

ARTE DEI GIARDINI PER LA *QUALITÀ* DEI PAESAGGI URBANI ATTRAVERSATI ¹

Anna Lambertini *

Summary

At present one of the most discussed topics is the relationship between infrastructures for mobility and the crossed territories and landscapes. Starting from the definition of the concepts of *crossing* and *urbanscape*, the article proposes a reading of recent European experiences of construction and/or recovery of empty spaces leaved by active or lost railway or street infrastructures within the town, interpreted like expression of a contemporary garden and *urbanscape* art.

Key-words

Townscape, *urbanscape*, landscape design, urban garden art, infrastructures.

Abstract

Uno dei temi progettuali attualmente più dibattuti riguarda il rapporto tra infrastrutture per la mobilità e paesaggi e territori attraversati. A partire dalla definizione dei concetti di *attraversamento* e *paesaggio urbano*, il contributo propone una lettura di esperienze europee recenti di configurazione e/o riqualificazione dei vuoti di infrastrutture ferroviarie o stradali in ambito urbano, attive o dismesse, interpretate come espressione di un'arte contemporanea dei giardini urbani.

Parole chiave

Paesaggio urbano, arte dei giardini urbani, attraversamento, infrastrutture.

*Dottore di ricerca in Progettazione paesistica, docente a contratto di Architettura del Paesaggio presso l'Università di Perugia.

¹ Questo contributo costituisce parziale rielaborazione del rapporto di ricerca elaborato come borsista CNR del "Programma CNR/Università/Istituzioni scientifiche pubbliche italiane ed Istituzioni di ricerca straniere: mobilità di breve durata (*Short-Term Mobility* - anno 2005)". L'autrice, durante il mese di novembre 2005, ha condotto la ricerca sul tema *Arte dei giardini per la qualità dei paesaggi urbani "attraversati"* presso il Laboratoire Post-Doc "Architecture, Milieux, Paysage", dell'Ecole Nationale Supérieure de Architecture de Paris la Villette.

Si ringraziano il CNR, Guido Ferrara (tutor della ricerca), Jean-Pierre Le Dantec (responsabile scientifico del Laboratorio), e Rosa De Marco (ricercatrice presso l'A.M.P), per avere reso possibile, tutti in maniera fondamentale ed ognuno a vario titolo, questo lavoro.

Uno dei temi progettuali attualmente più dibattuti riguarda il rapporto (spaziale, funzionale, figurativo, percettivo, semantico) tra le infrastrutture per la mobilità ed i territori e i paesaggi attraversati.

Come sottolineano più autori, se negli anni del fervore costruttivo post-bellico e del *boom* economico, l'idea di sviluppo delle reti della mobilità stradale e ferroviaria si è basata prevalentemente sul pragmatismo tecnico-economico e su una visione mono-obiettivo di riduzione delle distanze (calcolate sia in termini spaziali che di tempi di percorribilità), oggi è decisamente arrivato il momento di cambiare approccio culturale e operativo. Anche nell'ambito della comunità scientifica italiana sono molte le ricerche, gli studi, le esperienze recenti² che testimoniano la volontà di contribuire a diffondere un nuovo paradigma culturale che veda nell'inserimento della grande infrastruttura una occasione per creare *nuovi paesaggi*, piuttosto che un dispositivo destinato a distruggere o alterare malamente quelli esistenti.

Il tema dell'infrastruttura per la mobilità interpretata come enzima per la costruzione di nuovi paesaggi di qualità, non riguarda però solo i territori d'area vasta, le grandi opere (autostrade extraurbane, linee per l'alta mobilità e velocità, ponti) e le reti di collegamento a scala nazionale e transnazionale, ma investe chiaramente anche l'ambiente urbano della città consolidata e della città diffusa, la scala del quartiere, la dimensione dell'ordinario. Ed il rapporto tra infrastruttura e contesto non cessa di costituire ambito di riflessione progettuale, una volta che l'infrastruttura perde il suo ruolo funzionale prevalente di nastro trasportatore di flussi di mobilità: a restare attivo, impresso nella forma e nell'organizzazione del tessuto costruito, è il segno dell'*attraversamento* da parte dello spazio vuoto.

Di fatto, i processi di modernizzazione urbana che storicamente si appoggiano sui concetti di *canali, flussi, reti* e sulla richiesta di una sempre più efficiente e articolata *circolazione* di mezzi, merci, persone, informazioni, denaro, hanno favorito nella città contemporanea la produzione di una notevole varietà delle tipologie e delle morfologie dell'*attraversamento*. Soprattutto a partire dalla fine degli anni Ottanta, in Europa, numerosi interventi di riqualificazione di comparti urbani e periurbani sono stati attuati proprio a partire dalla ridefinizione del rapporto infrastruttura/tessuto costruito: con la riconfigurazione dei tracciati in uso come di quelli dismessi, e/o mediante attente scelte progettuali relative all'inserimento di nuovi tracciati o di parti di essi.

Così, significativi tratti stradali declassati o disattivati e ampie porzioni di ex sedi e tracciati ferroviari si sono resi disponibili all'interno del tessuto costruito per essere trasformati in parchi, giardini, piazze, passeggiate pedonali, zone ricreative; mentre aree residuali abbandonate o spazi marginali, intrappolati tra svincoli e tangenziali di periferie, attorno a cui è cresciuta la città ed entro cui *la natura* si è sviluppata spontaneamente, sono venuti a costituire cospicue riserve di biodiversità.

Nel primo caso abbiamo a che fare con vuoti da rimodellare, per cui l'*attraversamento* o va ad acquisire diverso valore grazie ad un ampliamento delle sue forme di uso e fruizione (il viadotto trasformato in supporto per una sequenza di giardini lineari sospesi sulla città o l'area ferroviaria dismessa riconfigurata come area a parco) o viene diversamente declinato grazie all'introduzione di criteri multifunzionali (la strada a scorrimento veloce che diventa passeggiata pedonale o pista ciclabile, o il viale urbano che si fa supporto per il tracciato del tramway e così via).

² A solo titolo esemplificativo di un ben più ampio panorama scientifico investigativo sul tema della progettazione delle infrastrutture per la mobilità, si citano le seguenti ricerche: (presso l'Università degli Studi di Firenze) EMANUELA MORELLI, *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Tesi di dottorato in Progettazione Paesistica, Florence University Press, Firenze 2005; LORENZO VALLERINI *et alii*, ricerca scientifica d'Ateneo ex quota 60% (2002/05) "*Il Paesaggio attraversato: metodologie e linee guida per l'inserimento paesaggistico delle grandi infrastrutture*"; (presso l'Università degli Studi di Chieti - Pescara) MOSÈ RICCI *et alii*, *Programma Infrascap: Infrastrutture e Paesaggio*.

Nel secondo caso, quello dei vuoti urbani colonizzati dalla vegetazione spontanea, sfuggita al controllo e alla regola del “giardiniere”, l'*attraversamento* si carica di un valore ecologico-ambientale e paesaggistico aggiunto, ma anche di forti significati simbolici che ne amplificano il portato semantico, mutandolo in nuova *figura di natura urbana*.

Insomma, forse è soprattutto nella dimensione urbana che le infrastrutture, interpretate come spazi per l'attraversamento, “comportano molti più temi e aspetti significativi per la costruzione, di quanto non appaia in una loro lettura come strumenti soltanto per la mobilità”³; anche perché oltre a costituirsi come promettenti categorie progettuali di creazione di *nuovi paesaggi*, si candidano come validi dispositivi di fruizione, percezione e comprensione della dimensione metropolitana, al servizio quotidiano del cittadino. Qui, la qualità dell'*attraversamento* interessa la canalizzazione dei flussi veicolari a scorrimento veloce, di raccordo con i flussi extra-urbani, così come la mobilità intra-urbana legata ai piccoli spostamenti del quotidiano: quella più rumorosa e aggressiva del traffico motorizzato, quella ferroviaria, come anche la mobilità definita *dolce* ed eco-compatibile (tramway, piste ciclabili, metropolitana leggera).

Il quadro europeo offre una notevole varietà di casi in cui si è lavorato sui *vuoti* delle infrastrutture che attraversano la città applicando una ricerca progettuale dove aspetti figurativi, istanze ecologico-ambientali e questioni sociali vengono saldate vantaggiosamente, per creare nuove forme di paesaggi urbani in cui il *giardino* (non solo come luogo reale, ma anche come metafora etica ed ambito ideale di cura, coltivazione e produzione di risorse naturali e culturali) appare figura di orientamento.

Se è vero che uno dei rischi maggiori delle città-metropoli-megapoli dell'epoca digitale, è la perdita del senso dello spazio reale e del luogo, di una metrica spaziale⁴ e di leggibilità, è ugualmente evidente che, nel cercare risposte e soluzioni, si può dire che si assiste alla crescita di una rinnovata cultura del progetto urbano in cui competenze e *modi operandi* propri del paesaggista vengono applicati alla costruzione di nuovi pezzi di città, modellati appunto come parchi e giardini.

Così, nella città europea che, oggi più che mai, “è mobile, va, non è ferma”⁵, ed è incerta nella definizione dei suoi limiti, delle sue forme, il nuovo *giardino* nasce dentro o attorno alle grandi infrastrutture (cantieri, autostrade, aree post-industriali)⁶ per funzionare come elemento di qualificazione puntuale e per riaffermarsi come strategia figurativa di trasformazione della dimensione urbana, attraverso la costruzione di sistemi spaziali in cui naturale e artificiale si compenetrano vantaggiosamente.

Per questo è possibile leggere il giardino urbano contemporaneo non come un contenitore chiuso (destinato cioè a promuovere esperienze di natura, divertimento, cultura, circoscritte ad un ambito autoreferenziale e *cronicizzate come la malattia negli ospedali*⁷), bensì un ambito di relazioni aperte, che dialoga con i cicli della città e le ritualità dei suoi abitanti.

Nuove estetiche della natura ne suggeriscono carattere e contenuti. Ben lontano dal riproporre asetticamente i modelli e le tipologie plasmati nella concezione Ottocentesca o *clichè* paesaggistici legati alla consueta demagogia figurativa del *pittoresco*, i nuovi giardini urbani si configurano prima di tutto come *figure di misura* dello *spazio-tempo del territorio abitato* oltre che suggestivi contenitori per un sistema di natura diffusa.

A partire da queste riflessioni si propone una lettura della recente produzione di nuove specie di spazi aperti pubblici urbani (con particolare riferimento a Spagna e Francia) determinata dall'inserimento, la riqualificazione o la dismissione di infrastrutture per la mobilità

³ PEPE BARBIERI, *Metropoli piccole*, Meltemi Babele, Roma 2003, pag. 72.

⁴ “L'energia che sprigiona il territorio post-metropolitano è essenzialmente de-territorializzante, anti-spaziale” MASSIMO CACCIARI, *La città*, Pazzini Editore, Rimini 2004. op.cit., pag. 13.

⁵ MASSIMO CACCIARI, op.cit., pag. 50.

⁶ Cfr. EDUARDO ROJO, *Battle y Roig : lugares*, ETSAB, Barcellona 1999.

⁷ Si fa qui ancora riferimento alle riflessioni di Cacciari, che contrappone il concetto di *spazio chiuso*, in cui l'esistenza metropolitana viene congelata, e che “naturalmente non è soltanto l'edificato definito in base ad una funzione, a una sola ‘proprietà’; è anche, e più ancora, il quartiere ‘residenziale’ e basta; spazi chiusi sono i parchi divertimento, dove il divertimento stesso viene ‘cronicizzato’, come la malattia negli ospedali, l'istruzione nelle scuole o nei campus, la cultura nei musei e nei teatri”. MASSIMO CACCIARI, op.cit., pag. 51.

veicolare (su gomma o su rotaia), interpretata come espressione d' *arte contemporanea dei giardini e dei paesaggi urbani*.

Il contributo procede articolandosi rispetto a quattro temi chiave, *paesaggio urbano, attraversamento, infrastruttura viaria come luogo per il movimento, categorie progettuali per lo spazio attraversato*, nel tentativo di fornire alcuni strumenti culturali utili al progetto dei vuoti connessi alle infrastrutture per la mobilità.



Figure 1 e 2: Una installazione nell'ambito del Festival di Arte dei Giardini di Losanna, e un tratto della linea dismessa della *Petite Ceinture* parigina, nei pressi di *Belleville*.

CAMPAGNA URBANA, METROPOLI PICCOLE, PAESAGGIO URBANO

Nel 2000 qualcosa di epocale è successo nella storia del pianeta: il numero degli abitanti delle città ha superato significativamente quello degli abitanti della campagna. La superficie agricola totale che nel 1990 arrivava a ventitre milioni di ettari, un decennio dopo non raggiungeva i venti milioni. E' il trionfo della città diffusa: "una marmellata edilizia", come l'ha definita Francesco Ermani, una concentrazione che "accorpa città un tempo distanti, si slabbra senza confini amministrativi, sembra una nebulosa, ma è pur sempre un oggetto concreto, visibile a occhio nudo, governato non si capisce da chi, certo non da organismi rappresentativi come il Comune o la Regione"⁸.

Il futuro delle società del XXI secolo è decisamente urbano, insomma, dati e proiezioni parlano chiaro: la popolazione urbana mondiale è destinata a salire. Si calcola che nel 2015, ventitre metropoli avranno superato i dieci milioni di abitanti. In Europa, il continente più urbanizzato del pianeta, già sette abitanti su dieci sono urbani.

L'espansione progressiva degli insediamenti umani, dalla città verso territori storicamente rurali, ha indotto Pierre Donadieu a mettere a punto il concetto di *campagna urbana*: "un ossimoro, diranno gli amanti della retorica (...) Come possono essere urbani dei campi di grano, dei prati pascoli o degli appezzamenti agricoli? Come potrebbe la città conservare al suo interno lo spazio di cui si nutre? Tutta la storia dell'umanità non è forse quella di una lente ed inesorabile costruzione dello spazio urbano a spese dello spazio agricolo e

⁸ FRANCESCO ERMANI, *Città. Come cambia e come ci cambia la vita*, Repubblica del 22 ottobre 2004.

forestale?”⁹. La *campagna urbana* è lo spazio abitato da cittadini che lavorano in città, ma non vi risiedono. “Come se la campagna, con i campi coltivati e le praterie, rappresentasse un vasto parco pubblico accessibile attraverso sentieri, risonante di canti di uccelli e animato da scene agricole antiche o moderne.”¹⁰

Insomma, se il potenziamento della rete dei collegamenti territoriali in una prima fase di sviluppo dei Trenta gloriosi ha portato all’abbandono degli ambiti rurali ed alla saturazione delle città, negli ultimi anni ha favorito una tendenza di segno esattamente opposto: la fuga dalla città compatta e la ricolonizzazione dello spazio rurale, trasformato secondo i criteri di una nuova urbanità ed agganciato agli spazi della mobilità¹¹: è la dimensione della città diffusa.

L’urbano si è dilatato, le città da addensate e circoscritte si sono fatte aperte e plurali, come precisa Pepe Barbieri¹², che per definire la realtà della provincia italiana ha introdotto il concetto di *metropoli piccole*: “non la metropoli come artificio assoluto, corpo smisurato e indefinitamente iterato, che irrompe nella (quieta?) scena della provincia italiana e a questa si sovrappone. Non è la metropoli-corpo, trasformazione ingigantita della città-corpo, la cui terribile bellezza è nella straordinaria dimensione. Sono, semmai, queste *metropoli piccole*: parti di un territorio costantemente <<misurato>> dal paesaggio e dalle sue variazioni.”¹³ Ciò che rende tali le *metropoli piccole* è l’uso metropolitano dello spazio che salda tra loro differenti parti, anche in maniera inedita. Il risultato è che questi ambiti risultano abitati da “individui divenuti metropolitani spesso senza essere mai stati cittadini o almeno cittadini della grande città. Il paesaggio ne costituisce, anche se in modo quasi sempre inconsapevole, il continuo riferimento: *il monumento*, e anche, in un certo senso, la struttura unitaria. Una struttura però fluida, solcata dalla <<dismisura>> delle reti. Ancora più dilatata nel sistema invisibile delle connessioni con il mondo”¹⁴.

A Barbieri il paesaggio appare come una sorta di collante, un contesto su cui scrivere il testo urbano, piuttosto che una realtà sistemica prodotta dalla costante interazione tra società e territorio.

Possiamo leggere le definizioni di *campagna urbana* e *metropoli piccole* come due punti di vista differenti, adottati per interpretare analoghi fenomeni insediativi. Entrambe le posizioni in ogni caso enfatizzano il ruolo dei sistemi di mobilità e delle reti per gli spostamenti territoriali come produttori di nuove realtà insediative, e di nuovi modi di percepire ed abitare i paesaggi.

Campagna urbana e *metropoli piccole* possono essere lette anche come facce diverse di una stessa categoria interpretativa: *paesaggio urbano*, che, a questo punto, occorre introdurre.

Pare in effetti necessario soffermarsi su questo ambito di riflessione epistemologica, chiedersi una volta di più, che cosa sia il *paesaggio urbano*, soprattutto dopo che la *Convenzione Europea del Paesaggio* ha formalmente specificato che *tutto è paesaggio*.

E quindi cosa è il *paesaggio urbano*?

E’ solo un modo diverso di nominare la città diffusa e/o la metropoli, semplicemente esaltandone gli aspetti figurativi (colori, variabilità delle scene, eterogeneità degli elementi strutturanti, articolazione spaziale...)? O, al contrario, l’aggettivo *urbano* funziona da

⁹ Cfr. PIERRE DONADIEU, *Campagnes Urbaines: de la réalité aux symboles*, pagg. 79 – 93 in MICHEL GARIEPY ET ALTRI, *Le paysage territoire d'intentions*, Harmattan, 1999, pag. 79. Traduzione dal francese di Anna Lambertini.

¹⁰ PIERRE DONADIEU, *ibidem*. Questo cambiamento culturale e sociale, in cui la campagna assume la dimensione di immagine idilliaca, di pittura di paesaggio, piuttosto che di paesaggio di produzione, tende ad innescare gioco forza un meccanismo di rimozione di memoria collettiva rurale e di creazione di un universo artificiale di oggetti e di immagini. “In termini più generali, la ricerca di memoria e di autenticità, oltre alle idee legate alla biodiversità, porta alla creazione di ecomusei e di ambiti di conservazione di spazi coltivati o di razze antiche destinate più ad essere mostrate ad un pubblico che a servire la causa della conservazione della diversità genetica” (pag. 80).

¹¹ Cfr. ALAIN LEVAVASSEUR, *Des paysages de l'aunis ou de la vertu du vide*, pagg. 63 – 82, in JACQUES BEACHAURD, a cura di, *La Ville-Pays vers une alternative à la métropolisation*, L’Aube - IAAT, Marseille, 1996, pag. 74.

¹² Cfr. PEPE BARBIERI, *Metropoli piccole*, Meltemi Babele, Roma 2003, pag. 8.

¹³ PEPE BARBIERI, *ibidem*.

¹⁴ PEPE BARBIERI, op. cit., pag. 9.

sottolineatura di una rappresentazione in negativo della forma che abbiamo dato all'ambiente in cui viviamo¹⁵, brutta e necessaria alternativa al paesaggio *naturale* e *rurale*? O ancora è il *townscape* indagato da Gordon Cullen, nel senso di un grande dramma generato dal rapporto tra tutti gli elementi che concorrono a creare l'ambiente urbano (edifici, alberi, natura, acqua, traffico, annunci pubblicitari...) ed interpretabile attraverso l'uso di una serie di categorie percettive e di organizzazione spaziale¹⁶? O invece, con l'espressione *paesaggio urbano*, si vuole fare appello ad una differente possibilità di progettare gli insediamenti umani, fondata sulla costruzione di un sistema articolato ed interconnesso di spazi aperti e sulla presenza variamente declinata di "verde"?

Un ragionamento va speso, per chiarire la nostra posizione interpretativa.

Per cominciare, c'è pur sempre da fare i conti con l'ambivalenza semantica del concetto chiave, *Paesaggio*, che designa al tempo stesso una veduta, un dipinto, un quadro così come un sistema spaziale reale, un'entità vivente, una configurazione di un territorio esistente.

A tale ambivalenza, del paesaggio come immagine rappresentata e come realtà vivente, si deve in parte la persistenza di alcuni equivoci culturali che rendono difficile la definizione di un *sensu comune e condiviso del paesaggio contemporaneo*, anche tra i possibili addetti ai lavori.

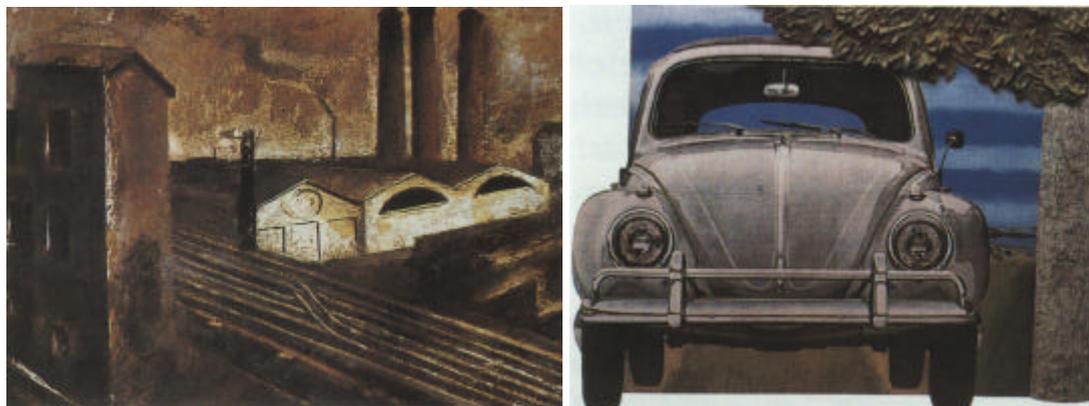


Figure 3 e 4: "Paesaggio urbano" di Mario Sironi, del 1921, e *Paesaggio n.2*, interpretazione in chiave pop di Tom Wesselmann, del 1964.

Se le modificazioni operate sui paesaggi italiani, soprattutto negli ultimi cinquant'anni, sono profonde e spesso radicali e, a buona ragione, ci si può lamentare della scomparsa dei bei paesaggi di un tempo e di quanto siano brutti e degradati quelli attuali, tuttavia non risulta ancora abbastanza chiaro, anche all'interno della comunità scientifica, come aggiornare gli strumenti di lettura e valutazione culturale a disposizione del tecnico, dell'amministratore, e del cittadino comune.

Si può dire che la globalizzazione culturale, la potenza dell'informazione digitale e la velocità di diffusione delle nuove estetiche prodotte dal linguaggio dell'arte, del cinema, della fotografia, della *computer graphic*, abbiano determinato un *surplus* di immagini di bei paesaggi impalpabili, ma non favorito la formazione di un *sensu del paesaggio*, del riconoscimento del suo valore come invenzione sociale continua, opera di tutta una collettività che agisce sul comparto pubblico come su quello privato, alla micro come alla macroscale.

Secondo Paoella addirittura "semberebbe in molti casi che l'inserimento di segni con profondi e non positivi effetti, quali infrastrutture e strutture produttive di grandi dimensioni, non sia avvertito come un fatto negativo, o passi addirittura inavvertito. E' quasi come se

¹⁵ Quando ad esempio Adriano Paoella scrive "L'abitudine al paesaggio urbano, limitato e geometrico, ad essere chiusi in un enclave artistica, in spazi riproposti in qualunque situazione e contesto, sembra avere annullato l'interesse per ogni altro segno", ne suggerisce una suggestione negativa.

¹⁶ Cfr. GORDON CULLEN, *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*, Calderini, Bologna 1976, pag. 4. Ed. orig. *Townscape*, The Architectural Press London 1961.

tutta la capacità di esprimere un giudizio sulle forme, da parte della collettività, sia concentrata nelle automobili e nei vestiti, oggetti che, come noto, sono caratterizzati da una diversità apparente ma da una totale effettiva uniformità”¹⁷.

Molto *lavoro culturale* va fatto. Anche per rimuovere dall’immaginario collettivo tanti preconcetti e stereotipi di *bel paesaggio* ormai insostenibili sotto il profilo economico, gestionale e pure figurativo, che, spostando il livello *ideale* verso modelli anacronistici, e quindi irriproducibili, impediscono la formazione di reali modelli etici ed estetici contemporanei, e di conseguenza la crescita di una vera cultura paesaggistica, basata sulla capacità di orientare l’inevitabile processo di trasformazione di luoghi, ambienti, paesaggi.

Già nel 1973, durante un ormai storico convegno dal titolo secco “*Architettura del paesaggio*” organizzato a Bagni di Lucca, Guido Ferrara proponeva un’appassionata relazione in cui il paesaggio veniva definito come una risorsa dalla caratteristica particolare: la riproducibilità, ponendo così l’accento sul paesaggio come espressione del rapporto tra società e territorio abitato, *usato* e *consumato*, e come bene che si può produrre. E affermava: “se il bel paesaggio scompare, noi possiamo sempre fare in modo di attuare dei nuovi paesaggi, ancora belli ma in modo diverso, perché rispondenti maggiormente ai nostri nuovi bisogni, e certamente più rispondenti di quelli che si creano naturalmente rinunciando del tutto ad operare, magari nell’illusione di *conservare*. Occorre riconoscere che non si può continuare a nascondere (dietro la storia) la nostra sostanziale incapacità collettiva di produrre cultura, e di produrla, ed è quello che più conta, ancora una volta in senso collettivo.”¹⁸

Recentemente, nella sintesi redatta per illustrare i contenuti di un lavoro di ricerca francese¹⁹, il geografo Yves Luginbühl ha sottolineato come lo studio abbia evidenziato la difficoltà del *non esperto* a riconoscere il paesaggio prima di tutto come un costruito sociale, e, in ambito scientifico, la tendenza a fare ancora confusione tra *il Paesaggio*, al singolare, oggetto teorico che traduce un modo di pensare ciò che si vede, e *i paesaggi*, al plurale, luoghi dove si costruiscono delle rappresentazioni, si esercitano delle attività e si mettono in pratica specifiche politiche di gestione. Sempre secondo quanto emerso dalla ricerca francese, inoltre, pare che si continuino ad interscambiare erroneamente e con disinvoltura i termini *territori* e *paesaggi*, facendo leva sul fatto che i primi come i secondi sono realtà spaziali, leggibili attraverso le coppie materialità/immaterialità, pratiche/rappresentazioni²⁰.

Insomma, se già la definizione di *Paesaggio* appare a tutt’oggi un campo di indagine complesso, figuriamoci quella di *Paesaggio urbano*: un ossimoro al quadrato, se pensiamo all’interpretazione di chi definisce la città come non-paesaggio per eccellenza²¹. Ed anche a prescindere da posizioni teoriche così nette, riconosciamo che l’aggettivo *urbano* rinvia alla dimensione dell’artificio, del costruito, del manufatto minerale, del contrapposto al rurale, mentre l’idea di paesaggio nell’immaginario collettivo comune resta appunto tuttora fortemente correlata ad una idea di *bella natura*, coltivata o selvatica, e in ogni caso rigogliosa e diffusa.

In una prospettiva di ricerca, proponiamo allora di interpretare il *paesaggio urbano* più che come un dato di fatto, come una *categoria progettuale* per cui formulare criteri di lettura e linee guida operative, che tengano conto del riconoscimento del valore di una presenza

¹⁷ ADRIANO PAOLELLA, *Abitare i luoghi. Insediamenti, tecnologia e paesaggio*, Edizioni BFS, Pisa 2004, pag. 30.

¹⁸ GUIDO FERRARA, *Per una fondazione disciplinare*, pagg. 129 – 143 in *Architettura del Paesaggio, atti del convegno di Bagni di Lucca*, La Nuova Italia, Firenze 1973, pag. 138.

¹⁹ Il *Programme de recherche “Politiques publiques et paysages. Analyse, evaluation, comparaisons”* è stato commissionato dal Ministero francese dell’ecologia e dello sviluppo sostenibile a varie équipe di esperti nel 1998 e si è concluso alla fine del 2004. Nel quadro del programma sono state portate avanti ventiquattro ricerche, finalizzate alla definizione di un documento di linee guida teoriche e metodologiche per il progetto e la gestione dei paesaggi.

²⁰ LUGINBÜHL YVES, *Programme de recherche: politiques publiques et paysages. Analyse, evaluation, comparaisons. Synthèse*, Cemagref, Parigi 2004.

²¹ Commenta ad esempio scetticamente Michel Jakob: “Le città stesse, luogo di partenza per la conquista del paesaggio e in questo senso non-paesaggio per eccellenza, non cessano di essere definite più o meno in termini *naïf* come “paesaggi urbani”. In JAKOB MICHAEL, *L’Emergence du paysage*, InFolio, Dijon 2004, pag. 37. Traduzione dal francese di Anna Lambertini.

diffusa di natura, a cui attribuire un ruolo ecologico-funzionale e strutturante, oltre che simbolico ed estetico.

Paesaggio urbano da intendersi quindi non solo in senso scenografico, come “lo spettacolo dell’attività della città su uno sfondo definito da permanenze sensibili e culturali, come la velocità di spostamento, le sonorità, le linee del cielo, la presenza degli alberi, dell’acqua, e gli elementi distintivi dell’organizzazione architettonica”²², ma piuttosto come la configurazione di un sistema di insediamenti umani multifunzionali, caratterizzato da una presenza diffusa di natura e biodiversità ed organizzato rispetto a criteri ecologico-funzionali, economici, urbanistici ed estetico-percettivi; *paesaggio urbano* come forma di un ambiente vivente, eterogeneo e prevalentemente artificiale, dove la qualità della vita degli abitanti è dipendente dalle modalità con cui le dinamiche sociali, economici, politico-gestionali e culturali e delle azioni antropiche si intrecciano con i processi biofisici e naturali, su cui influiscono direttamente e con cui interagiscono strettamente.

Paesaggio urbano quindi come laboratorio di sperimentazione attiva di un modello culturale per le trasformazioni delle città.



Figure 5 e 6: La Plaine, Saint- Denis, copertura di un tratto dell’autostrada, e una strada secondaria del Quartiere della Villette a Parigi.

INFRASTRUTTURE VIARIE URBANE COME *LUOGHI DEL MOVIMENTO*

Il *paesaggio urbano*, come la città, è anche un *campo di movimenti*, “un vortice di forze e intensità che attraversano e mettono in relazione tutti i tipi di attori, umani e non umani, in tutti i modi di combinazione delle azioni”²³: è strutturato da una rete di *attraversamenti*.

L’azione dell’attraversamento, passaggio da un lato a quello opposto, da una parte all’altra, comporta l’individuazione di una traiettoria e, quando questa viene fissata come segno permanente, la definizione di un ambito fisico-geometrico ad essa dedicato: la strada, la linea ferroviaria, il sentiero.

²² Dalla presentazione del tema di ricerca “*Invention des formes urbaines et processus de démarche paysagère*”, ERIC DANILE-LACOMBE, BRIGITTE NAVINER, ANDRÉAS CHRISTO-FOROUX, www.paris-lavillette.archi.fr/recherche/modele_detailsjardins4.htm Traduzione dal francese di Anna Lambertini.

²³ ASH AMIN, NIGEL THRIFT, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, (2001) Il Mulino, Bologna 2005, pag. 123.

Ma attraversare gli spazi significa anche occupare un tempo, misurare la durata del movimento: così valutare la dimensione spaziale in termini di *prossimità* e *distanze* vuol dire anche calcolare in ore e minuti quanto sono lontani/vicini tra loro i luoghi che vogliamo raggiungere. Il tempo per arrivare dal luogo *A* al luogo *B* scorre coinvolgendo inevitabilmente tutto quello che sta in mezzo, e tutto quello che sta in mezzo diventa *spazio-tempo dell'attraversamento*, che funziona da campo percettivo di variabile fascinazione e attrazione per il viaggiatore.

Come categoria progettuale, l'*attraversamento*, guidato e fissato, si concretizza in una figura nastriforme che occupa uno spazio-tempo, dove per chi è in moto può apparire tanto più vera la notazione di Deleuze secondo cui “non è la successione che definisce il tempo, ma il tempo che definisce come successive le parti del movimento così come sono determinate”.

L'*attraversamento* implica al contempo lo svolgimento di un'azione, l'individuazione di uno spazio entro cui svolgere l'azione, un tempo di fruizione ed uno di percezione.

Il tema dell'infrastruttura che attraversa la città, assieme al problema funzionale della distribuzione dei flussi in movimento e di scelta del disegno, comporta inevitabilmente una riflessione sul valore della spazialità saldata alla temporalità entro cui si svolge l'azione.

In questo senso lo spazio dell'attraversamento prende immediatamente consistenza come *luogo del movimento*, in cui possono essere offerti vari gradi di fruizione dinamica, calibrati rispetto al tipo di spostamento di attori con diverse necessità e caratteristiche, e differenti tempi di mobilità e di ricezione dello spazio attraversato: l'automobilista, il ciclista, il pedone, il viaggiatore distratto, il lavoratore pendolare, il turista, il residente e via dicendo.

E' altrove già ampiamente dimostrato che l'*attraversamento* del tessuto urbano da parte dell'infrastruttura può diventare fattore positivo ed elemento generatore di qualità, se si considerano alcuni semplici indirizzi progettuali, come ad esempio che:

- una figura lineare che scorre su un piano ha un potere di dominanza visiva potente, esteso e continuo;
- come indicato nel famoso studio di Appleyard e Lynch, il tracciato dell'infrastruttura può essere concepito come una sequenza cinematografica;
- passare da una parte all'altra della città significa non collegare due punti estremi, ma una infinità di punti intermedi;
- lo spazio dell'attraversamento deve essere a sua volta attraversabile, farsi permeabile e poroso e, grazie ai concetti di reticolarità e di stratificazione, da tradizionale *figura della frattura* diventare occasione per generare nuovi luoghi;
- i *luoghi del movimento* in città non dovrebbero essere spazi per la velocità assoluta, ma per l'andare, per lo spostamento, per il viaggio breve;
- lo spazio dell'attraversamento può essere un *contenitore di natura*, sia in forma permanente che transitoria;
- l'infrastruttura non è destinata ad essere eterna ed immutabile nella sua connotazione e nelle sue funzioni: può essere dismessa, riconfigurata, ridimensionata in base all'evoluzione dei bisogni reali della collettività, *in movimento*.

Prendendo atto che il modello di crescita insediativa del dopoguerra è stato tale che, attualmente, “più di tutto è la cultura della strada e dell'automobile che *frulla* il paesaggio: distributori, motel, indicazioni orizzontali e verticali per la circolazione, gli autoveicoli e le città lineari lungo le strade sono simili ovunque e garantiscono, tranquillizzano, il fruitore di una continuità della percezione che consolida il modello”²⁴, e considerato che le infrastrutture per la mobilità costituiscono l'ossatura del territorio abitato, ci sembra che una buona alternativa per contrastare la tendenza all'omologazione dei luoghi attraversati, il degrado funzionale e figurativo e lo sperpero di territorio e di suolo, risieda nella possibilità di volgere l'*attraversamento* in elemento dinamico positivo, di tornarlo a fare essere *luogo del movimento*.

²⁴ ADRIANO PAOLELLA, op. cit., pagg. 31-32.

Mairie de Paris  du 

AVENUE JEAN JAURES

CIVILISÉ

UNE "AVENUE JARDIN" À PARIS

Animer, égayer et donner un caractère unique à l'avenue Jean-Jaures : c'est l'objectif du projet d'aménagement paysager. Celui-ci prévoit l'implantation de parterres fleuris qui joueront le rôle de jardins de proximité et contribueront au renforcement et à la diversification des végétaux.

Mettre en valeur l'existant

Les 416 platanes implantés en alignement le long de l'avenue seront conservés. Ils constitueront désormais la première strate du paysage arboré, autour duquel évolueront les autres végétaux.



Une floraison de jardins et de couleurs !

De vastes parterres seront créés le long de l'avenue autour des platanes. Sous ces derniers, des cerisiers à fleurs constitueront une nouvelle strate arborée. Au sol, les parterres seront composés de plantes vivaces (reine des prés, rhubarbe géante du Mexique...) et de bulbeuses (aïeux...) et permettront de créer un paysage varié et original.

5 platanes et 4 chênes verts ont été plantés au cours de l'hiver 2004/2005.

11 platanes seront plantés au cours de l'hiver 2005/2006.

Peinture d'art de l'aménagement projeté



Figure 7 e 8: Il Programma *Espace Civilisé*, attivato dall'amministrazione parigina dal 2004, introduce criteri di *gestione paesaggistica* in ambito urbano per conferire nuova identità figurativa e diverso valore funzionale a strade e piazze, attraverso l'immissione di materiale vegetale. Lo slogan utilizzato è decisamente eloquente: l'idea è di trasformare la strada in giardino.

CATEGORIE PROGETTUALI PER LO SPAZIO APERTO ATTRAVERSATO

Possiamo a questo punto tentare di individuare varie *categorie progettuali dei luoghi del movimento*, partendo dall'applicazione di filtri diversi di lettura dello stesso concetto: *lo spazio aperto attraversato*.

Reinterpretato in chiave positiva, come tema multifunzionale, strategia figurativa, ambito di mediazione e opportunità di creazione di paesaggio, piuttosto che come lacerazione, lesione o cesura tra parti, il rapporto spazio urbano attraversato/spazio dell'infrastruttura (esistente o di nuova creazione, attiva o dismessa) può essere affrontato a partire dalla definizione di specifici concetti informatori, che, tenendo conto delle condizioni di base, possono essere assunti come guida per nuove figure di natura urbana: *innesto; stratificazione; impronta; scavalcamento; infiltrazione; riconfigurazione, colonizzazione*.

Vediamone il significato, in relazione ad alcune esperienze emblematiche di trasformazione di paesaggi urbani *attraversati*.

Innesto

La realizzazione di nuovi tratti della viabilità urbana viene effettuata a partire da una riflessione progettuale che associa al tema della funzionalità del collegamento viario, l'idea di infrastruttura stradale come luogo pubblico di incontro e di relazioni sociali, costruito applicando principi di buona figurabilità, abitabilità, eterogeneità spaziale.

Il *Boulevard Cézanne*, realizzato nella cittadina francese di Gardanne nel 1990, istituisce nuove relazioni tra il centro della città e le zone di espansione. Il boulevard, che si sviluppa per circa un chilometro articolandosi in più tratti interrotti da cinque rotatorie, diventa un dispositivo ordinatore dello spazio attraversato e di produzione di nuove modalità di fruizione. E' un percorso pensato per automobilisti, ciclisti, pedoni, su cui confluiscono e si aprono strade secondarie e passaggi pedonali (passerelle, scalinate, rampe) che lo rendono un organismo permeabile e a misura d'uomo, più che di macchina.

Stratificazione

Lo spazio dell'infrastruttura si sviluppa su un livello sovrapposto: è il caso del viadotto stradale e/o ferroviario.

Nel progetto *Carrasco Square* per l'interscambio *Teleport* ad Amsterdam, dello studio olandese West 8, lo spazio sovrastato da un imponente tracciato autostradale e ferroviario diventa un divertente piazzale a disegni *optical* creati grazie all'alternanza di terra e asfalto. Il sistema di illuminazione gioca sull'opposizione naturale/artificiale tramite la dislocazione di una improbabile foresta di alberi tagliati al colletto, che proiettano la sagoma luminosa del tronco sezionato contro le campate del viadotto.

Nel caso in cui l'infrastruttura sia stata dismessa, lo spazio sospeso sulla città può diventare occasione per definire un nuovo strato di spazio pubblico e di natura urbana. E' il caso della famosa *Promenade Plantè*, realizzata a Parigi nel 1992, che organizza in una successione di fragranti giardini lineari l'ex piano ferroviario.

Prende vita in questo intervento il concetto di *coluée verte*, messo a punto in Francia proprio per recuperare linee ferroviarie abbandonate o aree industriali dismesse, aumentando la presenza di vegetazione arborea ed arbustiva in ambito urbano ed allo stesso tempo favorendo la mobilità pedonale e ciclabile, mediante un sistema di percorsi protetti di collegamento tra ampie porzioni di città.

Scavalcamento

La realizzazione di piastre di copertura o piazze ponte, per ripristinare la continuità del tessuto urbano tagliato dal passaggio dell'infrastruttura lineare in trincea, rappresenta un tipo di intervento molto diffuso in questi ultimi anni.

Nell'area metropolitana barcellonese, il *Parco della Solidaritat* si inserisce al di sopra della circonvallazione per connettere due quartieri periferici storicamente separati. Al fondamentale ruolo di elemento di raccordo spaziale tra parti di città e di costruzione di un nuovo luogo pubblico, si associa quello di dispositivo visivo a servizio degli automobilisti in

movimento lungo la tangenziale: due linee luminose create da leggeri telai metallici, alti 12 metri, sfruttano l'effetto della percezione cinetica dal basso e costituiscono un efficace *landmark* nel paesaggio notturno.

Infiltrazione

Il processo di consumo di territorio e paesaggio da parte delle infrastrutture per la mobilità determina in prossimità di snodi, svincoli, scambi intermodali la formazione di vuoti e spazi di risulta, che si rendono disponibili per creare parchi, giardini, piazze, aree sportive e ricreative, riserve di natura. Nuovi spazi pubblici di natura si infiltrano nelle aree internodali, un tempo escluse da qualsiasi logica figurativa e di fruizione.

L'esempio più noto è ancora barcellonese, il *Parco del Nus della Trinidad* può essere citato come esperienza guida di una nuova cultura del progetto di infrastruttura stradale e di soluzione del suo inserimento. All'interno dello svincolo di connessione tra due importanti nastri autostradali dell'area metropolitana barcellonese, la A17 e la A18, al posto di un'area degradata, si annida un parco circolare, dal disegno chiaro e pulito.

Impronta

L'interramento del tracciato stradale o ferroviario per un lungo tratto consente la creazione di giardini, parchi, piazze e ampie *promenades* urbane, che possono dispiegarsi anche senza mai rendere esplicita attraverso connessioni spaziali o segnalazioni visive la presenza dell'infrastruttura che corre al di sotto, pur replicandone in tutto o in parte la morfologia lineare. In questo senso lo spazio generato dall'interramento si qualifica come un'impronta dell'infrastruttura sottostante.

Il *Parco della Tramvia*, nell'area metropolitana barcellonese, si sviluppa longitudinalmente per ottocentocinquanta metri, sopra un nuovo tratto in galleria dell'autostrada A19, costruita negli anni Cinquanta come collegamento tra la cittadina collinare Tiana e la fascia costiera. Il parco lineare è costituito da un nastro asfaltato colorato con un accattivante effetto a scacchiera nera e gialla, che riflette esattamente la sezione del tracciato sottostante e da una banda parallela alberata con specie adatte al clima locale (tra cui *Robinia pseudoacacia*, *Jacaranda mimosifolia*, *Sophora japonica*).

Riconfigurazione

Si interviene sull'infrastruttura esistente per rivederne il ruolo e conferirle un diverso assetto funzionale e nuova dignità estetica e figurativa.

Le operazioni di riqualificazione di assi viari, in particolare, tendono a riconquistare un valore di luogo urbano e di spazio pubblico alla strada, di cui vengono ridisegnate le relazioni carreggiata-edifici, ridefiniti i ritmi di percorrenza ed aumentata significativamente la presenza vegetale.

Il *progetto di riqualificazione della RN6*, strada nazionale di collegamento tra Lione e Parigi, nel tratto di attraversamento della cittadina di Maisons-Alfort, si colloca esattamente in questa politica di miglioramento del rapporto strada trafficata/centro urbano. Grazie alla riorganizzazione della ampia sezione stradale, variabile dai trentasei ai trentotto metri, e all'uso sapiente di diversi tipi di pavimentazione, la RN6 ha acquistato un carattere di spazio pubblico urbano, in cui accanto alla carreggiata per i veicoli corrono piste per le moto, piste ciclabili e ampie *promenades* alberate.

Nel caso di infrastrutture dismesse, le operazioni di riconfigurazione di aree e strutture concorrono alla costruzione di nuovi paesaggi urbani, in cui il vuoto lasciato libero dalla funzione dell'attraversamento si candida come elemento di riagggregazione e di saldatura tra parti di città.

Colonizzazione

Se l'infrastruttura viene dismessa, il vuoto abbandonato finisce per essere lentamente colonizzato dalla vegetazione spontanea e a poco poco diventa teatro di una natura evolutiva che, inaspettatamente, conquista terreno. E' quello che succede a vecchie linee e aree

ferroviarie considerate ormai inadeguate o inutili nel quadro delle trasformazioni delle politiche di gestione della mobilità interurbana.

In questi casi, le esperienze in corso denunciano due principali modalità di intervento: o il mantenimento del carattere originale dei luoghi, attraverso forme di gestione che limitano e regolano la fruizione pubblica, così da preservare il valore di naturalità diffusa acquisito; o il riconoscimento di una certa *instabilità* del sito e della possibilità di una sua possibile ulteriore e più complessa trasformazione e quindi l'attuazione di interventi di sistemazione leggeri e reversibili.

Con il *Parco Naturale Südgelände*, a Berlino, un'ampia area ferroviaria rimasta inutilizzata per una cinquantina d'anni, è stata trasformata in riserva di natura in città, aperta al pubblico nel 2000. Il luogo è eccezionale: i visitatori si possono muovere seguendo i vecchi tracciati delle rotaie reinventati grazie agli interventi di un gruppo di artisti, *Odius*, che oggi ha la sua sede proprio nel vecchio deposito ferroviario e partecipa alle attività di gestione del parco. Il più sostanzioso intervento progettuale è costituito dalla costruzione di una passerella in grigliato metallico, rialzata di 80 cm dal suolo e collocata in corrispondenza dei binari, che permette di attraversare su percorso obbligato 4 ettari di riserva a maggiore grado di protezione della natura, altrimenti inaccessibili al pubblico.

La *Coulée verte* di Colombes (Hautes-de-Seine) rappresenta invece un esempio del secondo tipo di intervento. Un tratto della linea ferroviaria di servizio nella periferia parigina al momento disattivato è stato temporaneamente trasformato in un collegamento pedonale verde, in attesa di un possibile recupero della strada ferrata.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Figura 1: Fotografia di Gilles Clément.

Figura 2, 5,6,7,8: Fotografie di Anna Lambertini.

Figura 3 e 4: tratte da ELISA MARIANI-TRAVI, *La città moderna vista dai pittori*, Testo&Immagine, Roma, 1996.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Paesaggi urbani: teorie e progetti

AMENDOLA GIANDOMENICO, *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Editori Laterza, Roma – Bari, 1997.

BARBIERI PEPE, *Metropoli piccole*, Meltemi Babele, Roma 2003.

BEAUCHARD JACQUES, *La Ville-Pays, vers une alternative à la métropolisation*, L'Aube - IAAT, Marseille 1996.

BERQUE AUGUSTIN, CONAN MICHEL ed altri, *Cinq Propositions pour une théorie du paysage*, Champ Vallon, Seyssel 1994.

BARIDON MICHEL, DONADIEU PIERRE ed altri, *Les jardins et la nature dans la cité*, Editeur Institut C.N. Ledoux, Besançon 2002.

CACCIARI MASSIMO, *La città*, Pazzini editore, Rimini, 2004.

CARERI FRANCESCO, *Walkscapes. El andar como pratica estética*, Gustavo Gili, Barcellona 2002.

CLÉMENT GILLES, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

CONSEIL REGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTREAL, CONSEIL DU PAYSQGE QUEBECOIS, *Paysage urbain et environnement*, Actes du colloque tenu a l'Université de Montréal les 17, 18 et 19 octobre 2002, Montréal.

CULLEN GORDON, *Il paesaggio Urbano. Morfologia e progettazione*, Calderini, Bologna, 1976.

DESVIGNE MICHEL, DALNOKY CHRISTINE, *Trasformazioni indotte*, pagg. 108 -131 in "Lotus" 87, Milano 1995.

DONADIEU PIERRE, *Campagnes Urbaines*, Actes Sud, Arles 1998.

GARIEPY MICHEL, LASSUS BERNARD, POULLAOUËC-GONIDEC PHILIPPE, *Le paysage, territoire d'intentions*, Harmattan, Montréal 1999.

GREGORY PAOLA, *Territori della complessità. Newsclapes*, Testo&Immagine, Roma 2003.

JAKOB MICHAEL, *L'Emergence du paysage*, InFolio, Dijon 2004.

HUCLIEZ MARIELLE, *Jardins et parcs contemporains*, Telleri, Paris 1998.

LE DANTEC JEAN-PIERRE, *Jardins et paysage: une antologie*, Editions de la Villette, Paris 2003.

LE DANTEC JEAN-PIERRE, *Le Sauvage et le Régulier. Art des Jardins et Paysagisme en France au XX siècle*, Le Moniteur, Paris, 2002.

LOISEAU JACQUES-MARIN ed altri, *Le paysage urbain*, Sang de la Terre, Paris 1993.

LUGINBÜHL YVES, *Programme de recherche: politiques publiques et paysages. Analyse, evaluation, comparaisons*, Synthèse, Cemagref, France 2004.

MELLO PATRIZIA, *Metamorfosi dello spazio*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.

NANCY JEAN-LUC, *La città lontana, Ombre corte*, Verona 2002.

LYNCH KEVIN, *L'immagine della città*, Marsilio editore, Venezia 1964.

NYS PHILIPPE, *Le jardin exploré. Une herméneutique du lieu*, Les éditions de l'imprimeur, Besançon 1999.

PAVIA ROSARIO, *Babele*, Meltemi, Roma 2002

POULLANEC-GONIDEC PHILIPPE ed altri, *Les temps du Paysage*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal 2003.

SCHIAVO FLAVIA, *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*, Sellerio, Palermo 2004.

VIRILIO PAUL, *Un paysage d'événements*, Galilée, Paris 1996.

VIRILIO PAUL, *Città panico*, Raffaello Cortina Editore, Milano 2004.

KROLL LUCIEN, *Tutto è paesaggio*, Testo & immagine, Torino, 1999.

KROLL LUCIEN, GILLES CLEMENT & ALII. *Manifeste du Tiers Paysage Urbain*, 2004.

ZIMMERMANN CLEMENS, *L'era delle metropoli*, Il Mulino, Bologn 2004.

Infrastrutture e paesaggio urbano

APPLEYARD DONALD, LYNCH KEVIN, MYER JOHN R., *The view from the road*, MIT Press, Cambridge 1964.

“Area” n. 79, marzo/aprile 2005, numero monografico *Infrastructure, Infrascapè*.

“Casabella” n. 553-554, gennaio/febbraio 1989, numero monografico *Sulla strada/About roads*.

“Lotus Navigator” n. 7, gennaio 2003, numero monografico *Il paesaggio delle freeway*.

CLEMENTI ALBERTO, *Infrascapè. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione*, Mandragora, Firenze 2003.

CORTESI ISOTTA, *Il progetto del vuoto. Public space in Motion 2000-2004*, Alinea Editrice, Firenze 2004.

FERRARI MARIO, *La strada nel progetto urbano. Forme di interazione tra la città e le infrastrutture viarie*, pagg. 45 – 60, in MORANDI MAURIZIO, *Progettare una strada, progettare la città*, Alinea, Firenze 2003.

IARRERA ROSARIA ANNA, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editrice, Roma 2004.

LASSUS BERNARD, *Inflessione*, pagg. 85 – 101, in MICHELETTI CESARE, PONTICELLI LOREDANA, *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira, Milano 2003.

NAUSSUME YAN, ROGER ALAIN, *Route urbaine: paysage de la route, paysage de la rue?*, DEA, Paris 1993.

MICHELETTI CESARE, PONTICELLI LOREDANA, *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira, Milano 2003.

MORANDI MAURIZIO, *Progettare una strada, progettare la città*, Alinea, Firenze 2003.

MORELLI EMANUELA, *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Tesi di dottorato in Progettazione Paesistica, Florence University Press, Firenze 2005.

VANORE MARGHERITA, *Suoli urbani all'ombra dei viadotti*, Clean edizioni, 2002 Napoli.

VERCELLONI MATTEO, *Urban ready-mades*, pagg. 42 – 47, in “Interni” n° 50, gennaio 2005.

Per la scelta dei casi studio

ATELIER PARISIEN D’URBANISME, *Réflexions et études pour le réaménagement de la Petite Ceinture. Dossier de synthèse*, Mairie de Paris, Paris, Novembre 2000.

ATELIER PARISIEN D’URBANISME, «Paris Projet», n°36/37, *Renouvellement Urbain et Jeux Olympiques*, Paris 2005.

BÉDARIDA MARC, *Percorso nella psicogeografia parigina*, in *Lotus 97*, Electa 1998. Pagg. 94 – 103.

ERIC LAPIERRE, *Aménager Paris*, APUR, Paris, 2005.

CLEMENT GILLES, COLOCO/ATELIER PARISIEN D’URBANISME, *Accueillir la diversité à Paris. Etude sur les nouvelles formes de végétalisation urbaine*, APUR, Paris, Novembre 2005.

OSTY JACQUELINE, *Book dello studio*, Paris 2005.

VIGNY ANNETTE, *Latitude Nord. Nouveaux Paysages Urbains*, Actes Sud, Arles 1998.

Siti internet

www.mairie17.paris.fr

www.cremtl.qc.ca/

www.paris.fr/portail/deplacements

www.parisceinture.com

www.parisinconnu.com/pceinture

www.urbanisme.equipement.gouv.fr

Testo acquisito dalla redazione della rivista nel mese di gennaio del 2006.

© Copyright dell’autore. Ne è consentito l’uso purché sia correttamente citata la fonte.