

Filippo Orsini, Pasquale Mei,

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Italia

filippo.orsini@polimi.it
pasquale.mei@polimi.it

Abstract. La sezione come strumento d'indagine per analizzare, attraverso modelli e paradigmi sedimentati, la natura dello spazio pubblico storicamente oscillante tra linearità orizzontale e sviluppo verticale. L'adozione del concetto di "raumplan" loosiano, declinato in chiave urbana, si propone come metodo d'intervento strategico nel definire una complessità non solo spaziale, ma anche semantica del valore d'uso contemporaneo dello spazio pubblico. Dal ridisegno della sezione è possibile innescare nuovi cicli d'uso e condivisione per uno spazio pubblico di natura connettiva, che in virtù dell'integrazione ed ibridazione tra livelli differenti può determinare la rigenerazione di infrastrutture o la realizzazione di nuovi habitat sociali.

Parole chiave: Sezione; Raumplan; Infrastruttura; Spazio pubblico; Rigenerazione urbana.

Lo spazio pubblico come connessione: modelli e paradigmi

Modelli urbani lineari e spazi pubblici infrastrutturali

La figura lineare costituisce un modello naturale di crescita urbana, storicamente sedimentato, traccia immanente di una morfologia insediativa a matrice orizzontale è divenuta nel tempo oggetto di speculazione teorica per la produzione di piani e modelli di città. Come molti schemi semplificatori della realtà, queste teorie costituiscono, generalmente, proposte di nuove organizzazioni sociali e politiche a partire dall'inclusione dello spazio pubblico – prevalentemente orizzontale – nel sistema di infrastrutture legate a nuove tecnologie di trasporto e comunicazione. Bisogna fare riferimento a questi testi ogni volta che si tenta di comprendere – ed eventualmente modificare – i processi di territorializzazione della città attuale, nella cui urbanizzazione indifferenziata, è possibile individuare direttrici lineari di sviluppo insediativo come figure autonome che si rilevano dall'indistinto *sprawl* urbano. Permanenza inconsapevole di frammenti

Horizontal vs vertical. The public space in section

Abstract. The section as an investigative tool to analyze, through deep-seated models and paradigms, the nature of the public space, historically oscillating between horizontal linearity and vertical development. Today the adoption of the concept of Loos' "raumplan", declined in an urban key, is proposed – through addition and subtraction operations – as a method of strategic intervention in defining a complexity not only spatial, but also semantic of the value of contemporary use of public space. From the redesign of the section it is possible to trigger new cycles of use and sharing for a connective public space, which can determine the regeneration of infrastructures or the realization of new social habitats by virtue of integration and hybridization between different levels.

Keywords: Section; Raumplan; Infrastructure; Public space; Urban regeneration.

"orizzontali" di città pubblica li ritroviamo, a scala regionale, nei tessuti infrastrutturali compressi delle fasce costiere o dei corridoi di sviluppo economico.

Dissoluzione della città e decentramento dello spazio pubblico

Riflessioni legate allo schema lineare come principio di decentramento dello spazio pubblico le ritroviamo nella *Rush City Reformed* di Richard Neutra (1925). Influenzati dalle ricerche futuriste di Sant'Elia sui sistemi di trasporto multipiano questi studi, basati su analisi statistiche, nacquero per razionalizzare l'urbanizzazione regionale degli Stati Uniti. Questo nucleo lineare territoriale, basato sulla separazione verticale dei flussi pedonali e veicolari, è costituito da un'arteria di spazi pubblici – ritmata dall'intersezione con nodi di scambio infrastrutturali a scala regionale – sulla quale prospettano gli edifici commerciali e amministrativi, mentre i cluster residenziali sono collegati tramite percorsi pedonali alle fasce verdi.

Il tema della disgregazione della città nel territorio è indagato dai *disurbanisti russi*. Essi ritenevano che la progettazione lungo una direttrice di misura indefinita avrebbe reso possibile la completa dissoluzione della città. Nella prospettiva aerea di Magnitogorsk (1930), icona concettuale del suo progetto, Ivan Il'ič Leonidov definisce una figura orizzontale, a scala territoriale, senza soluzione di continuità, i cui limiti fisici si annullano nel paesaggio circostante. Modulato da un pattern geometrico che regola il disegno di strade e del verde – evocato da Rem Koolhaas nella *mise en place* del futuro progetto per la Villette di Parigi – questa nuova città si fonda su principi di una progettazione aperta che determina uno spazio collettivo cartesiano

Public space as a form of connection: models and paradigms

Linear urban models and infrastructural public spaces

The linear figure constitutes a historically founded natural model of urban growth; an innate trace of a settlement morphology with a horizontal matrix that has become, over time, the subject of theoretical speculation for the production of city plans and models. Like numerous simplification schemes of reality, these theories generally form proposals for new social and political organizations, starting with the incorporation of public space – primarily horizontal – in the system of infrastructures linked to new transport and communication technologies. We need to refer to these texts each time we try to understand – and eventually modify – the processes of territorialisation of

current cities, where, in their undifferentiated urbanization, it is possible to identify linear lines of settlement development as autonomous figures that stand out from the indistinct urban *sprawl*. Inadvertent permanence of "horizontal" fragments of a public city, we find them, on a regional scale, in the compressed infrastructural fabrics of coastline stretches or corridors of economic development.

The dissolution of the city and decentralization of public space

Reflections regarding the linear scheme, as a principle of decentralization of public space, are found in Richard Neutra's *Rush City Reformed* (1925). These studies, based on statistical analysis, which were influenced by Sant'Elia's futuristic research on multi-storey transport systems, were initiated to rationalize the regional

dal quale emergono le volumetrie pure degli edifici pubblici e residenziali.

La critica alla città esistente si fa più radicale: del Movimento Moderno è condivisa la necessità di separare i flussi ma non l'utilizzo del *plan de masse*, strumento troppo statico, che trascura i fattori di ecologia umana, prevedendo un'espansione autoconclusa. Nel 1956 gli Smithson formulano una riflessione progettuale nella quale sono fissate solo le *urban-infra-structures*, cioè strade e spazio pubblico. La risposta all'incomprensibilità della città è dunque la definizione di un chiaro sistema infrastrutturale a grande scala come base dello spazio orizzontale pubblico della struttura comunitaria, esplorato nella *Cluster City* (1957-58) e nell'*Hauptstadt Berlin Plan* (1958). Le strade hanno la stessa forza di elementi della topografia; possono creare od annullare divisioni geografiche e quindi sociali (*Midtown Philadelphia*, 1952-195 L. Khan). Queste *big forms*, un sistema generale di *urban motorways*, pervade il territorio strutturando le connessioni orizzontali collettive con un aumento delle *mass transit facilities* pubbliche per l'accesso alla campagna, spiagge, parchi, ecc. (Fig. 1).

Lo sviluppo orizzontale delle megastrutture

immense strutture urbane tridimensionali costituite da telai e tralicci giganteschi, in cui l'intera città si espande su diversi livelli contemporaneamente. In questi progetti c'è molto dello spirito fantascientifico che gli americani Hugh Ferriss e Norman Bel Geddes avevano mostrato negli anni venti: le metropoli multipiani ad alta velocità del futuro.

In campo architettonico la categoria dei modelli megastrutturali

Allo sviluppo orizzontale dello spazio pubblico nel territorio è legato il concetto di *megastruttura*:

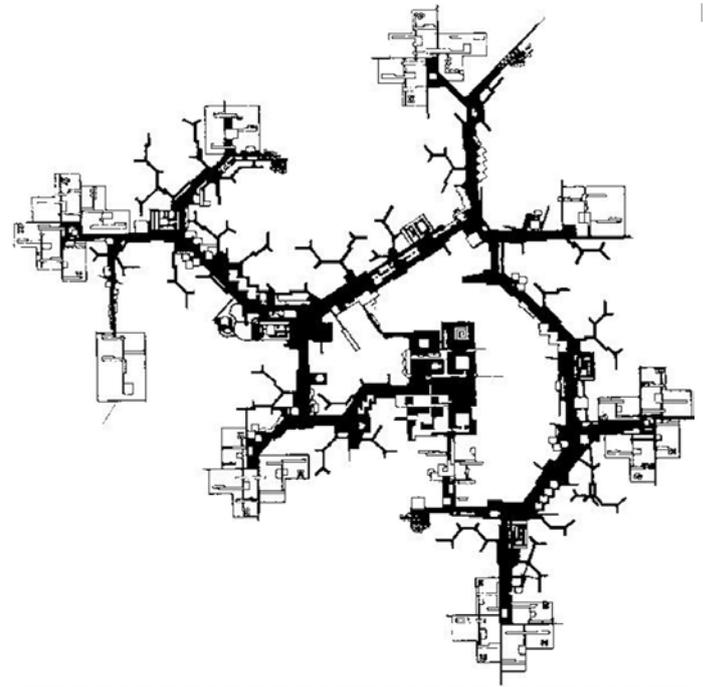
immense strutture urbane tridimensionali costituite da telai e tralicci giganteschi, in cui l'intera città si espande su diversi livelli contemporaneamente. In questi progetti c'è molto dello spirito fantascientifico che gli americani Hugh Ferriss e Norman Bel Geddes avevano mostrato negli anni venti: le metropoli multipiani ad alta velocità del futuro.

urbanization of the United States. This linear territorial nucleus, based on the vertical separation of pedestrian and vehicular flows, is made up of an artery of public spaces – punctuated by the intersection with infrastructural interchanges at a regional level – on which commercial and administrative buildings stand, while the residential clusters are connected via footpaths to the green areas.

The theme of the disintegration of the city in the territory is analyzed by the *Russian disurbanists*. They believed that design along a line of indefinite length would have made the complete dissolution of the city possible. In the aerial perspective of Magnitogorsk (1930), conceptual icon of his project, Ivan Il'ic Leonidov defines a horizontal figure, at a territorial level, without any solution of continuity, whose physical limits cancel each other out in the

surrounding landscape. This new city, modulated by a geometric pattern that regulates the design of streets and greenery – evoked by Rem Koolhaas in the *mise en place* of the future project for Paris' Villettes – is founded on principles of an open design that determines a collective Cartesian space from which emerge the pure volumes of public and residential buildings.

The criticism of the existing city becomes more radical: shared with the Modern Movement is the need to separate the flows yet not the use of the *plan de masse*, an instrument that is too static, which neglects the factors of human ecology, providing for a self-contained expansion. In 1956 the Smithson expressed a planning reflection in which only the *urban-infra-structures* are fixed, i.e. streets and public space. The answer to the incomprehensibility of the city is thus



lineari ha il suo pioniere in E. Chambless (1910): esaltando i coevi avveniristici studi di Eugène Henard sulla sezione della "Rue future", propone una macchina agricola, da costruire *in fieri*, costituita da un sistema di monorotaie. La "Roadtown" attraversa il paesaggio ed è un edificio di cemento colato costituito dalla reiterazione, teoricamente all'infinito, di una sezione costante di tre livelli: uno per gli impianti, due piani per le residenze e una *promenade* pubblica, commerciale, climatizzata.

Quest'idea di incorporare i sistemi di trasporto nel corpo di fabbrica permea i piani di Le Corbusier per Rio de Janeiro e Algeri – *Plan Obus*, 1930 – dove un sistema di residenze e spazi pubblici lineari infrastrutturano il territorio a scala paesaggistica. Attraverso queste sperimentazioni, si arriva alla definizione di «megastruttura come grande intelaiatura dove, grazie all'avan-

the definition of a clear large-scale horizontal infrastructural system as the basis of public space of the community structure, explored in the *Cluster City* (1957-58) and in the *Hauptstadt Berlin Plan* (1958). Roads have the same force of topography elements; they can create or cancel geographical and, therefore, social divisions (*Midtown Philadelphia*, 1952-195 L. Khan). These *big forms*, a general system of *urban motorways*, pervades the territory horizontally while improving the collective horizontal connections with an increase in the public *mass transit facilities* providing access to the countryside, beaches, parks, etc. (Fig. 1).

The horizontal development of megastructures

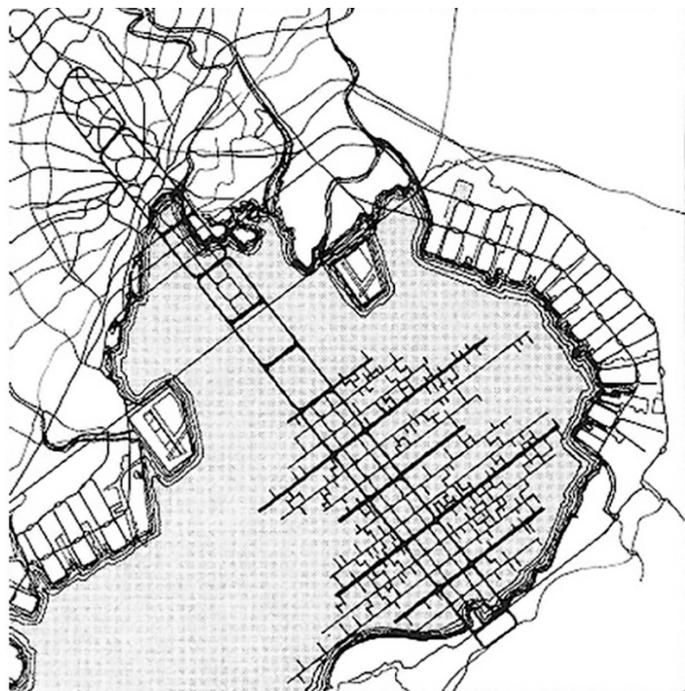
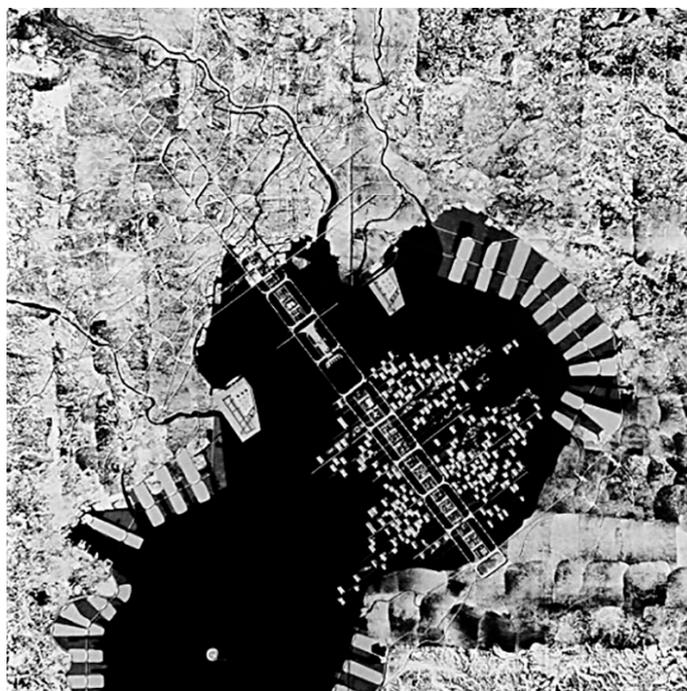
Linked to the horizontal development of public space in the territory is the *mega-structure* concept: immense

three-dimensional urban structures consisting of frames and giant pylons, in which the entire city expands on different levels simultaneously. There is much of the science fiction spirit in these projects which Americans Hugh Ferriss and Norman Bel Geddes had shown in the 1920s: the high-speed, multi-floor cities of the future.

In the architectural field, the pioneer in the category of linear mega-structural models is E. Chambless (1910): enhancing Eugène Henard's contemporary futurist studies on the "Rue future" section, proposes an agricultural machine, to be built in an ongoing process, consisting of a monorail system. The "Roadtown" crosses the landscape and is a cast-in-place concrete building consisting of the repetition, theoretically to infinity, of a constant section of three levels: one for the plants/structures, two floors for the residences and

zato grado di sviluppo delle tecnologie, si possono concentrare tutte le funzioni pubbliche di una città» (Fumihiko Maki, 1960). Nel manifesto *Metabolism* (1960) troviamo anche le basi programmatiche per il piano *Tokyo Bay*. Nella proposta si ipotizzano delle strutture urbane in cui il network delle reti materiali – trasporti – ed immateriali – informazione – avrebbe dovuto rendere fisicamente possibile la comunicazione tra gli uomini. Kenzo Tange si ispira al processo di crescita dei corpi organici in cui la spina dorsale è fondamentale per la trasmissione capillare delle informazioni. Nella baia di Tokyo la struttura lineare orizzontale è costituita da un monumentale “Asse civico”, uno spazio pubblico lungo 18 km, che innerva, come elemento ordinatore (strade, quartieri residenziali, edifici commerciali ed amministrativi) l'intero sistema midollare sospeso sull'acqua (Fig. 2). In modo analogo il modello di Jacob B. Bakema e J. Van den Broek per il “Piano Pampus” (1965), impiegando una composizione modulare fortemente plastica di blocchi e lastre, organizzata in *clusters*, cerca la contaminazione funzionale coniugando un'alta densità abitativa, alternata a luoghi collettivi e per il tempo libero; anche qui un sistema infrastrutturale, di trasporto pubblico/privato su monorotaia, integrato da percorsi ciclabili e pedonali, costituisce l'articolata struttura di mobilità orizzontale che attraversa e collega alla terraferma le quattro grandi isole artificiali previste nel bacino dell'Ijmeer per l'espansione del centro di Amsterdam.

La cinica critica all'euforia della pianificazione urbana prende forma nell'impenetrabile megalite di vetro riflettente, dalle superfici neutre ed omogenee del *Monumento Continuo* di Superstudio (1969). Riacciandosi figurativamente a sequenze di elementi lineari infrastrutturali come ponti, acquedotti ed autostrade, diviene il modello per l'urbanizzazione totale del pianeta. Ormai la rassicurante città funzionalista è svuotata di ogni significato e con il *Mall residenziale* della No-Stop City (1970), si arriva alla proposta di un linguaggio architettonico non figurativo, senza forma, dove il parametro quantitativo sostituisce quello qualitativo. Alla base di questo modello vi è l'idea del valore della vita inteso come un possibile laboratorio perpetuo della propria creatività, scenario mutevole nel tempo in continua evoluzione, la cui complessità è data dai flussi di relazioni e di funzioni. In questo *continuum* orizzontale illimitato, ogni concetto di separazione tra interno ed esterno tende ad annullarsi. Il percorso verso la società iperconsumista come “condizione finale della civilizzazione occidentale” è definitivamente compiuto. No-Stop-City è regolata da una griglia isotropa estesa all'infinito. L'utilizzo della *grid* come base del procedimento progettuale porta non solo all'utilizzo del diagramma come dispositivo sintattico e processo generativo formale – utilizzato in seguito, con altre modalità, da Peter Eisenman – ma anche alla possibilità di definire No-Stop-City come sequenza di *piani tipo*.



| 02

La “rivoluzione” della sezione pubblica: da orizzontale a verticale

Rem Koolhaas. Come sottolineato da Jaques Lucan, il teorico olandese in *S,M,L,XL*, argomentando la questione del *typical plan* come base concettuale del grattacielo, descrive il *piano tipo* come «senza qualità, sufficientemente indefinito, neutro, che implica la ripetizione». Definendolo non come un luogo, ma come «il grado zero dell'architettura», Rem Koolhaas apre la strada alla narrazione della complessa casualità del vivere contemporaneo che trova traduzione simbolica nella spazialità verticale del grattacielo. Concettualmente gli *skyscrapers* sono il frutto di un processo di estrusione totalmente antitetico alle regole costruttive dettate dalla composizione architettonica; operazioni meramente economiche finalizzate alla moltiplicazione dei suoli e delle rendite fondiarie.

Prodromi di questa *verticalità finanziaria* vengono realizzati nei primi anni del secolo scorso a New York, dove i *tall buildings* non sono *progettati*, ma *generati* da principi economici, che ne regolano e determinano la forma finale. Primo esempio emblematico il *Flatiron Building* di Daniel Burnham (1902) (Fig. 3), che fu edificato riempiendo totalmente il sedime dell'area triangolare, trasformandola in un brutale volume appuntito cuneiforme, alto 23 piani. Manifesto iconico è la ironica copertina di *Life* nel 1909 che mette in scena una serie di sezioni urbane che sviluppano su diversi livelli, attività, avvenimenti e funzioni totalmente eterogenee che non interferiscono tra loro, ma che possono cambiare da un momento all'altro, lasciando prefigurare “una perpetua instabilità programmatica”.

La critica *radical* italiana ai dogmi della *ratio* modernista è portata alle estreme conseguenze, dal pensiero provocatorio di

Koolhaas definirà questi edifici come esiti di un “architettura processuale” (*architecture-thorough-process*), tipicamente americana, che non ha più cura né necessità di governare la forma, e che nasce in opposizione alla prassi progettuale compositiva europea rappresentata simbolicamente dal grattacielo di vetro di Mies van der Rohe (1922).

L'operare per *estrusione* come procedura di *generazione automatica* di edifici, insieme all' utilizzo dell'ascensore – che ha permesso la riproduzione illimitata dei piani – determina «la prima estetica fondata su l'assenza di articolazione» (Koolhaas, 1978) ovvero la negazione di relazione spaziale tra un livello e l'altro dell'edificio. Una nuova tipologia di spazio pubblico verticale si innesta *in corpore vili* della costruzione, innescando fruizioni spaziali mutanti ed innovative. Con la diversità dei programmi che accoglie, dedicati principalmente allo sport ed al relax, Koolhaas identifica lo skyscraper del *Down Town Athletic Club* (1930), realizzato da Starrett & van Vleck, (Fig. 4) come un *condensatore sociale costruttivista*: «[...] ogni piano è una composizione astratta di attività definite – su ciascuna delle varie piattaforme sintetiche – una serie di “attrazioni” differenti, che non sono altro che un frammento dello spettacolo globale della Metropoli».

Il grattacielo fornisce una metafora della condizione metropolitana: un modello strutturale – che attraverso la griglia definisce un equilibrio tra rigidità e fluidità – ed un modello architettonico di spazio pubblico capace di conciliare stabilità e indeterminazione. Una sincrasi logico architettonica tra questi principi viene utilizzata per ribaltare lo spazio pubblico. La sezione verticale del *Down Town Athletic Club*, con il suo funzionamento a piani sovrapposti e sovrabbondanti di funzioni programma-

a public, commercial, air-conditioned promenade.

This idea of incorporating the transport systems in the building complex permeates the plans of Le Corbusier for Rio de Janeiro and Algiers – *Plan Obus*, 1930 – where a system of residences and linear public spaces create infrastructures in the territory on a landscape scale. Through these experiments, we arrive at the definition of «mega-structure as a large framework where, thanks to the advanced level of technology development, all the public functions of a city can be concentrated» (Fumihiko Maki, 1960). In the *Metabolism* (1960) manifesto we also find the programmatic bases for the *Tokyo Bay* plan. Urban structures are hypothesized in the program, whereby the material (transport) and immaterial (information) networks should have made communication between

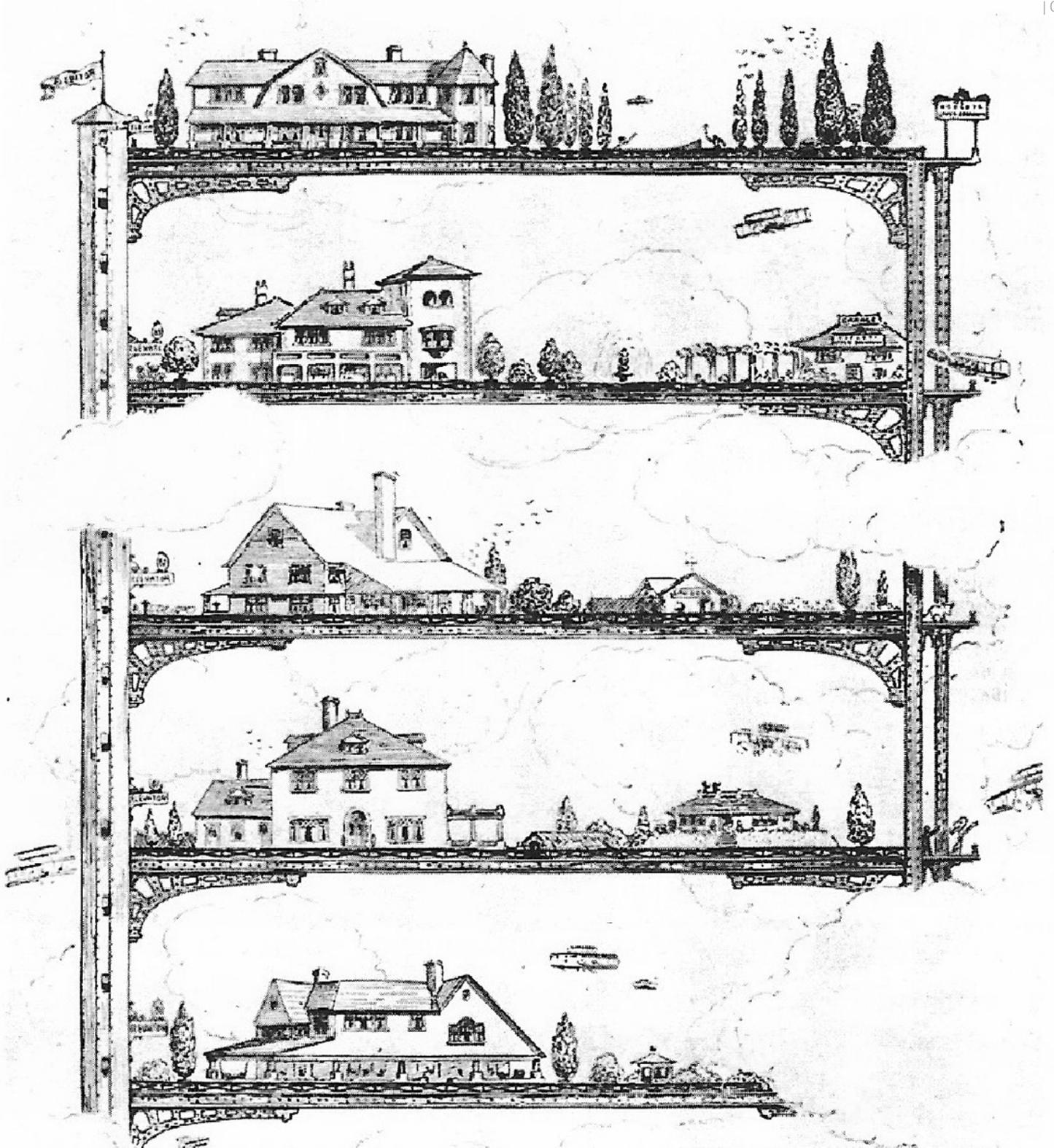
men physically possible. Kenzo Tange is inspired by the growth process of organic bodies in which the backbone is essential for the capillary transmission of information. In the bay of Tokyo this horizontal linear structure consists of a monumental “Civic Axis”, a public space 18 km long, which innervates, like a driving element of roads, residential quarters, commercial and administrative buildings and other functions; the entire spinal system suspended over the water (Fig. 2).

Similarly, Jacob B. Bakema and J. Van den Broek's model for the “Pampus Plan” (1965), using a highly plastic-based modular composition of blocks and public slabs, organized in clusters, seeks the functional contamination by combining a high population density, alternating with collective and leisure time places; here too an infrastructural system of public/private transport on

monorail, integrated by cycle and pedestrian paths, constitutes the articulated structure of horizontal mobility that crosses and connects the four large artificial islands to the mainland planned in the IJmeer basin for the expansion of Amsterdam's centre.

The cynical criticism to the euphoria of urban planning takes shape in the impenetrable reflective glass megolith of the *Monumento Continuo* by Superstudio (1969), with its neutral and homogeneous surfaces. Drawing figuratively to sequences of linear infrastructural elements such as bridges, aqueducts and highways, it becomes the model for the total urbanization of the planet. At this point the reassuring, functionalist city is emptied of all significance and with the *Residential Mall* by No-Stop City (1970) we arrive at the proposal of a non-figurative architectural language, without form, where

the quantitative parameter replaces the qualitative parameter. At the base of this model stems the idea of the value of life understood as a possible perpetual laboratory of one's creativity; a constantly changing and evolving scenario, whose complexity is given by the flow of relationships and functions. In this unlimited horizontal *continuum*, every concept of separation between inside and outside tends to cancel itself out. The path towards hyper-consumerism as a “final condition of Western civilization” is definitively accomplished. No-Stop-City is regulated by an isotropic grid extended to infinity. The use of the *grid* as a basis of the design process not only leads to the use of the diagram as a syntactic device and formal generative process – later used, through other means, by Peter Eisenman – but also to the possibility of defining No-Stop-City as sequence of typical plans.



tiche differenti, si trasforma metaforicamente – ma dichiaratamente – nelle *strips* programmatiche della proposta di concorso per il Parco urbano de *la Villette*. Una serie di fasce parallele, singolarmente tematizzate, definiscono una sequenza di sezioni orizzontali di spazi ad uso collettivo, la cui unitarietà trascende dalla somma delle singole parti. Un processo metodologico basato sulla definizione di una volontaria indeterminatezza nell'evoluzione delle varie attività e la loro conseguente capacità di stimolare l'interazione sociale.

Anche l'utilizzo dell'ascensore è rivoluzionario; interrompendo la canonica sequenza delle relazioni tra le varie parti che costituiscono l'edificio, si procede per strappi e rotture. È la messa in scena di un nuovo tipo di spazio pubblico, un *decoupage* che l'architetto può costruire come un'operazione di montaggio cinematografico, sequenze sincopate di cui determina ritmo e fruizione. Siamo ormai al tramonto dell'idea di spazio pubblico proposto dalla città moderna e funzionalista (Carta di Atene - IV° CIAM, 1933) e nei modelli urbani verticali de *La Ville de 3 millions d'habitans* (1922), *Ville Radieuse* (1931) di Le Corbusier o la *Großstad Architekturtur* Hilberseimer (1927).

Le regole insediative di questi luoghi collettivi – dettate da corretti principi funzionali dell'*abitare, lavorare, circolare e riposare* – definivano la costruzione di spazialità perfette, ma socialmente inanimate. Un sistema di *vuoti* basamentali posto ai piedi delle torri, ordinava ritmi, distanze e spazi, restando però sullo sfondo della nuova città – “come un piano quasi astratto” – estraneo alla vita. Una lunga stagione durata mezzo secolo, fino al 15 luglio del 1972, data che Charles Jencks indica come momento simbolico del passaggio al postmodernismo. Precisamente le 15 e 32, ora in cui il complesso di case popolari di Pruitt-Igoe di Saint Louis

The “revolution” of the public section: from horizontal to vertical

The radical Italian criticism of the dogmas of the modernist rational is taken to extreme consequences by Rem Koolhaas' provocative thought. As highlighted by Jaques Lucan, the Dutch theorist in *S,M,L,XL*, who argues the question of the *typical plan* as a conceptual basis of the skyscraper, describes it as being “without quality, sufficiently indefinite, neutral, which implies repetition”. Rem Koolhaas, who defines it, therefore, not as a place, but as “the zero degree of architecture”, opens the way to the narration of the complex randomness of contemporary living that finds symbolic translation in the vertical spatiality of the skyscraper. Conceptually, *skyscrapers* are the result of an extrusion process that is totally antithetical to the constructional rules dictated by architectural composition. Purely economic

operations aimed at the multiplication of land and land incomes.

Warning signs of this *financial verticality* are seen in the early years of the last century in New York, where *tall buildings* are not *designed* but *generated* by economic principles, which regulate and determine the final form. The first emblematic example is the *Flatiron Building* by Daniel Burnham (1902); built completely filling in the sediment of the triangular area, transforming it into a brutal wedge-shaped pointed volume, 23 stories high. A symbolic manifesto is the ironic cover of *Life* in 1909 that presents a series of urban sections which develop activities, events and functions on different levels that are totally heterogeneous and do not interfere from one level to the other, but which can change at any moment, indicating “a perpetual programmatic instability”.

(una *machine à habiter* di Corbusieriana memoria) fu demolito in quanto alienante espressione della «Grande Tragedia della Monotonia» perpetrata dal dogmatismo modernista, denunciato da Jane Jacobs nel suo libro *Vita e Morte delle grandi città* (1961).

Orizzontale VS Verticale: spazio pubblico come “raumplan urbano”

Gli spazi pubblici, negli ultimi decenni, sono stati sottoposti ad un ripensamento delle proprie forme attraverso strategie progettuali di rigenerazione capaci di trasformarne il significato del proprio uso. Una di queste strategie, potremmo associarla al concetto di *Raumplan* di Adolf Loos esteso a scala urbana. Un metodo compositivo basato sullo sviluppo di piani a diverse altezze sfalsati tra di loro, adottato dall'architetto austriaco per la composizione di spazi domestici, e divenuto codice comune in seguito al Movimento Moderno.

Potremmo affermare, in una sintetica descrizione, che se alla prima idea di forma dello spazio pubblico, nella città moderna del novecento, è intesa come spazio aperto e vuoto, di natura neutra ed astratta e dal carattere isotropo, come nei diagrammi di Gropius, in cui gli edifici si poggiano sullo sfondo, fa seguito alla fine del secolo scorso una diversa condizione di spazio pubblico, identificabile in grossi contenitori ad uso sempre collettivo, ma senza avere più nessuna capacità di determinare coesione sociale tra i suoi fruitori. Questi spazi sono rappresentati dai cosiddetti *Non-lieu*, che nella definizione antropologo francese Marc Augè, coincidono con lo spazio dei grandi magazzini, shopping mall, aeroporti. Oggi, all'inizio del nuovo millennio, si assiste ad un ulteriore passaggio di paradigma dello spazio pubblico. Uno spazio inteso come luogo non più solo di semplice relazione spa-

Koolhaas defines these buildings as outcomes of an “*architecture-thorough-process*”, typically American, which no longer cares or needs to govern the form, and which arises in opposition to the European compositional design practice embodied symbolically by Mies van der Rohe's (1922) glass skyscraper.

This work by *extrusion*, as a procedure for *automatically generating* buildings, along with the use of the elevator – which allowed the unlimited reproduction of the floors – determines «the first aesthetics based on the absence of articulation» (Koolhaas, 1978) or rather the absence of spatial relationships between one level and another of the building. A new type of vertical public space is introduced *in corpore vili* in the building, triggering mutant and innovative spatial uses. Through the diversity of the programs it wel-

comes, dedicated mainly to sport and relaxation, Koolhaas identifies the skyscraper of the *Down Town Athletic Club* (1930), created by Starrett & van Vleck (Fig. 3), as an incubator of social relations, a *constructivist social condenser*: «[...] each floor is an abstract composition of activities defined – on each of the various synthetic platforms – as a series of different ‘attractions’, which are nothing but a fragment of the global spectacle of the Metropolis». The skyscraper provides a metaphor for the metropolitan condition and is simultaneously both a structural model – which through the grid defines a balance between rigidity and fluidity – and an architectural model of public space capable of reconciling stability and indeterminacy. A logical architectural synchronicity between these principles is used to overturn public space. The vertical section of

ziale e sociale, ma che si trasforma in uno spazio dinamico, per mezzo dei diversi flussi che lo attraversano.

Una diversa condizione dello spazio pubblico in cui la *sezione*, diventa strumento di *ri-generazione* di spazi che perversano in una condizione di degrado non solo fisico/spaziale, ma anche sociale. A riguardo in alcuni esempi di infrastrutture abbandonate (*High Line* a New York, *Promenade Plantée* a Parigi) o di realizzazione di nuovi habitat (*Metropol Parasol* a Siviglia) si riconosce, attraverso operazioni progettuali di addizione e/o sottrazione, una complessità non solo spaziale, ma anche semantica del valore d'uso dello spazio pubblico, che da una condizione di uniformità orizzontale in pianta si trasforma e si evolve sempre più in uno spazio articolato e complesso a sviluppo verticale. Potremmo affermare che se allo spazio pubblico della città storica coincide prevalentemente uno spazio uniforme e morfologicamente riconoscibile in forme geometriche classiche, lo spazio pubblico della città di inizio millennio coincide con uno spazio non solo di connessione orizzontale, ma anche e soprattutto di relazione nella sua dimensione verticale.

Si assiste oramai ad un definitivo ed epocale distacco da un'interpretazione dello spazio pubblico come *livello zero* della città.

Sopraelevata | Viadotto

Alla richiesta di citare l'edificio recente che più avrebbe influenzato l'architettura americana, pochi anni fa il critico architettonico del *New Yorker*, Paul Goldberger (2011), rispose senza esitazione: «può sembrare strano, ma penso che la *High Line* (Fig. 5) potrà condizionare il prossimo decennio più di qualsiasi edificio convenzionale». Dietro questa risposta c'è molto della condizione contemporanea dell'architettura e del disegno dello

the *Down Town Athletic Club* (Fig. 4), with its superimposed floors and various superabundant programmatic functions, is transformed metaphorically – but admittedly – into the programmatic *strips* of the competition proposal for the *la Villette* urban Park. A series of parallel strips, individually themed, define a sequence of horizontal sections of spaces for collective use, whose unity transcends from the sum of the parts. A methodological process based on the definition of a voluntary indeterminacy in the evolution of the various activities and their consequent ability to stimulate social interaction. The use of the lift is also revolutionary; by interrupting the canonical sequence of relations between the various parts that make up the building, we proceed towards tearing and breaking. It is the staging of a new type of public space, a *decoupage* that the architect can con-

struct as if it were film editing, syncopated sequences which determine the rhythm and fruition. We are now at the conclusion of the idea of public space proposed by the modern and functionalist city (Charter of Athens - IV ° CIAM, 1933) and in the vertical urban models found in *La Ville de 3 millions d'habitants* (1922), *Ville Radieuse* (1931) by *Le Corbusier* or the *Großstad Architektur Hilberseimer* (1927). The settlement rules of these collective places – dictated by the correct functional principles of *living, working, circulating and resting* – defined the construction of perfect, but socially inanimate, spatiality. A system of *empty* foundations placed at the foot of the towers, ordered rhythms, distances and spaces, but remained in the background of the new city – “almost like an abstract floor” – a stranger to life. A long season lasting half a century,

spazio pubblico. Non solo in termini di riuso e riqualificazione, in questo caso di un'infrastruttura dismessa che aveva la fortuna di interferire ad una quota sopraelevata la densità edilizia e di flussi di Manhattan. Anche e forse soprattutto perché sdogana – anzi pone sul piedistallo della critica – un'operazione dietro cui si esprime un'innovativa visione dello spazio pubblico. «Il percorso interagisce con gli edifici preesistenti e con quelli di nuova costruzione e si configura come un insieme di vie pedonali e rampe che connettono diversi luoghi: nicchie, zone di sosta, punti panoramici, scale e ascensori di ingresso dalla strada» (Lotus 139, 2009: 11) è la descrizione che ne fa Lotus nel numero monografico 139 dedicato alle *Landscape infrastructures*. Parallelamente agli elementi specifici del disegno dello spazio pubblico, ciò che merita di essere sottolineata è la sperimentazione di un rinnovato punto di vista sulla città. Perché è vero che dai grattacieli newyorkesi i livelli dello sguardo erano potenzialmente già multipli. Ora questa possibilità di rinnovata fruizione paesistica assume – con il progetto inaugurato nel 2011 da James Corner Field Operations con Diller Scofidio + Renfro – una dimensione diversa, all'interno di un luogo dello stare e del camminare.

Una condizione che può essere allargata ad un altro progetto, europeo, quello della *Promenade Plantée* a Parigi e che contribuisce appunto a definire nuovi scenari d'uso dello spazio pubblico nella città contemporanea. Una trasformazione urbana che è prodotta – e sta proprio in questo aspetto l'elemento più innovativo per quanto riguarda la progettazione architettonica e urbana – da un'operazione di ridisegno della sezione. La risignificazione dello sviluppo verticale dello spazio pubblico innesca infatti nuovi cicli di uso e di condivisione.

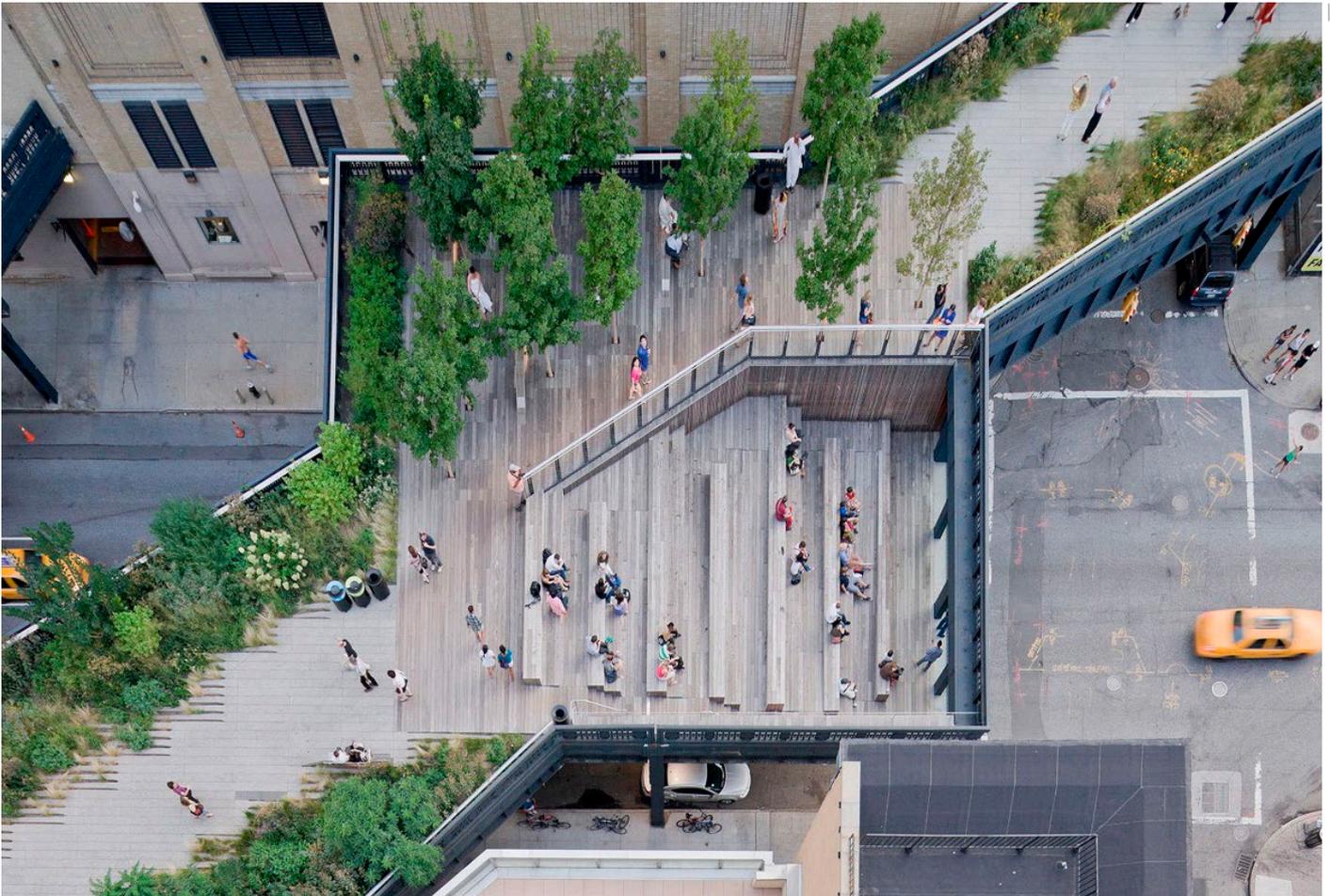
until July 15, 1972, a date that Charles Jencks indicates as a symbolic moment of the transition to postmodernism. Exactly 3:32 p.m., the time in which the Pruitt-Igoe public housing complex in Saint Louis (a *machine à habiter* of Corbusierian memory) was demolished inasmuch as it was an alienating expression of the “Great Tragedy of Monotony” perpetrated by modernist dogmatism, denounced by Jane Jacobs in her book *Life and Death of Great American cities* (1961).

Horizontal VS Vertical: public space as an “urban raumplan”

In recent decades, public spaces have undergone a rethinking process of their shapes through regeneration planning strategies capable of transforming the meaning of their use. We can associate one of these strategies with the concept of *Raumplan* by Ad-

olf Loos extended on an urban scale. A compositional method based on the development of floors at different heights offset from each other, adopted by the Austrian architect for the composition of domestic spaces and which became a common code following the Modern Movement.

We could say, in a synthetic description, that if the initial idea of the shape of a public space, in the modern city of the twentieth century, is intended as an open and empty space, neutral and abstract by nature and with an isotropic character, as in Gropius' diagrams, in which the buildings rest in the background of the open space, a different condition of public space followed at the end of the twentieth century, identifiable in large containers for collective use, yet without any ability to determine social cohesion among its users. These spaces are represented



by the so-called *Non-lieu*, as defined by the French anthropologist Marc Augé, and coincide with the space of department stores, shopping malls and airports. Today we are witnessing, once again, a further paradigm shift in public space. A space that is no longer considered just a place of simple spatial and social relationship, rather a place that transforms into a connective space, via the various flows that cross it and that connect various parts of the city according to various dynamics. A different condition of the public space, in which the *section* becomes an instrument of *re-generation* of spaces that are in a condition of deterioration, not only physical/spatial, but also social. In this regard, in some examples of abandoned infrastructures (the *High Line* in New York, the *Promenade Plantée* in Paris) or the creation of new habitats (the *Metropol Parasol* in Se-

ville), a complexity is recognized, via addition and/or subtraction planning work, that is not only spatial, but also semantic of the value of use of public space, which from a state of horizontal uniformity plan is transformed and evolves increasingly today in an articulated and complex space with vertical development. We could say that if the public space of the historical city predominantly coincides with a uniform and morphologically recognizable space in classical geometric forms, today the public space of the city, at the beginning of the millennium, coincides with a space not only of horizontal connection, but also and above all in its vertical dimension. We are now witnessing a definitive and historic detachment from an interpretation of public space as a zero level of the city.

Flyover | Viaduct

A few years ago, after being asked to discuss the recent building that most influenced American architecture, the architectural critic of the *New Yorker*, Paul Goldberger (2011), replied without hesitation: «it may seem strange, but I think the *High Line* (Fig. 5) will condition the next decade more than any other conventional building». Behind this answer there is a lot of the contemporary condition of architecture and the design of public space; not only with regard to re-use and redevelopment, in this case in terms of a disused infrastructure that had the good fortune of interfering, at an elevated height, with the density of buildings and flows in Manhattan. Also, and perhaps above all, because it legitimizes – or rather, it places it on the pedestal of criticism – a process behind which an innovative vision of public

space is expressed. «The itinerary interacts with existing buildings and new buildings and is configured as a set of pedestrian streets and ramps that connect different places: niches, rest areas, panoramic points, stairs and lifts to enter from the street» (Lotus 139, 2009); this is Lotus' description in the monographic issue 139 dedicated to *Landscape infrastructures*. What deserves to be underlined, parallel to the specific elements of public space design, is the experimentation of a renewed point of view on the city. Because it is true that from the New York skyscrapers the gazing levels were potentially already multiple, yet now this possibility of renewed landscape fruition takes on – with the project inaugurated in 2011 by James Corner Field Operations with Diller Scofidio + Renfro – a different dimension, inside a place of being and walking.

Copertura

La sequenza dei livelli orizzontali – duplicati e stratificati in alzato – definisce anche una possibile strategia di rigenerazione creativa della città: porta questa tendenza alle estreme conseguenze il progetto di *Metropol Parasol*, di Jürgen Mayer, per Siviglia (Fig. 6). La complessità di livelli e di interazioni qui diventa quasi una ludica sperimentazione delle possibilità dell'architettura contemporanea. Il tema era la copertura – a scopo di maggiore vivibilità – della *Plaza de la Encarnación*, pieno centro storico della città andalusa, uno spazio irrisolto dagli anni Settanta quando venne demolito un antico mercato. Il risultato architettonico, che ha suscitato anche numerose critiche e un intenso dibattito, è una composizione di volumi organica costituita da sei grandi para-soli collegati l'uno all'altro e realizzati in legno, a forma di fungo. Ma l'oggetto è solo l'aspetto più appariscente di una realtà molto più complessa dal punto di vista funzionale: al piano interrato un percorso ipogeo tra resti archeologici; al livello del suolo un mercato e una zona commerciale; una piazza pubblica al pri-

mo livello. E, aspetto di straordinario fascino, un curioso e articolato percorso pedonale, a 20 metri di altezza, dal quale è possibile godere di inaspettate viste sui tetti della città. Si è di fronte ad una moltiplicazione di suoli pubblici che, restando a sperimentazioni ludiche, conosce una propria chiara esemplificazione nella pensilina a specchio che Norman Foster propone nel vecchio porto di Marsiglia, a raccontare – sembra – le multiple dimensioni che oggi lo spazio pubblico può e deve affrontare.

Podio

La *Piazza Gae Aulenti* costituisce – secondo alcuni studi – una delle aree urbane più accessibili al mondo (Fig. 7). Nella vicina stazione di *Porta Garibaldi* passano 40 milioni di persone all'anno. Luogo di margine e di limite urbano fino a pochi anni fa, la zona è stata interessata dalla trasformazione di *Porta Nuova* che ha collocato, su una sorta di piedistallo urbano, una piazza, chiaramente riconoscibile dalla forma circolare. Luogo urbano di nuova formazione in una città in trasformazione, si è imposta

06 |





A condition that can be extended to another European project, that of the *Promenade Plantée* in Paris and which contributes to defining new scenarios of use for public space in the contemporary city. An urban transformation that is produced – and the most innovative element with regard to the architectural composition is found precisely in this aspect – from a redesign process of the section. The re-significance of the vertical development of the public space activates, in fact, new cycles of use and sharing.

Cover

The sequence of horizontal levels duplicated and layered in elevation also defines a possible strategy of a creative regeneration of the city: the *Metropol Parasol* project by Jürgen Mayer, for Seville (Fig. 6), takes this tendency to extreme consequences. Here, the

complexity of levels and interactions almost becomes a playful experimentation of the possibilities of contemporary architecture. The theme was the cover – with the aim of greater liveability – of the *Plaza de la Encarnación*, in the historical centre of the Andalusian city, an unresolved space from the seventies when an ancient market was demolished. The architectural result, which has also caused considerable criticism and intense debate, is a composition of organic volumes made up of 6 large parasols connected to each other and made of wood, shaped like a mushroom. However, the object is only the most conspicuous aspect of a much more complex reality from the functional point of view: in the basement we find an underground path amongst archaeological remains; at the ground level there's a market and a commercial area; and a public square

on the first level. And finally, an aspect of extraordinary charm, there's a curious and varied pedestrian path, 20 meters high, from which one can enjoy unexpected views over the city's rooftops. We are thus faced with a multiplication of public land which, within the theme of playful experiments, has its own clear exemplification in the mirrored roof which Norman Foster proposes in the old port of Marseilles and expresses – it seems – the multiple dimensions that today the public space can and must address.

Podium

Piazza Gae Aulenti (Fig. 7): according to some studies, this is one of the most accessible urban areas in the world. 40 million people pass through the nearby *Porta Garibaldi* station each year. The area, a place on the margin and urban limit up until a few years ago, was

affected by the transformation of *Porta Nuova* which placed a square on a sort of urban pedestal, clearly recognizable by its circular shape. A newly formed urban site in a city in transformation, it has come to the attention of architectural criticism for several reasons. First of all, its fortune made it – in just a few months – one of the most frequented urban spaces in all of Milan, despite those who foresaw it being unpopular due to lack of identity. However, the complexity of the various levels emerges with great force. The square, in fact, is situated on a completely underground commercial space, roughly 8 meters above the city level, and among the continuity of its traditional routes, between the station and *Corso Como*. A level which on the one hand allows you to rise on a podium which creates quite an effect, even scenic, while on the other it builds a condition

all'attenzione della critica architettonica per diverse ragioni. Innanzitutto la sua fortuna l'ha resa – in pochi mesi – uno tra gli spazi urbani più frequentati di Milano, a dispetto di chi ne figurava una scarsa fortuna per difetto di identità. Emerge con grande forza la complessità dei diversi livelli. La piazza, infatti, sorge su uno spazio commerciale completamente interrato, a circa 8 metri di altezza rispetto al livello della città, e alla continuità dei suoi percorsi tradizionali, tra stazione e corso Como. Una quota che se da una parte permette appunto di elevarsi su un *podium* di sicuro effetto anche scenografico, dall'altro costruisce una condizione di "estraneità" e di "diversità" che ha conseguenze in termini di accessi e connessioni. Proprio gli aspetti su cui la contemporaneità gioca la partita della qualità e della compatibilità dei suoi spazi collettivi.

Cavalcavia

Coerentemente alla natura infrastrutturale del manufatto, nell'accezione d'infrastruttura come elemento in grado di mettere in relazione parti di un sistema più complesso, il *Cavalcavia Bussa* è un frammento lineare a scala urbana coerentemente inserito nei nuovi circuiti degli spazi pubblici indotti dalle attuali trasformazioni nell'area *Garibaldi-Varesine* di Milano (Fig. 8). Una sequenza ad anello che attraverso la rinnovata spazialità lineare del *Bussa* – a fruizione prevalentemente ciclo-pedonale – prevede, come altri elementi del sistema l'asse riqualificato di *Porta Garibaldi - Corso Como*, la piazza sopraelevata *Aulenti* circoscritta dalle nuove torri Unicredit e la ridiscesa, attraverso il nuovo parco, verso la complessità dei luoghi consolidati del quartiere Isola. Testimonianza del *non finito*, memoria irrisolta di una visione del mondo programmata dall'alto, lo stralcio

of "unfamiliarity" and "diversity" that has consequences in terms of access and connections. Precisely the aspects on which contemporaneity plays the game of quality and compatibility of its collective spaces.

Flyover

The *Cavalcavia Bussa* (Fig. 8), consistent with the infrastructural nature of the building, in terms of infrastructure as an element capable of bringing together parts of a more complex system, is a linear fragment on an urban scale that is "naturally" inserted in the new circuits of public spaces brought about by the current transformations in Milan's *Garibaldi-Varesine* area. A ring-shaped sequence which, as a result of the renewed linear spatiality of the *Bussa* – of fundamental use, mainly cycling-pedestrian – provides for, like other elements of the system, the rede-

veloped axis of *Porta Garibaldi - Corso Como*, the elevated *Aulenti* square circumscribed by the new Unicredit towers and the descent, through the new park, towards the complexity of the Isola district's consolidated sites. Testimony of the unfinished, unresolved memory of a world view programmed from above, the infrastructural excerpt of the *Cavalcavia Bussa*, with its precise stereometric geometries is conceived as a new "linear square" – a spatial unicum – that transforms into a locus capable of accepting the "complexities and contradictions" (Venturi, 1966) of contemporary living: a new type of agora on an urban scale.

New dimensions in public space

What are the shapes of public spaces in the contemporary city today? And, above all, what are the updated tools necessary for their design?

infrastrutturale del *Cavalcavia Bussa* con le sue precise geometrie stereometriche è concepito come una nuova "piazza lineare" – unicum spaziale – che si trasforma in un locus in grado di accogliere le «complessità e contraddizioni» (Venturi, 1966) del vivere contemporaneo: una nuova tipologia di *agorà* a scala urbana per la città di Milano.

Nuove dimensioni dello spazio pubblico

Quali sono oggi le forme dello spazio pubblico nella città contemporanea? E quali, soprattutto, gli strumenti aggiornati necessari per la loro progettazione? In passato ad ogni diversa epoca, ad una precisa struttura economica e sociale, è corrisposto un modello *ideale* di spazio pubblico. Possiamo oggi affermare che lo spazio pubblico si riconosce esclusivamente attraverso i suoi valori tipo-morfologici di rapporto tra *interno/esterno*, *coperto/aperto*, *figura/sfondo*, *vuoto/pieno*? Oggi sempre più spesso lo spazio pubblico si configura non più attraverso codificazioni dicotomiche così chiare ed evidenti, come è successo nella città del passato. Il processo di crisi della morfologia subito dallo spazio pubblico contribuisce a determinare oggi una privazione semantica della nozione, non solo dal punto di vista della sua unità figurativa e quindi spaziale, ma anche nella sua dimensione d'uso. Paul Virilio scrive a questo proposito che «la crisi della nozione di dimensione appare come crisi dell'intero, o, in altre parole, come crisi di uno spazio sostanziale, omogeneo, ereditato dalla geometria greca arcaica, a vantaggio di uno spazio accidentale, eterogeneo, in cui le parti, le frazioni, tornano ad essere essenziali, atomizzazione, disintegrazione delle figure».

Lo stesso uso dello spazio pubblico ha subito oggi un processo

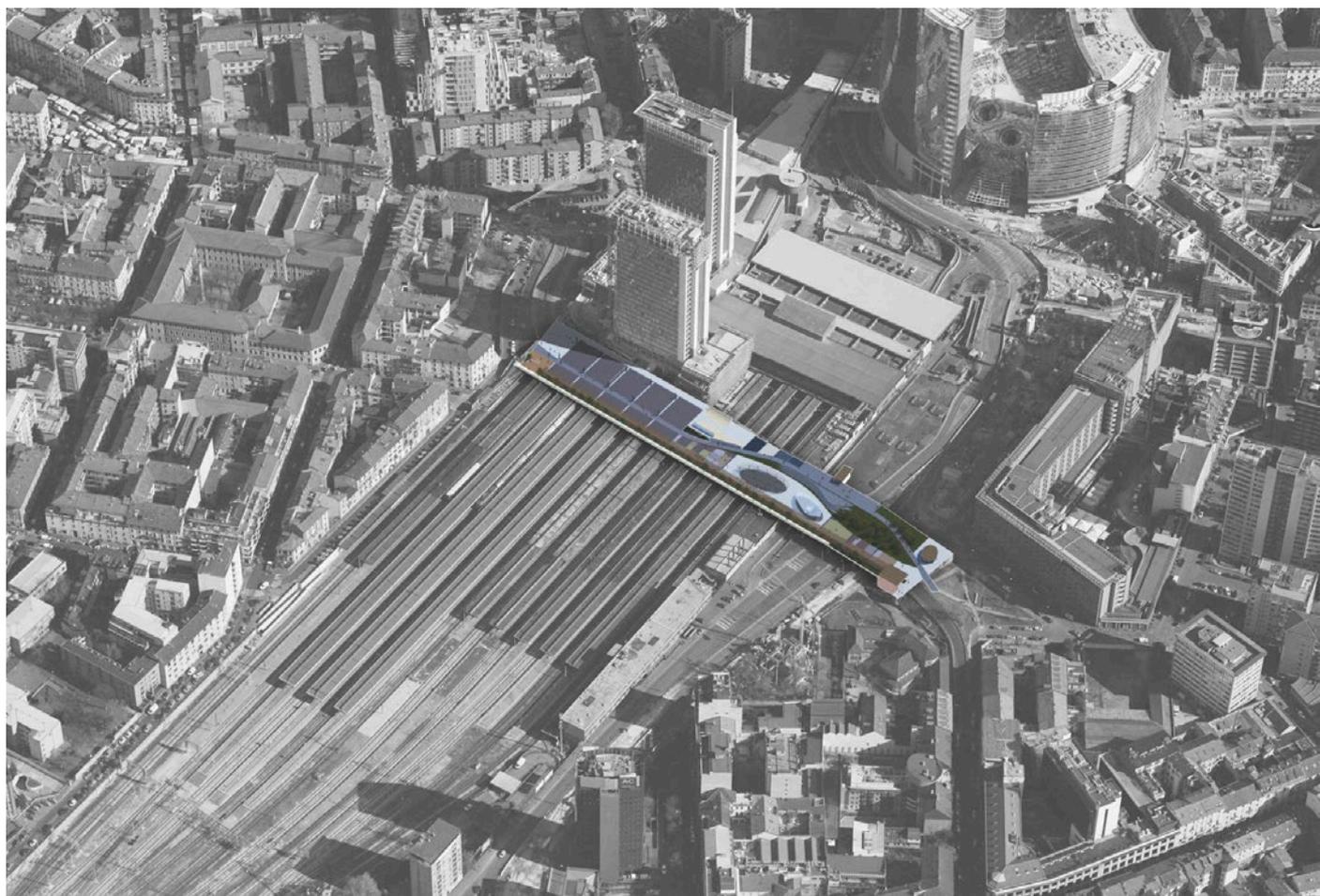
In the past, during each different era, an ideal model of public space was provided that corresponded to a precise economic and social structure. Can we still state today that the public space is recognized exclusively through its morphological-type values regarding the relationship between *interior/exterior*, *covered/open*, *figure/background*, *empty/full*? Increasingly, public space is no longer configured through clear and obvious dichotomous codifications, as has happened in cities in the past. Today the process of morphological crisis, suffered by public space, helps to determine a semantic deprivation of the notion, not only from the point of view of its figurative, and therefore, spatial unity, but also in its dimension of use. Paul Virilio writes in this regard stating, «the crisis of the notion of dimension appears as a crisis of the whole, or, in other words, as a

crisis of a substantial, homogeneous space, inherited from archaic Greek geometry, to the advantage of an accidental, heterogeneous space, in which the parts, the fractions, return to become essential, atomization, disintegration of the figures».

The same use of public space has undergone, today, a process of speculation so advanced as to undermine the place deputized, par excellence, to the collective representation: *the square*. A marketing phenomenon that has led to the need to increasingly capitalize the value of land, through vertical duplication operations – section – of urban space and horizontally – plan – by means of extension actions. This necessity saw to it that the same notion of public space was extended to the private space; in fact, more and more often we talk about *space for public use*. In this way, some private spaces can be

di speculazione così avanzato da mettere in crisi il luogo deputato per eccellenza alla rappresentazione collettiva: *la piazza*. Un fenomeno di commercializzazione che ha comportato il bisogno di capitalizzare sempre di più il valore del suolo, attraverso operazioni di duplicazione in verticale – sezione – dello spazio urbano e in orizzontale – pianta – per mezzo di azioni di estensione. Tale necessità ha fatto in modo che la stessa nozione di spazio pubblico si estendesse allo spazio privato, infatti, sempre più spesso si parla di *spazio ad uso pubblico*. In questo modo alcuni spazi privati si possono intendere come delle vere e proprie estensioni o dilatazioni dello spazio collettivo attraverso il loro uso condiviso. L'estensione dell'uso pubblico in spazi privati richiederebbe una riformulazione degli strumenti legislativi che regolamentano in modo non sempre adeguato l'uso dello spazio pubblico nelle nostre città. In conclusione, potremmo affermare che il *raumplan* loosiano può essere adottato come uno strumento chiave per decifrare le

trasformazioni che lo spazio pubblico oggi sta subendo. Il concetto di forma individuato attraverso un limite che definiva una discontinuità tra “interno” ed “esterno” dello spazio pubblico della città storica, oggi si ibrida sempre più in una soluzione a sviluppo verticale senza continuità tra “sotto” e “sopra”. Le qualità di compattezza e continuità dello spazio pubblico tradizionale si fondono oggi in uno spazio di natura eterogenea, ma nello stesso tempo *connettiva*, in cui l'adozione del concetto di *raumplan*, declinato a scala urbana, si propone non solo come strumento di decodificazione, ma anche come metodo strategico per l'intervento progettuale. Questo rinnovato carattere dello spazio pubblico, descrivibile appunto come *raumplan urbano*, proprio in virtù dell'integrazione tra differenti livelli in molti casi apparentemente inconciliabili, si sostanzia e si motiva in un'epoca – ed è una coincidenza che non può essere definita fortuita – che ha permesso all'uomo di affrancarsi dalla forza di gravità.



REFERENCES

- Bodei, R. (2016), *Limite*, Il Mulino, Bologna.
- Brillembourg, A., Klumponer, H. (Eds.) (2013), *Torre David: Informal Vertical Communities*, Lars Muller Publishers, Zurich.
- De Magistris, A. (2014), *High-Rise. Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e del XX secolo attraverso la dimensione verticale*, UTET, Torino.
- Harvey, D. (1993), *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano.
- Harvey, D. (1998), *L'esperienza urbana - Metropoli e trasformazioni sociali*, Il Saggiatore, Milano.
- Jacobs, J. (1961), *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino.
- Koolhaas, R. (2005), *Delirious New York - Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Electa, Milano 2005.
- Mei, P. (Ed.) (2016), *Spazi Pubblici e luoghi condivisi. Progetto architettonici per le città europee*, Collana Politecnica, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- MVRDV (Ed.) (2011), *The Vertical Village. Individual, Informal, Intense*. Nai Uitgevers Pub, Rotterdam.
- Pizza, A. (2013), *Chicago. La città dei grattacieli (1871-1922)*, Unicopli, Milano.
- Orsini, F. (2017), *Utopie Urbane e Forma della Città*, Collana Politecnica, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- Orsini, F. (2015), "Tra utopie e avanguardie", in Ferlenga, A., Biraghi, M., (a cura di), *Comunità Italia*, Silvana Editoriale, Milano, pp. 109-111.
- Orsini, F. (2013), "Monumento Continuo di Superstudio", in Ferlenga, A., Biraghi, M. (Ed.), *Architettura del Novecento*, (Tomo III), Einaudi, Torino, pp. 174-178.
- Orsini, F. (2013), "No-Stop City di Archizoom", in Ferlenga, A., Biraghi, M. (Eds.), *Architettura del Novecento*, (Tomo III), Einaudi, Torino, pp. 292-297.
- Régnier-Kagan, N. (2012), *La Tour métropolitaine, Une recherche pédagogique de Michel Kagan*, Editions Recherches La Villette, Paris.
- Virilio, P. (1998), *Lo spazio critico*, Edizioni Dedalo, Bari.

understood as actual extensions or expansions of public space through their collective use. The extension of public use in private spaces would require a reformulation of the legislative instruments that still today regulate the use of the collective space in our cities, in a way that is not always adequate. In conclusion, we could state that the Loosian *raumplan* – as already mentioned – can be adopted as a key tool to decipher the transformations that the public space is undergoing today. The concept of form identified through a limit that defined a discontinuity between “internal” and “external” of the public space of the historical city, today is increasingly hybrid in a solution with vertical development without continuity between “below” and “above”. The qualities of compactness and continuity of the traditional public space merge today in a public space of

a heterogeneous, yet at the same time *connective*, nature in which adopting the concept of *raumplan*, declined on an urban scale, is proposed not only as an instrument of decoding, but also as a strategic method for design intervention. This renewed character of the public space, describable as *urban raumplan*, precisely because of the integration between different levels in many cases that are apparently irreconcilable, is substantiated and motivated in an era – and it is a coincidence that cannot be defined as being fortuitous – that allowed mankind to liberate itself from the force of gravity.