

Complessità, integrazione e diversità nel paesaggio urbano di Bordeaux

Tessa Matteini*

abstract

A distanza di dodici anni dall'innesco dell'impegnativo processo di trasformazione urbana intrapreso a Bordeaux, è possibile effettuare una riflessione complessiva sui progetti, le realizzazioni e le modalità, con cui, nel tempo, i diversi attori si sono impegnati, in maniera collettiva, intorno a due grandi temi, decisivi per il ridisegno del paesaggio urbano e per la conseguente ridefinizione dell'identità locale.

parole chiave

Bordeaux, paesaggio urbano, complessità, tramvia, spazi aperti

* *Dottore di ricerca in Progettazione Paesistica, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Università di Firenze.*

Complexity, integration and diversity of Bordeaux's urban landscape

abstract

After twelve years from the beginning of the challenging process of urban transformation undertaken in Bordeaux, we can make a comprehensive thinking over projects, achievements and methods, that the different actors together used for the re-planning of the urban landscape and the redefinition of the local identities.

key-words

Bordeaux, urban landscape, complexity, tramway, open spaces.



Temî, strumenti, strategie

A distanza di dodici anni dall'inesco dell'impegnativo processo di trasformazione urbana intrapreso a Bordeaux¹, è possibile effettuare una riflessione complessiva sui progetti, le realizzazioni e le modalità, con cui, nel tempo, i diversi attori si sono impegnati, in maniera collettiva, intorno a due grandi temi, decisivi per il ridisegno del paesaggio urbano e per la conseguente ridefinizione dell'identità locale².

Nel 1995 Alain Juppé succede a Jacques Chaban Delmas alla mairie di Bordeaux, sottolineando, fin dagli esordi del suo mandato, la necessità di modificare radicalmente il sistema dei trasporti, realizzando una rete tramviaria, e di costruire un nuovo progetto urbano, per indirizzare e gestire le necessarie trasformazioni della città in maniera organica e integrata.

Nell'aprile dell'anno successivo la città concorre ad una assegnazione di fondi erogati dalla Comunità europea, dedicati alla valorizzazione regionale, presentando il PPU, *Projet Pilote Urbain*, "Bordeaux les deux rives", finanziato con tre milioni di euro e orientato alla riconnessione spaziale, percettiva e culturale del sistema urbano con il suo fiume³. Strutturato secondo una serie di assi tematici come la riqualificazione urbana, la riattivazione dei processi economici e lo sviluppo sociale e culturale della regione, il *progetto pilota* definisce una sequenza complessa di azioni da attivare nel tempo, per conseguire gli obiettivi proposti. Il consistente investimento comunitario costituisce una base importante per intraprendere tutte le azioni di trasformazione che, nel corso degli anni seguenti, modificheranno profondamente l'immagine e la struttura della città.

Nell'ottobre dello stesso anno, il 1996, viene presentato alla popolazione il "*Projet urbain pour la ville de Bordeaux*": il progetto è costituito da un programma articolato in quarantadue azioni (in parte riprese dal Progetto pilota), e esplicitamente orientato alla definizione di una nuova *cultura urbana*, per la riconfigurazione del paesaggio bordeliese. Tra gli obiettivi specifici, organizzati secondo un *planning* temporale e spaziale complesso, sono compresi la riqualificazione del sistema degli spazi aperti, il ricongiungimento della città storica e contemporanea con l'ambito fluviale, il *Plan lumière*, il restauro di monumenti e facciate storiche, gli interventi sul patrimonio edilizio.

La definizione di un piano complessivo (*schéma directeur*) e di un *vocabolario* di spazi pubblici, permette in breve tempo l'attivazione del meccanismo che prevede il procedere serrato delle realizzazioni. Nel frattempo la città si è dotata di una serie di strumenti per l'orientamento e la gestione integrata delle operazioni di trasformazione, prodotti attraverso un processo di negoziazione e concertazione con i diversi attori coinvolti (politici, esperti, imprese, abitanti, commercianti, comitati ed associazioni).

Il documento che disciplina l'uso del suolo per la Comunità urbana di Bordeaux (CUB) è il *Plan Local d'Urbanisme*, elaborato a partire dal 2002, ratificato nel luglio 2006 e presentato alla popolazione nell'agosto dello stesso anno, mentre le linee strategiche e le specifiche progettuali relative agli spazi aperti sono contenute all'interno *Piano del verde* della città, approvato nel 2000.

Un elemento essenziale di quest'ultimo, è la *Carta dei paesaggi*, approvata dal Consiglio Municipale nel gennaio del 2006 e pubblicata nello stesso anno dalla *Direction Générale de l'Aménagement Urbain de la Ville de Bordeaux* e dalla *Direction des Espa-*

ces verts et du Paysage, che ha consentito la sinergia e l'organicità di tutti i progetti e le realizzazioni relativi alle trasformazioni del paesaggio urbano, declinato su tutte le scale.



Figura 1. L'inserimento di una scultura di Bernard Venet, in Cours de l'Intendance.

L'attuazione della strategia complessiva del Progetto urbano di Bordeaux si organizza secondo dei temi conduttori e strutturanti che si intrecciano e si supportano a vicenda nella progressiva definizione del sistema delle trasformazioni: la creazione della rete tramviaria e la riqualificazione del sistema degli spazi aperti (all'interno di questo ambito, parti-

colare importanza riveste la creazione dei nuovi lungofiume, i quais *jardinés*), realizzati attraverso una imponente mobilitazione di risorse umane e finanziarie ed il coinvolgimento di numerosi attori.

I fondi necessari per la concretizzazione delle diverse operazioni sono stati stanziati, oltre che dal Comune e dalla Comunità urbana di Bordeaux (CUB), anche dal Consiglio generale europeo e da imprese e privati, mentre i progetti specifici per le singole operazioni sono state affidate a gruppi di lavoro interdisciplinari, interni agli uffici tecnici dell'Amministrazione o, in alternativa, selezionati attraverso procedure concorsuali.

Modalità di partecipazione diversificate, come tavoli di concertazione, *atelier* di progettazione partecipata, comunicazione *in progress* alla popolazione, con recepimento delle esigenze generali e specifiche sui progetti in corso, hanno consentito di svolgere l'*iter* in maniera aperta, con il supporto ed il contributo degli abitanti e dei diversi attori coinvolti nel processo.

La carta dei paesaggi

Un prezioso orientamento culturale per la trasformazione del paesaggio urbano di Bordeaux è quello offerto dalla già citata *Charte des Paysages*, prodotta con il coordinamento di Elisabeth Vigné, delegata del Comune per i settori dell'ecologia urbana, dell'ambiente e degli spazi verdi che ha diretto i contributi interni di Mairie, CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) e A'URBA (Agence d'Urbanisme de Bordeaux), e la collaborazione esterna dello studio del paesaggista Michel Desvigne.

La Carta costituisce uno strumento basilare, e prevede due livelli di fruizione integrati: quello culturale e strategico, che comprende una visione globale

del paesaggio urbano bordolese, definendone linee guida ed obiettivi di trasformazione e quello operativo, che rappresenta una utile guida per tecnici e progettisti, definendo un abaco di materiali, specie e modalità di combinazione per la sistemazione di tutte le categorie di spazi aperti.



Figura 2. Il passaggio della Tramvia in place de la Comédie.

Gli orientamenti generali della Carta individuano, sull'intero comprensorio bordolese, un sistema di spazi aperti alle diverse scale, che comprende e integra la trama urbana (aree agricole di margine, grandi aree verdi, giardini urbani, *boulevard*, corsi, collegamenti trasversali), da potenziare e consolidare, per ricostituire una continuità naturale da nord a sud, all'interno della città, e da ricollegare con il paesaggio extraurbano.

A livello strategico, la Carta promuove poi, una serie integrata di azioni complementari da svolgere

sul lungo periodo, legate ai temi dello sviluppo sostenibile, della riqualificazione degli spazi naturali e artificiali, dell'accrescimento della biodiversità, del recupero e creazione di connessioni e reti ecologiche.

Per consentire uno sviluppo armonico ed integrato, nelle aree di prossima trasformazione, vengono individuati reti di *nodi* e *strutture* verdi da costruire o potenziare, per costituire punti di forza all'interno del sistema cittadino: alberate su strada, parcheggi verdi, giardini di prossimità.

Nella parte finale, la Carta si configura come una *grammatica* di spazi e materiali per la composizione del nuovo paesaggio, individuando una *palette* di specie botaniche (per ambiti storici e contemporanei) e definendo le diverse tipologie di superfici minerali e vegetali da adoperare nella riconfigurazione dei luoghi urbani.

Un dispositivo strategico per le trasformazioni

La pedonalizzazione del centro storico e la costruzione della rete tramviaria costituiscono il dispositivo di base per la realizzazione degli obiettivi del *Projet urbain*: l'individuazione dei nuovi assi e nodi di sviluppo determina l'orientamento dei percorsi delle tre linee, lungo le quali vengono effettuate in sequenza, diverse operazioni per la progressiva riqualificazione del sistema degli spazi aperti.

Una linea tramviaria serve la riva destra, mentre le altre due riorganizzano lo schema della mobilità in riva sinistra: la prima costeggia il sistema dei boulevard esterni e la seconda procede lungo la Garonna, in sinergia con il progetto per la risistemazione dei *quais*, un altro dei temi fondanti per la trasformazione del paesaggio bordolese.



Figura 3. La 'panchina poetica' realizzata dal collettivo di artisti plastici Zébra 3/Buy self.

Gli studi per la esecuzione della tramvia e per il suo inserimento nel tessuto urbano sono stati elaborati da un gruppo interdisciplinare, formato dai progettisti Brochet, Lajus, Pueyo per le sistemazioni, con la consulenza paesaggistica dell'Agence Signes, quella per l'arredo di Elizabeth de Potzamparc e, per il disegno dei materiali dei treni, da Absolut Design (Sophie Courrain e Jean Philippe Lanoire). La prima *tranche* di lavori, effettuata tra il 2000 ed il 2005, ha permesso la realizzazione di ventitre chilometri di rete tramviaria (con cinquantatre stazioni) che hanno trasformato profondamente la percezione del sistema degli spazi aperti pubblici, attraverso la conseguente riqualificazione dell'ambito urbano circostante. La seconda fase prevede il prolungamento ed il completamento delle linee esistenti con venti chilometri di rete supplementare (e ventotto nuove stazioni) che costituiranno il supporto attorno al

quale organizzare una *costellazione* di otto parchi di nuova realizzazione.

In questo modo, in accordo con gli orientamenti del Progetto urbano, il sistema tramviario continua ad accompagnare o a precedere tutti i processi di trasformazione dell'agglomerazione bordolese, costituendo la struttura portante lungo la quale vengono effettuati interventi di ripensamento e "ricomposizione vegetale" degli spazi aperti, inserimenti di attrezzature, arredi e opere di arte contemporanea⁴, ma, nelle aree densamente costruite, diviene anche l'essenziale sostegno lineare sul quale agganciare le reti per la continuità ecologica.

Particolare interesse nel processo di realizzazione della infrastruttura, rivestono le modalità di confronto con la cittadinanza: la costruzione di ogni tratto viene preceduta da un tavolo di concertazione con il contributo delle diverse parti interessate, mentre l'esecuzione vera e propria è accompagnata da una serie di operazioni di comunicazione e dalla individuazione di una figura di riferimento per la risoluzione di tutti i problemi pratici e gestionali che si presentino in corso d'opera.

Il sistema degli spazi aperti

La riconfigurazione del sistema degli spazi aperti, in una città storica come Bordeaux, *haut lieu*, e patrimonio dell'Umanità riconosciuto dall'Unesco nel 2007, implica la gestione di diversi ordini di problemi, legati in particolare ai temi identitari e alla immagine urbana consolidata.

La questione è stata affrontata in maniera complessa, cercando di coinvolgere la popolazione, attraverso diverse modalità di confronto, e tentando di definire una metodologia aperta, un codice di comportamento che coniugasse criteri e linee guida

comuni con progetti di qualità per gli ambiti specifici, tesi ad interpretare dinamicamente lo spessore storico, la *cultura urbana* e l'identità dei luoghi.



Figura 4. Gli arredi per la tramvia in place de la Cathédrale.

Un asse tematico fondamentale per la realizzazione del *Projet urbain* riguarda la riqualificazione del sistema di spazi aperti storici in riva sinistra, in particolare i corsi e le piazze. I corsi costituiscono gli assi di penetrazione preferenziali dalla fascia del lungo Garonna verso l'interno (Cours de l'Intendance- Cours du Chapeau Rouge, Cours Victor Hugo), mentre le piazze sono spazi aperti storicamente legati all'identità locale e dedicati alla rappresentanza delle diverse funzioni urbane, come il commercio, il passeggio, il riposo, la socializzazione all'aria aperta (Place de la Comédie, Place Jean Jaurès, Place de la Cathédrale, Place de la Victoire, Place des Quinconces).

La scelta di materiali, arredi, sistemi di illuminazione e specie botaniche per le alberature, reinterpreta la tradizione bordolese attraverso l'uso di temi e oggetti contemporanei, costruendo una sorta di *vocabolario* minerale e vegetale con il quale comporre in maniera organica, ma sempre diversa, ognuno degli interventi. In generale, si è cercato di conservare o reinventare l'identità storica dello spazio, diversificandone o trasformandone la fruizione ed inserendo elementi di valorizzazione e comunicazione, per rendere possibile la comprensione del significato profondo dei siti. L'introduzione di opere di arte contemporanea, permanenti od effimere, disposte in sequenza nei luoghi simbolo della città, costituisce un ulteriore elemento di riconoscibilità⁵. Progettato a volte dagli uffici della amministrazione comunale, in altri casi da *equipes* selezionate attraverso procedure concorsuali, secondo la tempistica prevista dal *Projet urbain*, ogni sito è disegnato come un *unicum* che contribuisca in maniera originale alla costruzione di un sistema complesso, organico ed integrato: l'utilizzo di elementi e materiali comuni favorisce la comprensione della dimensione complessiva e unitaria del paesaggio urbano. Un ruolo fondamentale nella definizione della nuova *cultura urbana* e del rapporto con il fiume, viene rivestito dal disegno del sistema di spazi aperti del lungo Garonna, in riva sinistra. Con la dismissione delle aree industriali, legate al vecchio porto fluviale, diventa necessario riconfigurare l'intera fascia, trasformandola in qualcosa di completamente nuovo. Michel Corajoud che, in seguito ad un concorso bandito nel 1999, riceve l'incarico per la riqualificazione del lungofiume, reinterpreta il luogo attraverso la creazione dei *quais jardinés*⁶, spazi ibridi, di contaminazione tra la città minerale consolidata e l'ambito naturale del fiume, dove emergono alcuni importanti nodi di collegamento con lo spessore

storico del sito, come la *Prairie des Girondins*. La forte valenza identitaria del tema e le numerose implicazioni sociali hanno condotto alla realizzazione di una serie di *atelier* di lavoro aperti, condotti da una *équipe* che rappresenta tutti gli attori coinvolti ed ha accompagnato lo svolgimento del progetto di trasformazione dalle origini, fino al suo compimento.

Riferimenti bibliografici

Charte de Paysage de Bordeaux, 2006, coordinamento Elisabeth Vigné, disponibile sul sito del Comune.
 FARINELLA ROMEO, "Lione e Bordeaux. Strategie e progetti urbani per due città fluviali." in "Paesaggio urbano", marzo, aprile 2003, pagg. 36-46.
 LEENHARDT JACQUES, AUDOY MICHEL, *Michel Corajoud*, Hartmann, Paris 2000.
 MASBOUNGI ARIELLA (a cura di), *Grand Prix de l'urbanisme 2003. Michel Corajoud et cinq grandes figures de l'urbanisme*, DGUHC, Paris 2003.
 REED PETER, *Groundswell, constructing the contemporary landscape*, The Museum of Modern Art, New York 2005.
 TSIOMIS YANNIS, ZIEGLER VOLKER, *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Editions de la Villette, Paris 2007.

Riferimenti iconografici

Figure 1, 2, 3, 4: foto Tessa Matteini, agosto 2007.

Testo acquisito dalla redazione nel mese di giugno 2008.
 © Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.

¹ L'indagine sul sistema degli spazi aperti di Bordeaux è stata condotta nel corso della ricerca sull' "Inserimento paesaggistico di nuove architetture e manufatti negli ambiti territoriali delle Province di Siena e Grosseto", coordinatore scientifico prof. Lorenzo Vallerini, in collaborazione con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Siena e Grosseto ed il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze.

² Per un bilancio complessivo, si veda la parte dedicata al caso Bordeaux, in YANNIS TSIOMIS, VOLKER ZIEGLER, *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Editions de la Villette, Paris 2007.

³ Vedi ROMEO FARINELLA, "Lione e Bordeaux. Strategie e progetti urbani per due città fluviali." in "Paesaggio urbano", marzo, aprile 2003, pag. 45.

⁴ Con il progetto *L' Art dans la Ville*, ad esempio, undici artisti sono stati scelti per installazioni permanenti ed effimere lungo le linee e alle fermate del tram, da un comitato presieduto da Pacquement, direttore del Museo di arte moderna al Centro Georges Pompidou.

⁵ Le 12 gigantesche sculture di Bernard Venet, inserite temporaneamente (primavera-autunno 2007) negli spazi storici più rappresentativi, come Place de la Comédie, Cours de l'Intendance, Cour d'honneur dell'hotel de Ville, e all'interno dei giardini pubblici del centro, costituiscono una modalità di valorizzazione di quei luoghi e, al tempo stesso, una operazione di comunicazione alla popolazione e ai turisti.

⁶ Sui *quais jardinés* si veda in particolare JACQUES LEENHARDT, MICHEL AUDOY, *Michel Corajoud*, Hartmann, Paris 2000, pagg. 50 e 51 e Claire Corajoud in Communauté Urbaine de Bordeaux, Mairie de Bordeaux, *Les quais. Lettre n.1 d'information aux riverains des quais*, novembre 2001. Riportato in YANNIS TSIOMIS, VOLKER ZIEGLER, op.cit., pag. 72.