

Rosario Pavia,  
Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara, Italia

rosario.pavia@gmail.com

Il rapporto tra orizzontale e verticale attraversa tutta la storia della città e affonda le sue radici nel mito della Torre di Babele e di Babilonia. Un mito talmente forte che ancora oggi, di fronte alle diverse forme della città contemporanea, torna prepotentemente fornendo nuovi interrogativi e nuove prospettive di ricerca. Come nel caso di Roma, con i recenti tentativi di rompere la sua diffusione territoriale con torri e grattacieli.

Babele, la torre più alta di Babilonia, è il segno verticale che si contrappone all'orizzontalità della città. Babilonia è l'archetipo della città diffusa orizzontale.

Quando sant'Agostino giunge a Roma l'impero è in piena crisi, la città gli appare come "quasi altra Babilonia". Nel 410 DC i Visigoti di Alarico riuscirono ad entrare a Roma sottoponendola a saccheggi e distruzioni. Sant'Agostino vi vide il segno di una punizione. Ma come era allora la città che per la sua grandezza e per la sua decadenza era paragonata a una seconda Babilonia? Roma era ancora una metropoli di circa un milione di abitanti, era già circondata da una imponente cinta muraria di 21 km come Babilonia, ma al suo interno nulla poteva far pensare alla assoluta verticalità di Babele. Una pluralità di costruzioni monumentali (molte risalenti ai secoli precedenti) conferivano identità alle diverse parti urbane. L'orografia imponeva uno stretto rapporto tra edificio e luogo, per cui le fabbriche più alte si elevavano dal suolo ondulato, conferendo alla città un profilo irregolare. Emergenze naturali e architettoniche finivano per coincidere, come dimostra la stretta relazione linguistica tra *palatium* e Palatino, il colle dove con continuità furono localizzate le domus imperiali. Rilievi relativamente bassi (circa 50 m) esaltavano l'altezza dei palazzi e dei templi che in questo modo potevano elevarsi sopra la massa edilizia, in alcune parti urbane molto densa.

Questa immagine muta radicalmente nei secoli successivi. Nell'alto medioevo la città si contrae, le architetture antiche vengono corrose, disperse, depredate, sepolte; la natura si riappropria di gran parte del territorio all'interno delle mura; la popolazione precipita a poche decine di migliaia (30.000 - 55.000 abitanti). La città è dominata da famiglie aristocratiche che si contendono il governo del territorio e il primato nella corte papale. Ogni casato (gli Annibaldi, gli Orsini, i Colonna, i Savelli, gli Anguillara, ecc.) si costruisce la sua torre come difesa del suo intorno urbano e come simbolo del suo potere. Roma diventa come altre città italiane un centro turrato. Se ne contavano più di 300, una moltitudine in uno spazio ristretto, coincidente con l'area gravitante sulla grande ansa del Tevere. La Torre più alta era quella che chiamiamo delle Milizie che superava i 50 metri (dopo il terremoto che investì la città nel 1349, l'ultimo piano fu demolito).

Le torri iniziarono a scomparire nel corso del XIV secolo, quando si affermò, anche a Roma, il modello del palazzo rinascimentale toscano. Molte vennero distrutte, alcune altre inglobate nelle nuove costruzioni. Oggi ne rimangono solo poche decine, ma la loro verticalità è del tutto annullata dalla crescita in altezza del tessuto urbano circostante.

La città turrata scomparve per lasciare spazio a palazzi e chiese, queste ultime popolavano la città in ogni sua parte, con nuovi interventi, ma anche con opere di trasformazione degli impianti precedenti. È in questo periodo che si afferma l'impiego della cupola come copertura e soluzione organizzativa dello spazio religioso. Il modello di riferimento era il Pantheon, ma forse, ancora di più, il tempio del Bramante a San Pietro in Montorio. La grande cupola del Brunelleschi a Santa Maria del Fiore, che con la sua altezza (114 m) aveva rivoluzionato il profilo di Firenze,

## ROME BABYLON

The relationship between horizontal and vertical courses through the city's history and has its roots in the myth of the Tower of Babel and Babylon. A myth so strong that even today, despite the variety of types of modern city, it's making a powerful return to raise new questions and offer new avenues of research. As is the case in Rome where recent attempts have been made to halt its territorial sprawl with towers and skyscrapers.

Babel, Babylon's tallest tower, is the vertical landmark which provides a stark contrast to the city's horizontality. Babylon is the archetype of the horizontally sprawling city.

When Saint Augustine reached Rome the empire was in the midst of a crisis, the city seemed to him to be almost like "another Babylon". In 410 AD Rome was sacked and destroyed by the Visigoths of Alaric after they managed

to enter the city. Saint Augustine saw this as a sign of punishment. So just exactly what was this city like which, due to its size and decadence, was considered a second Babylon? Rome was still a metropolis of around a million inhabitants and, like Babylon, was already enclosed within an imposing 21 km city wall, but there was nothing within the city to match Babel's incredible verticality. A multiplicity of monumental constructions (many dating back to earlier centuries) gave identity to the various urban areas. The orography meant that a close relationship between buildings and the area within which they stood was unavoidable, as a result tall structures soared from the undulating landscape to give the city an uneven profile. Natural and architectural issues ended up coinciding, as is underlined by the close linguistic relationship between *palatium* and

Palatine, the hill where the imperial *domus* were built. The relatively low hills (approximately 50 metres) accentuated the height of the buildings and temples, enabling them to rise above the mass of buildings which, in some areas, was particularly dense.

This image was to change radically over the coming centuries. The city shrinks during the Early Middle Ages, the old buildings are eroded, dispersed, ransacked, buried; nature reclaims the majority of the land within the city walls; the population falls to just a few tens of thousands (30.000 - 55.000 inhabitants). The city is dominated by aristocratic families who fight over the region's government and primacy in the papal household. Each family (Annibaldi, Orsini, Colonna, Savelli, Anguillara, etc.) builds its own tower, both as a form of defence for their surrounding urban area as well as

era il monumento da emulare e superare. A Roma la cupola di San Pietro si spinge ancora più in alto, raggiungendo 137 metri. I lavori si svolsero per un intero secolo dal 1506 al 1606. Non solo la città, ma tutto il mondo cattolico (*urbi et orbi*) si riconobbe in questo segno verticale.

La grande cupola si eleva sulla ondulata orizzontalità del tessuto urbano, realizza una gerarchia tra le cupole, imponendosi come elemento distintivo; visibile da lontano orienta e attrae lo sguardo, la sua verticalità massiva sovrasta la città come se volesse contenerla tutta. Del resto cos'altro significa l'abbraccio del colonnato del Bernini se non il riportare a terra questa aspirazione? La potenza visiva della cupola, va detto con chiarezza, si commisurava con una città di modesta dimensione spaziale e demografica (solo 110.000 abitanti nel '600).

A differenza della verticalità assoluta e solitaria della torre di Babele che si poneva in termini di dominio e di forte opposizione nei confronti della città, la cupola di San Pietro si appoggia sull'orizzontalità del corpo urbano, accettando di farne parte.

Con l'unificazione del paese e l'istituzione di Roma capitale inizia lo sviluppo urbano ed edilizio della città: prima si colma ogni spazio all'interno delle Mura Aureliane poi ci si proietta all'esterno nel territorio rurale dominato dal latifondo e lungo le direttrici delle antiche vie consolari, che a raggiera si staccavano dalle porte della cinta muraria. La crescita urbana sarà fortemente condizionata da questa figura insieme centripeta e diffusiva.

Lo sviluppo spaziale della Roma moderna è decisamente orizzontale. Fino ai primi decenni del '900 l'orizzontalità mantiene, tuttavia, un suo ordine: il piano del 1909 organizzava la città attraverso maglie urbane regolari in cui si incastonavano edifici compatti a isolati e aree a bassa densità per villini signorili. Un

a symbol of their power. Just like other Italian cities, Rome becomes a city of towers. They counted more than 300, a throng of towers within the small area created by the River Tiber's great meander. The tallest tower was that which we call the Tower of the Militias, measuring over 50 metres (the top floor was demolished following the earthquake which struck the city in 1349).

The towers started disappearing during the 14th century, when Tuscan Renaissance style buildings also became popular in Rome. Many were destroyed, some were incorporated into the new constructions. Just a few dozen are still standing today, but their verticality has been completely nullified by the upward growth of the surrounding urban fabric.

The towered city vanished to make way for buildings and churches, the latter of which inhabited every corner of the

city with brand new constructions, as well as through the transformation of existing structures. This is the period that sees the dome come to prominence as a roofing and organizational solution for religious buildings. The reference model was the Pantheon, but perhaps the Temple of Bramante in San Pietro in Montorio was an even greater source of inspiration. The profile of Florence had been revolutionised by Brunelleschi's large dome in Santa Maria del Fiore which, with its height of 114 metres, was the monument to emulate and surpass. Saint Peter's dome in Rome rises even higher, reaching 137 metres. The work took an entire century, from 1506 to 1606. It wasn't just the city that recognised itself by this vertical symbol, but also the entire catholic world (*urbi et orbi*). The great dome rises above the urban fabric's undulating horizontality, creat-

ing a hierarchy of domes and imposing itself as a distinctive feature; functioning as a point of orientation due to its distant visibility and distinctly eye-catching, its enormous verticality dominating the city as if it wishes to encompass its totality. Indeed, what alternative meaning could the embrace of Bernini's colonnade have if it's not to bring that aspiration back down to earth? Let's be clear, the dome's visual power was set against the backdrop of a city of modest spatial dimension and demography (only 110.000 inhabitants in the 17<sup>th</sup> century). In contrast to the incredible solitary verticality of the Tower of Babel, which claimed to dominate and strongly oppose the city, the dome of Saint Peter slants towards the horizontality of the urban fabric, accepting itself as an integral part of it.

With the country's unification and the establishment of Rome as its capital sistema viario strutturato su assi, viali, piazze circolari da cui si dipartono strade a raggiera e a tridente connette la città in espansione, mentre una serie di nuove arterie si fanno strada nel tessuto esistente mediante demolizioni e allineamenti. Rispetto ai grandi boulevard e agli assi stradali di Parigi, le nuove strade romane sono poca cosa e si riveleranno presto insufficienti a sostenere la mobilità di una città che da circa 200.000 abitanti nel 1871 supererà il milione negli anni '30. L'Esposizione internazionale del 1911 (per il cinquantenario dell'unificazione dell'Italia), localizzata nelle aree del quartiere Prati in costruzione e a valle Giulia, è la rappresentazione efficace di una capitale che doveva affermarsi per la cultura, la storia e le arti. La manifestazione, incentrata sull'identità storica della città e del Paese, non aveva bisogno di edifici alti e spettacolari. Del resto l'Esposizione dell'industria e del lavoro si svolse nello stesso anno a Torino lungo il parco del Valentino non lontano dalla Mole Antonelliana che con i suoi 168 metri era all'epoca l'edificio in muratura più alto del mondo. Questa scelta di ruoli inciderà in modo significativo sul futuro delle due città.

La modernità di Roma, avanzava lentamente e con incertezza: accanto allo sventramento troviamo il diradamento edilizio di Gustavo Giovannoni, insieme al modello della città compatta centralizzata, quello della città giardino della Garbatella e di Montesacro.

Le mura, a differenza delle grandi città europee, non vennero abbattute, ma non diventarono neppure occasione di valorizzazione urbana. Il nuovo limite urbano sarà per un lungo periodo l'anello ferroviario. Forse l'unico gesto modernista sono i muraglioni del Tevere, che incassato in una trincea, esaltava viepiù l'orizzontalità dei tessuti urbani in superficie. I lungotevere, che

city, the urban and building development begins: initially filling every square metre of space within the Aurelian walls, before spreading to the external rural areas dominated by the latifundia and in the direction of the old consular roads, which radially extended out from the gates of the city walls. The urban growth was to be strongly influenced by this image, simultaneously centripetal and sprawling.

Modern Rome's spatial development is decidedly horizontal. However, up until the early decades of the 20th century, the horizontality remains orderly: the 1909 plan organised the city into regular urban areas where compact buildings occupied entire blocks and low density areas were for exclusive villas. A road system organised into transportation routes, boulevards and round squares from which roads radiate like spokes or a trident connects

attraversano la città da Nord a Sud, erano, e lo sono ancora, le maggiori arterie urbane della città centrale.

L'altare della patria con i suoi 70 metri di altezza era l'edificio più imponente della città. Per la sua costruzione si demolirono le costruzioni esistenti sul fianco del colle Capitolino, ma a differenza di quanto avveniva nella Roma antica, dove l'altezza dei templi e dei palazzi era un tutt'uno con i rilievi naturali, qui il monumento si sostituisce al colle sovrastandolo (non a caso oggi la sua copertura viene utilizzata come il nuovo belvedere della città storica).

La tentazione dell'altezza non si tradusse mai nella tipologia del grattacielo che non trovò spazio neanche durante il regime fascista. Mussolini fu attratto dalla proposta dell'architetto Palanti per una gigantesca torre di 380 metri, ma non ne fece niente. Non lo richiedeva il regime, attento a simulare le scenografie urbane della Roma imperiale, ma non lo richiedeva neppure il mercato immobiliare e la capacità tecnologica e produttiva dell'imprenditoria edilizia della capitale (interessata a interventi contenuti e parcellizzati come la palazzina).

In fondo l'elemento verticale più rilevante sorto durante il regime fascista è una infrastruttura industriale di 90 metri, il grande gazometro del quartiere Ostiense la cui sagoma, oggi scarna, è entrata a far parte integrante del profilo della area centrale della città.

La Roma moderna interpreta a suo modo il paradigma della città come racconto. La nuova dimensione urbana, non più misurabile attraverso lo sguardo prospettico, poteva essere colta solo mediante l'attraversamento e il movimento. L'apprendimento della città è il risultato di una narrazione, di un montaggio di immagini e di percezioni diverse. Per questo la città è un racconto.

the expanding city, while a series of new arterial roads are built into the city's existing fabric through a succession of demolitions and alignments. In comparison to Paris's wide boulevards and transportation routes, Rome's new roads are small and soon prove to be insufficient to sustain the mobility of the city which, from the approximately 200,000 in 1871 was to exceed a million inhabitants in the 1930s.

The 1911 International Fair (to mark 50 years of Italian unification) in the under-construction Prati district and in Valle Giulia, is the perfect expression of a capital city which needed to affirm its cultural, historical and artistic credentials. The fair, centred on the city's, and indeed the country's, historical identity, didn't require tall, spectacular buildings. Indeed, the industry and labour fair took place that same year in Turin's Parco del Valenti-

no, near the Mole Antonelliana which, with its 168 metres, was at that time the tallest brick-built building in the world. This choice of roles was to have a great influence on the future of the two cities.

Rome's modernisation progressed slowly and with uncertainty: alongside the demolition there is Gustavo Giovannoni's urban thinning, together with the model of the compact centralised city, that of the garden city of Garbatella and of Montesacro.

The city walls, unlike in other big European cities, were never demolished, but neither did they become an opportunity for enhancing the city. For a long period of time the new urban boundary was to be the ring railway. Probably the only nod towards modernisation are the walls of the River Tiber which, from within its embedded trench, exalted the horizontality

Roma non si sottrae a questa procedura, declinandola in modi peculiari: dalla geometria essenziale dei quartieri borghesi e popolari della città umbertina (Esquilino, Viminale Ludovisi, Prati, Testaccio, San Lorenzo, ecc.); alla retorica scenografica e autoritaria dell'urbanistica fascista che alla città rappresentativa associa una diffusione di borgate (il Trullo, Primavalle, Tufello, Gordiani, Quarticciolo, ecc.) per accogliere i nuovi immigrati e la popolazione espulsa dal centro; al realismo poetico della città raccontata da Pasolini che rivela la miseria e la vitalità delle prime periferie e degli insediamenti abusivi.

Fino agli anni sessanta l'orizzontalità di Roma conservava una trama narrativa che la rendeva ancora leggibile. Esisteva una rete di relazioni tra luoghi, distanze, punti di riferimento, qualità edilizie diverse che consentiva di percepire, a chi attraversava la città, di coglierne, le differenze le identità urbane e sociali. Come in un racconto appunto. Poi tutto cambierà.

A dire il vero nella Roma moderna ci sono stati due importanti tentativi per dare un indirizzo lineare allo sviluppo della città. Il primo, legato all'aspirazione del regime fascista di congiungere Roma con il mare, il secondo alla proposta degli anni sessanta di realizzare un Asse Attrezzato come infrastruttura direzionale, da localizzare nella zona est della città (SDO Sistema Direzionale Orientale).

La città proiettata sul mare ebbe una prima formulazione ad opera di Gustavo Giovannoni mediante la figura della "coda della cometa". L'impostazione fu ripresa da Marcello Piacentini con la "via Imperiale" che univa idealmente la città storica con il quartiere fieristico per l'Esposizione Universale di Roma del 1942 (EUR) e il litorale di Castel Fusano dove (nel 1933-1934) Adalberto Libera aveva proposto un fronte mare scandito da alte

of the street-level urban fabric even further. Crossing the city from North to South, the Tiber's embankment boulevards were, and still are, the city centre's main arterial road.

The Altare della Patria, with its height of 70 metres, was the city's most imposing building. For it to be built the existing buildings flanking Capitoline Hill were demolished, but differently from that which happened in ancient Rome, where the height of the buildings and temples was at one with the natural geographical features, here the monument substitutes the hill and dominates it (it is no surprise that its rooftop is used as the new panoramic viewpoint for the ancient city).

The temptation for height never extended to skyscrapers which, even during the era of the fascist regime, never found their place. Mussolini was interested in the architect Palanti's idea

to construct a 380-metre-high tower, but he never took it any further. Height wasn't a requirement of the fascist regime, which was intent on simulating the urban settings of imperial Rome, nor was it a requirement of the real estate market or the technological and production capacity of Rome's building entrepreneurs (they were interested in contained, fragmented projects, such as apartment blocks).

After all, the most relevant vertical feature built during the fascist regime's era is a 90-metre industrial structure, the Ostiense district's gasometer, whose now gaunt shape has become an integral part of the city's central area profile.

Modern Rome has its own way of explaining the paradigm of the city as if it were a tale. The new urban dimension, which is no longer measurable through a perspectival view, could only be un-

torri. L'Esposizione Universale non ebbe mai luogo e il quartiere, dominato dal metafisico palazzo della Civiltà Italiana (alto 68 m), rimase a lungo incompiuto.

Il completamento dell'EUR iniziò nel dopoguerra e fu in gran parte portato a termine negli anni sessanta: nel suo impianto monumentale si inserirono nuovi edifici alti come il palazzo Italia (Luigi Mattioni, 1960, h 72 m) e gli uffici Eni (Marco Bagicalupo, Ugo Ratti, 1962, h 85,5 m), entrambi lamellari. L'area assunse presto un carattere direzionale, senza tuttavia imporsi come unico polo terziario della città.

Il piano regolatore del 1962 aveva del resto indicato di delocalizzare le centralità terziarie in un Sistema Direzionale Orientale, che partendo dall'Eur doveva svilupparsi fino a Centocelle e Pietralata (gli edifici di piazzale Caravaggio progettati da Pietro Barucci è quello che resta di questo indirizzo di piano).

Allo SDO mancava una configurazione spaziale in grado di dare struttura e forma alla nuova città in espansione. A questo provide la proposta dell'Asse Attrezzato (del gruppo Ludovico Quaroni, Bruno Zevi, Riccardo Morandi, Mario Fiorentino, Lucio e Vincenzo Passarelli, Vinicio Delleani) incentrata su una forte integrazione tra infrastrutture della mobilità, contenitori terziari, servizi, e riqualificazione delle periferie attraversate. I modelli di riferimento erano le ricerche sulle megastutture urbane avanzate in quegli anni a Tokio, a Parigi, a Manhattan. I lavori per l'Asse Attrezzato si svolsero tra il 1967 e il 1970. Poi si interruppero, riconoscendo che non esistevano a Roma le risorse, le esperienze imprenditoriali e le condizioni tecniche e amministrative adeguate per attuare un progetto di tale portata.

Queste due esperienze, pur in modo diverso, confermano la vocazione orizzontale della città: entrambe tentano di darle un

nuovo ordine, la prima indirizzandola nel modello di città lineare, la seconda contenendola attraverso una densificazione lungo un potente asse infrastrutturale.

A Roma vince l'orizzontalità e non è un caso che l'unica architettura che ha la dimensione di un grattacielo sia in realtà l'edificio di un km di Corviale, in fondo un grattacielo orizzontale (1975-84). Un gesto estremo, quasi una grande diga contro la dispersione edilizia.

L'espansione di Roma, anticipata dalle numerose borgate volute dal regime fascista, iniziò ad essere sostenuta con determinazione dal piano regolatore del 1931 e ancora di più da quello del 1962 dimensionato per una popolazione di 5 milioni di abitanti. L'espansione avviene a macchia d'olio in ogni direzione, seguendo pratiche sperimentate di massimizzazione della rendita urbana: prima valorizzare le aree attraverso investimenti pubblici in edilizia sociale e urbanizzazione di base, poi massicci interventi privati. Abusivismo spontaneo e organizzato hanno fatto il resto, rendendo necessari interventi di risanamento e di adeguamento. Le reti infrastrutturali di comunicazione hanno continuato ad attrarre nuovi insediamenti soprattutto residenziali, ma anche terziari e della distribuzione. Esaurita la disponibilità di aree lungo le consolari, le nuove localizzazioni si sono distribuite lungo il GRA, l'asse attrezzato per l'aeroporto di Fiumicino, le bretelle di raccordo con le autostrade, la Pontina.

La grande estensione del territorio comunale (1.825 km quadrati, unica in Europa) ha agevolato questo processo di diffusione che negli anni ha consumato circa un quarto della superficie disponibile. Anche il piano urbanistico del 2008, nonostante il taglio programmato delle cubature, non è riuscito a contenere questa dispersione edilizia che procede con ritmi sostenuti (tan-

derstood via flow and movement. The understanding of the city is the result of a narration, an assembly of images and different perceptions. That's why the city is a tale.

Rome doesn't hide from this approach, but adapts it in peculiar ways: from the linear geometry of the working class and bourgeois districts from the era of King Umberto I (Esquilino, Viminale, Ludovisi, Prati, Testaccio, San Lorenzo, etc.); to the scenic, authoritative rhetoric of the fascist urbanism which flanks the representative city with suburban districts (il Trullo, Primavalle, Tufello, Gordiani, Quarticciolo, etc.) suitable for welcoming new immigrants and for the population pushed away from the centre; to the poetic realism of the city described by Pasolini which reveals the misery and vitality of the suburbs and illegal settlements. Until the 1960s Rome's horizontality

maintained a narrative plot which enabled it to be and remain readable. There existed a web of relationships between places, distances, reference points, different building features which enabled anyone moving through the city to perceive and understand the differences, the urban and social identities. Just like a tale. Then everything was to change.

In all honesty, there were actually two important attempts to give the development of modern Rome a certain linearity. The first, linked to the fascist aspiration to connect Rome with the sea, and the second, linked to the 1960s proposal to build a transportation route to be located in the east of the city (the Sistema Direzionale Orientale, SDO, or Eastern Business District).

Gustavo Giovannoni was the first to consider expanding towards the sea

using a "comet tail" configuration. This plan was put forward again by Marcello Piacentini with his "Imperial road" which would ideally unify the historic city with the exhibition district for the World's Fair (Universal Expo of Rome - EUR) in 1942 and the Castel Fusano coast (where in 1933/1934 Adalberto Libera proposed to build a beachfront with an arrangement of tall towers). The World's Fair never took place and the district, dominated by the metaphysical Palazzo della Civiltà Italiana (height of 68 metres), remained unfinished for a long time.

The construction of EUR recommenced after the war and was mostly completed in the 1960s: new tall buildings were added to its monumental setting, such as the Palazzo Italia (Luigi Mattioni, 1960, height of 72 metres) and the Eni building (Marco Bagicalupo, Ugo Ratti, 1962, height of 85.5

metres), both thin and wide in nature. The area soon became a business district, but without imposing itself as the city's only tertiary business district.

The 1962 land-use plan actually indicated that the central tertiary districts were to be relocated to the Eastern Business District (SDO), which, starting with EUR was supposed to continue all the way to Centocelle and Pietralata (all that remains from this plan are the buildings in piazzale Caravaggio, designed by Pietro Barucci).

The SDO lacked a spatial configuration which would be able to give the new expanding city structure and shape. This is where the transportation route proposal came into play (by the group including Ludovico Quaroni, Bruno Zevi, Riccardo Morandi, Mario Fiorentino, Lucio and Vincenzo Passarelli, Vinicio Delleani), which was based on a strong integration between

to che al 2030, termine delle previsioni di piano, saranno circa 2.895 gli ettari consumati dopo il 2012). Il piano prevedeva una città strutturata su una pluralità di centralità urbane, ma queste senza infrastrutture di connessione e adeguate attrezzature di servizi, si sono realizzate in modo distorto come enclaves dormitori intorno a gradi centri commerciali.

Una quarta Roma, una città di oltre un milione di abitanti, si è sviluppata a cavallo del Gra e avanza nei territori dei comuni vicini senza infrastrutture adeguate di trasporto. La rete metropolitana è del tutto insufficiente (solo 53 km) e segna più di ogni altro elemento il ritardo nei confronti delle grandi città europee (Milano con circa 100 km; Madrid con 290 km, in gran parte realizzati dopo il 1995; Parigi con 215 km, è impegnata a ultimare per il 2030 altri 200 km). Mentre negli anni trenta c'erano 59 linee tramviarie (140 km di lunghezza) che raggiungevano ogni parte della città, oggi ce ne sono solo 6 (per 31 km). La cura del ferro, nonostante le promesse che hanno accompagnato la formazione dell'ultimo piano regolatore, non c'è stata e la città, disarticolata in una molteplicità di insediamenti che hanno moltiplicato la rete del trasporto pubblico su gomma, è assediata dal traffico automobilistico. Attraversare Roma è un'impresa che assorbe risorse, tempo, energie.

Una enorme città diffusa senza qualità, inaccessibile, ineguale nei servizi e nelle opportunità, omogenea e senza identità. Degrado e abbandono, sprechi, edifici produttivi dismessi, opere non ultimate (come la Vela di Calatrava a Tor Vergata), sono lo specchio di una città in declino economico, attanagliata nella morsa del debito pubblico, compromessa da una burocrazia inefficiente e le pressioni del "mondo di mezzo".

Vorremmo soffermarci sulle esperienze innovative e le straordi-

transport infrastructure, buildings designated for tertiary use, services and the requalification of the affected suburbs. The reference models were the research studies carried out for the advanced urban megastructures of that time in Tokyo, Paris and Manhattan. Work on the transportation route was carried out between 1967 and 1970. Then, having recognised that Rome didn't have the resources, the entrepreneurial experience and the necessary technical and administrative conditions to execute such a huge project, it was suspended.

These two experiences, in their own different ways, confirm the city's horizontal calling: they both try to give it a new order, the first directing it towards the model of a linear city, the second constraining it with a densification along a powerful infrastructural axis that was the transportation route.

In Rome, horizontality wins and it isn't by chance that the only structure which has the dimensions of a skyscraper is actually a building in Corviale that's a kilometre long, effectively a horizontal skyscraper (1975-84). An extreme gesture, practically a huge dam holding back the building dispersion.

Rome's expansion, which started with the numerous districts created by the fascist regime, was finally strongly supported by the 1931 land-use plan and even more so by the 1962 plan, designed to cater for a population of 5 million inhabitants. The expansion is in all directions, following well accepted practices to maximise urban performance: first, enhance the areas through public investment in social housing and basic urbanisation, then introduce massive private operations. Unauthorised constructions, both spontaneous and organised, did the rest, forcing the

narie risorse presenti nella città, ma l'immagine negativa ci serve per riprendere il discorso iniziale.

Roma è ora realmente una nuova Babilonia. Una Babilonia dispersa e confusa, immensamente orizzontale, ma senza verticalità: non c'è nessuna torre di Babele, o meglio non c'è più progetto, non c'è dialogo tra orizzontale e verticale, tra la prosa edilizia e l'emergenza dell'architettura. Abbiamo una città orizzontale, piatta, continua, senza orientamento e identità. Una città babelica e labirintica, dove ci si perde, dove anche la *civitas* e la politica sono in crisi.

Esiste un rapporto visibile tra la forma dell'*urbs* e la struttura sociale e politica della *civitas*: lo leggevamo nelle rappresentazioni di Ambrogio Lorenzetti e oggi lo riconosciamo nelle visioni di tante città avanzate d'Europa. Anche Milano comunica che dietro il suo nuovo profilo c'è un progetto di sviluppo

A Roma manca un'idea di città e un progetto di futuro.

Senza un progetto di insieme i contenuti grattacieli Euroski (di Franco Purini che con 120 metri è l'edificio civile più alto della città) e dell'Europarco (Studio Transit) appaiono occasionali e riassorbiti nella generale orizzontalità che annulla ogni dialettica e opposizione. Il grattacielo di Richard Rogers pensato per l'area del Torrino e il gruppo di torri disegnato recentemente da Daniel Libeskind per il discusso e improponibile stadio localizzato nelle aree golenali del Tevere sono state solo operazioni promozionali.

Non possiamo parlare di nuove forme urbane senza un disegno politico che affronti, sul piano istituzionale, la *governance* di una città metropolitana di dimensione regionale, senza porre da un lato la questione di un diverso rapporto tra Stato e Roma Capitale e dall'altro di un reale decentramento amministrativo, indivi-

need for redevelopment and improvement works. The communication infrastructures continued to attract new settlements, mainly residential, but also those related to the tertiary and distribution sectors. Once the areas along the consular roads had become exhausted, the new settlements started to distribute themselves in the vicinity of Rome's ring road, the transportation route connecting the city with Fiumicino airport, the motorway link roads, the Pontina road, etc.

The vast extension of the municipal area (1.825 square kilometres, the only one of its kind in Europe) facilitated this sprawling process which, over the years, consumed around a quarter of the available surface area. Despite the planned cut in volumes, even the 2008 urban plan couldn't contain this building expansion which continues at a steady pace (so much so that by 2030,

the year the urban plan ends, 2,895 hectares of land will have been consumed since 2012). The plan envisaged a city structured on the basis of a number of urban centres, but without connecting infrastructures and adequate services, they were constructed in a disorderly fashion like dormitory shelters around massive shopping centres. A fourth Rome, a city of over 1 million inhabitants, has emerged on both sides of Rome's ring road and advances into neighbouring municipal areas without the necessary transport infrastructure. The underground system is completely insufficient (just 53 km) and is a perfect example, above all else, of how far behind it is compared with other major European cities (Milan has around 100 km; Madrid 290 km, most of which was built after 1995; Paris 215 km, with commitments to add a further 200 km by 2030). While in the 1930s there were

duando nella grande area metropolitana una pluralità di comuni dotati di competenza e rappresentanza.

Dare forma alla città significa avere un progetto sul suo ruolo culturale ed economico, sul valore della sua eredità storica, sul suo enorme patrimonio pubblico, sul suo ritardo infrastrutturale che rende la città inaccessibile e ineguale, sul suo welfare che deve adeguarsi ad una città impoverita e provvedere alla domanda di accoglienza, sulla sua resilienza nei confronti di un territorio a rischio per il degrado e per il cambiamento climatico, i cui effetti sono inutilmente sottaciuti. Un progetto difficile, possibile solo in presenza di una chiara volontà politica e di ingenti investimenti. L'aver evocato la figura di Babilonia, come città della dispersione, labirintica, dannata e indecifrabile, dove tutto appare confuso e indistinto, ci consente di richiamare l'invito di Calvino a riconoscere «chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno, e farlo durare, e dargli spazio». È questo il compito del progetto che Ludovico Quaroni identificava, non a caso, nella Torre di Babele come sfida e volontà edificatrice.

Non crediamo che a Roma si debba partire da un'idea di architettura come verticalità, ma piuttosto dalla inerzia della sua orizzontalità, interpretandola e rendendola riconoscibile nelle sue parti e nel suo intreccio labirintico. A guardare bene abbiamo di fronte una immensa tavola in cui alcuni elementi emergono con forza: le mura Aureliane, l'anello ferroviario, il grande raccordo anulare, la rete fluviale, i grandi vuoti dell'Agro Romano, un territorio periferico cosparso di qualità sepolte (basti pensare al sito archeologico della antica città di Gabi appena oltre il Gra e ai resti di ville e sepolcri lungo le vie consolari), il sottosuolo che attende di essere valorizzato e inserito nel sistema urbano (come si è iniziato a fare con la stazione museo della fermata

59 tram lines (140 km in length and extending to every part of the city), today there are just 6, covering 31 km. Despite the promises which accompanied the drafting of the last land-use plan, no further tracks were built and the city, completely disjointed with its myriad of settlements which in turn resulted in the proliferation of road transport, is now besieged by cars. Crossing Rome is an adventure which absorbs resources, time and energy.

A massive sprawling city devoid of quality, inaccessible, imbalanced in terms of services and opportunities, homogeneous and lacking any identity. Degradation and dereliction, wastefulness, abandoned factories, unfinished construction sites (such as the Vela di Calatrava in Tor Vergata), are the reflections of an economically declining city, beset by public debt, hindered by inefficient bureaucracy and the pres-

ures similar to those described in the 2017 film "Il mondo di mezzo".

We would love to talk about the city's capacity to innovate and its extraordinary resources, but this negative image is necessary to take us back to our original discussion.

Today, Rome really is a new Babylon. A dispersed and confused Babylon, immensely horizontal, but with no verticality: there is no Tower of Babel, or better there is no longer a plan, no dialogue between the horizontal and vertical level, between urban prose and the problems of architecture. We have a horizontal, flat, endless city that lacks orientation or identity. A Babelic, labyrinthine city where people lose their way, where also the *civitas* and the politics are in crisis.

There exists a visible relationship between the shape of the *urbes* and the social and political structure of the

di San Giovanni della metro C), l'estensione del suolo agricolo e di aree inedificate e in gran parte in abbandono, che offre alla città una riserva inestimabile per il suo equilibrio ambientale. Roma appare nel suo insieme come un grande suolo, artificiale e in grande parte naturale. È questo suolo stratificato che accoglie, più di ogni città al mondo, una storia urbana millenaria, a fare di Roma un sistema unico.

Lo spessore e l'orizzontalità di questo suolo diventano l'ipertesto su cui ragionare per il futuro.

#### REFERENCES

- Accasto, G., Fraticelli, V. and Nicolini, R. (1971), *L'architettura di Roma 1870-1970*, Golem, Roma.
- Benevolo, L. (2004), *San Pietro e la città di Roma*, Laterza, Roma.
- Berdini, P. (2018), *Roma, polvere di stelle. La speranza fallita e le idee per uscire dal declino*, Alegre, Roma.
- Caudo, G. (2017), *Roma altrimenti. Le ragioni nuove dell'essere capitale*, Edizioni conversazioni su Roma, Roma.
- Cellamare, C. (2016), *Fuori Raccordo. Abitare l'altra Roma*, Donzelli, Roma.
- Erbani, F. (2013), *Roma tramonto della città pubblica*, Laterza, Roma.
- Erbani, F. and De Lucia, V. (2016), *Roma disfatta, perché la capitale non è più una città e cosa si può fare per ridarle una dimensione pubblica*, Castelvecchi, Roma.
- Emiliani, V. (2018), *Roma capitale malata*, Mulino, Bologna.
- Fraticelli, V. (1982), *Roma 1914-1929*, Officina, Roma.
- Insolera, I. (2001), *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica 1870-1970*, Einaudi, Torino.
- Lanzetta, A. (2018), *Roma informale, La città mediterranea del GRA*, Manifesto Libri, Roma.

*civitas*: we read it in Ambrogio Lorenzetti's representations and we recognise it today in the visions of many advanced European cities. Even Milan is demonstrating that behind its new profile there is a development plan. Rome lacks an idea for its city and a plan for the future.

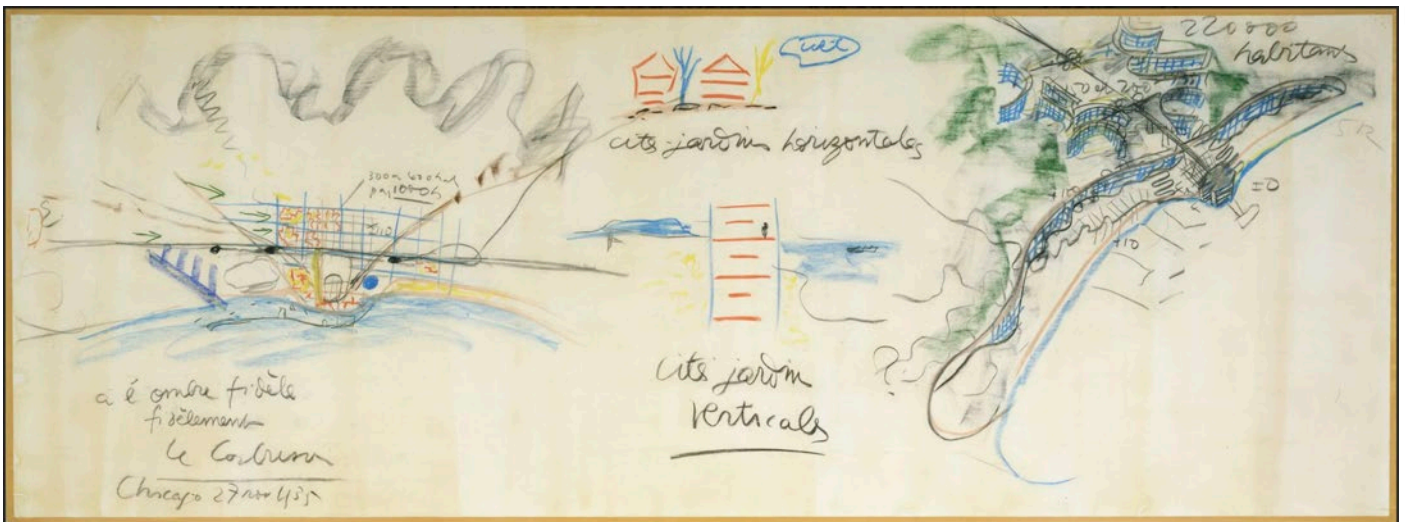
Without an overarching plan the modest Euroski skyscrapers (by Franco Purini which, with its 120 metres, is the city's tallest building) and those in Europarco (Studio Transit) appear occasional and reabsorbed into the general horizontality which nullifies all discussion and opposition. Richard Rogers's skyscraper conceived for the Torrino area and the groups of towers recently designed by Daniel Libeskind for the much discussed and improbable stadium located in the Tiber's floodlands were nothing more than marketing campaigns.

We cannot talk of new urban forms without a political plan that deals with, from an institutional standpoint, the governance of a metropolitan city of a regional dimension, without on the one hand raising the point regarding an alternative relationship between the State and the municipality of Rome and on the other hand a genuine administrative decentralisation programme that identifies a number of municipalities within the huge metropolitan area with their own authority and representation.

Giving shape to the city means having a plan regarding its cultural and economic role, the value of its historical heritage, its wealth of public assets, its infrastructural delays which make the city so inaccessible and imbalanced, its welfare which needs to be adapted for an impoverished city and provide for inclusivity, and its resilience in

Lenci, R. (2006), *Fortuna dell'Asse attrezzato e dello Studio Asse*, Fondazione Bruno Zevi, Roma.  
 Lupano, M. (1991), *Marcello Piacentini*, Laterza, Roma.  
 Pavia, R. (2002), *Babele. La città della dispersione*, Meltemi, Roma.  
 Pavia, R. (1994), *L'idea di città. Teorie della città tradizionale*, Franco Angeli, Milano.  
 Quaroni, L. (1969), *Immagini di Roma*, Laterza, Bari-Roma.  
 Quaroni, L. (1982), *La torre di Babele*, Marsilio, Venezia.  
 Quercioli, M. (1985), *Le torri di Roma*, Newton Compton, Roma.

Rumi, F. (2017), *L'eternale mole littoria. Roma MCMXXIV*, Il mio libro, Roma.  
 Secchi, R. (2011), *Future GRA*, Prospettive edizioni, Roma.  
 Tocci, W. (2015), *Roma non si piange una città coloniale. Note sulla politica*, Goware, Roma.  
 Vidotto, V. (2015), *Esposizione universale di Roma. Una città nuova dal fascismo agli anni 60*, De Luca Editore, Roma.  
 Zunker, P. (2013), *La città romana*, Laterza, Roma.



terms of the particular risks due to degradation and climate change that its territory faces, the effects of which are unnecessarily concealed. A difficult project, one that can only be made possible with clear political initiative and significant investment. Having evoked the image of Babylon as a labyrinthine, condemned, incomprehensible city of dispersion, where everything seems confused and indistinct, permits us to recall Calvino's invite to recognise «who and what, in the midst of hell, are not hell, then make them endure, give them space». This is the task of the project that was identified, not by chance, in the book, the *Torre di Babele* (the Tower of Babel) by Ludovico Quaroni, as a challenge and a will to build. We don't believe that Rome should start from an idea of architecture as verticality, but rather from the inertia

of its horizontality, interpreting it and making it recognisable in its parts and in its labyrinthine web. Looking closely we can see that before us we have an immense board from which a number of elements strongly stand out: the Aurelian walls, the ring railway, the great ring road, the river network, the huge voids in the Ager Romanus, a suburban territory dotted with buried treasures (just consider the archaeological site of the ancient city of Gabii, just on the other side of the ring road and the remains of villas and tombs along the consular roads), the subsoil just sitting there waiting to be utilised in the urban system (as is now happening with underground C's San Giovanni museum station), the extensive farmland and undeveloped and partly abandoned areas which offer the city an invaluable resource in terms of its environmental equilibrium. In its entirety, Rome ap-

pears like a huge expanse of ground, artificial and to a large extent natural. It is this stratified ground which hosts, more than any other city in the world, a city's history stretching back millennia, making Rome a completely unique system. The thickness and horizontality of this ground become the hypertext to take into consideration for the future.