

CONVEGNO NAZIONALE INU – Genova, 22-23 Giugno 2006

URBANISTICA & ARCHITETTURA

Il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione della città contemporanee

LUOGHI NON COMUNI.

Identità e leggibilità dello spazio urbano, strumenti di progetto.

Dott. Mauro Lazzari, maulazz@gmail.com

Dipartimento di Progettazione Urbana

Università degli studi di Firenze.

La costruzione sociale del simbolismo urbano può essere estremamente debole, presente ma difficilmente percepibile o palesemente fortissimo e tale da conferire all'intera città o a parti di essa quella che Walter Benjamin, riferendosi all'opera d'arte, chiamava *aura*, una sorta di sintesi, percepibile anche empaticamente, di elementi distintivi che evidenziano, per così dire, con una metafora organicistica, la personalità di un luogo, la sua esistenza unica e irripetibile.

La "tonalità estetica" di alcuni centri storici è data dalla probabilità che avvengano incontri casuali, scoperte, sintesi personali e imprevedibili; e dalla contemporanea presenza di elementi solo apparentemente antitetici e, in realtà, corrispondenti a necessità profonde dell'uomo, come l'accessibilità e la privacy, la somiglianza e la diversità; dalla presenza di caratteri che evitano lo spaesamento sociale e spaziale; quel black out della sensibilità che impedisce lo svilupparsi del senso di appartenenza e la cui conseguenza è lo smarrirsi in un mondo in cui tutti i luoghi sembrano diventare sempre più simili.

Il concetto stesso di qualità della città e contemporaneamente di qualità del progetto urbano è frutto di un delicato equilibrio tra forma fisica e valutazione estetica, percezione visiva e sociale, affettività, emozioni.

“Quando guardiamo le più belle cittadine e città del passato, siamo sempre colpiti da una sensazione di organicità che, al di là di analogie con le forme biologiche, è una specifica qualità strutturale che queste città avevano e (...) ed hanno. Ciascuna di queste città è cresciuta come un tutto, secondo le proprie leggi di unitarietà (...) che si ritrovano non soltanto su scala più larga, ma in ogni dettaglio” [Alexander 1987, 30].

Ma quali sono le ragioni per cui i centri storici di molte città, anche minori, sono ancora oggi un esempio di "sostenibilità" urbana? Quali sono le regole identitarie e relazionali implicite nella struttura urbana che costituiscono la vitale ossatura di un modello urbano ancora attuale?

La necessità di interpretare i mutamenti ambientali e sociali ha reso necessario, per le discipline che si occupano di organizzazione dello spazio abitato, un rinnovamento degli strumenti conoscitivi tradizionali. Gli sforzi di un segmento cospicuo della comunità disciplinare si sono orientati verso la messa a punto e la sperimentazione di strategie, e la costruzione di categorie analitico-interpretative in grado di decodificare i nuovi fenomeni spaziali e sociali.

Guardare comunemente, osservare analiticamente e percepire emotivamente, rappresentano le modalità attraverso le quali l'uomo organizza ed indirizza la propria attenzione sulla realtà.

Muovendosi dentro lo spazio, l'uomo organizza e consolida il suo mondo visivo, stabilisce delle relazioni spaziali in funzione delle quali modella gran parte del suo comportamento¹.

¹Lynch, individua, nel processo di orientamento e di individuazione di un percorso, un relazione strategica rappresentata dall' "immagine ambientale", cioè il quadro mentale generalizzato del mondo fisico esterno che ogni individuo porta con sé. Questa immagine è il prodotto sia della sensazione immediata, che della memoria di esperienze passate e viene usata per interpretare le informazioni e guidare le azioni. Ovviamente un'immagine chiara e leggibile consente ad un individuo di muoversi in maniera più agevole e veloce. Una scena visiva vivida e integrata, capace di produrre un'immagine distinta, ha inoltre una strumentalità sociale: da corpo ai simboli ed alle memorie collettive degli abitanti.

“La facilità con cui le differenti parti di una città possono venire riconosciute e possono venire organizzate in un sistema coerente” dipendente essenzialmente dal grado di *leggibilità* che un luogo urbano esercita su i suoi abitanti. [Lynch 1960, p. 24].

La *leggibilità* acquista speciale rilevanza se l’ambiente è analizzato nelle dimensioni urbane di estensione, tempo, e complessità. Considereremo, in questa sede, la città non come un oggetto a sé stante, ma nei modi in cui essa viene percepita e vissuta dai suoi abitanti².

Un alto grado di leggibilità ed una struttura gerarchica degli spazi, emergono dal confronto e dalla lettura genotipica e fenotipica di due insediamenti pugliesi (Otranto e Specchia) assunti come caso studio, le cui origini, forme e processi hanno dato luogo a due tra i più interessanti, esempi di città “organiche”³ della Terra d’Otranto⁴.



Figura 1. Mappa degli spazi "aperti". a Otranto, b Specchia.
foto 1 Via Immacolata, Otranto. foto 2 Via Gongoticchio, Specchia

Le ragioni di questa scelta sono state dettate da motivi sia di carattere biografico, in quanto un panorama familiare genera attaccamento sentimentale e desiderio di preservarlo, di capirlo e comprenderlo, e sia dal fatto che esse rappresentano, a mio avviso, esempi di un equilibrata relazione tra conservazione dello spazio pubblico e continuità delle pratiche sociali legate all’*abitare*⁵ i luoghi.

Dei singoli casi studio, indagheremo come la *leggibilità* dello spazio influisce sulla società, e come la forma spaziale delle città ha sugli individui ripercussioni determinabili e descrivibili. La *leggibilità* della forma dello spazio pubblico viene restituita attraverso tre ordini di indagine:

² L’immagine della città, che ci viene restituita la possiamo considerare come il risultato della interrelazione tra osservatore e l’ambiente osservato. Infatti, mentre lo spazio urbano suggerisce distinzioni e relazioni, l’osservatore seleziona, organizza e attribuisce significati a ciò che percepisce. La condivisione del senso e dell’uso dello spazio urbano ci restituisce un’immagine condivisa che è il risultato di una “leggibilità comune”.

³ L’apparente forma labirintica dei sistemi insediativi di origine medievale ha il pregio di avvalersi di una condizione di illusorietà e sorpresa che conferisce maggiore profondità all’esperienza dell’abitante. Lo spazio si struttura senza correre il rischio di smarrire la forma o l’orientamento. La sorpresa capita infatti in seno ad uno schema funzionale: lo sconcertamento è limitato a piccole parti di un insieme leggibile. Inoltre, la complessa configurazione degli spazi pubblici, possiede in se stessa la proprietà di svelarsi un po’ alla volta, permettendo a gli abitanti e ai visitatori di venir esplorata e successivamente compresa.

⁴ Con il nome di Terra d’Otranto si intende dal Medioevo l’insieme delle provincie di Taranto, Brindisi, e Lecce: un insieme poco omogeneo fisicamente e culturalmente, che tuttavia nel corso di travagliatissime vicende storiche ha espresso fasi di unitarietà.

⁵ L’*abitare* secondo Heidegger consiste e si realizza nella cura per il luogo ed in questo senso, il “*costruire*”, in quanto parte dell’abitare, non può realizzarsi che secondo la *cura*. Dunque, il *costruire* in oggetto realizza in senso generale la *cura* per il mondo (ovvero per l’ambiente e la città), ma al tempo stesso si realizza egli propriamente secondo la *cura*: come attività umana attraverso la quale ci si prende cura dello spazio urbano e si ha cura delle persone che lo popolano [Heidegger 1976, p. 91].

La struttura.

La struttura delle due città la intenderemo come il sistema di spazi, di pubblico accesso, generati dall'allineamento degli edifici. La deformazione della struttura spaziale dello spazio pubblico costituisce, nelle città osservate, un efficace strumento di differenziazione dello spazio urbano e diversificazione del suo uso⁶.

La struttura, costituita da una sequenza continua di spazi "aperti"⁷, è stata sintetizzata attraverso una mappa ottenuta tracciando il minor numero delle più lunghe linee rette – intese come assi visivi e di percorrenza continui – relative agli spazi pubblici delle città. Ad ogni retta è stato assegnato un grado di attrazione, rispetto all'accessibilità, alla lunghezza degli assi visivi (profondità del campo visivo) e al numero di deviazioni⁸. (in rosso gli assi di maggiore attrazione, in arancio quelli medi e in nero quelli di minore attrazione). Questo ci ha permesso di riassumere in un unico schema il grado di attrazione di tutti gli spazi aperti della città.



Figura 2. Mappa degli assi visivi. (Otranto, Specchia)

La riconoscibilità.

Proveremo a definire il carattere "proprio" della forma dello spazio "aperto" attraverso la riconoscibilità, intesa come processo di identificazione e distinzione dello spazio, e la sua individuazione come entità separabile.

Dagli scritti di Lynch sulla definizione di "spazio aperto" e delle funzioni che ad esso competono, emerge l'importanza cruciale del confine (o soglia), declinato come accesso alle scelte, agli stimoli o all'incontro, che conserva sempre, come ogni "porta", un'ambiguità di significato, poiché rappresenta "in modo decisivo come il separare e il collegare siano soltanto due facce dello stesso e medesimo atto" [Simmel 1970, pp. 3-8].

Le più leggere deviazioni nell'allineamento degli edifici le variazioni anche più piccole in proiezione o in arretramento hanno effetti significativi sui modi di agire e fare esperienza di un luogo. La tortuosità di alcuni vicoli, le enclave e le enclosure che caratterizzano l'irregolarità della struttura urbana delle città studiate, confermano, nella loro forma e nel loro uso, l'esistenza di spazialità 'interne' il cui accesso in un senso o nell'altro è regolato da limiti materiali e immateriali (Archi rampanti, scalini, tabernacoli, pozzi pubblici, dispositivi di discesa e risalita, gallerie, oppure dall'intensità di luce, dai suoni, dai profumi, agli odori).

⁶ L'irregolarità dello spazio aperto determinata dall'allineamento degli edifici, rompe la continuità degli accessi alle diverse parti della città, determinando visioni sempre variata. Più formalmente potremmo dire che si tratti di due tipi di irregolarità: una di tipo unidimensionale, o assiale, ottenuta attraverso un sistema di assi visivi con profondità sempre variata, e bidimensionale, relativa a gli spazi da essi intercettati, le cui forme variano di ampiezza e profondità.

⁷ Secondo Lynch la parola "aperto", accostata a "spazio" genera una definizione comportamentale: uno spazio aperto consente di agire in libertà, mediante movimenti e attività.

⁸ A secondo del numero di deviazioni e quindi dal grado di deformazione dell'asse percettivo, si può avere una percezione più o meno profonda e immediata dello spazio da percorrere, ciò consente di interiorizzare una quantità relativa di informazioni utili alla scelta del percorso. Questo tipo di conoscenza della città la possiamo definire di tipo globale.



Figura 3. Soglie. Otranto, Specchia.

La Figurabilità

Attraverso la “figurabilità”⁹ si sono verificate le modalità con cui la forma della struttura urbana agisce sul comportamento di abitanti e visitatori, evocando sensi e significati, che per chiarezza e armonia soddisfano il bisogno di un’immagine unitaria, vividamente comprensibile, in cui la forma se pur percepita come sistema di spazi e funzioni separabili, pare essere esperita secondo un unico chiaro schema di movimento “intenzionale” [Lynch, 1960].



Figura 4. Movimento intenzionale. (in rosso Assi di maggiore attrazione, in nero di Assi di minore attrazione) Foto a. Via Cortina, Foto b. Corso Garibaldi, Foto c. Via San Pietro

⁹ Possibilità per un fenomeno di essere direttamente o indirettamente descrivibile, possibilità di essere oggetto con buoni risultati di una descrizione o rappresentazione. Dizionario, Devoto Oli della lingua italiana, Le Monnier, Firenze 2004.

Indirizzare la scelta di una strada è la funzione originale della forma dello spazio urbano¹⁰. La percezione di essa, funziona come uno schema di riferimento generale, una pianta secondo cui orientare i propri movimenti. Infatti, in funzione al suo grado di attrazione (accessibilità e profondità del campo visivo – mappa assiale -), in base alle associazioni emotive (dovute al carattere dimensionale, formale e simbolico – soglie, confini e centri -) e a all’origine e destinazione, essa organizza eventi e possibilità.



Figura 5. Movimento intenzionale.
(in rosso: assi di maggiore attrazione, in nero: assi di minore attrazione).
a. Piazzadel Popolo, b. Via Umberto, c. Via Bazza, h. Via Annibale Balsamo.

In tutti i casi, l’attraversamento e l’accessibilità alle diverse aree sono influenzati dalle proprietà interne degli spazi “*aperti*”, attraverso il simultaneo condizionamento che soglie, centri e sistema degli assi visivi effettuano sulle differenti categorie (abitanti o visitatori della città), agevolando l’attraversamento di un’area (un esempio sono le piazze dove i cui assi percettivi sono più profondi e quindi esercitano un maggiore grado di attrazione) o, al contrario limitandone l’accesso solo ad alcuni (tipo le aree residenziali le cui strade sono maggiormente tortuose il cui sistema assiale è più fitto e denso e gli assi risultano più corti e maggiormente deformati).

Se lo studio dei caratteri fisici ha evidenziato la natura sequenziale dello spazio pubblico (*struttura e riconoscibilità*), l’osservazione e la verifica degli usi (*figurabilità*) ha rivelato un sorprendente fenomeno: il sistema costituito da funzioni, spazialità e sequenze nelle città studiate ha uno sviluppo sovrapposto, intrecciato in modo multiplo, così che una funzione va rafforzare un’altra, un tempo va a incrementarne un altro, uno spazio viene occupato in modo e secondo successioni multiple. Ogni spazio della città rivela una ulteriore complessità, la compresenza simultanea di funzioni ed usi differenti nel tempo; un sistema di sistemi, in cui ogni singolo spazio condiziona gli altri e ne è condizionato.

A questo punto ritengo che sia necessario soffermarsi sulla rilevanza e sulle potenzialità del punto di vista prescelto per affrontare gli aspetti tecnici e metodologici del progetto urbano.

Fra l’attività del “*progettare*” (lo spazio pubblico) e quella del “*percepire*” (il medesimo) esiste un

¹⁰ Tale aspetto interviene soprattutto nel caso di mobilità senza scopi, non mossa da particolari necessità, tipica dei visitatori che sottomettono il loro movimento alla propria curiosità esplorativa.

legame indissolubile. “Solo se abbiamo la capacità di abitare possiamo costruire”. Il costruire (ma intenderemo, non diversamente, il progettare), come l’abitare e in quanto parte di esso, deve realizzarsi secondo la cura “soggiornando presso le cose” e rimanendo “con gli altri” [Heidegger 1954].

Il progettare si realizza in questo caso secondo la cura: come attività umana attraverso la quale ci si prende cura dello spazio urbano e si ha cura delle persone che lo popolano.

All’inizio della dissertazione uno degli interrogativi riguardava quali fossero le condizioni ambientali favorevoli all’abitare che questi luoghi restituivano; e se esistesse una legge che li “governa”?

L’indagine nel campo di sistemi percettivi e le analisi spaziali rivelano che non esiste un’unica legge ma più leggi generative di una forma che si rivela “virtuosa” oltre che ospitale per la vita che si muove all’interno di essa.

Infine, la temporalità nell’uso degli spazi pubblici mette in luce una potenzialità progettuale; in effetti la sequenza di “profili temporali” restituisce uno scenario in movimento di quelli che sono gli usi le funzioni, le particolarità morfologiche, i valori e i significati sociali nelle città.

Infatti come abbiamo potuto constatare nel corso della ricerca e dell’analisi sui due casi studio, la forma degli spazi pubblici, la loro successione e sequenza, le gerarchie funzionali, la percezione e l’uso sono riferibili solo a una unità complessiva, rispetto alla quale la socialità, il grado di vitalità, lo possiamo commisurare in funzione alla presenza di individui, al loro modo di agire e fare uso degli spazi. Infine, la “leggibilità comune” si rileverà influente rispetto alla valutazione e osservazione delle dinamiche urbane, orientando sia l’analisi che il progetto degli spazi pubblici.

Bibliografia.

Alexander, C. (1964), *Notes on the Synthesis of Form*, Harvard University Press, [trad. it., *Note sulla sintesi della forma*, a cura di Sergio Los, Il Saggiatore, Milano 1967]

Alexander C. (1987), *A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press Inc., Oxford, [trad. it. *Una nuova teoria del disegno urbano*, a cura di Barresi A., Gangemi, Roma 1997]

Heidegger, M. (1954), *Vorträge und Aufsätze*, Veröffentlichte Schriften, Tübingen, [trad. it. *Saggi e discorsi*, a cura di Gianni Vattimo, Garzanti, Milano, 1994]

Lynch, K. (1960), *The image of the city*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, [trad. it. *L’immagine della città*, Marsilio, Venezia 2001]

Simmel G. (1909), “*Ponte e Porta*”, in *Saggi di estetica*, Liviana Editrice in Padova, Padova, 1970, p.3. Il saggio è stato pubblicato in “Der Tag”, 15, IX.