta contro l'emarginazione e la povertà e creando il Centro Sociale Barri Vell.

L'esempio costruttivo del centro storico crea le condizioni per disporre un ordinamento urbano, per definire un'architettura e per costruire una nuova dimensione di città che trova nella lettura del passato tutti i requisiti richiesti per dotare il nuovo modello di linee guida di alta civilizzazione.

La grande attenzione posta al centro storico e ai metodi per poterlo riportare in auge è stata sicuramente uno stimolo per la città di Girona e l'ha resa la realtà oggi visibile e ammirata dai turisti, tuttavia in un momento storico di espansione sarebbe stato necessario lanciare uno sguardo anche all'intorno che stava sorgendo. I quartieri di più recente formazione si sono trovati esclusi dal piano di

riqualifica e le barriere presenti sul territorio, non ultimi il fiume Onyar e la ferrovia, non hanno fatto altro che allontanare il centro storico dalla periferia e creare una nuova polarità a est nel tessuto urbano, spostando il centro sociale della città nel Barri Vell.

Cambiamento sociale e sistema di mobilità sono da sempre i due elementi determinanti nei processi di trasformazione all'interno della società e della città di Girona; non è casuale infatti la presa odierna di coscienza del ruolo che la città ha sul territorio in qualità di città media e il conseguente adeguamento del sistema infrastrutturale in una prospettiva lungimirante e ambiziosa che guarda non solo al contesto locale ma anche a quello europeo. I nuovi cambiamenti nel campo del trasporto su ferro mirano a mantenere la città al passo con le direttive del piano generale della Catalunya che prevede un funzionamento integrato dei trasporti, con particolare attenzione agli snodi modali e la definizione di una rete fisica, funzionante e diffusa di collegamenti atti allo scambio di persone e merci che non accentui l'effetto barriera che in generale caratterizza le infrastrutture lineari. Obiettivo principale è potenziare gli effetti positivi minimizzando quelli negativi al fine di costruire una città al passo coi tempi, adeguatamente collegata all'intorno e polo attrattivo per persone e capitali.

### **03.1.2\_UNA CITTÀ VARIA: QUATTRO CHIAVI DI LETTURA**

Alla luce dei fatti possiamo distinguere quattro maniere differenti di lettura della città, associate rispettivamente alla definizione di mappe che permettono una migliore comprensione del territorio.

La prima è identificabile nella cartografia ausiliaria per le proposte di modifica dello spazio fisico naturale o urbano e trova la sua maggiore peculiarità nell'elemento fluviale che nel corso della storia ha sottoposto la città a cicliche inondazioni le quali hanno portato al contenimento, deviazione o protezione dei fiumi passanti all'interno della città.

La seconda è la cartografia che sottolinea il ruolo di Girona come fortezza e che risponde a necessità strategiche definibile attraverso la lettura dei sistemi di difesa, muraglie e fortificazioni. Nell'immagine fisica trasmessa da queste carte si riconosce il nucleo della città quale apporto principale dei secoli passati.

Un'altra lettura è quella data dalla cartografia con vocazione fotografica, utile per rispondere a necessità fiscali: mappare il territorio per riconoscere in modo preciso le potenzialità economiche dei cittadini.

Infine esiste la cartografia di pianificazione con volontà propositive, pianificatrici o progettuali, in grado di ordinare, controllare, dirigere o approfittare del suolo a disposizione.<sup>13</sup>

Sebbene si ritenga che alcune chiavi di lettura siano più interessanti di altre al fine di questa specifica ricerca, utilizzare una sola di esse sarebbe limitante rispetto al processo di comprensione e di descrizione di un territorio urbano, per questo motivo, presa coscienza dei quattro ambiti distinti, si cerca di attingere da tutti per avere una visione di insieme globale che descriva al meglio la complessità della città.

Ciò a cui si vuole tendere in questa sede è una riflessione che si instaura a livello cittadino, della popolazione, della strada, interrogandosi riguardo le visioni che i gironini hanno di un quartiere in relazione ad un altro, alla percezione che hanno del centro in relazione alla periferia, al rapporto che intercorre tra la Girona storica e la nuova Girona, rompendo barriere e frontiere, sciogliendo i malintesi ed avvicinando i differenti punti di vista.

### **03.1.3\_DALLA GRANDE GERONA ALL'AREA URBANA DI GIRONA**

Girona nasce come città specializzata nei servizi, fortemente terziarizzata e capace di potenziare tutte le risorse culturali e monumentali a disposizione, fino a dotarsi di un equilibrio territoriale (la scala umana) e sociale (la coesione per l'uguaglianza e l'avvicinamento dei redditi tra le persone e tra i quartieri). Sono proprio questi due caratteri che la rendono importante tra le città medie e le permettono di guardare e investire in un futuro che la possa elevare a città strategica e punto nevralgico all'interno del sistema delle città catalane e non solo.

La peculiarità che contraddistingue la suddivisione territoriale spagnola è definita dalle comarche, le quali si identificano in una delimitazione che comprende diversi comuni di una medesima provincia. In origine la comarca era intesa come "spazio di confine" ma in seguito essa passa a definire una ridotta estensione di territorio considerata unitaria in senso storico o geografico e che attualmente indica anche legami di carattere economico o urbano tra i diversi comuni.

L'utilizzo del termine in Catalunya risale al 1936 sulla base del concetto di "area di mercato" e fonda le sue origini nel decreto della Generalitat de Catalunya in vigore fino al 1939 e ripristinato nel 1987 dopo il ritorno alla democrazia. Ogni comarca è definita in funzione delle città dove si sono sviluppate attività economicamente rilevanti e che potevano fungere da capitali.

---

<sup>13</sup> Nadal i Ferreras, J., Girona, ciutat viva i de colors, ed. Columna Assaig, Barcellona, 2008

Attualmente Girona si identifica quale capitale della comarca del Gironès, con un'estensione di circa 575 km<sup>2</sup> e una popolazione di circa 136.000 abitanti.

Intorno alla città tuttavia si è tessuta un'area più complessa ed estesa della comarca. Un'area urbana di 27 comuni, una densa rete di relazioni economiche, lavorative, culturali e sociali dove tutte le parti sono importanti e interdipendenti. Quest'area metropolitana è il risultato di una forte dinamica espansiva negli ultimi 30 anni, marcata dalla crescente terziarizzazione della città centrale, dallo spostamento delle nuove attività industriali nei paesi limitrofi e ad una dinamica demografica e territoriale sempre più inclinata verso sud e sud-ovest.

Negli ultimi anni Girona ha sperimentato un cambio strutturale nella propria economia che progressivamente si è aperta all'esterno e ha riaffermato la propria capacità attrattiva rispetto al mercato del lavoro locale. Allo stesso tempo la zona di crescita naturale dell'attività e la residenza, più in là dei confini amministrativi della città in un cambio di orientamento importante, si è spostata verso sud a scapito del tradizionale nord. La crescita segue una politica forte e ricercata che ha come fine ultimo l'aumento della rilevanza territoriale della città in modo che diventi punto di riferimento per l'intorno e punto nodale in un contesto più ampio.

D'altra parte, la dinamica residenziale disegna una città straordinariamente potente, con una crescita del totale delle abitazioni che è superata solo da alcuni comuni più dinamici nell'area di influenza.

Tra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70 si rileva un'abbondanza di lavori macroeconomici nella provincia, che si lega alla dinamica di Girona attraverso il Piano Urbanistico del '71 e l'annessione di Salt e Sarrià de Ter.

Nel '75 alcuni chiarimenti vengono dati dalla pubblicazione del lavoro della rivista "Cuadernos de arquitectura y urbanismo" (CAU), dedicata alla città di Girona e in grado di definire i problemi e le possibili soluzioni presenti nell'assetto della città; specificatamente in ambito urbanistico l'elemento basilare delle riflessioni del momento rispondeva alla necessità di definire un nuovo modello di città.

Tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80 si passa dal dibattito su ciò che dev'essere la città all'esecuzione di politiche che mettono in moto un modello determinato, prendendo come punti di riferimento l'esempio di altre città europee di grandezza relativamente ridotta, caratterizzati da un'alta qualità della vita, un'intensa attività culturale e un notevole patrimonio architettonico. Il '78 è l'anno in cui viene redatto il nuovo piano, pensato dalla direzione generale urbanistica che prevede di focalizzare la concentrazione sulla porzione di città già costruita e di definire una scala di priorità in modo tale da risolvere in primo luogo i problemi più urgenti, il rinnovamento dei sistemi di pianificazione, l'interesse per un contesto territoriale oltre a quello municipale, la riposizione di maggiore attenzione al suolo non urbanizzabile, l'importanza della partecipazione dei cittadini nelle

dinamiche che riguardano lo sviluppo della città e infine che sia l'amministrazione ad assumere il ruolo di principale costruttore per quanto riguarda la città.

Negli anni '80 prende piede a Girona uno dei dibattiti che più hanno condizionato la definizione della città e il suo futuro: si tratta del dirottamento della Carretera Nacional II. Intorno ad essa si articola il Pla de Girona, che delinea ciò che era realmente Girona e verso dove tendeva la sua espansione. Allo stesso tempo viene istituito il Pla General de Ordinaciò Urbana del 1986 che sostituisce le Normes Subsidiàries e di conseguenza l'applicazione di quella concezione di città. Il piano presenta due diagnosi: una riguardante la situazione amministrativa dell'urbanistica a Girona, l'altra relativa alla situazione socio-economica e infrastrutturale della città. Per quanto riguarda l'infrastruttura i problemi sono accessibilità, mobilità e parcheggio. Si ritiene necessario camminare su una strada che porti all'integrazione fisica della città, ricucendo i frammenti creati da un'espansione non regolata per ottenere, in seguito, anche un'integrazione dei cittadini, dando spazio quindi a un'ideologia sociale che coinvolge soprattutto quelle parti di popolazione meno agiate. Il piano si concentra soprattutto sulla parte di città già costruita, nella convinzione che gli ambiti complessi già esistenti vadano recuperati non solo fisicamente eliminando il degrado, ma anche attraverso l'inserimento di funzioni e servizi. Per quanto riguarda la rete viaria e gli spazi liberi, essi assumono nel piano una grande importanza e si configurano come strumento di riconnessione del tessuto urbano. La proposta in ambito infrastrutturale prevede un sistema viario diffuso basato su un reticolo nord-sud e est-ovest che vede l'incrocio dei due assi principali in Parc Central. Quello dell'86 è un piano sanatorio di ferite sociali e urbane, che guarda all'immediato dei problemi sociali, urbanistici ed economici, con il fine di ricostruire il tessuto urbano e la società in un'ottica di integrazione e sviluppo.

A differenza delle due fasi sopra citate, l'una caratterizzata dagli approcci provinciali, l'altra più introspettiva, negli anni '90 si avanza verso la definizione di uno spazio intermedio di città reale che superi l'ambito della città amministrativa. L'iniziativa municipale ha trovato probabilmente la sua massima espressione col Pla de Ciutat che costituisce l'intento più ambizioso di ridefinizione della città.

È proprio in questo periodo, a cavallo tra gli anni '80 e i '90, dove la politica più diffusa è quella del post fordismo, che la Spagna entra in un periodo democratico e si ampliano le competenze del comune, è un cambiamento notevole per quanto riguarda processi e direttive porterà al progresso e all'evoluzione di molte città, tra cui Girona. A partire dal 1986, in particolare, la consolidazione nei vari centri, di un'economia post industriale è stata irrefrenabile, ma fenomeni come la borsa, l'inflazione e il tasso di interesse obbligano i comuni a stare all'erta. Ogni centro non può più vivere da solo, è necessario fare un cambio di scala e passare da una dimensione locale a una territoriale. Questo passaggio provoca una certa discontinuità e un diffuso disorientamento, con una serie di città in costruzione e un cambio del rapporto spazio-temporale. L'esito finale è la definizione di alcune città



con un ruolo strategico sul territorio, la crescita della loro importanza e una maggiore complessità del fatto urbano (tale fenomeno è osservabile ancora più accentuato al giorno d'oggi, nei processi che riguardano la globalizzazione).

Sono questi gli anni in cui Girona si afferma come città media e attua tutti quei cambiamenti necessari a rendere la città uno spazio attrattivo: stiamo parlando di riforme e miglioramenti nel sistema infrastrutturale e in quello dei servizi, di promozione locale ed estera e di una nuova gestione del sistema locale.

La definizione dello spazio urbano di Girona è strettamente legato alla localizzazione dell'attività produttiva, intorno alla quale si articola il complesso di interazioni, flussi di persone, beni e servizi che da un punto di vista economico riescano a dare naturalezza ad uno spazio territoriale determinato.

Studiando il mercato del lavoro intorno alle città di Girona, Salt e Serrià de Ter si nota che ci si trova davanti ad un unico spazio urbano che definisce un mercato abbastanza indipendente. Quest'analisi ci permette di identificare una *città reale* definita dai limiti municipali di Girona, Salt e Sarrià de Ter.

Nella seconda metà degli anni ottanta, il boom del mercato immobiliare porta all'espansione incontrollata e non regolata di Girona, la città si costruisce per progetti, per frammenti di architetture e non secondo un piano ben preciso, l'entusiasmo dettato dallo sviluppo economico e il maggiore benessere porta al miglioramento della qualità della vita e a un più forte senso democratico all'interno della città.

Oltre i limiti della *città reale* si può definire *l'area urbana* come l'ambito territoriale nel quale le modifiche del luogo di residenza non richiedano un cambio simultaneo del luogo di lavoro e viceversa. In particolare *l'area urbana* di Girona (corrispondente alla comarca), attualmente è formata da 27 comuni: Aiguaviva, Bescanó, Bordils, Campilloch, canet de Adri, Cassá de la Selva, Celrà, Cervià de Ter, Flassá, Fornells de la Selva, Girona, Juyá, Llagostera, Llambillas, Madremaña, Quart, Salt, San Andrés Salou, San Gregorio, San Juan de Mollet, San Jordi Desvalls, San Julián de Ramis, San Martín de Liémana, San Martivell, Sarrià de Ter, Vilablareix, Viladasens, per un totale di circa 160.000 abitanti.

Un'ulteriore scala di definizione della città si può identificare con *l'area metropolitana*, che presenta un volume demografico importante con circa 225.000 abitanti e oltre 70 comuni, e definisce uno spazio a nord-est della Catalunya marcatamente influenzato dalla presenza e dall'attività di Girona<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Oliver i Alonso, J., De la gran Gerona a l'àrea urbana de Girona. La transformació econòmica de la ciutat el darrer quart de segle, Ajuntament de Girona, Girona, 2000

La logica di una Girona metropolitana è affrontata a partire dagli anni novanta e vede un suo riscontro reale nel piano del 1996. L'esito del piano è la definizione di tre categorie d'intorno: i centri prossimi alla città centrale che si caratterizzano per un continuo urbano consolidato, le realtà oltre il centro urbano che si configurano come nuclei "satellite" che ruotano attorno all'area centrale e spesso appaiono come realtà del poligono industriale, i comuni restanti per caratteristiche di dimensione, distanza e localizzazione che si caratterizzano come aree rurali e nuclei autonomi. Il piano sottolinea la necessità, soprattutto in un momento di benessere come quello che viveva la città in quegli anni, che Girona confermi il suo ruolo territoriale attraverso tre vie principali: la coesione sociale, l'aumento della centralità e l'implicazione del massimo numero di agenti di sviluppo nel complesso urbano. Gli intenti del piano sono regolare la città metropolitana interpretandola come uno spazio complesso e policentrico, promuovere lo sviluppo economico soprattutto se legato al settore del turismo, aumentare il carattere ambientale-paesaggistico e la qualità della vita, creare coesione e aprire socialmente la città vedendo nella cultura e nell'educazione il giusto motore di progresso.

I presupposti sono ottimi, ma la realtà rivela una Gran Girona quale città potenziata, capitale industriale, assolutamente aliena alle tracce topografiche e urbanistiche preesistenti; una zonizzazione funzionalista che definisce un'organizzazione per uso del suolo e di tipologie residenziali, senza senso pubblico del piano e con la costruzione di un capitale fisso. La città ha effettivamente una qualità di vita molto alta, ma distribuita in maniera profondamente disomogenea sul tessuto urbano, tale disuguaglianza è tipica delle città metropolitane dove tendenzialmente il centro gode di ottime qualità che si perdono man mano andando verso la periferia.

## **03.2\_ATTUALITÀ**

### **03.2.1 \_CARATTERISTICHE GEOGRAFICHE E POPOLAZIONE**

La città di Girona si colloca nell'area di confluenza dei quattro fiumi, nella cosiddetta Piana di Girona, i corsi d'acqua da cui è bagnata sono l'Onyar e il Guell, che attraversano la città in direzione nord-sud e il Ter e il Galligants che scorrono trasversalmente in direzione est-ovest. L'acqua è stato l'elemento fondamentale che ha consentito l'insediamento nel territorio, garantendo protezione e la possibilità di uno sviluppo agricolo e in seguito industriale.

L'altitudine media sul livello del mare è di 70 metri, la città presenta un'orografia molto particolare, per cui il punto più alto ha una quota di 410 metri, mentre quello più basso di soli 45. Il territorio si presenta pianeggiante laddove scorrono i fiumi ma ha un rapidissimo incremento di quota, tanto che il nucleo antico, il Barri Vell, domina la città arroccato su un'altura.

Il territorio ha un'estensione di 39,14 km<sup>2</sup> e si divide in nove quartieri, detti Barrios (Centre, Eixample, Est, Mas Xirgu, Montjuic, Nord, Oest, Santa Eugènia e Sud), che sono a loro volta suddivisi in trentun settori. Ogni quartiere ha delle caratteristiche e delle problematiche proprie che lo differenziano dagli altri e che si legano alla collocazione geografica e al periodo di formazione, pertanto si distinguono il nucleo storico, i quartieri industriali, quelli in cui domina il settore terziario, il settore commerciale o l'uso residenziale. In particolare i quartieri periferici, rispetto al nucleo storico del Barri Vell risultano quelli più problematici, sia per quanto riguarda il mix socio-culturale, con le conseguenti problematiche di convivenza e integrazione, sia per quanto riguarda la dotazione di terziario e servizi. In generale si tratta di quartieri in cui la destinazione principale è la residenza e che per distanza fisica e presenza di barriere, talvolta più mentali che tangibili, tendono a sentirsi sempre più lontani dal nucleo attivo della città e patiscono questa condizione.

L'uso del suolo urbano è molto vario, ma il 42% è ad uso forestale, e comprende i parchi e gli spazi verdi della città. Una percentuale inferiore di suolo, il 32% è invece urbanizzato, mentre il 16% è ad uso agricolo. La restante percentuale si divide tra boschi, orti, industria e fiumi.

La popolazione ha subito un forte incremento nel corso degli anni, in particolare si registra una grande crescita tra gli anni '60 e '70, coincidenti con il cosiddetto boom delle nascite e con una forte ondata migratoria (che conta coloro che si muovono in cerca di una nuova abitazione, coloro che si spostano in cerca di occupazione e l'immigrazione della terza età, legata alla ricerca di un posto tranquillo dove trascorrere la vecchiaia); un'altra grande scossa è arrivata all'inizio degli anni '80, quando il numero di abitanti è quasi raddoppiato; è lecito credere che questo aumento sia legato alla caduta del regime franchista, in quegli anni il livello di benessere, seppur più basso della media europea, era aumentato e la città si stava espandendo verso la periferia chiamando a viverci sempre più gente. Secondo le ultime statistiche risalenti a giugno 2013, la popolazione sarebbe oggi di 97.854 abitanti divisa in modo quasi equo tra uomini e donne, un numero altissimo, tanto da renderla la seconda città della Catalunya. La densità di popolazione è pari a 2.485 ab/km<sup>2</sup>.

La città si configura come polo universitario, grandi manovre sono state fatte all'inizio degli anni '90 per portarne l'importanza ai livelli delle città universitarie di Santiago de Compostela e di Salamanca, ed è pertanto frequentata dai giovani residenti nel comune, ma anche da pendolari e da studenti fuori sede, si calcola che la percentuale di ragazzi stranieri sia poco inferiore a quella dei cittadini. Nonostante la città appaia molto giovane di primo acchito, l'età media della popolazione è di 37 anni per le donne e 40 per gli uomini, la fascia d'età più diffusa è quella che va dai 36 ai 59 anni, e la percentuale di anziani sopra gli ottant'anni è quasi tre volte quella dei giovani tra i 18 e i 25. Sebbene il saldo naturale sia positivo e si sia registrato un aumento della popolazione, a Girona, negli ultimi anni il tasso di natalità è in calo, mentre l'età media della popolazione è in continua crescita, questo

sottolinea un lento ma progressivo invecchiamento della popolazione, in linea con gli standard europei, dovuto alle maggiori aspettative di vita e al calo del tasso di mortalità infantile.

Per quanto riguarda la composizione della popolazione, essa conta un 21,5% di stranieri, nati in diversi luoghi e residenti a Girona. La quantità maggiore di stranieri, quasi la metà del totale, proviene dal centro e dal sud America, seguita dalla popolazione magrebina e dai nati nell'Unione Europea. La maggior parte della popolazione di origine straniera è concentrata nei quartieri dell'Eixample e di Santa Eugènia, periferici rispetto al nucleo storico e che risentono in parte dei problemi ad essa connessi. L'immigrazione è favorita da diverse condizioni che si verificano sul territorio: la città si colloca in una posizione di frontiera e accoglie coloro che arrivano dai centri urbani vicini, il reddito pro-capite è alto rispetto agli standard, ci sono pochi problemi di occupazione e disoccupazione e, infine, la città è caratterizzata da un forte dinamismo socio-economico e da un buon livello di benessere.

### 03.2.2\_ECONOMIA E OCCUPAZIONE

Girona è capitale di una regione economica dinamica, diversificata e stabile che le permette di essere tra le città più ricche dello stato. Tra i fattori favorevoli allo sviluppo economico vanno citate la vicinanza alla frontiera francese, l'appartenenza alla macroregione della costa mediterranea, che si configura come una delle maggiori attrattive per i turisti e i viaggiatori e il fatto di essere una regione con un forte carattere paesaggistico, della costa e dell'entroterra, e con un grande bagaglio di cultura e tradizioni molto solido.

Sebbene la città abbia una nascita strettamente legata all'agricoltura e alle attività del settore primario, con un'ampia porzione di territorio destinata a orti e a campi agricoli, ben presto il nucleo urbano vede la trasformazione della sua economia verso il settore industriale, la presenza dei fiumi la rende un luogo ideale per la nascita delle fabbriche legate al settore tessile e della conceria, inoltre la vasta diffusione e la facile reperibilità della pietra locale forniscono la materia prima essenziale per il settore dell'edilizia.

Il sistema economico si è sviluppato ed esteso dal centro della città fino ai nuclei limitrofi in maniera lenta e costante, permettendo alla regione di creare una rete solida fatta di piccole e medie imprese con una produzione vasta che copre diversi settori. Ciò ha permesso di dar forma a un sistema stabile che ha risentito in maniera meno accentuata dei periodi di crisi.

Con gli anni '90 si vedono diverse riforme nel mondo del lavoro, che permettono l'aumento dell'occupazione femminile, e con essa un aumento del lavoro part time e delle forme di lavoro flessibile; la terziarizzazione del settore economico segna un punto di svolta, si agisce a partire dalla

convinzione che i servizi e il campo del terziario siano la migliore prospettiva per la città del futuro, e mezzo per aumentare la competitività internazionale.

Il punto di forza del sistema economico di Girona, molto evidente soprattutto negli ultimi anni, è che non mira alla crescita fine a se stessa, quanto piuttosto a uno sviluppo controllato e positivo, che tende alla qualità più che alla quantità, col fine di dotare la città di mezzi adatti a raggiungere un ruolo importante su scala globale. Dal punto di vista economico si cerca di raggiungere questi obiettivi con la riconversione del commercio e la terziarizzazione della città: attraverso il ripensamento delle attività commerciali e dei servizi si mira alla riduzione delle industrie o alla loro ricollocazione in punti altri della città e all'insediamento nelle zone dismesse di attività legate al settore dello sviluppo e della cultura.

Si vogliono creare delle nuove polarità per i cittadini e per i turisti, come primo passo per lo sviluppo della città e per la sua introduzione in una rete territoriale più ampia. Questi nuovi poli si dovranno caratterizzare come punto di unione e integrazione all'interno del tessuto urbano e sociale e dovranno dare un effetto propulsore di rigenerazione da dentro, che si irradia verso la periferia e i centri vicini.

Girona si sta adoperando in questo senso a diventare polo attrattivo e lo sta facendo a partire dalle grandi trasformazioni che interessano il tessuto urbano, in primo luogo in campo infrastrutturale.

I dati dimostrano che in ambito economico la città si sta modificando, l'economia si basa per oltre il 60% sul settore terziario e per quasi il 40 su attività commerciali.

La popolazione in età da lavoro è più del 50% della popolazione totale e in particolare la città ha a disposizione ampia manodopera giovane. I dati relativi al lavoro sono positivi, i tassi di occupazione della provincia sono tra i più alti dello stato e superiori alla media catalana e il tasso di disoccupazione si aggira intorno al 14% ed è leggermente più alto per le donne che per gli uomini. Il prodotto interno lordo al 2008 è pari a 38,4 migliaia di euro all'anno per abitante.

### **03.2.3\_FORMAZIONE ED EDUCAZIONE**

La città ha investito denaro ed energia per iniziare, intorno agli anni '90 il processo di trasformazione del sistema di formazione ed educazione, partendo dal presupposto che un buon livello di istruzione sia il mezzo adeguato per formare una cittadinanza creativa e attiva, in grado di dare risposte concrete e innovative ai problemi della città. La cultura, è già stato sottolineato, è vista come mezzo di rinnovamento e propulsore dell'immagine di una Girona ottimista, giovane, aperta e creativa.

Questa visione è la forte risposta che la città dà in contrapposizione alla Girona Grisa i Negra [Girona Grisa i Negra,1999] che è stata la città fino agli anni '80, una città repressa sotto la dittatura franchista, in cui i colori grigio e nero rappresentano rispettivamente il colore delle industrie e il nero delle sottane delle donne in lutto. La città non si arrende e trova la forza per andare avanti e superare il periodo difficile, la sua fisionomia cambia fino a dare l'immagine di una città viva e colorata, dove i principi fondamentali sono la collaborazione, la convivenza, la tolleranza e la partecipazione. Si tratta

di una città democratica. La crescita della città non avviene in modo improvviso e inaspettato, ma è frutto di uno sviluppo progressivo della sua tendenza naturale: non ci sono grandi opere pubbliche, è la città che approfitta del momento storico e coglie le occasioni giuste per svilupparsi. Il miglioramento delle condizioni urbane ha fatto il progetto del futuro (confronto con la città di Bilbao, anch'essa in Spagna che negli stessi anni attua un piano di riconversione da città industriale a città di cultura, attraverso l'utilizzo di mezzi propulsori quali grandi eventi e importanti opere pubbliche).

È il periodo della ricostruzione, fisica, ma anche e soprattutto morale e identitaria della città. La riconversione si basa su due elementi culturali: il turismo e l'educazione. In questo processo di trasformazione, Girona diventa il simbolo della forza delle città catalane.

L'elemento che sottolinea il cambiamento e l'appartenenza alla Catalunya è la comunicazione dei processi: la stampa è il primo mezzo di cultura ed educazione. In questi anni c'è un vero e proprio mutamento nei mezzi di comunicazione e Girona è una delle poche città in cui la stampa è interamente in catalano. I giornali sono in questo senso il mezzo che permette di non perdere la memoria del luogo.

Il sistema formativo viene completamente rivisto e abbraccia temi di educazione basica, socio-culturale e occupazionale. La formazione è completa e introduce i giovani nel mondo del lavoro, in questo senso l'istruzione è la base per creare un sistema economico solido: l'apprendimento è un momento essenziale nella formazione professionale. In particolare si presta attenzione a quelle nuove forme di lavoro creativo, che possono dare una ventata di novità e svecchiare la città, cercando di far crescere l'importanza del settore terziario. L'educazione, il tempo libero, la partecipazione e la salute sono i nuovi temi su cui riflettere.

L'istruzione diventa un argomento su cui puntare e il tasso di scolarizzazione aumenta nel corso degli anni, anche se al momento della riforma del sistema scolastico, nel 1989, è distribuito in maniera fortemente disomogenea all'interno del territorio. Ad oggi il 24% della popolazione ha un'istruzione di base, il 15% finisce la scuola dell'obbligo e il 10% della popolazione è in possesso di un titolo universitario.

Il 1991 è l'anno che vede la nascita dell'Università di Girona, che unisce la Scuola Politecnica con il Collegio Universitario di Girona, fornendo una vasta scelta di indirizzi tra discipline scientifiche e umanistiche ed espandendo le sue sedi nel Barri Vell, a Montilivi e nel Campus Centre, su Carrer Emili Grahit. Con questo cambiamento importante, l'ambito di influenza di Girona trascende la propria collocazione urbana e attira giovani anche da fuori. L'università diventa elemento adescatore e attrattore di idee e relazioni umane, che siano punto di partenza per il rinnovo della città in generale.

Girona vuole emergere nel panorama europeo come città di cultura e di educazione; riformare la città in questi termini è un processo molto lungo e complesso che va a modificare la città e i suoi cittadini dal di dentro. Vengono aperte nuove strutture scolastiche e risistemate quelle esistenti, vengono integrati i luoghi di formazione con nuovi centri sportivi e attività di ricreazione. Lo spunto è

democratico, la città è di tutti e per tutti e Girona vuole un'educazione per tutti, capace di affrontare i problemi, risolvere i dubbi e colmare le lacune. Essere persone di cultura vuol dire avere una giusta formazione e un adeguato senso critico, che porti a sollevare domande e provocazioni, che porti a un dialogo e che incentivi la domanda creativa in generale.

La cultura è il nuovo mezzo di modernizzazione della città; "investire nella cultura è investire nel futuro" (Jack Lang), e un filo che può unire la città di Girona all'altra grande realtà culturale della Catalunya, cioè Barcellona, nella creazione di un nuovo asse che faccia emergere la vera cultura catalana.

### **03.2.4\_ACCESSIBILITÀ E TURISMO**

La creazione di una città importante a livello europeo passa senza ombra di dubbio attraverso il sistema infrastrutturale. Il fatto che un luogo sia facilmente accessibile e dotato di una buona rete di collegamenti lo rende più centrale e punto nevralgico all'interno di un sistema complesso.

Girona ha cercato in questo senso di adattarsi e ottenere un sistema viario e di trasporto pubblico che permettesse di raggiungere la città in modo efficace e con mezzi diversi in base alle distanze da percorrere; la città inoltre deve prepararsi ad affrontare flussi di persone sempre crescenti se vuole ottenere il ruolo di importanza turistica e culturale per cui sta lavorando e deve essere in grado di gestire il traffico ad ogni scala.

I processi di trasformazione della rete viaria e del trasporto pubblico sono in corso da molti anni, il ripensamento della rete stradale si è reso necessario quando, con il boom economico degli anni '90 l'automobile è diventata un bene comune e tutte le famiglie disponevano di almeno una. Un alto numero di veicoli su strade pensate con una portata minore implica inevitabilmente la congestione del traffico. Il rischio di collasso ha portato ad applicare soluzioni nell'immediato.

L'importanza che assume la città rispetto alle altre dell'intorno comporta un incremento degli assi di collegamento per poter permettere ai pendolari di raggiungere il posto di lavoro comodamente e in breve tempo. Le infrastrutture locali sono sufficienti, ma è necessario guardare alla città in un'ottica più ampia se si vuole rientrare nei processi europei e creare una nuova rete dove il turismo passante per Girona sia un elemento importante.

Qualsiasi proposta per incentivare il progresso deve guardare al sistema di transito. È necessaria una razionalizzazione e un rafforzamento dell'infrastruttura, che comprende il trasporto pubblico, le strade pedonali e ciclabili e i parcheggi. Il vero terreno di gioco è nei cambiamenti che coinvolgono tutta l'area urbana di Girona, con la creazione di un sistema viario in cui sono implicate diverse amministrazioni.

Adeguare la città con una rete di servizi proporzionata è fondamentale per poter emergere su scala locale e globale. Importante però è non trascurare i cittadini in funzione di un intervento di rilevanza maggiore; i servizi proposti devono essere in primis per i fruitori abituali della città e in secondo luogo

per coloro che vengono da fuori e devono avere abbastanza forza da rigenerare lo spazio urbano e essere nuove centralità per il tessuto sociale.

Se si guarda strettamente alla città, visto il carattere di città media e le sue dimensioni ridotte, questa è percorribile quasi totalmente a piedi, anche perché molte zone soprattutto nel Barri Vell, sono a traffico limitato o servite dal trasporto pubblico comunale che si compone di autobus in grado di coprire gli spostamenti su quasi tutta l'area urbana. Per quanto riguarda la mobilità lenta, il Comune ha previsto un sistema di noleggio bici, la Girocleta, e sta lavorando per dotare la città di percorsi ciclabili almeno nei quartieri più turistici. La città è inoltre accessibile attraverso il trasporto su ferro, il tema della ferrovia è uno dei più attuali e scottanti nel dibattito cittadino. La città è attraversata in tutta la sua lunghezza secondo l'asse Nord Sud dai binari della linea ordinaria del treno, l'infrastruttura lineare, per le sue caratteristiche proprie, ha portato vantaggi alla città permettendo di collegarla ai centri limitrofi e alle realtà più distanti, ma al contempo ha creato un asse forte e problematico, dove l'attraversamento è difficile, non tanto a livello fisico (essendo il viadotto sopraelevato il collegamento trasversale è possibile in tutti i punti) ma piuttosto a livello mentale, in quanto la zona al di sotto del viadotto a causa di un uso scorretto e non regolato, è diventata un luogo privo di identità e soggetto al degrado.

Per quanto riguarda il trasporto su scala più ampia, in città è da poco arrivata la nuova linea del treno ad alta velocità che collega Parigi con Barcellona. Per quanto concerne la Costa Brava, invece, il turismo è garantito dall'aeroporto di Girona-Costa Brava, che dista solo una dozzina di chilometri dalla città e vede arrivare ogni anno tre milioni di passeggeri; i dati sono in calo rispetto agli anni precedenti, probabilmente per un potenziamento delle tratte sull'aeroporto di Barcelona El Prat.

### 03.3\_VIVIBILITÀ

#### 03.3.1\_CULTURA E IDENTITÀ

Non è possibile definire una città solo descrivendone la geografia e le caratteristiche fisiche, sociali, economiche o politiche, è evidente che una realtà urbana è molto di più in quanto include le relazioni tra gli uomini, i rapporti dell'uomo con lo spazio e le interconnessioni tra spazi. È possibile vedere la città come una rete, un tessuto fitto che connette vari elementi. Le relazioni che si instaurano nello spazio urbano sono esattamente così, una ragnatela che varia in base alle condizioni spazio-temporali, a volte con una maglia densa, altre più rada.

La cultura, le tradizioni, l'identità del popolo sono il filo che forma questo network e crea le condizioni necessarie e sufficienti all'esistenza della città. Il modo in cui la città viene abitata, in cui lo spazio



viene vissuto dai cittadini e in cui i luoghi vengono percepiti dai visitatori, la quotidianità di un posto è ciò che definisce il carattere di una città.

È questo il tanto decantato e complesso *Genius Loci* [Noeberg Shultz, 1979], il carattere di un luogo e la sua unicità, l'impossibilità di un oggetto di essere da un'altra parte, perché solo nel suo sito specifico si sono create le condizioni contingenti essenziali per la sua esistenza. È l'essenza della città, tanto chiara quanto impalpabile. Tale concetto è molto evidente per quanto riguarda i nuclei storici di antica formazione, ma si va un po' perdendo verso le periferie e con l'avvento dell'era contemporanea. La globalizzazione, la tecnologia, le alte velocità hanno di fatto aberrato le distanze e se da un lato questo ha favorito le comunicazioni e i rapporti tra Paesi, dall'altro ha fatto perdere il carattere "site specific" del luogo. Tale processo è evidente soprattutto per quanto riguarda l'architettura del giorno d'oggi. Ci sono interventi che lasciano a bocca aperta ma che creano luoghi del tutto indifferenti al contesto urbano.

Non è questo il caso di Girona: la città per motivi vari quali la posizione geografica, la vicinanza a centri urbani più importanti, il senso di appartenenza molto radicato nei cittadini, è riuscita a mantenere la sua integrità fino ad oggi, seppur esistano luoghi in cui il Genius Loci è più evidente che in altri.

Si può dire che la stazione, come spesso accade, tende a diventare un punto dolente nel tessuto urbano: essendo il luogo di scambio risulta quasi uno spazio "di passaggio" e per questo spesso anonimo e col rischio di non rispecchiare l'identità del luogo. A Girona, in particolare con i lavori in corso per la nuova linea del treno ad alta velocità, l'area ferroviaria è interessata ormai da anni da pesanti interventi di cui ancora non si vede la fine. Questo la rende un punto nevralgico nella città, ma anche un punto dolente nella vita dei cittadini.

Al contrario, le rimanenti zone del centro storico vivono una realtà felice di cui i gironini vanno orgogliosi.

Girona si trova su una piana attraversata da sette fiumi e in posizione centrale rispetto a quattro di essi. L'acqua è un elemento importante e caratterizzante per la città; i corsi d'acqua hanno modellato la città e a causa di frequenti inondazioni è stato necessario modificare gli argini e i livelli di calpestio delle strade, per cui esiste una Girona sotterranea di cui si sa poco o niente, ma che contribuisce a dare un aspetto magico e misterioso alla città.

Il nucleo storico, che si estende per tutto il Barri Vell (il quartiere antico) è costruito quasi interamente in pietra calcarea locale e si arrocca su un'altura molto ripida. In questa parte della città si ergono i principali monumenti e le maggiori funzioni amministrative. Il quartiere è circondato da mura di epoca romana anch'esse costruite con pietre locali, che conferiscono un aspetto monumentale e che proteggevano la città dai nemici e dalle influenze esterne.

Acqua e pietra costituiscono l'essenza della città di Girona, la prima ha reso possibile l'insediamento, la seconda ha costituito un riparo e dato importanza alla città. Mentre l'acqua rimane un elemento

molto forte sul territorio, vista l'importanza dei fiumi che lo attraversano, i materiali cambiano notevolmente tra il quartiere antico e la periferia, anche a causa di alcune normative che non permettono l'utilizzo al di fuori del Barri Vell delle pietre tradizionali (le adoquines e la Piedra de Girona). Tale discontinuità di materiali fa perdere il carattere e lo spirito che invece è molto forte nel Barri Vell e rompe l'integrità del Genius Loci in favore di un'identità più contemporanea ma molto distante dall'essenza del posto, che è quella che lo rende caratteristico e che i visitatori di Girona cercano.

### **03.3.2\_LE LEGGENDE, GIRONA MAGICA E MISTERIOSA**

Quando si parla di Girona è necessario fare accenno alle sue leggende. La città è di origine romana e alcune leggende risalgono al tempo della sua fondazione e sono valide tutt'oggi, la prima riguarda proprio la fondazione della città per mano di un terribile mostro a tre teste di nome Geriò, che a partire dall'Africa vuole espandere il suo territorio anche in Spagna, a Girona, dove circonda la città che porta il suo nome con delle possenti mura.

Per i gironini le leggende sono dei dogmi assoluti e sono assunte come verità; tutte le particolarità della città hanno una storia leggendaria alle loro spalle e si narra di personaggi storici o mitologici che sono passati per Girona (i fatti sono, il più delle volte, privi di una reale documentazione), ogni fatto storico importante ha sicuramente alle spalle una storia leggendaria che coinvolge qualche divinità, o qualche personaggio importante.

La presenza e il tramandarsi di queste leggende fa capire come la popolazione sia attaccata alle sue usanze e alle sue tradizioni che diventano caratterizzanti per la città. Per trasmettere l'importanza di questo tramandarsi di storie si può sottolineare come alcune leggende siano secolari e vengano raccontate di padre in figlio, ma anche come ce ne siano altre molto più recenti, che hanno circa una ventina d'anni, che comunque sono sentite e assunte come verità.

Le storie, suggestive e divertenti, rientrano nel quotidiano dei gironini e vengono celebrate anche durante le feste tradizionali in cui vengono inserite negli addobbi o nelle ricorrenze, del resto ogni turista sa che "no pot ser vei de Girona qui no faci un peto al cul de la lleona" (detto gironino).

### **03.3.3\_VITA E SPAZIO PUBBLICO**

Girona è una città estremamente vivibile e accogliente. La sua dimensione la rende un centro importante ma non turistico, sovraffollato e caotico come altre città, l'aria che si respira è familiare, la città è piccola e interamente visitabile a piedi, questo conferisce un carattere intimo, quasi domestico e quotidiano. Gli spazi dove poter stare sono molteplici e tutti carichi di significato. Lo spazio pubblico

è vissuto al cento per cento dalla popolazione, che vi si ritrova a discutere, a festeggiare, a prendere decisioni, a comprare o a vendere, a celebrare riti o semplicemente a passeggiare.

Lo spazio pubblico è inteso a Girona in senso ampio, non solo come piazze e parchi, ma anche come strade, ponti, portici, associazioni pubbliche, strutture pubbliche, musei, chiese e sagrati. Tutto ciò che non è residenza privata si identifica come lo spazio pubblico.

La proposta culturale è uno dei profili meglio definiti e singolari di Girona e le permette di proiettare la propria immagine verso l'esterno. Il coinvolgimento di molte istituzioni e agenti pubblici e privati ha stimolato la produzione culturale e la forza attrattiva della città, garantendo un'offerta ampia e diversificata.

Il patrimonio artistico si concentra soprattutto nel Barri Vell, centro storico di Girona, e raccoglie i monumenti più importanti circondati dall'immensa cinta muraria carolingia, la più estesa d'Europa risalente al IX secolo, che si può percorrere grazie alla passeggiata archeologica da dove si gode del panorama della città; tra l'XI e il XV secolo nuovi quartieri sorsero a ridosso del centro storico, protetti da nuove parti di muraglia.

La Força Vella è una poderosa fortezza che tracciava un perimetro quasi triangolare, una specie di acropoli molto ben protetta da muri di pietra. Fu il primo recinto della città, inalterato fino all'anno 1000 e percepibile ancora oggi in alcune sue parti.

Una delle fotografie più caratteristiche di Girona è quella relativa alle case dai vivaci colori che si affacciano sul fiume Onyar, costruite in diverse epoche storiche ed inizialmente abitate da pescatori. Sorgevano in antichità a ridosso del muro di cinta ed erano letteralmente "pendenti" sull'acqua; il successivo allargamento della Rambla e l'abbattimento di quella parte di muraglia portò le case ad essere inglobate nel centro storico.

Costruita nel XIII secolo a scopo di mercato, la Rambla è la via principale del centro che corre parallela al fiume Onyar, caratterizzata da porticati e da arcate che la contengono e che ospitano le più svariate funzioni commerciali e terziarie. All'inizio della Rambla si trova la Plaza del Vi, uno spazio sempre molto vissuto, delimitato da portici e dal Palacio General, edificio rinascimentale che fu la sede dell'amministrazione della Generalitat a Girona durante i secoli XVI e XVII e che attualmente ospita gli uffici del Comune.

L'unico elemento che ricorda l'influenza musulmana all'interno della città, ma costruita solo posteriormente al dominio arabo, sono i bagni arabi, singolare costruzione risalente al XII secolo e ispirata alle terme romane, caratterizzata principalmente dallo spazio d'entrata destinato al riposo e ricoperto da una volta e da una cupola appoggiata su finissime colonne che ricopre la piscina centrale.

Importanti e molto diversificate sono le chiese che si ergono all'interno della città, di cui la Cattedrale è sicuramente la più imponente; costruita tra l'XI e il XVIII secolo, si configura a partire da un insieme di muri e spazi di stili differenti, dal romanico al barocco, e dalla singolare unica navata che costituisce lo

spazio gotico coperto più largo del mondo (23 metri). Prima cattedrale della città fu in realtà la basilica di Sant Feliu, patrono di Girona, che domina tutt'oggi il complesso urbano col suo distinguibile campanile gotico.

Altre chiese come Sant Pere de Galligants e l'annessa cappella di Sant Nicolau sono oggi adibite a museo e a sala espositiva con sfondo romanico, mentre il convento di Sant Domènec ospita, con i suoi affascinanti chiostri, la facoltà di lettere dell'Università di Girona; infine, l'antico convento di Sant Martí insieme al Palacio Aguillana con il caratteristico arco coperto e obliquo, costituiscono una delle immagini più singolari della città. È evidente come il valore storico e artistico del monumento è stato compreso e reinterpretato dalla città attraverso il riutilizzo e la rifunzionalizzazione di edifici e luoghi storici che ormai avevano perso la funzione per cui erano nati.

Per quanto riguarda l'architettura modernista e in generale del '900, la crescita e le trasformazioni della città all'inizio del XX secolo hanno portato alla costruzione di un paesaggio urbano caratterizzato da strade, quartieri e appartamenti disegnate da importanti architetti catalani tra i quali spicca la figura di Rafael Masó, principale architetto modernista e autore di numerose opere in stile situate nella città.

Girona dedica alla cultura uno spazio molto importante, sottolineato dalla presenza di sette musei nei quali si esibisce un patrimonio artistico prezioso e vario. In particolare i musei presenti in città raccontano la storia e l'arte dall'antichità ai giorni nostri, sfoggiando esposizioni in contesti artistici antichi (come nel caso del Museo de Historia de los Judíos, il Museo de Historia de Girona, il Museo de Arte, il Museo de Arqueología o il Museo-Tesoro de la Catedral) o più recenti come la Casa Masó e il Museo del Cinema.

Un ruolo molto importante nel panorama artistico e culturale della città è ricoperto dai vari teatri ed auditorium, dalle sale espositive e dai cinema oltre ai festival, presenti durante tutto l'arco dell'anno.

I gironini sono fortemente attaccati alle loro tradizioni, alle usanze e alle celebrazioni che vengono fatte sul territorio. In particolare due sono le feste che interessano lo spazio pubblico della città nel corso dell'anno: las Firas de Sant Narcis, che coincide con la festa del santo patrono e il Temps de Flors che è una sorta di festa della primavera.

#### FIRAS DE SANT NARCIS

È la celebrazione del Santo Patrono di Girona, Sant Narcis. I festeggiamenti durano per ben una settimana che va dall'ultimo week end di ottobre al primo di novembre. La città durante questi giorni cambia completamente faccia e si popola di abitanti e di turisti.

Letteralmente les firas sono le bancarelle, infatti durante tutta la settimana vengono allestiti dei piccoli stand che vendono prodotti locali di ogni genere, dall'alimentare all'artigianato in diversi luoghi della città. Le vie sono addobbate con festoni e con luminarie e rimandano alle tradizioni della città, tra gli addobbi non mancano mai le mosche, animale simbolo e portafortuna della città.

La cerimonia di apertura si tiene in Plaza del Vi, ai piedi dell'edificio che ospita la sede comunale e tutta la comunità si raduna in piazza per ascoltare il discorso del sindaco e ammirare lo spettacolo pirotecnico che chiude la serata.

Durante le feste ci sono vari eventi nella città, come la sfilata di alcune maschere tradizionali, il ballo dei giganti (due coppie di giganti realizzati a mano da artigiani locali sono mossi manualmente da gironini creando una vera e propria coreografia); nel parco principale, la Devesa è allestito un lunapark e un palco per concerti e rappresentazioni; in altri parchi la popolazione si ritrova e vengono fatti giochi tradizionali o il ballo locale, la sardana.

Due manifestazioni sono veramente degne di nota durante questa festa: i correfocs e i castellers.

Il primo è una sfilata in cui alcuni gironini che, vestiti da diavoli, girano per i vicoli del nucleo storico della città con dei fuochi d'artificio in mano creando delle fontane di fuoco in mezzo alla gente. Coloro che non tengono direttamente il fuoco seguono il corteo con degli strumenti a percussione o accompagnano lo svolgimento di questa processione che si conclude nella piazza antistante la sede dell'università di Girona nel Barri Vell con un grande spettacolo pirotecnico.

Il secondo sono delle gare di castelli umani, ce ne sono di diversi tipi, in questa occasione le contrade di Girona si sfidano per creare la torre più alta, la torre più complessa o a percorrere in formazione la maggiore distanza possibile; particolarmente suggestiva è la salita alla cattedrale, dove un pilastro umano, viene portato dai piedi della scalinata fino al sagrato della chiesa. È fondamentale per queste manifestazioni che tutta la comunità prenda parte alla formazione del castello umano, creando un basamento resistente per fare in modo che i più leggeri riescano a salire fino alla cima (stiamo parlando di bambini che non hanno più di quattro o cinque anni). Nella creazione di questi castelli si vede la fatica e la difficoltà e quanto tutti siano coinvolti, dal primo all'ultimo partecipante. Addirittura i partecipanti ai castellers arrivano in piazza per prepararsi anticipatamente e qui si vestono legandosi in vita un lungo drappo di stoffa nero con un metodo tutto particolare e si aiutano vicendevolmente in questa operazione.

Se la torre sfortunatamente cade, ci si fa forza e tutti insieme si ricomincia, è questo il vero messaggio dei castellers.

## TEMPS DE FLORS

Girona Temps de flors è pura bellezza, i colori e i profumi emanati dai fiori attraggono turisti da ogni dove, anche molto al di fuori della comarca gironina. In queste due settimane (ma anche nei mesi precedenti l'evento), l'eccellenza creativa delle persone è in un dialogo continuo tra artista e spettatore, nel quale sono la fantasia e l'estro a dominare.

Ogni spazio pubblico, le corti dei palazzi, i giardini, le strade e i monumenti, vengono ornati da creazioni temporanee che danno la possibilità di vivere gli spazi in modo diverso dal solito, di scoprire angoli urbani solitamente chiusi, di assistere a scenografie che mettono in risalto il patrimonio culturale della città.

Il festival è annuale e ha luogo generalmente nelle due settimane centrali del mese di maggio, in piena primavera e dedica alle installazioni floreali oltre 100 spazi distribuiti all'interno del centro storico, tra patii, esibizioni e giardini: è la perfetta fusione tra architettura e floricoltura.

Quest'anno si celebrerà la 59° edizione, la festa infatti venne istituita nel 1955 con una semplice esposizione di fiori nella chiesa di Sant Doménec (l'attuale teatro municipale), organizzata dalle donne della città; negli anni Novanta, a causa dell'evolversi della mostra e dell'interesse dimostrato dai visitatori, il sindaco della città decise di convertire la festa dedicata a Sant Domenéc nell'attuale esposizione, riuscendo a far collaborare perfettamente il fascino floreale con quello scenografico della città.

Gli artisti partecipanti sono professionisti e affezionati senza distinzioni e insieme alle installazioni e al patrimonio artistico, la città offre in questi giorni un'interessante offerta culturale, turistica, gastronomica e sociale. È grazie a questo festival che Girona entrò nel 2012 nella lista dei dieci migliori viaggi redatta da National Geographic.

## **03.4\_LA LINEA FERROVIARIA DI GIRONA**

### **03.4.1\_PROCESSI DI TRASFORMAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN CATALUNYA**

Il tema dell'infrastruttura urbana è oggi un argomento di interesse e di grande dibattito per la città di Girona. Il processo di costruzione del collegamento infrastrutturale su ferro è stato lungo e doloroso e continua ancora oggi a interessare gli spazi della città, lasciando ferite aperte, ma anche molte speranze per il futuro. Le continue e sempre più importanti trasformazioni sono l'esito di un processo di trasformazione che vuole portare la città ad assumere un ruolo sempre più importante nel panorama spagnolo ed europeo.

La storia dell'arrivo del treno in città è lunga e travagliata, ma fondamentale per capire la città e la sua infrastruttura odierna. Da sempre Girona è stata considerata un punto essenziale all'interno del territorio catalano e la sua posizione l'ha resa nel corso degli anni un centro di scambio di merci e di cultura accentuato dal ruolo di riferimento che ha assunto oggi per la comarca, ma anche dalla rete dei collegamenti che ha sul suo territorio.

Dai tempi più antichi, fino al XIX secolo il trasporto di merci e di persone viene affrontato attraverso due vie: lo scambio per mare attraverso navi e vascelli e lo scambio via terra, tramite carri e carrozze. Proprio la via per terra subisce nel corso dei decenni un'evoluzione esponenziale che porterà alla nascita dei primi treni. La necessità sempre più massiva delle persone di spostarsi da un punto all'altro del territorio porta alla trasformazione delle carrozze in calessi per le classi più abbienti, i muli vengono sostituiti dai cavalli e il mezzo viene utilizzato sia per i privati che come trasporto pubblico. La sua fine sarà segnata nel XX secolo con l'avvento dell'automobile, ma già nei primi decenni dell'800,

con la Rivoluzione Industriale, alcuni paesi europei si dotano di nuovi mezzi per il trasporto pubblico. Si tratta dei primi treni a vapore. I paesi più all'avanguardia sono l'Inghilterra e la Francia, mentre la Spagna vede un certo ritardo nello sviluppo di questo nuovo mezzo di trasporto. La prima linea che verrà realizzata nella penisola iberica sarà Matarò-Barcellona nel 1848, seguita tre anni più tardi dalla linea Madrid-Aranjuez. Il fatto che Barcellona sia stata la prima città ad essere dotata di treno, anche prima della capitale, non è casuale e sottolinea l'importanza e la ricchezza che la regione della Catalunya ha sul territorio; la regione si stava trasformando e stava passando da un'economia quasi prettamente agricola a un'economia basata sull'industria e sul progresso. La rete infrastrutturale delle comarche gironine viene sviluppata tra il 1850 e il 1931 e prevede due tipi di linea in base alla dimensione del tracciato e alle distanze: una via larga, che collegava i centri maggiori e una via stretta, più fitta e diffusa che collegava le città meno importanti alla rete principale.

Solo nel 1862, la linea esistente che collegava Barcellona e Matarò viene estesa fino a Giorna e poi prolungata, nel 1878 fino a Port-Bou. L'intensificazione di questo tracciato sottolinea ancora una volta l'importanza che la capitale della Catalunya ha sul territorio circostante e la politica centralista che stava adottando, ma anche l'emergere di nuovi centri che non potevano più aspettare di essere collegati ad un sistema più ampio. Altri progetti, più equilibrati sono stati proposti per collegare Giorna e altre città catalane creando una nuova rete e una forte coesione tra i centri della provincia, ma il loro fallimento era già scritto a causa del potere sempre maggiore che stava assumendo la città di Barcellona. In particolare viene scartato un piano ad opera della Junta de carreteres de Catalunya che aveva l'intento di realizzare un tracciato viario che mettesse in collegamento le città del litorale con quelle dell'entroterra, favorendo sia il mercato interno che quello estero.

Il problema del collegamento delle città minori viene ovviato in quei centri che hanno un ingente capitale autoctono interno e che per questo hanno potuto inserirsi ugualmente all'interno della nuova rete infrastrutturale dotandosi di alcuni collegamenti sul larga scala (via larga) e media scala (via stretta) che consentirono loro di entrare nella rete delle città catalane. Il 1887 è l'anno che vede l'inaugurazione della prima via stretta delle comarche gironine, che nel 1921 verrà estesa fino a Girona. Quattro anni più tardi verrà fatta la prima corsa del treno sulla tratta Girona-Olot.

Tra il 1922 e la metà del secolo la tratta ferroviaria esistente viene ampliata includendo città strategiche nell'estrazione e nella diffusione di minerali e carbone, in modo da poter ridurre i costi di importazione del materiale e favorire il commercio interno piuttosto che quello estero. Sul finire del secolo la linea infrastrutturale su ferro può essere considerata abbastanza estesa da coprire un'adeguata superficie di territorio e l'80% delle città della Catalunya potevano raggiungere Barcellona in poche ore. La conseguenza fu la maggiore articolazione del mercato economico, sociale e lavorativo, oltre agli scambi e alla comunicazione; non è un fatto di poca rilevanza che con l'avvento del treno si diffonda in maniera importante la stampa e che i cittadini possano leggere il giornale e quindi essere informati sull'attualità, il giorno stesso in cui le notizie vengono pubblicate.

Quello del 1953 è il piano che prevede il potenziamento della rete ferroviaria e l'orientamento dei binari secondo l'asse nord-sud che diventerà una nuova via di accesso alla città e elemento generatore di nuovi quartieri. Esattamente vent'anni più tardi, il terrapieno costruito sotto i binari nella parte di ferrovia che va dal fiume Onyar fino alla fine del Parc Central sparirà, lasciando spazio al viadotto ferroviario sostenuto da pilastri ancora oggi presente e utilizzato nella città di Girona. L'inaugurazione è datata 7 luglio 1973.

Il 1969 è l'anno che vede la dismissione della linea che collega Olot e Sant Feliu passando per Girona. La scomparsa dei treni della via stretta e la trasformazione della stazione e del tracciato ferroviario sono stati uno dei fattori più incisivi dell'urbanistica moderna e hanno lasciato alla città ampi spazi vuoti da utilizzare, importanti per aprire nuove vie e creare ulteriori spazi per i cittadini. La stazione verrà spostata in posizione longitudinale rispetto al Parc Central, in modo da sottolineare l'asse nord sud definito dal viadotto, unico percorso su ferro rimasto all'interno del tessuto urbano.

L'obiettivo generale, più lungimirante, delle costruzioni infrastrutturali era quello di collegare la capitale della Catalunya con la Francia, passando per Girona e Figueres fino a giungere alla frontiera. Il progetto non verrà preso seriamente in considerazione fino al 1978. La creazione del collegamento con la Francia, va però a sbloccare una serie di dinamiche e di progetti nelle più importanti comarche in cui dovrebbe influire il passaggio della linea. Con il nuovo millennio sono iniziati i lavori per portare a termine questa suggestione e a Girona è arrivata la nuova linea ad alta velocità che collega la capitale francese con Barcellona. Le grandi opere in corso hanno portato a una serie di modifiche al sistema infrastrutturale attuale e i cantieri aperti ormai da anni hanno portato speranze ma anche malcontento tra i cittadini che si vedono in parte privati del loro spazio pubblico e che non riescono a vedere a distanza di anni la fine dei lavori. La nuova linea ad alta velocità arriva attraverso un tunnel sotterraneo che passa sotto al Parc Central, le sorti sulla linea convenzionale del treno sono ancora incerte, il progetto originale prevedeva di interrare anche questo tracciato e di smantellare il viadotto esistente, tuttavia il periodo di crisi economica che stiamo vivendo e la laboriosità delle opere lasciano aperte le prospettive sul futuro del viadotto.

#### **03.4.2\_LA TRATTA SANT FELIU DE GUIXOLS-GIRONA, DAL MARE ALL'ENTROTERRA**

Dei progetti pensati per le comarche gironine, solo tre verranno effettivamente portati a termine: il collegamento Girona-Sant Feliu de Guixols, la tramvia del Bajo Ampurdan, che verrà prolungato in seguito fino a Girona e Banyoles e poi dismessa nel 1955, e infine la tratta Olot- Girona, che ha una costruzione lunga e costosa con un progetto del 1883, ma con la realizzazione dei lavori in periodi diversi, che non si concluderanno fino al primo decennio del secolo seguente.

La prima è la linea che prevede il collegamento tra la costa e l'entroterra e pertanto si pone come intento la migliore e più intensa circolazione delle merci e dei prodotti derivanti dalla produzione



nazionale e estera. La sua costruzione procede in maniera lenta ma costante e il servizio sulla linea sarà garantito per un lungo periodo. Le locomotive che correvano sul tracciato erano a vapore e il sistema era dotato di una decina di mezzi, sei dei quali lavoravano con un ciclo di otto giorni (di cui cinque di percorso e tre di riposo, cosicché potessero riprendere a lavorare il nono giorno), mentre le altre locomotive stavano in deposito in modo da garantire il servizio e la sua efficienza in caso di guasto o manutenzione. Le sorti di queste locomotive sono state diverse, alcune sono state conservate, mentre altre sono state vendute o smantellate. Una in particolare, la numero 2 è conservata a Girona come memoria storica del tracciato che passava per la città.

Il 1945 è l'anno in cui viene progettata l'unione della tratta Sant Feliu-Girona e di quella Girona-Olot. Il progetto si inserisce in un piano forte e ambizioso e viene sollecitato allo Stato lo studio del progetto in vista di una valutazione di fattibilità. I tempi storici però, a causa della crisi dettata dal conflitto mondiale appena concluso, non consentono nessun intervento effettivo nell'immediato, ma questo progetto riuscì in qualche modo a smuovere il terreno dell'infrastruttura e a guardare con speranza al futuro, tanto che nel 1949 venne fatto un piano per il miglioramento dell'infrastruttura della via stretta. La guerra segna in maniera forte le vicende della ferrovia, il dopoguerra è un periodo difficile in cui reperire i materiali e trovare i pezzi di ricambio per i danni portati dal conflitto è un'operazione complicata che l'aumento del numero di viaggiatori e i conseguenti maggiori incassi, non riescono comunque a risolvere. I piani di allacciamento vengono accantonati poiché in un periodo di crisi ci sono problemi più importanti e più urgenti a cui fare fronte. Il dibattito va avanti tra alti e bassi fino agli anni '70, ma non si riesce a creare in questo periodo qualcosa di concreto per l'allacciamento della tratta Sant Feliu-Olot con punto nodale Girona.

Con il 1950 la proprietà della ferrovia passa a RENFE, che è ancora oggi il proprietario della tratta nell'area di Girona e nello stesso anno si ottiene la prima sovvenzione dallo Stato. Quattro anni più tardi si prende seriamente in considerazione la possibilità di modernizzare il sistema ferroviario sia per quanto riguarda la via stretta che per quanto concerne la via larga, ma i pochi contributi concessi non sono sufficienti a colmare le lacune che il sistema presentava. Nessuno sforzo riesce a salvare la linea ferroviaria nella città di Girona e il 10 aprile 1969, alle ore 17.16 l'ultimo treno in partenza dalla stazione di Girona fa la sua corsa sui binari della città, con i cittadini che accorrono a dare l'ultimo saluto con un applauso e un minuto di silenzio. Nello stesso anno la linea viene dismessa e le condizioni in cui versa peggiorano di giorno in giorno, il materiale non più utilizzato viene smantellato, demolito o reimpiegato per altri scopi, mentre il tracciato viene tagliato in corrispondenza dei punti di passaggio di nuovi e importanti flussi.

### 03.4.3\_LA TRATTA GIRONA-OLOT e L'ANTICA STAZIONE DI GIRONA

L'antico edificio della stazione del tren d'Olot era parte della rete ferroviaria a via stretta che passava per la città di Girona e collegava i maggiori centri della provincia. Il suo processo di costruzione è lungo e travagliato. La città ottiene il permesso di costruire nel 1883 e si pensava che i lavori avrebbero avuto un corso breve e sarebbero stati ultimati nel giro di tre anni. I pronostici si rivelarono troppo positivi e la conclusione dei lavori venne posticipata al 1889. Per concludere i cantieri è necessario appaltarli a un'impresa inglese "The Olot and Gerona railway company limited" che a partire dal decennio successivo dona nuovi impulsi ai lavori sulla linea infrastrutturale. Con questa nuova ondata di ottimismo vengono inaugurati nuovi tratti della linea, ma la speranza di vedere conclusi i processi di trasformazione svanisce solo qualche anno più tardi, quando la compagnia inglese entra in crisi e i lavori vengono sospesi. Nuove prospettive si aprono nel 1909 con l'istituzione della nuova "Compania de ferrocarril de Olot a Gerona" che si assume il compito di dirigere i lavori e ne affida la conclusione a una compagnia di Barcellona che completerà l'opera nel 1911.

La linea segue l'orografia del territorio, in particolare il corso dei fiumi e supera gli ostacoli geografici attraverso tunnel e alcune opere di ingegneria.

Il tracciato prevedeva un complesso di dieci stazioni e dodici fermate, i punti di sosta avevano conformazioni diverse, potevano essere solo delle piattaforme dotate di una pensilina o dei veri e propri edifici su uno o due piani. Queste strutture più complesse, in genere, includevano una sala d'attesa, i servizi igienici, un piccolo botteghino per i biglietti e l'ufficio del capotreno. Solo in alcuni casi erano accessoriate anche di spazi tecnici contenenti pezzi di macchinari o serbatoi d'acqua per rifornire le locomotive a vapore. La stazione di Girona, essendo la città capolinea, era una delle più fornite dal punto di vista dei servizi e più complessa dal punto di vista architettonico, comprendendo due piani fuori terra e uno interrato. L'edificio è ancora esistente e ha il suo ingresso su Carrer Santa Eugenia, dopo la dismissione della linea, avvenuta nel 1969, è stato adibito a spazio laboratoriale per formare giovani in ambito lavorativo ed è oggi sede dell'espai joven, uno spazio di ricreazione e aggregazione.

La stazione rientra nel piano speciale per il Parc Central, in qualità di porta e accesso a nord del parco. Proprio questo piano ne ha previsto la conservazione, il mantenimento e il riutilizzo per attività legate alla vita e alle problematiche della città, con l'inserimento di servizi a carattere culturale e sociale. L'accesso nord al parco, oltre all'edificio che segna la memoria della stazione, è sottolineato da due importanti edifici del famoso architetto modernista di Girona, Rafael Masò: la Punxa e la Farinera Teixidor. Il carattere di spazio pubblico della stazione è sottolineato dalla posizione strategica nella città.

## 04\_PROPOSTA PROGETTUALE

*“Quando un architetto pensa, egli sta pensando architettura,  
e il suo lavoro è sempre architettura, non importa in che forma appaia”*

[Hejduk]

### 04.1\_DESCRIZIONE DEL CONTESTO

Come descritto nei capitoli precedenti, la città di Girona si identifica come città di medie dimensioni e polo attrattivo rispetto all'area occupata dalla comarca gironina e non solo. Questa posizione strategica fa in modo che la città sia vissuta attivamente dalle persone portate soprattutto per interessi lavorativi sul posto, in particolar modo durante i giorni feriali, facendola però rimanere di una dimensione ridotta, capace di infondere nelle persone un senso di protezione e di calma.

Questo modo di vivere la città in tutte le sue parti in maniera quasi contemporanea perché percorribile interamente a piedi in tempi ridotti, di poter avere da alcuni punti sopraelevati la percezione di tutto lo spazio da essa occupato e di possedere ancora, nonostante il ruolo che ricopre, un'integrità quasi paesana, pretende una vivibilità degli spazi elevata, che oggi fa fatica a confrontarsi con i limiti e le problematiche date dai cambiamenti che cercano di elevarla ad un livello attrattivo ancora maggiore inserendola in un circuito spagnolo ed europeo più ampio.

Le dinamiche attualmente in atto sono quelle relative alla costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità (AVE) che attraversa la città da nord a sud, avendo uno spazio dedicato a livello interrato nel suolo. Questa possibilità conferisce maggiore importanza alla città, aumentando la frequenza dei collegamenti tra Spagna e Francia e diminuendo notevolmente i tempi di percorrenza, la fa crescere a livello europeo tra le città mediane e risolve molti problemi legati al pendolarismo, elemento da non sottovalutare dato che Girona si distingue sul territorio quale città universitaria e maggiormente sviluppata sotto il profilo produttivo. Allo stesso tempo però l'inserimento di un elemento così forte e impattante produce inevitabilmente riscontri altrettanto incisivi sia sul territorio che sulle persone che in maniera diretta lo vivono: quest'aurea protettiva, locale, che caratterizza la città viene infatti bruscamente infranta con l'apertura di cantieri che ricoprono una dimensione di notevole importanza sul totale di suolo occupato da Girona, creando limiti sia a livello fisico che psicologico alla popolazione e

innestando una serie di dinamiche che in poco tempo portano ad una situazione di malcontento e insofferenza.

I lavori relativi alla costruzione nella linea AVE ebbero inizio nel 2008 e, nonostante il treno sia attualmente funzionante, le aree limitrofe all'intervento e interessate da progetti, in gran parte risultano ancora occupate dai cantieri, impedendo perciò la fruizione degli spazi e la possibilità che le persone inizino a relazionarsi con questi e ad abituarsi alla nuova tipologia di organizzazione del territorio. Questa lentezza nella chiusura dei cantieri e nella definizione di interventi progettuali mirati, unitamente alla poca chiarezza che ha contraddistinto tutte le fasi di attuazione dei lavori, ha esasperato gli abitanti che reclamano gli spazi che gli appartengono nonché la tranquillità che conforma la città. La poca trasparenza delle operazioni messe in atto ha ulteriormente accentuato un senso di malcontento nei cittadini che, non sentendosi coinvolti nella trasformazione urbana la vivono da outsider, scoprendo a operazioni concluse gli esiti progettuali dei cambiamenti in corso, spesso non accettandoli o non riconoscendoli.

#### **04.1.1\_PROGETTI IN CORSO**

Il progetto proposto dal Comune di Girona relativo alla linea ferroviaria, nasce con la divisione del processo in due fasi attuative d'intervento, identificabili rispettivamente nella creazione della linea ad alta velocità sotterranea alla città (fase 1) e nell'interramento della linea del treno convenzionale che attualmente corre su un viadotto sopraelevato dal suolo (fase 2).

Ad oggi è in atto solamente la fase 1 del progetto, mentre ci sono dubbi sulle effettive possibilità relative alla fase 2.

Il tracciato del TAV corre da nord a sud per l'intera lunghezza della città, parallelo a quello della linea attuale del treno convenzionale; la riorganizzazione urbana relativa al suo inserimento interessa, oltre allo spazio occupato prettamente dalle linee del treno sotterraneo, anche l'intera area occupata dal Parc Central che sorge in adiacenza alla stazione. All'interno del parco infatti sono previste numerose opere direttamente legate al progetto ferroviario: queste si identificano principalmente nella nuova stazione AVE e nel tunnel che la collega alla stazione della linea del treno convenzionale, nonché nelle prese di aria e di luce che devono necessariamente servire tutti i nuovi spazi sotterranei.

Il Parc Central viene interamente ridisegnato secondo criteri legati all'utilizzo degli spazi e dell'antico tracciato urbano, tenendo sempre in considerazione la presenza degli elementi

costruttivi e tecnici che sorgono al suo interno. Questa nuova organizzazione degli spazi permette di collegare il parco alla stazione del treno convenzionale che risulta aperta su entrambi i fronti principali, ma non alla nuova stazione AVE che presenta un unico fronte vetrato ma non accessibile dal parco.

Il disegno degli spazi verdi si compone di due principali aree: una, in corrispondenza della stazione, costituita da un manto erboso e che ospita la nuova stazione, le costruzioni di servizio, le uscite di emergenza e l'accesso al livello sotterraneo, mentre l'altra, adiacente all'isolato urbano più prossimo, presenta un rigoroso disegno di filari alberati e l'edificio della stazione storica che viene mantenuto insieme alle essenze che sono state piantate nell'area circostante.

Il progetto prevede un cambio per quanto riguarda il sistema viario di Plaza Europa: la rotonda che definiva la circolazione nella piazza è inglobata nel Parc Central e proprio sul parco escono le rampe che si collegano al parcheggio sotterraneo e alla stazione degli autobus, anch'essa interrata.

#### **04.1.2\_CONTROPROPOSTE**

La proposta progettuale fatta dal Comune per la riorganizzazione del Parc Central ha avuto parecchi riscontri negativi da parte della cittadinanza, la quale vorrebbe sfruttare la possibilità data dai lavori dedicati alla costruzione della linea AVE per fare in modo che il parco conquisti centralità all'interno del tessuto urbano, vista la posizione cruciale nella città. La durata dei lavori, prolungata nel tempo ha fatto sì che i cittadini dei quartieri limitrofi sentissero la mancanza del loro parco e lanciassero una proposta per riappropriarsi degli spazi persi a causa dei cantieri. La critica fatta è anche al disegno del parco che riprende un tessuto storico non più esistente e che non crea uno spazio di incontro e aggregazione ma solo di percorrenza, senza interesse per i collegamenti trasversali.

In questo modo nasce una proposta teorica da parte di uno dei comitati cittadini, che si oppone a quella del Comune e che cerca un compromesso con gli interessi degli abitanti.

La proposta espone alcune idee e volontà della cittadinanza, che chiede un parco aperto in tutte le direzioni cardinali e che sia crocevia e centralità tanto per coloro che abitano nel quartiere quanto per coloro che arrivano da fuori e approdano in città proprio in corrispondenza del Parc Central. L'intenzione è quella di rendere il parco una nuova polarità di incontro e aggregazione, un luogo in cui potersi fermare per soste brevi o prolungate, in

modo tale da rendere più centrali i quartieri dove loro risiedono e avvicinarli a quello che è ritenuto il centro della città. Infine la proposta prevede l'inserimento di elementi identitari della città, come ad esempio le figure narrate nelle numerose leggende per fare in modo di creare un senso di appartenenza per coloro che conoscono le storie e fornire un primo approccio alla città e alle sue tradizioni per coloro che sono estranei.

La maggiore critica è fatta alla nuova spazialità del parco, che prevede un disegno lineare precostituito secondo l'orientamento nord-sud, la preferenza è invece quella di un parco che sia crocevia di sentieri e che metta a confronto le parti di città che su esso si affacciano attraverso uno spazio accogliente e vario. Il suggerimento è quello di interrompere la linearità del viadotto attraverso collegamenti trasversali, che connettano gli spazi ad esso limitrofi, comunque mantenendo e continuando la trama urbana esistente. La richiesta, oltre a quella di uno spazio gradevole è di un luogo sicuro, che affronti in maniera cosciente e sensata le problematiche legate allo spazio pubblico, soprattutto quello delicato dell'ambito della stazione; si ritiene infine che uno dei modi per garantire queste qualità sia l'inserimento di nuove attività al di sotto del viadotto.

## **04.2\_PROPOSTA PROGETTUALE**

La scelta di lavorare a Girona nasce a seguito dell'analisi dei progetti e delle proposte attive in città dal 2013: l'approfondita conoscenza dell'area in vista dei futuri cambiamenti e la possibilità di essere attivamente presenti all'interno delle dinamiche cittadine hanno fatto nascere diversi ragionamenti relativi alle problematiche presenti, a quelle create dalle trasformazioni e soprattutto alle possibilità che gli spazi interessati presentano su diversi fronti.

I progetti precedentemente esposti interessano la grande area occupata dal viadotto ferroviario e parte degli spazi ad esso collegati, trasformandone alcuni e trascurandone altri. In vista della possibile attuazione della fase 2 prevista dal progetto del Comune, ossia quella che riguarda l'interramento della linea del treno convenzionale, sono state presentate da cittadini, studenti e progettisti svariate possibilità di riutilizzo del viadotto dismesso con annesse rifunzionalizzazioni, piuttosto che proposte riguardanti la possibilità di smantellare il passaggio sopraelevato per liberare l'area da un'infrastruttura non più utilizzata. In particolare l'attenzione di tutti i progetti viene posta sui cambiamenti che interessano il viadotto, il sottosuolo e la sua nuova organizzazione e quelli che si attuano all'interno del Parc Central,

concentrandosi su ciò che viene offerto dal progetto del Comune e quello che è richiesto dai cittadini, senza prendere in considerazione un altro spazio egualmente importante e centrale e che si identifica nelle aree sottostanti il viadotto sopraelevato; l'intera dimensione del percorso su ferro rappresenta una risorsa per il territorio, in quanto lascia alla città uno spazio lineare di più di un chilometro e mezzo perfettamente libero e utilizzabile. Inoltre è la quota zero quella in cui avvengono gli scambi e le relazioni tra le persone che rendono una città tale, è questa la quota in cui si abita la città, proporre spazi elevati o sotterranei può essere interessante, ma sicuramente non risolutivo dei problemi legati alle barriere psicologiche e alla vita dei cittadini e alle fratture più o meno fisiche presenti sul territorio. L'importante linearità del viadotto all'interno del tessuto urbano è attualmente percepita come barriera in quanto divide la città in due parti che si sviluppano ad est e ad ovest dell'infrastruttura. L'asse, situato esattamente al centro della città, distribuisce l'edificato in funzione della linea ferroviaria convenzionale e gerarchizza la città a seconda della posizione in cui si trovano i quartieri, più o meno vicini alla stazione quale ingresso a Girona, al centro storico, alle zone commerciali o culturali...

Sul territorio c'è una grande discrepanza tra quello che è il centro fisico, geometrico della città, coincidente con il viadotto ferroviario e in particolare con la stazione e quello che è il centro storico e culturale, ricco di punti di interesse, che si trova dislocato a nord est rispetto al centro fisico. La zona della stazione, nonostante la sua posizione, non avendo un sufficiente grado di attrattività è caratterizzata da una sorta di forza centrifuga, per cui si arriva in stazione e da lì ci si dirige verso altri punti più interessanti a livello storico, culturale, commerciale o altro.

Lo spazio del viadotto, oltre alla mancanza di polarità attrattive presenta un'altra problematica legata all'utilizzo che negli anni ne si è fatto. Il sottoviadotto si presenta oggi come uno spazio abbandonato, quasi di risulta, utilizzato unicamente per il parcheggio dei veicoli e in molte zone degradato. Questa situazione fa sì che le aree adiacenti vengano nettamente separate le une dalle altre, dividendo quartieri un tempo contigui e sfavorendo la possibilità di attraversamento trasversale della linea, comportamenti che presto portano alla dimenticanza di spazi che al contrario presentano un elevatissimo potenziale intrinseco.

#### 04.2.1\_DESCRIZIONE DELL'AREA DI PROGETTO

L'intervento prende in considerazione tutta l'estensione del tessuto urbano, dalla Rotonda del Rellotge a nord della città, fino a Carrer Cassià Costal a sud, questo è il tratto in cui il viadotto è sopraelevato e utilizzabile a quota zero. La zona a nord, dopo la Rotonda del Rellotge non è stata trattata pur essendo un punto in cui il viadotto è sopraelevato perché rappresenta uno dei nodi di maggiore accessibilità alla città storica e, viste le problematiche legate alla viabilità e alla circolazione, si è preferito lasciarlo tale.

Gli spazi che costituiscono l'area di progetto si presentano molto differenti tra loro, sia per quanto riguarda la conformazione degli spazi stessi, sia per il contesto nel quale si inseriscono che per le funzioni e le destinazioni d'uso.

Partendo da nord, in corrispondenza della Rotonda del Rellotge si ha la porta principale di ingresso alla città, a seguito della quale, in corrispondenza del viadotto, l'edificato risulta molto fitto, chiudendo l'area in esame nello spazio strettamente necessario per il passaggio del treno. In questa zona vi sono edifici in gran parte a destinazione residenziale dotati di servizi e di aree commerciali a piano terra.

Continuando in direzione della stazione lo spazio si fa più ampio incontrando crocevie importanti, piazze ed avvicinandosi all'estesa presenza del Parc Central.

L'edificio della stazione interrompe lo spazio sottostante il viadotto nel suo punto centrale per poi destinare l'area successiva a parcheggio privato.

Oltre la stazione si ha una zona attualmente occupata da cantieri che lavorano alla realizzazione del Parc Central e alla risistemazione di Plaza Europa, altro nodo importante nella distribuzione della città, contornata da edifici più recenti rispetto a quelli presenti a nord; in questo tratto la zona ad ovest, che coincide con il quartiere di Sant Narcis, è quasi prettamente residenziale, mentre ad est sono collocati oltre alle residenze, servizi e attività terziarie.

Infine, in corrispondenza di Carrer Cassià Costal si ha un terrapieno che interrompe la presenza di uno spazio utilizzabile al di sotto del viadotto.

Come anticipato, l'intera linearità è adibita a parcheggio, per la maggior parte libero, questo, oltre a sminuire la valenza estetica dello spazio, crea inevitabilmente una barriera fisica data dalla presenza delle auto e un limite psicologico accentuato dall'evidente degrado, che portano le persone a percorrere spazi alternativi per andare da una parte all'altra della città



evitando di sostare o anche solamente di attraversare passaggi poco illuminati, non fruiti e senza la presenza di particolari funzioni che porterebbero al loro utilizzo.

Inoltre la peculiarità di essere in uno spazio pubblico interamente coperto dalla presenza del viadotto posto ad un'altezza di circa cinque metri da terra crea una chiusura percepibile quasi come un interno, specialmente in quei punti dove l'edificato è molto prossimo all'infrastruttura.

Un'altra caratteristica riscontrabile è la presenza dei pilastri che sorreggono i binari e occupano lo spazio dividendolo in modo più o meno regolare: questo risulta un grande corridoio longitudinalmente, ma se considerato in sezioni trasversali è quasi assimilabile ad una sequenza di stanze. Il passo dei pilastri è irregolare, come il loro numero: si hanno alcune zone in cui c'è una situazione di simmetria, mentre altre in cui non c'è un ordine e i sostegni sono posti in funzione delle strade e degli isolati. Nella parte a nord, dove il viadotto è più stretto ci sono due file di pilastri, andando verso la stazione le linee aumentano e si hanno file di quattro e in seguito di cinque pilastri. A sud verso Plaza Europa tornano ad essere quattro fino al terrapieno.

Lo studio del contesto parte dall'analisi delle funzioni presenti in città, unitamente ai luoghi di interesse sociale e culturale, portando alla definizione di quattro itinerari tematici che, prendendo in considerazione la destinazione d'uso degli spazi e la normale vivibilità di questi all'interno del tessuto urbano, si caratterizzano in modo differente a seconda delle caratteristiche di ciascuna area. Tali itinerari non sono da considerarsi come dei percorsi effettivi da fare, quanto come l'astrazione delle attività e delle destinazioni d'uso principali di ogni quartiere, in modo da definire dei flussi di continuità sul territorio.

Partendo da nord, il primo itinerario proposto è quello a destinazione aggregativa, questo perché si inserisce nel contesto di spazi caratterizzati principalmente dalla presenza di locali, bar e piazze, attivi di giorno come nelle ore serali e riconosciuti dalla cittadinanza quali luoghi d'incontro nella città. L'area nella quale si sviluppa è l'ingresso carrabile principale a Girona dai paesi siti a nord della città, ed è uno snodo intermodale importante in quanto, oltre alla forte presenza di automobili è presente anche uno degli scali principali per gli autobus che trasportano turisti, pendolari o studenti.

Il secondo si identifica quale itinerario commerciale, toccando evidentemente i luoghi adibiti alla vita diurna delle persone, allo shopping e in generale alla vendita, prende in considerazione alcune delle arterie principali della città, fruito sia a livello carrabile che pedonale, tagliando per due volte la linearità del viadotto.

A seguire si incontra l'itinerario culturale, interessato dai principali centri dedicati alla cultura che si sviluppano nell'intorno del viadotto e da monumenti importanti per la città, luoghi di interesse umanistico ma anche turistico, che tiene in considerazione la vicinanza a questi luoghi e la possibilità espansiva di questi spazi.

A sud, l'ultimo itinerario è a destinazione ludica, sviluppandosi in corrispondenza della scuola, del parco e delle aree gioco recentemente costruite.

La definizione di questi itinerari è servita ad analizzare le funzioni e la quotidianità di utilizzo di ogni tipologia di spazio all'interno dell'area di progetto, in modo da poter progettare luoghi che si legano al contesto nel quale si inseriscono dialogando con ciò che li circonda e aprendo la possibilità di un collegamento che connetta funzioni della stessa tipologia presenti su entrambi i lati del viadotto con l'intento di creare una continuità di funzioni piuttosto che una frattura. Sono stati presi in considerazione anche i maggiori crocevia che coincidono con il sottoviadotto nell'ottica che questi possano diventare i punti di maggiore accesso all'intervento progettuale.

Successivamente l'analisi ha interessato gli spazi ad uso pubblico e quelli ad uso privato a quota zero rilevando la vastità di aree dedicate alla libera fruizione dei cittadini, parallelamente ad un'analisi puntuale relativa al contesto circostante l'area di intervento, la quale definisce in particolare gli spazi dedicati ai servizi cittadini, le attività commerciali e le aree destinate a parcheggio. Inoltre sono stati evidenziati quelli che sono stati riconosciuti come limiti fisici rappresentati dai cantieri in atto, differenziati dai limiti psicologici dettati invece dalla vivibilità di ogni zona.

Questa approfondita conoscenza del contesto ha portato alla definizione di sei sezioni che incrociano il viadotto in luoghi particolarmente interessanti sia dal punto di vista delle problematiche che da quello delle possibilità che presentano. Le zone scelte saranno quelle che si diversificheranno a livello di intervento progettuale, tenendo in considerazione tutto ciò che conforma lo spazio, il modo di viverlo, le funzioni e le attività che lo caratterizzano e proponendo un intervento che si integri al contesto e allo stesso tempo che sia cerniera anziché barriera e catalizzatore di apporti e di presenze.

L'intervento progettuale inizia così a prendere forma a livello di masterplan, definendo un disegno chiaro e organico capace anche di differenziarsi a seconda della funzione che ospita. Il disegno, in questa fase ancora grafico prende gli orientamenti del tessuto urbano circostante ed entra in maniera graduale dalle vie trasversali limitrofe all'arteria centrale sottostante il viadotto. Il tema rimane quello di cucire in maniera delicata la città e non creare

barriere tra uno spazio e l'altro, per tale motivo si cerca sempre una fusione tra i disegni di pavimentazione dei diversi spazi e tra quello del tessuto urbano e delle nuove spazialità inserite nel progetto.

Partendo da nord la prima sezione che è stata identificata è stata fatta su Carrer Figuerola, incrocio importante che divide due spazi differenti: uno più aperto, rivolto verso la Rotonda del Rellotge che accoglie la gente che arriva in città, l'altro che invece inizia ad inserirsi in un tessuto urbano consolidato. Il primo è attraversato da quello che era stato precedentemente identificato come itinerario a destinazione aggregativa e per questo presenta un disegno di masterplan divertente e inaspettato che si configura come una pavimentazione che prende vita attraverso l'inserimento di zone propriamente ludiche in quanto definite da giochi inseriti nel disegno generico di pavimentazione.

Il secondo spazio si situa in corrispondenza di una parte dell'itinerario commerciale e prevede infatti una zona adeguatamente ripartita attraverso il disegno di pavimentazione e dedicata all'esposizione e alla vendita di prodotti di origine locale, dando la possibilità di un utilizzo ottimale degli spazi anche nei giorni in cui non è presente l'attività di mercato, creando attraverso il disegno di pavimentazione, tre spazi distinti: uno propriamente destinato alle bancarelle espositive, uno di circolazione in relazione al mercato e uno di percorrenza veloce utilizzabile anche per eventi compresenti al mercato.

Proseguendo in direzione sud ci si trova in presenza di uno spazio molto particolare, caratterizzato da un edificio che sorge in posizione molto prossima, quasi adiacente al viadotto e che presenta per alcuni metri un fronte cieco. Questa zona è stata pensata come una nuova piazza dedicata a eventi artistici, performance o esibizioni che dialogano con il trattamento materico e formale appositamente progettato e che possano in qualche modo inserire e mettere in mostra i progetti dei collettivi locali, veramente numerosi ed affermati sul territorio.

Quella che segue, proseguendo il percorso definito dal viadotto, è un'area cruciale del territorio in quanto si trova in prossimità di vari elementi dotati di un potenziale molto elevato: in primo luogo questo spazio rientra nell'itinerario cosiddetto culturale all'interno di una città che è particolarmente dedicata alla cultura, inoltre è circondato da ambienti totalmente aperti e pubblici quali una piazza, una delle principali arterie della città e l'imbocco del Parc Central. Questa zona diventa quindi di fondamentale importanza in vista di una collaborazione tra spazi che possano creare un'ampia area capace di attrarre le persone ed orientarle verso particolari direzioni, in tale zona veramente cruciale per la città, si è pensato ad un'area

espositiva di materiali che possano riguardare la città o dialogare con gli eventi presenti negli spazi precedentemente descritti.

La zona che sorge in adiacenza alla stazione è attualmente occupata da un parcheggio a pagamento ma se studiata con attenzione, risulta particolarmente interessante data la sua ubicazione: sita a lato della stazione, si configura come una delle aree di arrivo da parte delle persone che fanno il proprio ingresso in città attraverso l'utilizzo del treno; inoltre i due fronti principali volgono uno in direzione del centro città, l'altro in direzione del parco, essendone quasi limite fisico. Queste caratteristiche lo rendono uno spazio accattivante e potenzialmente di centrale interesse per cittadini e turisti ed è per questo stato pensato come zona destinata al commercio (e più in particolare all'attività di outlet) e di ristorazione, è questa una zona problematica per quanto riguarda la fruizione e la sicurezza e si ritiene che l'inserimento di nuove attività commerciali possa arricchire l'area e dare nuovi impulsi ai quartieri circostanti.

A seguito di uno spazio filtro che pone una distanza tra il fruitore, i lavori in corso nei cantieri e la zona dedicata ai servizi della nuova stazione, per ultimo, si incontra uno spazio che viene interessato dall'itinerario a destinazione ludica, il quale si suddivide in due zone, una di sosta o di gioco, nel quale convivono elementi che permettono di isolarsi temporaneamente dal contesto accanto ad altri che ripartiscono lo spazio in maniera divertente, l'altra che si conforma seguendo il disegno di un teatro all'aria aperta, costituito da un'area destinata a palcoscenico e un'altra che attraverso una gradonata riesce ad accogliere le attività previste al suo interno e a chiudere l'area di intervento.

L'intenzione di creare delle zone funzionalmente differenti trova riscontro in giochi di linee e disegni di pavimentazioni differenti, tuttavia si è cercato di trovare dei criteri che dessero continuità e uniformità al progetto, quali per esempio l'andamento delle orditure dei tessuti urbani e la scelta di un numero limitato di materiali che si ripetessero utilizzati in maniera differente nelle varie aree. L'intervento è inoltre definito in una porzione di spazio che va da un marciapiede all'altro della strada che passa al di sotto del viadotto e si espande nelle vie trasversali limitrofe. La tendenza è quella di creare collegamenti trasversali per far sì di interrompere la linearità della ferrovia e fisicamente condurre la gente all'interno dell'intervento, quasi accompagnandola. La volontà è quella di collegare le due parti della città e creare un nuovo e ampio spazio pubblico a disposizione dei cittadini che avvicini le due parti separate dal viadotto. Anche la viabilità di questo spazio pubblico è stata ripensata: l'intervento prevede una pista ciclabile che lo attraversa e lo riconnette con i percorsi ciclabili già esistenti in città e si affianca al servizio di bike sharing "Girocleta". Una parte, quella più a

nord è stata pensata come a traffico limitato, intaccando in parte il sistema viabilistico, ma senza stravolgerlo in maniera importante.

Ovviamente il ripensamento degli spazi al di sotto del viadotto prevede lo smantellamento dei parcheggi che attualmente caratterizzano l'area oggetto di intervento. Il problema viene ovviato grazie alla predisposizione del nuovo parcheggio interrato per tre piani in prossimità di Parc Central e dalla prossimità di numerosi silos presenti nelle vie circostanti il viadotto.

#### **04.2.2\_RIPENSAMENTO DEGLI SPAZI**

L'arte si inserisce a livello progettuale come modalità di ripensamento degli spazi in relazione alla loro conformazione e soprattutto al loro utilizzo.

Come descritto nei capitoli precedenti, Girona è una città che per il proprio sviluppo ha puntato molto sull'aspetto culturale e artistico della vita pubblica, proponendo un ricco calendario di eventi e numerosi centri dedicati. Il ripensamento di tutte le attività cittadine in relazione alla cultura innalza la città stessa ad importante punto di riferimento verso le realtà circostanti e ad un livello di attrattività concorrente con i maggiori poli limitrofi.

Questa sensibilità nei confronti delle politiche culturali ed artistiche ha fatto sì che l'attenzione rispetto alla globalità del progetto si concentrasse poi verso un'area più ristretta sulla quale focalizzarsi a livello progettuale, di disegno architettonico, materico e funzionale.

In particolare l'area scelta è quella compresa tra la Rotonda del Rellotge e Carrer de Santa Eugènia, che si divide a sua volta in tre spazi a destinazione funzionale differente, seguendo gli studi fatti in precedenza.

Sempre partendo da nord lo spazio dedicato all'aggregazione risulta il più divertente ed alternativo con un disegno di pavimentazione che suscita l'interesse delle persone e ne stimola la creatività attraverso l'utilizzo di giochi da strada inseriti al suo interno. Lo spazio acquisisce in questo modo una forte attrattività riuscendo comunque ad avere un disegno che si innesta in modo ottimale nel contesto. I giochi pensati per quest'area vengono lievemente sopraelevati per permetterne il miglior utilizzo possibile e un'adeguata visibilità, il disegno di pavimentazione arriva ai limiti dettati dai marciapiedi esistenti, estendendosi nei punti di incrocio con le strade trasversali rispetto l'andamento dell'area. I materiali utilizzati in quest'area rispecchiano il carattere di strada da vivere che le si vuole conferire, rimanendo cemento grezzo ridipinto tramite pittura bianca nei punti in cui necessario.

Lo spazio destinato all'esposizione e alla vendita è pensato come punto di incontro, di ritrovo e piazza e per questo si caratterizza con l'attività di mercato in determinati giorni della settimana. Questa funzione è suggerita dall'andamento apparentemente regolare dei pilastri che creano una scansione ritmata dello spazio, nonché dalla pavimentazione che propone una passerella centrale di andamento irregolare dettato dal passo dei pilastri e due differenti livelli di percorrenza contraddistinti ulteriormente grazie alla scelta dei materiali e all'orditura della loro posa. Questi infatti si rifanno ai materiali utilizzati per la pavimentazione del centro storico della città, spesso adibito ad area di festa e di commercio e si identificano nella precisa calibrazione tra cemento e pietra calcarea locale, sapientemente intervallate da inserti in acciaio corten.

Il terzo spazio si inserisce in un contesto particolare, dettato da un fronte cieco quasi nella sua totalità e sito in adiacenza ad una piazzetta recentemente ridisegnata che risulta però essere in una posizione particolarmente sfavorevole dato il posizionamento appartato rispetto alle principali vie di comunicazione e alle poche funzioni o servizi dell'intorno.

Quest'area è stata immaginata come un sito in cui metterne in evidenza il carattere storico dettato dagli edifici che sorgono attorno e allo stesso tempo quello di rovina, dato sia dalle condizioni di mantenimento degli stabili che dall'utilizzo di particolari materiali come ad esempio i mattoni a vista, insieme alla forte presenza, che in uno spazio di così piccole dimensioni risulta essere quasi monumentale, del viadotto e dei pilastri.

L'attività proposta per questa particolare area è quella artistico/culturale, dettata da un calendario di eventi che spaziano dalla performance musicale a quella artistica, alla possibilità di inserire eventi di street art, eccetera. Queste attività portano lo spazio a dover accogliere eventi puntuali e per questo sono state predisposte delle aree ribassate che fungono da palchi e da sedute e che abbracciano l'evento dedicandogli uno spazio circoscritto.

#### **04.2.3\_DUE TIPOLOGIE DI INTERVENTO**

Come si intuisce dalla descrizione non appena fatta, il progetto segue due linee di intervento parallele che mirano alla ridefinizione degli spazi.

Una è quella che si occupa della riqualifica dello spazio attraverso il disegno architettonico, che trova le proprie linee guida all'interno della trama urbana, della viabilità o dell'edificato circostante l'area e che parallelamente al disegno lavora attraverso l'utilizzo di particolari

materiali scelti tra quelli che costituiscono la parte storica della città, quelli che ne definiscono i nuovi interventi e quelli che si pongono in maniera più innovativa ed accattivante.

L'altra linea di intervento definisce la teoria dell'evento quale possibile metodo di inserimento di alcune funzioni a carattere temporaneo per la rigenerazione di spazi altrimenti perduti. Questa possibilità lascia un elevato grado di libertà riguardo la scelta degli eventi stessi, della frequenza con cui vengono attuati, dei partecipanti... ma allo stesso tempo questa libertà risulta maggiormente attrattiva rispetto all'inserimento di un'unica funzione, facendo in modo che le stesse persone possano decidere di fruire dello stesso spazio in momenti diversi della giornata o in diversi giorni della settimana, aspettandosi un'atmosfera differente a seconda dell'attività proposta.

Mentre la prima strada definisce un utilizzo quotidiano della città e in particolare dell'intervento, utilizzando i mezzi propri della progettazione architettonica, quali il disegno, la definizione dei materiali e l'inserimento di alcuni elementi tipici dello spazio pubblico, (sedute, verde, luoghi ombreggiati e quant'altro), l'altra strada prevede un aspetto legato alla sorpresa e alla generazione di uno scenario inaspettato che faccia assumere un carattere nuovo e ogni volta differente allo spazio trattato. La giusta compresenza di questi due aspetti può portare alla definizione di un nuovo spazio urbano e alla creazione di una nuova polarità. Si ritiene essenziale in questo senso che ci sia una presa, o forse una ri-presa di coscienza dello spazio sottostante il viadotto, uno spazio perso e dimenticato che potrebbe e dovrebbe assumere una sua propria identità.

### **04.3\_REALTÀ PROGETTUALE**

La proposta è nata da esigenze contingenti che si sono sviluppate realmente sul posto, per questo motivo è stato affrontato un periodo all'estero, nella città di Girona, in cui è stato possibile scontrarsi con la realtà effettiva, toccare con mano le problematiche, vedere gli spazi e parlare con le persone direttamente interessate. Questa posizione tra outsider e insider ha permesso di conoscere bene l'area di intervento ma contemporaneamente avere una visione distante, razionale e distaccata, non viziata e offuscata dalla stanchezza, dai procedimenti e dalla longevità dei cantieri e delle trasformazioni in corso. Essere sul luogo ha consentito il dialogo anche con chi conosce meglio lo stato delle cose e di sentire tutte le campane in questione. Per questo sono stati fissati degli incontri con rappresentanti comunali, architetti dell'ordine di Girona, ma anche rappresentanti degli abitanti e delle

associazioni dei commercianti. La comunicazione con diverse persone ha permesso di mettere a fuoco il problema e di agire adeguatamente, in base ad esigenze e richieste; il dialogo come sempre rappresenta un mezzo fondamentale per creare un ricco bagaglio di partenza, essenziale per conoscere un'area e per capirne punti di forza e di debolezza.

Uno sguardo è stato puntato anche verso i progetti che hanno interessato il viadotto, anche se nessuno fin'ora ha preso in considerazione la scelta di lavorare negli spazi sottostanti l'infrastruttura. La manovra più diffusa infatti è stata quella di creare un parco urbano lineare sopraelevato con impianti di risalita puntuali nell'ottica della dismissione dell'infrastruttura; eppure la possibilità di smantellamento del viadotto è ogni giorno più remota e anche la sua dismissione potrebbe avvenire a distanza di anni.

La realtà è che la città ad oggi si trova con uno spazio perso e di cui non riesce a leggere le potenzialità, un luogo dimenticato perché completamente inutilizzabile, che invece potrebbe diventare, per tutto quello che è già stato in precedenza descritto, una nuova polarità territoriale e aiutare la città sia per quanto riguarda la qualità dello spazio urbano, che per quanto concerne gli aspetti economici e la culturali.

Girona è in questo senso una città molto attenta a se stessa, che non perde occasione per fare o accogliere proposte che possano migliorare la qualità dello spazio o della vita nella città; sempre propositiva e aperta verso idee che riguardano lo svecchiamento e la cultura, ha capito l'importanza del dialogo e della collaborazione.

#### **04.3.1\_ SENSIBILIZZAZIONE DELLA CITTADINANZA**

Una proposta progettuale fine a se stessa non è in grado di risolvere i problemi di uno spazio, almeno non in maniera concreta, soprattutto quando tratta un tema delicato e difficile come quello in questione: si tratta di un lavoro di trasformazione importante della città e per quanto l'uomo sia in genere favorevole al cambiamento se positivo, il malcontento si genera comunque. Per questo una proposta progettuale come quella fatta può essere molto interessante perché riconfigura uno spazio perso, ma può generare molte polemiche legate ad altri temi, non ultimo quello dei parcheggi. La metodologia scelta è quella di far leggere in modo chiaro alla cittadinanza punti di forza e punti di debolezza, così da promuovere una presa di coscienza riguardante le problematiche in atto e di stimolare l'interesse verso una visione alternativa dei luoghi.



In questo senso una sensibilizzazione verso i fruitori dello spazio mette in evidenza uno spazio all'interno della città che non è sfruttato ma che presenta molteplici possibilità. Questa politica versa ad abbattere le barriere che caratterizzano l'ambito del viadotto e superare i limiti creati dall'infrastruttura, mantenendo la trasparenza dei processi reclamata dai cittadini.

La città si sta muovendo per questa diffusione di informazioni, per far conoscere le proposte progettuali fatte che riguardano la tematica dell'infrastruttura attraverso l'organizzazione di mostre e di punti informativi; è aperto un punto di ascolto per facilitare il dialogo riguardo i lavori che interessano il Parc Central e la rassegna stampa è attiva e presente sulle trasformazioni in corso; tuttavia le proposte di inserimento del progetto a livello pubblico e cittadino sono molteplici: attraverso il web con l'apertura di un sito internet dedicato o pagine di social network, attraverso il dibattito propositivo quale importante apporto progettuale o ancora tramite provocazioni e inviti a vivere lo spazio che è oggi lasciato a se stesso.

#### **04.3.2\_ EVENTI TEMPORANEI**

L'intervento prevede l'inserimento di numerose attività artistiche, le quali non possono essere fisse e costanti nel tempo ma si caratterizzano come eventi ed happening, essendo un modo per avvicinare le persone al mondo dell'arte, renderle partecipi e consapevoli. La proposta prevede quindi una parte legata al quotidiano, alla ridefinizione dello spazio urbano in modo che risulti più accogliente e gradevole, un luogo dove poter stare, incontrarsi, passeggiare e una parte legata invece ad eventi effimeri, puntuali e temporanei che crei la rottura di questo ambiente quotidiano.

Inserire un evento in un contesto urbano è un modo efficace per creare attrazione e nuove polarità e per far leggere lo spazio in maniera differente. L'inaspettato è la peculiarità dell'evento e stabilire un calendario con degli appuntamenti più o meno frequenti che stupiscano ogni volta in maniera differente può essere un modo per generare curiosità nelle persone che abitano lo spazio urbano, inoltre è un modo che ha il sottoviadotto per reinventarsi ogni volta ed essere sempre uguale e diverso da se stesso.

Il mercato stesso, se pensato come esposizione di bancarelle con prodotti artigianali locali, può essere gestito in maniera differente e mutare di volta in volta: potrebbe essere caratterizzato da una tematica ogni volta diversa e far esporre i produttori di tutti i quartieri, potrebbe riguardare un solo quartiere, potrebbe essere un evento correlato ad altre iniziative o tematiche che vengono affrontati in altri spazi del viadotto o più in generale della città.

È già stato sottolineato come il tema dell'arte e della cultura sia molto caro alla città e come non si perda occasione per celebrarlo nello spazio pubblico, ebbene il sottoviadotto potrebbe essere l'ennesima occasione per affrontare il tema e per portare qualcosa di nuovo e di accattivante in città. La creazione di un calendario, quasi una sorta di festival, potrebbe diventare un modo con cui Giorna può esporsi in un contesto spagnolo più ampio e affermarsi tra le città medie della Spagna.

Ovviamente le attività effimere, come il mero disegno architettonico non sono sufficienti da sole a risolvere i problemi dello spazio urbano, ma si pensa che l'unione di questi due elementi e la sensibilizzazione delle persone siano la strada giusta da prendere per cambiare la mentalità dei cittadini e dare nuovi impulsi allo spazio urbano.

## 05\_CONCLUSIONI

Il lavoro svolto per la tesi di laurea è stato un mezzo di riflessione sul tema dello spazio pubblico, per capirne le problematiche intrinseche e per comprendere la direzione che il vuoto urbano sta prendendo. L'indagine, svolta inizialmente su scala ampia, con interesse verso la modernità e l'evoluzione del modo di vivere dell'uomo e della sua presenza nello spazio urbano ha portato a chiarire il ruolo che questo occupava e che attualmente sta perdendo. È evidente come la città debba riappropriarsi degli spazi disponibili e, non potendo espandersi all'infinito, è necessario un ripensamento dei vuoti esistenti per creare nuove configurazioni e polarità all'interno del tessuto urbano. Ma l'indagine si estende anche ad altri due temi, ossia quello delle infrastrutture e quello dell'arte. Il primo, tema molto attuale che interessa tutti i conglomerati urbani e che viene affrontato ogni volta in maniera differente, è un argomento molto delicato perché da un lato è evidente la necessità in un mondo globale di aggiornamento del sistema infrastrutturale, ma dall'altro l'importanza delle opere crea spesso malcontento e una serie di problematiche legate al limite e alla barriera fisica o mentale che l'infrastruttura pone per sua natura. Inoltre lo scalo porta con sé il tema dello straniero, del visitatore, dell'estraneo, le questioni legate al diverso e in maniera implicita il tema della sicurezza. Il comportamento in ottica di luoghi vivibili è quello di configurare uno spazio vario e carico di attività, che siano anch'esse diversificate per creare un giusto mix di fruitori ed una continua presenza di gente, facendo in modo che esso sia controllato durante tutte le ore del giorno.

La complessa tematica delle ferite territoriali dettate da un'infrastruttura o da un ostacolo particolarmente impattante nella città è affrontata come una sfida per legare il progetto al territorio in cui esso è inserito. La ricerca prosegue inoltre nella convinzione che il tema dell'arte e dell'effimero possano aiutare lo spazio urbano a rigenerarsi e a creare un denominatore comune per far dialogare e abbattere i confini di spazi limitrofi ma privi di dialogo.

L'aspetto artistico è visto nella trattazione e nella parte progettuale come mezzo per ricucire le cesure presenti a livello territoriale. In quest'ottica l'arte viene concepita in senso ampio, dal disegno architettonico quale ripensamento dello spazio pubblico all'intervento artistico più propriamente inteso, quale performance o installazione in un vuoto urbano: in un contesto eventuale il fenomeno artistico aiuta nella creazione di nuove configurazioni spaziali e nel cambiamento della percezione e dei rapporti dimensionali; esso diventa in questo modo uno strumento adatto a inserirsi nel contesto urbano e a rinnovarlo collaborando con altre strategie come l'inserimento di nuove funzioni e la rimozione del degrado dovuta all'abuso o al cattivo utilizzo degli spazi della città, dando uno slancio propulsore verso la rigenerazione urbana.

L'osservazione di casi studio che interessano lo spazio pubblico in prossimità o inerente a infrastrutture e i progetti lineari presenti nel contesto europeo, hanno fatto in modo di aprire la mente e gli occhi su interventi analoghi a quello approfondito e vedere come altri progettisti li hanno

affrontati, talvolta inserendo il tema della partecipazione, altre inserendo una serie di attività organiche chiuse, o ancora attrezzando lo spazio pubblico garantendo un elevato livello di vivibilità. La questione progettuale risulta realmente complessa in quanto ogni dettaglio, in particolar modo all'interno di uno spazio pubblico, modifica la percezione spaziale; la qualità architettonica diventa perciò catalizzatrice di attenzioni e porta a rivivere spazi urbani a volte dimenticati o degradati. In ogni caso affrontato si è visto come i progettisti abbiano cercato di inserire un elemento caratterizzante, sia esso il colore, il verde, l'attività commerciale o quella ricreativa, cosicché la definizione architettonica (e in senso più ampio quella artistica) dello spazio diventa essa stessa creatrice di nuove polarità.

La conclusione della ricerca affronta il progetto in un'area di studio definita che è quella della città di Girona in Spagna. L'indagine ha rilevato come le evoluzioni urbanistiche e il conseguente adeguamento alla modernità abbia portato alla creazione di una grande infrastruttura all'interno del tessuto urbano, in una posizione fisicamente molto centrale, e come tali processi siano ancora oggi in atto, tanto da lasciare sul territorio questioni aperte e ancora prive di soluzione oltre a un diffuso e generale malcontento. Si è visto come la città sia molto sensibile al tema della cultura e degli interventi artistici nello spazio pubblico, soprattutto se legati alle tradizioni locali e per questo lo si è scelto come elemento caratterizzante dell'intervento proposto per il sottoviadotto di Girona. La ricerca ha portato a definire una strategia per cui le modifiche architettoniche, unite ad un adeguato programma di eventi, possano essere in grado di ridare forma e vita a un tessuto urbano ad oggi lasciato a se stesso e privo di carattere e di identità. Così facendo è possibile ridare una nuova polarità alla zona della stazione e al viadotto ad essa connesso e ricucire la ferita che l'infrastruttura ha creato in maniera profonda all'interno del tessuto urbano.

Concludendo si può dire che un intervento meditato e aderente al territorio in cui viene inserito può essere risolutore dei problemi urbani, ma che la semplice ridefinizione spaziale non è sufficiente ad apportare un cambiamento profondo nel vuoto urbano, essendo altresì indispensabile una rifunzionalizzazione degli spazi e l'inserimento di una o più attività, siano esse artistiche (come quelle affrontate nel caso della trattazione) o no, in grado di creare centralità e di far convogliare le persone nello spazio pubblico. Un intervento di tale importanza può funzionare solo se compreso e interiorizzato dai fruitori della città e appoggiato e sostenuto dalle autorità.

La conclusione è in realtà il punto di partenza del progetto: le numerose questioni indagate si confrontano adesso con un programma di sensibilizzazione nei confronti della cittadinanza e un calendario che porti alla riappropriazione degli spazi, essendo Girona molto attenta al territorio che la conforma; questo non può che essere un punto vantaggioso per quanto riguarda le proposte che sono state fatte riguardo il ruolo che avrà l'infrastruttura nel contesto cittadino: il fatto stesso che si sia aperto un dialogo è segnale di speranza per un futuro in cui la voglia di riappropriarsi della città e la cancellazione delle barriere dettate dagli sviluppi urbanistici e infrastrutturali siano temi prioritari nel dibattito cittadino.



## BIBLIOGRAFIA

- A.A.V.V., *Guide map GIRONA*, ed. Triangle postals, Girona, 2013
- A.A.V.V., *El Pla di Ciutat*, ed. Ajuntament de Girona, Girona, 1995
- Albà i Espinet Marta, *Centenari del tren de Sant Feliu de Guixols a Girona*, ed. Curbet & Marquès, Sant Feliu, 1992
- Arendt Hannah, *Vita activa. La condizione umana*, (1964) ed. Bompiani, Sonzogno, 1994
- Aymonino Aldo, Mosco Valerio Paolo [a cura di], *Spazi pubblici contemporanei*, ed. Skira, Torino, 2006
- Augé Marc, *Non luoghi*, (1993) ed. Eleuthera, Milano, 2009
- Bauman Zygmunt, *Modernità liquida*, ed Laterza, Roma, 1998
- Benjamin Walter, *Tesi sul concetto di storia* (1940), ed. Einaudi, Torino, 11997
- Bianchetti Cristina, *Abitare la città contemporanea*, ed. Skira, Torino, 2003
- Cantenys Rosabel, *L'estacio del tren d'Olot:projecte de rehabilitacio de l'antigua Estacio dels FEVE Girona-Olot com a seu de l'Escola Taller i Centre de formacio municipal*, ed. Ajuntament de Girona, Girona, 1990
- Caputo Paolo, *Le architetture dello spazio pubblico: forme del passato, forme del presente*, ed. Electa, Milano, 1997
- Cicalò Enrico, *Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea*, ed. Franco Angeli, Milano, 2009
- Daolio Andreina, *Arte, città, armonia. Saggi di sociologia dell'arte*, ed. Franco Angeli, Milano, 1997
- De Certau Michel, *L'invenzione del quotidiano*, Edizione Lavoro, Roma, 2001
- De Luca M., Gennari Santori F., Pietromarchi B., Trimarchi M. [a cura di], *Creazione contemporanea. Arte, società e territorio tra pubblico e privato*, ed. Luca Sassella, Roma, 2004
- Desideri Paolo, Ilardi Massimo , *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico* [a cura di], ed. Costa & Nolan, Genova, 1997
- Espuelas Fernando, *Il vuoto. Riflessioni sullo spazio in architettura*, ed. Marinotti, Milano, 2004
- Fabre Jaume, *Girona entre quatre rius*, Girona, Ajuntament de Girona, Girona, 1986
- Gregotti Associati, *La costruzione dello spazio pubblico*, ed. Alinea, Firenze, 2002
- Guillamet, Lloveras Jaume, *Girona grisa i negra després de 27 anys (1972-1999)*, ed. Ajuntament de Girona, Girona, 1999
- Hiddeger Martin, *Saggi e discorsi* (1976), ed Mursia, Milano, 1991
- Imbesi Paola Nicoletta, *Governare i grandi eventi*, ed. Gangemi, Roma, 2004

- Jacobs Jane, *Vita e morte delle grandi città* (1961), ed. Edizioni di comunità, Torino, 2000
- Jedlowsky Paolo, *Storie comuni, la narrazione della vita quotidiana*, ed. Bruno Mondadori, Milano, 2000
- Lynch Kevin, *L'immagine della città*, ed. Marsilio, Venezia, 1964
- Mattogno Claudia, *Idee di spazio, lo spazio nelle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici*, ed. Franco Angeli, Milano, 2002
- Nadal Farreres Joaquim, *Municipi i ciutat. Girona com a exemple*, ed. El Pont de Pedra, Girona, 1988
- Nadal Farreres Joaquim, *Girona. Mirant el present, pensant el futur*, ed. El Pont de Pedra, Girona, 1991
- Nadal Farreres Joaquim, *Girona, ciutat viva i de colors*, ed. Columna Assaig, Barcellona, 2008
- Nadal Farreres Joaquim, *Per a una història de Girona. Una bibliografia bàsica, amb il·lustracions de Marc Vicens*, ed. CCG, Girona, 2008
- Natalicchio Silvano, Tamini Luca, *Grandi aree e stazioni ferroviarie*, ed. Egea, Milano, 2003
- Norberg-Schulz Christian, *Genius Loc.*, ed. Electa, Milano, 1979
- Oliver Josep, *De la gran Gerona a l'àrea urbana de Girona. La transformació econòmica de la ciutat el darrer quart de segle*, ed. Ajuntament de Girona, Girona, 2000
- Perec Georges, *Specie di spazi*, ed. Bollati Boringhieri, Torino, 1989
- Perelli Lorenza, *Public Art. Arte, interazione e progetto urbano*, ed. Franco Angeli, Milano, 2006
- Pietromarchi Bartolomeo, *Il luogo [non] comune. Arte, spazio pubblico ed estetica urbana in Europa*, ed. Actar, Barcellona, 2005
- Vicente Rufi Joan, *El futur territorial de l'àrea urbana de Girona. L'àrea urbana de Girona. Un espai per al futur*, Ajuntament de Girona, Universitat de Girona i Progrup, Girona, 1996
- Vivò Carles, *Llegendes i misteris de Girona*, ed. Diputació de Girona, Girona, 1989

## ARTICOLI

2A+P, *Landsquare*, in [www.architettura.it](http://www.architettura.it), 2005

A.G., *Lo spazio pubblico nella città contemporanea*, editoriale dicembre 2010, in Hortus. Rivista di architettura, 2010

Agenda 21 Local. Objectiu 4, *Espai public i entorn natura*, Ajuntamen de Girona, 2000

Alonso Rodrigo, *La ciudad-escenario: itinerarios de la performance pública y la intervención urbana*, in *Jornadas de Teoría y Crítica*, La Habana: Bienal de La Habana, 2000

Anglès Magda y Carrera Judith, *Intervista a Rafael Moneo*, in *El espacio publico*, 2010

Bargna Ivan, *Nessuna partecipazione senza distanza. Quel che l'arte pubblica e partecipativa mettono in gioco*, in [www.lesatelierspartage-europe.eu](http://www.lesatelierspartage-europe.eu), 2013

Carlini Elena, *Intervista a Vito Acconci* in *Artland*, [www.architettura.it](http://www.architettura.it), 2002

Ferretti Laura Valeria, *Considerazioni su uno spazio pubblico ben riuscito*, in Hortus. Rivista di architettura, 2012

Ferretti Laura Valeria, *Gli spazi pubblici come cuore del progetto urbano*, in Hortus. Rivista di architettura, 2008

Ferretti Laura Valeria, *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano*, in Hortus. Rivista di architettura, 2012

Helga Marsala, *Immaginando un quartiere. Roma, Casal Bertone: è tempo d'arte pubblica*, in [www.artribune.com](http://www.artribune.com), 2014

Manuel de Solà-Morales, *L'impossible projecte de l'espai públic*, in *Laboratori d'Urbanisme*, gener 2010

Mili Romano, *Cuore di pietra. Un progetto di Public Art a Pianoro*, vol. 2, ed. Pendragon, Bologna, 2009

Mosco Valerio Paolo, *Come nasce l'attuale spazio pubblico in Città e spazio pubblici*, Enciclopedia Treccani, XXI Secolo, 2010

Portolés Argüelles Lara F., *La configuración de un arte público espectacular*, in *Asociación Aragonesa de Críticos de Arte*, 2012

Scatena Donatella, *Rigenerazione del paesaggio, Infrastruttura parcc-galleria in occasione del IX Laura Film Festival 2012*, in Hortus. Rivista di architettura, 2013

Scudieri Massimiliano, *Vito Acconci. L'architettura nasce con il corpo*, in *Flash Art*, 2010

Soccio Natascia, *Intervista a Vito Acconci*, in *Sito sugli artisti contemporanei*, Accademia Belle Arti di Roma, Corso Teoria e metodo dei mass media

Zevi Adachiara, *Arte e spazio pubblici*, in *Enciclopedia Treccani, XXI Secolo*, 2010



## TESI

Ambroisa Sophie, *La stazione di Girona-Costa Brava della rete Alta velocità*, Politecnico di Milano, Campus Durando, 1993-1994

Bonadeo Roberto, *Spazio pubblico*, Politecnico di Milano, Facoltà di Scienze dell'architettura, corso di Governo del territorio e società, 2009

Cicalò Enrico, *Sugli spazi pubblici. Discorsi sulla sfera pubblica della città contemporanea*, Università degli studi di Sassari, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, 2008

Fernández Quesada Blanca, *Nuevos lugares de intención: intervenciones artísticas en el espacio urbano como una de las salidas a los circuitos convencionales estados unidos 1965-1995*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Bellas Artes, Departamento de Pintura, 2004

Vicente Rufi Joan, *El procés de construcció de l'àrea urbana de Girona. Plans, discursos i realitat*, Universitat Autònoma de Barcelona, 1998

# SITOGRAFIA

Acconci Studio, <http://acconci.com/plaza-of-plazas/>

Archdaily, <http://www.archdaily.com/tag/public-spaces/>

Associació d'amics del ferrocarril, <http://www.asafegi.com/>

Associació de Veïns de Sant Narcís,. [http://avsantnarcis.entitatsgi.cat/Home/\\_H4QS29qxa71W5-5r3qa9c32KcPv8c6EjfJv7PxiqNgF9G31EAbxXOw](http://avsantnarcis.entitatsgi.cat/Home/_H4QS29qxa71W5-5r3qa9c32KcPv8c6EjfJv7PxiqNgF9G31EAbxXOw)

Ball-Nogues Studio, <http://www.ball-nogues.com/>

Barcelona Architecture walks, <http://www.barcelonarchitecturewalks.com/paseos-walks/>

Biennale dello spazio pubblico, <http://www.biennalespaziopubblico.it/>

Città dell'arte, Fondazione Michelangelo Pistoletto, <http://www.cittadellarte.it/>

Collectif ETC, <http://www.collectifetc.com/>

Diari de Girona, <http://multimedia.diaridegirona.cat/>

E-Flux, <http://www.e-flux.com/>

EM2N Studio, <http://www.em2n.ch/>

Idensitat, <http://idensitat.net/>

Institut Cartogràfic de Catalunya, <http://www.icc.es/>

Italian Area. Italian Contemporary Art Archive, <http://www.italianarea.it/>

Osservatorio Nomade, <http://www.osservatorionomade.net/>

Pla d'aciò Local, Ajuntament de Girona, [http://www2.girona.cat/ca/sostenibilitat\\_agenda\\_21](http://www2.girona.cat/ca/sostenibilitat_agenda_21)

Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona. Aprovació definitiva el 27 de juliol de 2010, publicat al DOGC núm. 5705, d'1 de setembre de 2010

<http://www20.gencat.cat/portal/site/territori/menuitem.2a0ef7c1d39370645f13ae92b0c0e1a0/?vgnextoid=a87c97db2b0fa210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=a87c97db2b0fa210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>

Pla general d'ordenació urbana (PGOU) - PGOU (2002)

[http://www.girona.cat/urbanisme/cat/planejament\\_fitxa.php?idReg=120](http://www.girona.cat/urbanisme/cat/planejament_fitxa.php?idReg=120)

Programa Integrant Accions. [http://www.girona.cat/web/ssocials/area\\_plans\\_integrant\\_accions.php](http://www.girona.cat/web/ssocials/area_plans_integrant_accions.php)

Projecte Ferroviari de Girona. <http://www2.girona.cat/ca/projecte-ferroviari>

Public Space, <http://www.publicspace.org/>

TP Ferro, <http://www.tpferro.com/>

Unitat Municipal d'Anàlisi territorial, Diversos documents, Ajuntament de Girona,  
<http://www.girona.cat/umat/cat/cartografia.php>

Xagoraris Zafos, <http://zafosxagoraris.net/>