



## Indice

Riassunto|Resumo|Abstract|Résumé

pag.5-7

Obbiettivo

pag.9

Metodologia

pag.11

0.0

Una riflessione sulla città contemporanea.

pag.17

1.0

Il luogo e storia.

Della città e delle sue trasformazioni.

pag.27

2.0

La città di Porto.

(Il manifesto della città)

pag.43

2.1

Le *Ilhas*.

pag.47

2.2

La tecnologia del fantastico *Palacio de Cristal*.

pag.51

2.3

*Centro Comercial Brasilia.*

pag.56

**3.0**

**Quanto perfetta può essere la perfezione: casa da Musica.**

(Il talento di Rem Koolhaas)

**pag.63**

3.1

Casa da Musica

pag.69

**4. Il racconto dell'Avenida**

L'esempio della città stessa rappresentato nell'Avenida da Boavista

**pag.77**

**5. Una conclusione come consiglio**

Le formazioni di eterotopie

“Interpretare ciò che ci circonda come chirurghi”

**pag.87**

**Bibliografia**

**pag.93**



## Riassunto

La tesi tenta di percepire la città di Porto nel suo essere uno “*sconvolgente agglomerato di situazioni diverse*” in cui imperversa un “*delirio*” di fattori.

Da qui il titolo *Delirious Porto, riguardo alle dinamiche della città*.

In queste pagine si esprime un’argomentazione sulla città di Porto e, per estensione, sulla città contemporanea. È introdotto il concetto di città come *città stessa*, un qualcosa che è indivisibile e composta di punti di forza: *dentro la città*.

Quattro *dentro la città* saranno presi in analisi: il fenomeno delle *Ilhas*, la costruzione e la demolizione di *Palacio de Cristal*, il fascino e l’abbandono del *Centro Comercial Brasília* e *Casa da Musica*. Approfondendo lo studio di quest’ultimo e rilevandone le dinamiche che solleva a livello territoriale e superterritoriale.

Un breve excursus storico rilevante lo sviluppo e il luogo della città sarà utilizzato per far capire come la storia della città abbia portato alla sua trasformazione e abbia stimolato lo sviluppo dei *dentro la città*.

Al termine di questo è analizzata la città nella sua totalità, la *città stessa*, e sono spiegati i meccanismi che accadono al suo interno analizzandone una parte specifica l’*Avenida da Boavista*.

La conclusione riconurrà dal particolare, la città di Porto, al generale, la città oggi. Interessandosi riguardo al modo in cui i cittadini vi si relazionano e capendo cosa è per loro la città, qual è la loro maniera di intenderla e interpretarla. Per capire quale sia il ruolo degli agenti che lavorano su di essa.

## Resumo

A tese quer perceber a cidade do Porto como um “*perturbante aglomeração de situações diferentes*” nas quais existe um “*delírio*” de factores.

Desde este ponto o titulo da tese *Delirious Porto, sobre as dinâmicas da cidade*.

Em estas paginas vai se expressar uma argumentação sobre a cidade do Porto e em geral sobre a cidade contemporânea. É introduzido o conceito de cidade como “*cidade mesma*”, algo de indivisível e composta para pontos de força: os *interior da cidade*.

Quatro *interior da cidade* são analizados: o fenómeno das *Ilhas*, a construção e a demolição de *Palácio de Cristal*, o fascino e o abandono do *Centro Comercial Brasília* e *Casa da Musica*. Aprofundando o estudo deste ultimo e estabelecendo as dinâmicas que este edifício leva a nível territorial e super-territorial.

Um breve excursus histórico para esclarecer o desenvolvimento e o lugar no qual surge a cidade è utilizado para exprimir o conceito que a historia tem um papel fundamental nas transformações urbanas e no nascimento dos *interior da cidade*.

A seguir è analisada a cidade na sua totalidade, a cidade mesma, e são explicados os mecanismos que acontecem no seu interior tomando como exemplo a *Avenida da Boavista*.

A conclusão sobre a cidade do Porto englobará também um interesse para a cidade contemporânea. Em esta explico como os cidadãos têm um papel fundamental no interior das cidades e tento de demonstrar como seja fundamental perceber os papeis dos agentes que trabalham sobre a cidade.



## Abstract

The thesis tries to understand Oporto in his way of being one “*agglomeration of different situations*”, linked by a “*delirious*” of factors.

From that point the title *Delirious Oporto, about the city’s dynamics*.

In these pages I explain an argumentation about Oporto and about the contemporary city in general. The city is taken in consideration as *city itself*, something that is indivisible and made by points of strength: *the interior of the city*.

Four *interior of the city* are analyzed: the phenomena of the “*Ilhas*” (slums), the construction and the demolition of *Palacio de Cristal*, the *Centro Comercial Brasilia* and *Casa da Musica*. Studying *Casa da Musica* I underline the dynamics that it contributes to create in the city, noting them importance.

The part of the thesis, where I write about the history of the place and the place where the city is built, helps the reader to understand the importance of the link between the history and the building. Each city’s transformation is based on history. And it develops the *interior of the city*.

At the end I will analyse the city as the *city itself*, taking as reference the *Avenida da Boavista*.

The conclusion about the Portugues city will interest also the city today and the way the citizens interact with the built city. To understand how to act on it.

## Résumé

La thèse cherche de comprendre la ville de Porto comme un « *agglomération de situations différentes* » dans les quelles il y a un « *délire* » de facteurs.

Ce pour ça que le titre de la thèse est *Delirious Porto, sur les dynamiques de la ville*.

Dans ces pages j’exprime une argumentation sur la ville de Porto et sur la ville contemporaine. Je vais introduire le concept de la ville comme *ville elle-même*, quelque chose de indivisible et composé de points stratégiques: les *intérieur de la ville*.

Quatre *intérieur de la ville* sont pris en considération: le phénomène des *Ilhas* de Porto, la construction et la démolition du *Palacio de Cristal*, le *Centro Comercial Brasilia* et *Casa da Musica*. En réfléchis en particulière sur l’étude de *Casa da Musica*. En relevant les dynamiques territoriales et super territoriales.

Une parenthèse historique introduit l’idée que l’histoire est moteur de transformation de la ville et stimulatrice des les *interieur de la ville*.

Après je vais analyser la ville dans sa totalité, la *ville elle-même*. En cherchant de expliquer ses mécanismes intérieurs avec l’exemple de la *Avenida da Boavista*.

La conclusion montre qu’est-ce que c’est la ville aujourd’hui et les relations entre la ville et ses habitants.



## Obiettivo

Questo lavoro vuole analizzare, decifrare ed elaborare una tesi sulla città, intesa come *città-territorio*, analizzando come caso di studio Porto. L'interesse è rivolto alle differenti dinamiche tra gli spazi e la convivenza degli stessi.

Nella città di Porto è comune trovare sovrapposizioni di edifici che appartengono al passato, al presente e al futuro. La storia all'interno di questa città è forte e questa caratterizza il territorio.

La sovrapposizione tra diverse epoche compete con la convivenza di diverse scale e funzioni. La città racchiude in se stessa mutazioni che sono avvenute, che continuano ad avvenire e che avverranno. E l'obiettivo di questo lavoro è studiare questi casi per capirli.

A Porto si sovrappongono "tecnologie del fantastico" come il *Palacio de Cristal*, frammenti "utopici" come il *Centro Commercial Brasilia* e fenomeni "irrazionali", dovuti alla casualità e alla singolarità, come le *Ilhas do Porto*. L'interesse verte in questi edifici, e nei complessi sistemi che creano nel loro intorno. Nella maniera in cui essi svolgono una relazione tra di loro e allo stesso tempo vivono isolati. Si tenta di capire se alcuni fenomeni perturbatori provenienti dall'esterno fecero sviluppare la città in una direzione o in un'altra (le evoluzioni tecnologiche, i fattori politici, la depressione economica). Si focalizza il testo scritto sul fatto che gli edifici in analisi corrispondono a quei *punti notevoli* che stanno su una rete complessa di connessioni. Questa rete compone la città di Porto che risente dell'influenza di tali connessioni talvolta invisibili, instabili e perturbabili, ma allo stesso tempo perturbanti. Per questo motivo il titolo di questo lavoro ha nel suo interno oltre il nome della città in analisi, *Porto*, la parola *Delirious*. Volendo sia creare un parallelo con il libro dell'architetto olandese *Rem Koolhaas*, che studiò approfonditamente la città di New York, come io studierò la città di Porto che per la complessità e la singolarità di questa città. L'interesse non è solo concentrato nel caso di studio, ma nella relazione che si vanno a creare tra oggetto e territorio. Senza dimenticare però l'importanza che per me riserva la scala umana. Approssimandosi ai cittadini e vedendo che cambiamenti comportano alla città attraverso i loro usi e costumi. Come questi vivono gli spazi della città e come vanno a interagire con questi. Come comprendono la città contemporanea e in particolare la città di Porto. E qual è il loro ruolo nella città. Dimostrando che la città è composta di parti differenti ma che assieme compongono un tutto di difficile percezione. Nel quale esistono dinamiche territoriali ed extraterritoriali, temporali ed extratemporali.

Un viaggio all'interno della città. Vedendo attraverso Porto cosa avviene all'interno delle città. Il testo inizierà attraverso una riflessione sulla città contemporanea, promuovendo una tesi in cui l'uomo ha un peso fondamentale nelle dinamiche urbane. Questa sarà argomentata durante tutta la *dissertação* per arrivare al punto di riuscire attraverso gli esempi mirati, in particolare quello di *Casa da Musica*, di trarne una conclusione.



## Metodologia

Questa tesi è una riflessione riguardo la città contemporanea, argomentata attraverso lo studio della città di Porto definendo una conclusione che difenda il tema proposto.

Questa con una riflessione generale sulla città. Per contestualizzare il periodo che stiamo vivendo e per focalizzare cosa andrà a riguardare il mio studio. L'ho chiamato **capitolo zero**. Si può definire un "metacapitolo". La sua funzione è creare i presupposti da dove partire per svolgere il lavoro. Ho elencato alcune visioni della città contemporanea come quelle di *L. Lillipollis*, *R. Venturi*, *I. de Sola-Morales*, *Z. Bauman*, *F. Ascher*, *M. Augé* e *P. Viganò*. Al termine delle quali, partendo dal pensiero di *H. Bergson*, esprimerò la mia idea di funzionamento delle dinamiche che prendono parte nella città, la mia immagine di città.

Questa avrà come sviluppo un tipo di esperienza e interrogazione di carattere meditativo con un paradigma *extra territoriale*.

L'analisi riguardante la città di Porto inizia al **capitolo uno**. In cui si cerca di contestualizzare la città sotto un punto di vista di luogo e di storia. Il capitolo rappresenta una breve sintesi storica calibrata al fine di rinforzare la conoscenza della città. Quello che si vuol far scorgere in questo capitolo è che la città odierna è frutto di trasformazioni dettate dalle esigenze, prima, e dall'apparizione di piani urbanistici, poi. Si vuole capire come si formò la città con una particolare attenzione rivolta al processo che portò la città a essere discontinua, eterogenea e frammentata. Mostrando come la sua consolidazione rispetto ai cittadini ha una valenza personale. Nel senso che gli abitanti considerano consolidate parti che in prima analisi potrebbero apparire ancora in formazione.

Il **capitolo due** concerne una descrizione vera e propria della città di Porto, un manifesto della città attraverso il quale presentare il soggetto del mio lavoro. In questa parte saranno approfondite gli spazi più espressivi e singolari che la rappresentano. Questo sarà una descrizione dei casi di studio identificati in: *Ilhas*, *Palacio de Cristal*, *Centro Comercial Brasilia*. Questi sono gli edifici che raccolgono una carica di significato di là dal significativo e che hanno segnato delle epoche di sviluppo della città. Lo studio riguarderà come questi ultimi si relazionano tra di loro e allo stesso tempo si isolano dalla città; come questi creano sistemi a volte isolati e a volte in connessione, spazi "continui e discontinui".

Il **capitolo tre** approfondisce lo studio di uno tra quelli che sono gli edifici simbolo della città: *Casa da Musica*. L'edificio crea nuove dinamiche al suo interno e, allo stesso tempo, modifica le vecchie. Quest'analisi è fatta in maniera da dare un peso alle tesi esposte in precedenza.

I capitoli uno, due e tre hanno un *paradigma territoriale* e hanno un carattere descrittivo.

Il **capitolo quattro** vuole capire le connessioni possibili tra la storia della città e i cambiamenti che sono avvenuti al suo interno. Non è un semplice elenco degli avvenimenti, è un racconto di fatti. Con questo voglio

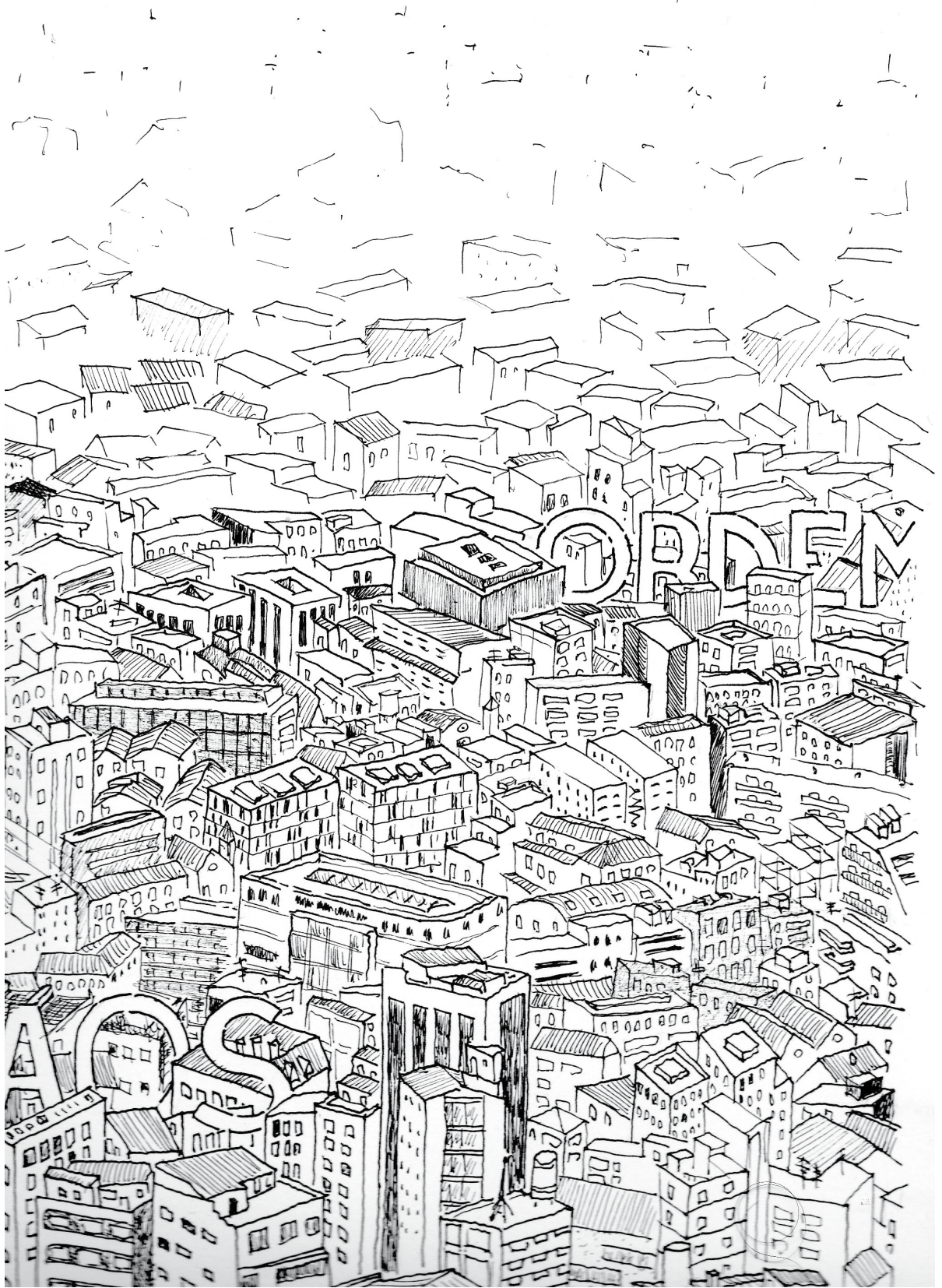
spiegare le cause e le conseguenze della nascita degli edifici descritti nel secondo e nel terzo capitolo. Per mostrare che tutto è legato in una linea del tempo in cui può essere descritta la città. E gli effetti che la storia ha portato nelle dinamiche urbane. Non è la considerazione di un fenomeno singolo, ma l'insieme che interessa la città. Capendo come le singolarità possono cambiare la totalità della città. Prendendo come esempio *l'Avenida da Boavista*, capace di racchiudere tutte questi temi.

Questa parte corrisponde a un racconto ed ha un paradigma *super territoriale*.

L'ultima parte della tesi corrisponde al **capitolo cinque**, in altre parole la conclusione alla *dissertação*. Qui m'impongo di esprimere in maniera discorsiva il pensiero venuto a capo dall'intero lavoro. Spiegare che cos'è la *città stessa* e capire il significato che questa ha per i cittadini. Trovare una nuova maniera di operare su di essa da parte dei suoi autori.

A uno, a nessuno e a centomila!





La città secondo Andrea Salvatore.

Disegno di Andrea Salvatore

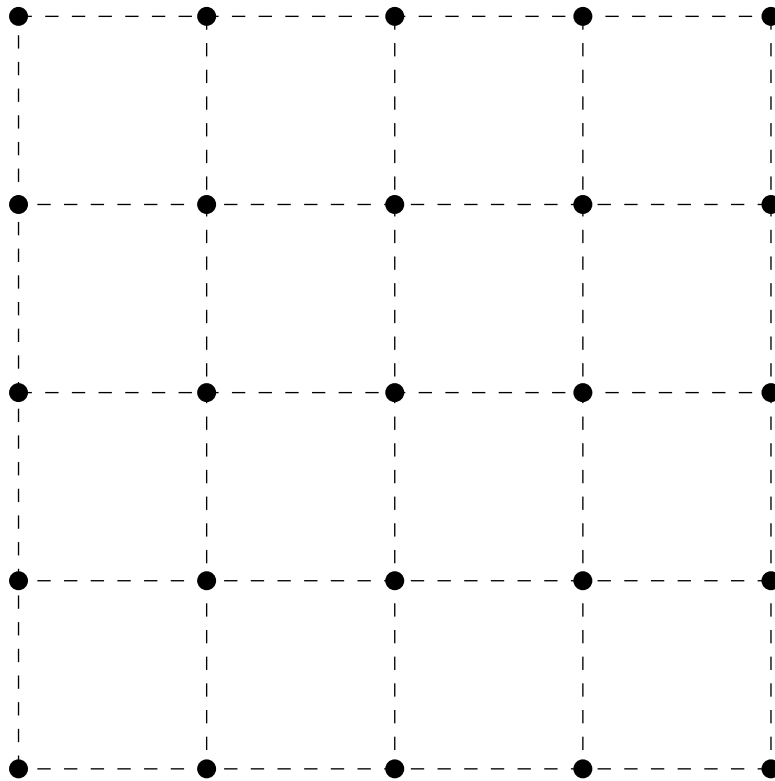


## CAPITOLO 0

Una riflessione sulla città contemporanea



un "dentro la città"



la "città stessa"

*"Da questa analisi risulta che solo lo spazio è omogeneo, che le cose situate in esso costituiscono una molteplicità indistinta, e che tutte le molteplicità distinte sono ottenute grazie a un dispiegamento nello spazio. Risulta pure che nello spazio non ci sono né durata né successione, nel senso in cui la coscienza intende questi termini: ognuno dei cosiddetti stati successivi del mondo esterno esiste da solo, e la loro molteplicità ha realtà solo per una coscienza in grado prima di conservarli, e poi di giustapporli esteriorizzandoli gli uni rispetto agli altri. Se essa li conserva, ciò avviene perché questi diversi stati del mondo esterno danno luogo a dei fatti di coscienza che si compenetrano, si organizzano insensibilmente insieme e, per l'effetto di questa stessa solidarietà, legano il passato al presente. E se li esteriorizza gli uni rispetto agli altri, è perché, pensando poi alla loro distinzione radicale (poiché uno cessa di essere quando l'altro appare), li pensa nella forma di una molteplicità distinta: il che significa ritornare ad allinearli insieme nello spazio in cui ciascuno di essi esisteva separatamente. Lo spazio di cui ci si serve per far ciò è proprio ciò che viene definito tempo omogeneo."*<sup>1</sup>

**Io amo Bergson.** *Herni Louis Bergson*, classe 1859, nel *Saggio sui dati immediati della conoscenza*, affermava che esiste una netta contrapposizione tra mondo esteriore e mondo interiore. Il primo viene interpretato attraverso lo spazio, l'altro ha come sua dimensione il tempo. Lo spazio (ossia la realtà) può essere ritagliato, cioè diviso in parti ciascuna separata dalle altre in modo rigoroso, attraverso concetti scientifici e filosofici. Per il tempo, invece, e per ciò che in esso è contenuto (ossia l'interiorità della coscienza) ciò è inattuabile. Per interpretarlo ricorre al linguaggio delle immagini, poiché i concetti non possono scindere una realtà invisibile quale quella interiore. Le immagini di cui si serve sono quelle della valanga e del gomito. La valanga nasce quando si stacca della neve fresca e inizia a rotolare accumulando sempre più neve a ogni rotazione. La neve che aveva creato l'azione non si perde, ma è racchiusa all'interno. Analogamente, arrotolando un filo di lana su se stesso, cresce il gomito. Il filo arrotolato in precedenza è nascosto da quello nuovo, senza però che questo scompaia, ma andando a formare il nocciolo del gomito stesso. Secondo Bergson, la memoria, la coscienza, e il tempo autentico ("durata reale") assomigliano al gomito e alla valanga, poiché nel tempo reale (cioè quello della coscienza) non vi è nulla che si perda mai veramente. Se il termine "reale" è impiegato per sottolineare la contrapposizione con il tempo "falso" dello spazio, il vocabolo "durata" suggerisce il concetto di tempo, ma anche l'idea di permanere; ed è esattamente ciò che accade al gomito e alla valanga, che "concretano" senza perdere i pezzi iniziali. Da un lato egli mette in luce come nella durata reale in ogni istante successivo sia presente il tempo passato, ma è anche vero che ogni fase del tempo è come se spingesse e penetrasse in quella successiva, come se ogni momento si sforzasse per entrare in quello successivo, cosicché il passato è conservato nella sua interezza ma è come se spingesse verso il futuro. Nulla è determinato, esiste una sorta di forza creatrice che egli chiama "slancio vitale", in grado di produrre sempre qualcosa di nuovo.

**Me.** Lo spazio per Bergson è quello che io chiamerò *dentro la città*. Il *dentro la città* è lo spazio che si crea tra gli edifici, spazio ripartibile, le cui parti possono essere isolate. Questo è il soggetto dei casi di studio che intendono basare la loro veridicità sul metodo induttivo, dal particolare all'universale, dal caso alla città. Il tempo,

---

<sup>1</sup> Bergson, Henri L. *Saggio sui dati immediati della coscienza*, in H. Bergson, *Opere 1889-1896*, a cura di F. Sossi e P.A. Rovatti, Mondadori, Milano 1986.

invece, con riferimento a Bergson, è quello che per me si comporta come la città, che io chiamerò la *città stessa*. Da intendersi come tutto ciò che in essa è contenuto. Il passaggio è paragonabile a un salto che dall'interno (*l'uomo*) passa l'esteriore (*il dentro la città*) arrivando ad un sistema globale che comprende quello esteriore (*la città stessa*). Nella città non vi è nulla che si perda veramente. La città è un sistema paragonabile alla valanga e al gomito bergsoniani. La città è fatta di costruzioni che si sovrappongono, di tessuti che ridisegnano, senza però dimenticare i meccanismi che s'instaurarono in precedenza. È la città europea. È uno spazio, in cui nulla è determinato, in cui si crea sempre qualcosa di nuovo che, a differenza di quello che si era pensato nel 1933, al tempo in cui fu redatta la *Carta di Atene*, non può essere stabilito con esattezza. Lo *zoning* funzionalista, la pianificazione legata a aree a destinazione d'uso, ha visto la sua fine combaciare con l'apparire dei propri limiti. La settorializzazione di aree determinate in precedenza ha creato spazi che l'abitante della città percepisce come non controllati e da questo ne risulta la propria insicurezza. La segregazione non è più caratteristica dei ghetti, dei quartieri meno favoriti della città, ma si va a diffondere, come profetizzato da Paul Virilio, su scala urbana, producendo situazioni d'isolamento e devianza di massa.

**Tutti voglio dire la loro.** *Leonardo Lippolis* in *Viaggio al termine della città* spiega come il metaforico crollo del ruolo pedagogico dell'architettura è databile al luglio del 1972. Data in cui avvenne il crollo fisico dell'*Unité d'habitations* costruita nella periferia di Saint-Louis dall'architetto *Yamasaki* (1952-1955). Egli afferma che questo crollo sancisce "il passaggio dall'architettura funzionalista e il suo adeguamento all'epoca del trionfo del capitalismo postfordista e postmoderno, entrambi simboleggiati da Las Vegas."<sup>2</sup> Questo periodo, parafrasando le parole dell'autore, ha portato a un nuovo tramonto dell'occidente, ben percepibile proprio attraverso la percezione della vita nelle grandi metropoli occidentali: il trionfo del simbolo prima della forma. Derivato dall'architettura di *Las Vegas* che, utilizzando le parole di Robert Venturi, è *antispatiale*. È un'architettura di comunicazione che "prevale sullo spazio".<sup>3</sup> Lo sviluppo dell'importanza della persuasione commerciale è il protagonista di un vasto e complesso nuovo paesaggio di grandi spazi. In cui il messaggio è "bassamente commerciale".<sup>4</sup> Dove trionfa un'architettura di comunicazione diretta piuttosto che di espressione sottile. Un disordine che Bergson ha chiamato, un ordine che non si vede. È impossibile in questo paesaggio apprezzare uno spazio architettonico puro, ma tutto diventa un paesaggio brutale; fatto per l'automobile, le grandi distanze e l'alta velocità. Il simbolismo diventa essenziale in architettura e questo prende parte anche alla sua creazione.

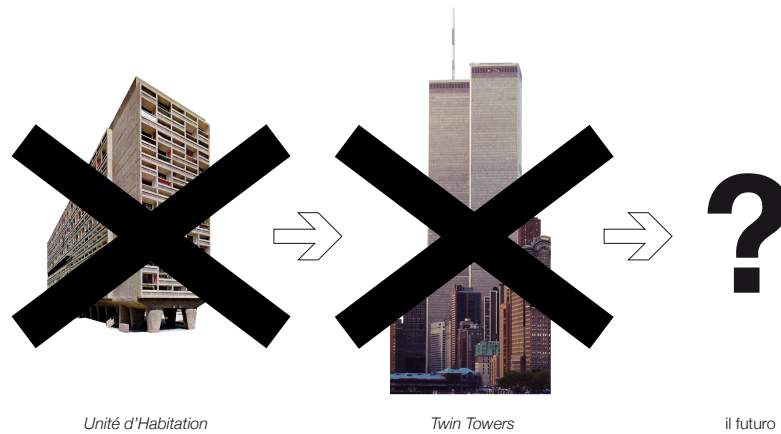
*Leonardo Lippolis* continua la sua analisi sulla città dicendo che sarà un altro crollo, quello delle *Twin Towers* a segnare un nuovo momento di rottura. Dall'11 settembre 2001 si entra in quella che *Odo Marquand* ha definito come *l'epoca di estraneità del mondo*. *Marquand* focalizza la propria analisi su un soggetto post-storico, che coincide fondamentalmente con il soggetto della grande città. Un soggetto che vive costantemente all'interno di un paradosso: costruire la propria esperienza sulla base della propria negatività. Con la negatività il sociologo e filosofo polacco, *Zygmunt Bauman*, ci va a nozze. E nel libro *Tempo e spazio nella modernità liquida*, parla

<sup>2</sup> Lippolis, Leonardo. *Viaggio al termine della città. La metropoli e le arti nell'autunno postmoderno (1972-2001)*.ed. Elèuthera. 2009

<sup>3</sup> Venturi, Robert. *Apprendendo de Las Vegas : el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica* . 1ª ed. - Barcelona : Gustavo Gili, 1978

<sup>4</sup> Venturi, Robert. Op. cit.(3)

esplicitamente di disagio della post-modernità. Egli afferma che *“non esiste forma di controllo sociale più efficace dell’insicurezza che incombe sui controllati”*.<sup>5</sup> Si ripete poi in *Fiducia e paura nella città*. In cui però tenta di trovare una soluzione a questo insorgere di un mondo in rovina. Afferma che i cittadini dovrebbero destarsi da questa situazione e prodigarsi a *“riscoprire un modus vivendi che permetta di tornare a una convivenza più gradevole e a una vita più sopportabile”*.<sup>6</sup>



Io pongo l’accento invece sul fatto che la paura e il disagio sono frutto di un’incompatibilità di scala tra uomo e città, di una difficoltà nel rapportarsi con questa. Quando Salvador Dalí sbarca a New York nel 1935 si accorge che il surrealismo in città è invisibile. Il filone di pane di due metri e mezzo di lunghezza che portava con sé non ha destato alcuno stupore. Sconcertato pronuncia queste parole: *“La poesia di New York non è quella di un edificio solido e concreto che gratta il cielo; la poesia di New York è quella di un organo gigante dalle molte canne di rosso avorio, non gratta il cielo, vi risuona con l’estensione di sistole e diastole del cantico viscerale di una biologia elementare.”*<sup>7</sup> Dalí voleva destare stupore, mostrando l’incompatibilità, appunto, di un fuori scala. Quando egli arrivò a New York non si scontra col *dentro la città*, luogo in cui le cose sono quantificabili, ma con la *città stessa*, di difficile percezione e quindi comparazione.

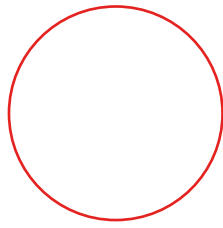
La soluzione all’ordine urbano, proliferato durante il periodo tra i due crolli, è *terrain vague*, che rappresenta una via di fuga. Come suggerisce *Manuel de Solà-Morales* è l’etimologia della parola che spiega il senso di possibilità e di libertà insito in se stesso: se *vague* deriva infatti dal latino *vacuus* (che vuol dire vuoto, non occupato, disponibile), *terrain* indica invece proprio *“una porzione di terra in condizione di attesa, potenzialmente utilizzabile”*<sup>8</sup>. L’assenza di uso e attività equivale a un senso di libertà e speranza, il vuoto è anche il luogo del possibile.

<sup>5</sup> Bauman, Zygmunt. *Modernità liquida*. Roma-Bari, Laterza (Sagittari), 2002

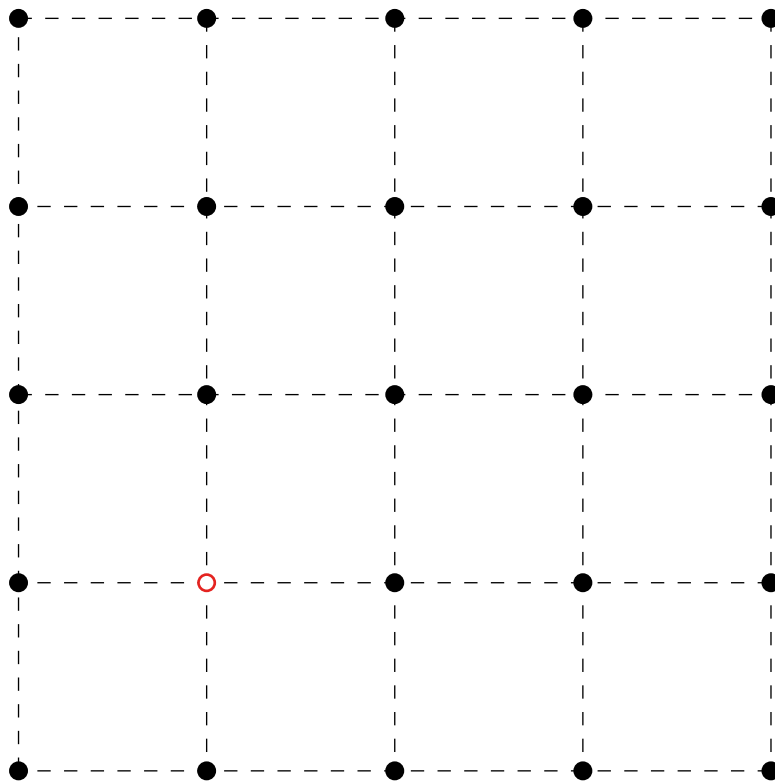
<sup>6</sup> Bauman, Zygmunt. *Fiducia e paura nella città*. Ed. Bruno Mondadori. 2005

<sup>7</sup> Dalí, Salvador in Koolhaas, Rem. *Delirious New York*.

<sup>8</sup> Solà-Morales, Manuel de. *De cosas urbanas*. Barcelona : Gustavo Gili, 2008.



un "terrain vague"



**Understanding the city.** I caratteri fondamentali della città, oggi, come descrive il sociologo francese *François Ascher*, dipendono dalla velocità e dalla fluidità attraverso la quale è possibile la circolazione dei prodotti, informazioni e persone, e dalla facilità di transizione e comunicazione degli stessi. L'avanzo tecnologico dei mezzi di trasporto e di comunicazione riveste il ruolo causa-effetto di questa nuova forma urbana: la *Metapole*<sup>9</sup>. Una città che sembra "oltrepassare e inglobare diversi punti di vista, dalle metropoli che noi conosciamo fino al presente". Una città estesa, che funziona come un ipertesto e che concentra popolazione, ricchezza e attività al proprio interno. In questo sistema "lo spazio come distanza sembra perdere chiaramente importanza in funzione del tempo".<sup>10</sup> Il tempo è il limite e il valore aggiunto della città. Riveste un'importanza maggiore poiché unità di misura della città. Uscendo o rientrando da due stazioni della metropolitana, del treno e dell'autobus, o semplicemente guidando l'automobile; gli spazi che sono oltrepassati senza sostare, perdono il loro significato come spazio, ma lo acquistano come tempo. Esempio: nell'alfabeto latino per arrivare dalla lettera A alla E, si passa attraverso le lettere B, C e D. In città per arrivare da una determinata zona A a un'altra determinata E, non si attribuisce nessuna rilevanza se si passi per B, C e D, o per H, I e D. Perché il solo interesse è rivolto non allo spazio che sarà percorso, ma a quale sia il percorso più rapido, in termini di tempo.

A → B → C → D → E

F G H I J

K L M N O

P Q R S T

U V W XY Z

la "città stessa" come lettere dell'alfabeto

A B C D → E

F G H → I J

K L M N O

P Q R S T

U V W XY Z

nella "città stessa" s'è persa l'importanza del tempo in funzione dello spazio

Le lettere dell'alfabeto sono il *dentro la città*, spazi che appartengono ad un sistema maggiore, che possono essere studiati singolarmente. Quello che *Paolo Viganò* chiama il *materiale urbano*,<sup>11</sup> ciò che nell'attuale città europea può essere riconosciuto come materiale di una composizione, di un processo di modificazione, di un progetto e compreso, assieme agli altri, entro una riflessione sulla città contemporanea. L'alfabeto è la *città stessa*.

La perdita di significato di alcune parti della città, dettata dall'interesse che ora è rivolto al tempo, crea delle situazioni in cui i luoghi perdono di significato come spazi. Smettono di definirsi identitari, relazionari e storici. *Marc Augé* li chiamava *non-luoghi*.<sup>12</sup> Tanto lo spazio anonimo creato dal transito, dal commercio e dal consumo

<sup>9</sup> Ascher, François. *Metapolis : acerca do futuro da cidade*. Oeiras : Celta, 1996.

<sup>10</sup> Ascher, François. Op. cit. (8)

<sup>11</sup> Viganò, Paola. *La città elementare*. Milano : Skira editore, 1999.

<sup>12</sup> Augé, Marc. *Nonluoghi*. Introduzione ad un'antropologia della surmodernità, Elèuthera editrice, Milano, 1993

del tempo libero, quanto il rapporto che l'individuo intrattiene con quello spazio a livello fisico e mentale. Sono gli spazi "inutili" tra un luogo significativo e l'altro.

**Understanding ourselves.** I *non-luoghi* profetizzati da Augé derivano da una mancanza di riconoscersi nelle città. L'attribuzione di un significato a un luogo dipende dall'immagine che creiamo del luogo in noi stessi. Gli spazi delle città contemporanee accumulano il senso di negatività della *città stessa*, che in un certo modo è lo stesso che esiste nei singoli abitanti. Il disagio scaturisce dall'impossibilità di capire le dinamiche della *città stessa* e il risultato è "la morte" di alcuni spazi all'interno della città, alcuni *dentro la città*, che rompono l'equilibrio e si estinguono. Al contrario del tempo di Bergson il carattere d'inscindibilità della *città stessa* è dipeso non da un'incapacità fisica di ripartire la città, ma dalla possibilità della rottura delle dinamiche instauratesi al suo interno. Questo perché la *città stessa* può, effettivamente, essere separata in parti, le quali però non permettono di riconoscere il tutto. Le situazioni che s'instaurano al loro interno sono tanto differenti che passare da un *dentro la città* ad un altro sembra "valicare la porta per un altro sistema". Queste "città nelle città" creano dinamiche tra di loro che sono le fondamentali caratteristiche della *città stessa*. La rendono non ripartibile perché la riduzione in parti pregiudicherebbe il suo normale funzionamento.

I meccanismi della città possono essere spiegati attraverso l'immagine del mare e della bottiglia. Consideriamo gli spazi della città come delle bottiglie (il *dentro la città*), intese come contenitori. L'interno delle bottiglie simboleggia l'uomo o meglio l'intera umanità. Le bottiglie si trovano in mezzo al mare. Il mare è l'intera città (la *città stessa*). Le bottiglie galleggiano se al proprio interno non c'è nulla. Affondano e ritornano al mare, se all'interno c'è un peso, una sostanza, l'uomo. L'interno porta la bottiglia ad affondare, a riprendere parte al tutto. La forza di galleggiamento della bottiglia sparisce. Immergersi è capire la città. E per farlo bisogna vivere il *dentro la città*, sostare dentro le bottiglie. Solo grazie a questo si potrà comprendere quello che c'è sotto la superficie. Rappresentare un peso nelle bottiglie significa lasciarsi trasportare in quegli spazi che non sono ancora pianificati, i *terrain vague*; ritornare a dare un'importanza più allo spazio che al tempo. Importanza che è più che fondamentale perché, come dice Fernando Tavora:

*"Dalla buona o cattiva qualità dell'organizzazione dello spazio dipende, in parte, il benessere o il malessere degli uomini: la disarmonia dell'organizzazione dello spazio genera l'infelicità umana. [...] È sempre stato universalmente riconosciuto che l'ambiente esercita sull'uomo un'influenza capitale."*<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Tavora, Fernando. Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti. In Esposito, Antonio. Fernando Távora : opera completa. Milano : Electa, 2005





# CAPITOLO 1

Il luogo e la storia

**Prefazione.** La forma della città è determinata dalla propria storia e Porto n'è un palese esempio. Come riporta *Manuel Mendes* in *Revista storica*, la città è un riflesso di fusione di vari avvenimenti, d'interventi continui o discontinui nel tempo, che durante il proprio sviluppo fornirono, quello che lui definisce, un *sentimento di città*.<sup>14</sup> Questo sentimento è la coscienza dell'esistenza della città stessa. La città è presa in considerazione come un insieme, non strettamente fisico, al quale appartenere. È una città che si è consolidata attraverso il sovrapporsi di tessuti di differente natura storica ma che compenetrandosi formano un *unicum*. Per Barata *"le città contemporanee consolidano la propria forma a patto che, durante un determinato periodo storico, si possa controllare o far durare la validità delle regole di composizione architettonica e urbanistica."*<sup>15</sup>

La validità delle regole di composizione deriva dall'adeguatezza che queste hanno e vanno applicando al territorio. Le regole alle quali la città di Porto è stata sottoposta durante tutta la sua formazione sono state determinate, come nella maggior parte delle città europee, da fattori economici, politici, storici e sociali. Non sempre, però, queste possono garantire che l'immagine della città reale corrisponda a quella immaginata su carta, poiché numerosi sono i fattori che portano all'irrealizzazione dei piani. Come si vedrà, poco rimane del disegno unitario al termine del susseguirsi degli avvenimenti dettati dalla storia, ma l'importanza verte su cosa questi disegni volevano portare alla città. Che in qualche modo hanno contribuito a trasformare.

Porto è una città europea in cui la storia accompagna le sue trasformazioni in un ciclo vitale dove quello che è fatto ieri sembra già consolidato e pronto per essere rimpiazzato dal domani. Il sovrapporsi di tessuti di differente natura storica determina una situazione in cui coesistono nella città la trasformazione e la permanenza. Due concetti diametralmente opposti ma che ricalcano il carattere contraddittorio delle dinamiche cittadine. Come lo stesso *Barata* scriverà a riguardo *"a Porto avviene che, al di là degli interventi singolari dal punto di vista urbanistico, come per esempio quelli avvenuti durante D. João I e di D. Manuel I, persiste una lettura globale della città tendente a rinforzare il senso unitario e antico del nucleo che si trova dentro le mura in opposizione all'espansione radiale e moderna, pianificata a partire dalla seconda metà del Settecento e rinforzata nell'ottocento"*<sup>16</sup>.

Da un'evoluzione della città legata prima a uno sviluppo centripeto e poi a quello centrifugo, nel periodo degli Almada, si passa alla proiezione della città verso ovest con la costruzione dell'*Avenida da Boavista*. Al suo tracciato segue un'ultima fase storica del processo di formazione cittadino. Quella dei grandi piani urbanistici del XX secolo. Venuta a concludersi con il piano dell'ingegner *Antão de Almeida Garrett*. Il piano che ha permesso alla città di svilupparsi come ora si presenta ai nostri occhi. *Manuel Mendes* la descrive così:

*"Porto è una città che si espande fino alla Circulvalação, in una grandezza più idealizzata che in una normale estensione. (...) Un impianto che suggerisce continuità, ma che è sottolineato dalla discontinuità dei gesti del tracciato, dalla frammentazione della maglia, per la scarsità del tessuto regolare in estensione. (...). Una*

<sup>14</sup> Mendes, Manuel. In *Revista Historica*. Arquivo historico do Porto. Settembre 2001.

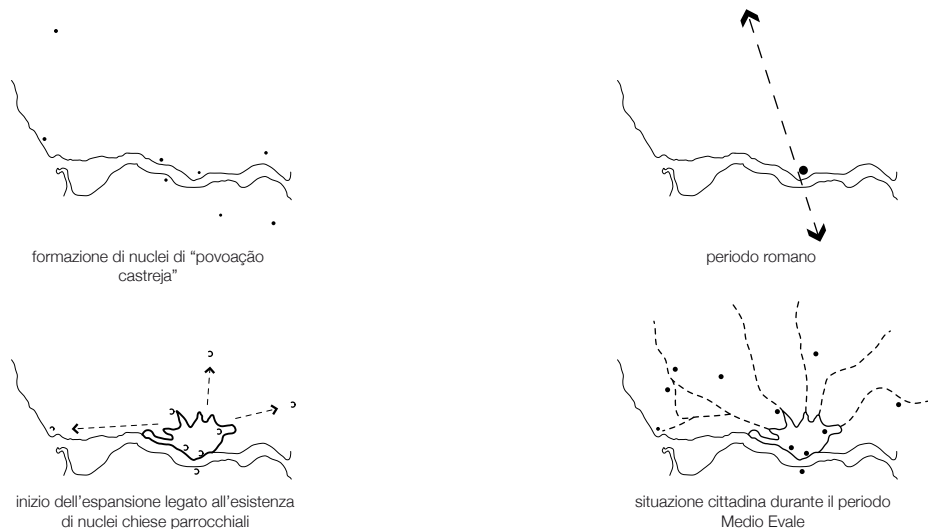
<sup>15</sup> Bernardo José Ferrão. *Projecto de transformação urbana do Porto na época dos Almadás : 1758-1813 : uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*. (p.322)

<sup>16</sup> Bernardo José Ferrão. *Op. cit.* (15) (p.313)

concentrazione spalmata per il territorio, in un terreno che suggerisce una geografia di passaggio, una compattezza alla scala dell'iniziativa o dell'interesse non sempre molto collettivo o pubblico."<sup>17</sup>

Nel ripercorrere la storia della città di Porto ci si accorgerà come si è venuta a creare un'identità della città. Di una città che non può considerarsi conclusa, perché in continua evoluzione. È difficile affermare dove finisca la città stessa. Perché la città è *per natura non-finita*.<sup>18</sup>

**Il luogo.** La città di Porto si situa nella sponda Nord della foce del rio *Douro*. La posizione strategica, dovuta dalla vicinanza al fiume e al mare, e la conformazione territoriale, una forte differenza di quota dalla linea d'acqua procedendo verso nord, hanno portato la città a essere occupata nel settore nord-est già in epoca megalitica, a un livello di quota più alto rispetto al fiume. Di quest'occupazione rimangono solo alcune reminescenze dovute ai nomi che sorgono all'interno della città come *Antas*, *Arca de Samigosa*, *Mamao Pedrosa*. In un periodo successivo, neolitico, le popolazioni si spinsero a stanziarsi a una quota più bassa, quella dell'acqua e arrivarono fino all'altezza di *Castelo do Queijo*. La città non esisteva ancora, ma inizierà ad acquistare un carattere solo in epoca romana. In quel periodo si aprono importanti vie strategiche, che legano i grandi centri amministrativi delle colonie. Porto si troverà sulla strada di collegamento tra Lisbona e Braga, dove i passanti sostano aspettando di attraversare il fiume. Numerosi i reperti ritrovati nella zona della *Sé* e in quella della *Ribeira*, testimonianza dell'occupazione romana. Ancor prima che l'impero romano d'occidente cadesse, nel 476, la penisola iberica e in particolare la zona nord-est fu invasa da numerose popolazioni barbare. Nella zona di Porto si stanziarono inizialmente gli Svevi che crearono un'acropoli militare chiamata *Portucale* dal vescovo flaviense *Idacio*, da cui il nome Porto. Nella tal toponimia già le tre principali funzioni della città in formazione (*locus*, luogo; *castrum*, accampamento militare; *Portus*, porto). Il vescovo rafforzava l'ipotesi dell'esistenza già agli inizi di due nuclei in questo territorio: il primo localizzato a una quota più alta, vicino alla *Sé*, e l'altro a una quota del fiume *Douro*. I due, legati da una primitiva via romana, continuarono il loro sviluppo, dividendosi funzioni differenti. Il nucleo basso aveva una funzione portuale e commerciale. Quello alto funzione religiosa e di posizione strategica.



<sup>17</sup> Mendes, Manuel. Op. cit. (14)

<sup>18</sup> Fernandes, Barata Francisco. *Transformação e permanência na habitação portuense : as formas da casa na forma da cidade* / Francisco Barata Fernandes. - 2ª ed. - Porto : Faup Publicações, 1999. (p.299)

Nel VIII secolo la città appartiene alla dominazione araba che continuerà durante un secolo. Al termine della quale, grazie alla riconquista cristiana, ci si troverà di fronte un territorio nel quale non furono protagonisti gli ampliamenti degli agglomerati preesistenti, ma si andranno a creare piccole realtà urbane che saranno alla base della formazione dell'attuale Porto. Piccole realtà che si appoggiavano sull'esistenza di chiesette o monasteri che stabilivano una rete coesa di connessioni convergenti al nucleo della città. Siamo nel IX secolo e già la città accenna la sua formazione.

**La nascita dell'importanza dello spazio pubblico.** Durante il secolo XIII è costruita la muraglia che protegge il nucleo più alto della città, il cui perimetro descrive l'antico borgo di *Penaventosa*, oramai chiamata Porto. Attorno a questo si sviluppano nuclei satelliti. Aumenta la funzione del borgo come fulcro commerciale che scaturisce un incremento della popolazione e il successivo addensamento all'interno delle mura. Per la prima volta la preoccupazione verte sul dettare regole, per evitare lo sviluppo incontrollato che la città stava subendo.

È nel 1316, quando *D. Dinis* indirizza una lettera al consiglio cittadino, che si teneva nel convento di *S. Ildefonso*. Il momento è cruciale, egli suggerisce che le normative della costruzione dell'agglomerato devono tener conto che l'importanza del dominio pubblico come superiore al privato. È l'entrata in scena dell'idea di spazio pubblico per la città di Porto. Si destina un carattere a quello che nel primo capitolo avevo chiamato il *dentro la città*.

$$1316 = \text{img} = \text{box}(\text{dominio pubblico} > \text{dominio privato})$$

The equation shows the year 1316 followed by an equals sign, a portrait of King Dinis I of Portugal wearing a crown and holding a scepter, another equals sign, and a rectangular box containing the text "dominio pubblico > dominio privato".

*D. Dinis* con una lettera al consiglio cittadino sottolinea al consiglio cittadino l'importanza del dominio pubblico sul privato

Lo stimolo all'espansione della città dato dal commercio porta alla costruzione a cominciare dal 1325 dell'*Alfandega*. La delicata situazione politica del paese, indipendente ormai da quasi due secoli, ma che ancora non aveva sedato i rapporti conflittuali con i vicini iberici, e la volontà di proteggere quello che era diventato uno dei porti più importanti del paese, portano alla costruzione di una successiva cinta muraria durante il regno di *D. Afonso IV*, a partire dal 1334, che si concluderà sotto *D. Fernando* nel 1376. All'interno delle mura saranno inglobate anche porzioni di terreno con vertente agricola ma che andranno a rappresentare in potenza l'urbanizzazione posteriore. Fenomeno di compenetrazione di destinazioni d'uso che, come vedremo, sarà

tipico anche del periodo degli Almada e che non smetterà, fino ai nostri giorni, di caratterizzare questa città con tipologie che tanto differiscono quanto riempiono il tessuto cittadino *portuense*.

Da qui in avanti la città si caratterizza per uno sviluppo legato alle vie di collegamento con le vicine città di *Braga, Penafiel, Guimarães* e con il mare, attraverso la strada che costeggia il fiume. Per quanto riguarda il collegamento tra le due sponde del fiume il primo tentativo di riempire questo vuoto, fu quello fatto durante il regno di D. Fernando, il primo a costruire un ponte di barche.

**Le colonie.** Già nel 1484 Porto era considerata la seconda città del paese. Dopo il periplo africano, l'espansione portoghese attinge all'India e al Brasile. Grazie al trattato commerciale stipulato con quest'ultimi, il Portogallo, in generale, e la città di Porto, in particolare, attraversano un periodo di grande proliferazione. Porto acquista il significato come *rotula comercial com o norte europeu*<sup>19</sup>. Il secolo XVI è un secolo fiorente per la città, come si può constatare dalle parole del nunzio apostolico di Lisbona, il memorialista Confalonieri: *“tudo è fresco, alegre e florido”*<sup>20</sup>. All'interno delle mura avvengono trasformazioni che portano il tessuto a essere denso. È la prima fase dello sviluppo della città, è uno sviluppo centripeto.

**Singoli punti fuori dalle mura.** La fine del secolo XVI fu un periodo di crisi nazionale. L'impero in declino e le convulsioni interne portano il Portogallo a perdere l'indipendenza nel 1580, e a ritornare dipendente dalla vicina Spagna. Nella seconda metà del secolo successivo già dopo la *Restauração*, e con l'avvento della politica mercantilistica, si traccia nel paese un certo periodo di prosperità, che si deve soprattutto allo sviluppo della produzione agricola (vinicola e cerealifera) e all'intensificazione del commercio internazionale. Questa situazione spiega la realizzazione d'importanti opere come l'*Alfandega*, nel 1677, e lo stabilimento della *Casa da Moeda*, nel 1688.

Nel 1668 Cosimo de Medici, in un suo viaggio in Spagna e Portogallo, afferma di Porto:

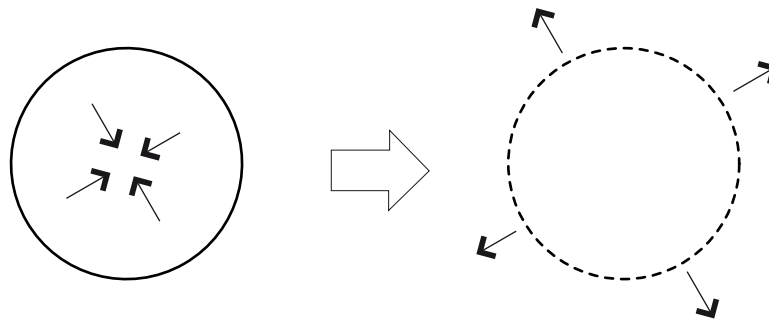
*“(...) Non è molto grande, ma gli edifici sono di buona fattura, le vie decenti, (...). La sopravvivenza della città è costituita dal porto e dai suoi traffici, anche se questi sono nelle mani degli inglesi (...). Il commercio con il Brasile è grande... in Angola vanno poche navi... con l'India non c'è commercio... e dall'interno del paese arrivano, attraverso il fiume, trentamila barili che sono venduti per tutto il Portogallo.”*<sup>21</sup>

Crescono in questo periodo gli abitanti dei due poli che si trovano all'esterno delle mura: *Miragaia* e *Santo Ildefonso*. Comincia lo sviluppo radiale della città. Il quale stimolo deriva dal fatto che durante il periodo secentista si erano sviluppati numerosi conventi e stabilimenti d'assistenza di disegno manierista, in aree già esterne al perimetro fortificato e adiacenti alle uscite delle città (di fronte alle porte delle mura).

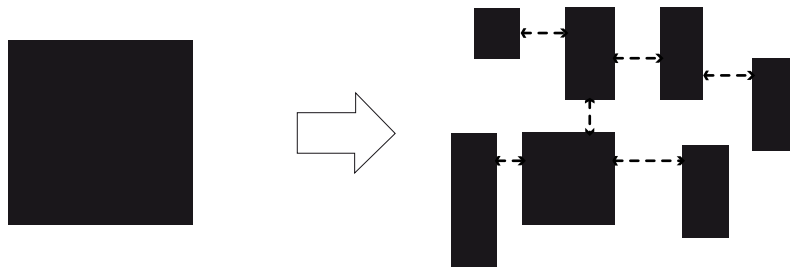
<sup>19</sup> Bernardo José Ferrão. Op. cit. (15). (p.144)

<sup>20</sup> Bernardo José Ferrão. Op. cit. (15). (p.147)

<sup>21</sup> Bernardo José Ferrão. Op. cit. (15)



dallo sviluppo centripeto all'interno delle mura si passa ad uno centrifugo all'esterno

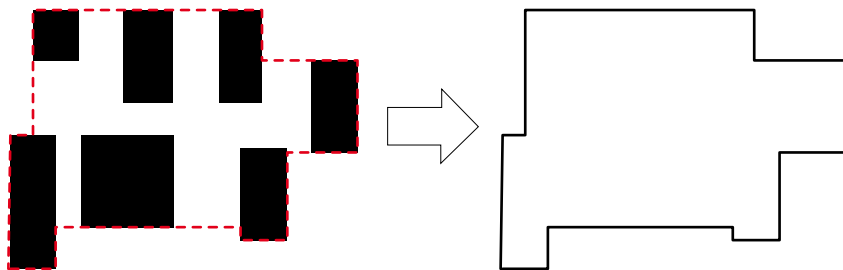


da una città compatta si passa ad una città fatta per elementi isolati

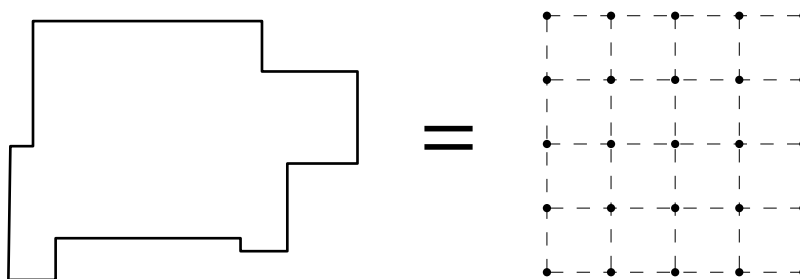
Lo sviluppo comincia a cambiare e diventa centrifugo. Seguendo l'andamento dei primi spazi pubblici che si erano andati a situare dove erano posizionati gli edifici religiosi e di assistenza, ancora nell'VIII secolo. Questo sviluppo radiale della città nel XVII secolo, costituirà il punto d'appoggio per lo futuro della città che avvenne sotto gli Almada, grandi riformatori della città di Porto.

**Il trattato.** Già sul cominciare del secolo XVIII la situazione economica del Portogallo migliora, sia per la scoperta dell'oro in Brasile, il cui flusso più importante coinciderà con il regno di D. João V (1706-1750), sia per la firma del *Trattato di Mathuen*(1703), nel quale si stabilisce un patto commerciale tra l'Inghilterra e il Portogallo. La prima s'impegnava a comprare un terzo della produzione nazionale di vino a patto che fosse permesso l'accesso ai tessuti e ai lanifici inglesi nel territorio. Porto sfrutta la situazione a suo favore essendo centro esportatore della più importante regione vinicola portoghese. La città aumenta la sua attività economica, cominciando simultaneamente profonde trasformazioni di ordine urbanistico. La necessità ora è utilizzare concetti urbani innovatori, che possano portare Porto ad acquisire un carattere di città nel suo insieme. Perché questa fino allora era concepita *"come elementi isolati"* che si potevano associare *"senza alcuna regola (...) e disegno che condizionavano le facciate degli edifici."*<sup>22</sup>

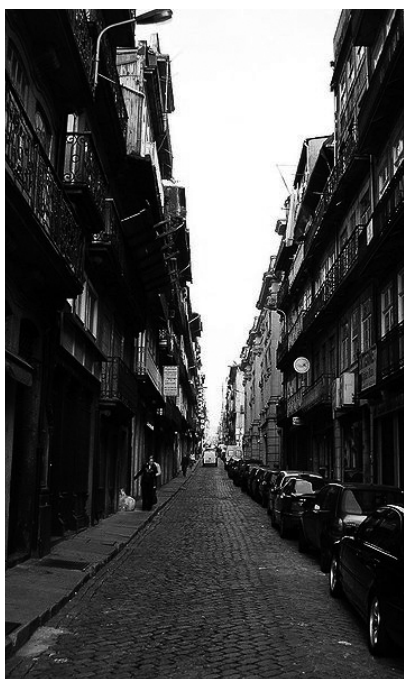
<sup>22</sup> Bernardo José Ferrão. Op. cit. (15)



la città diventa un "unicum"



l'unicum è la città stessa



rua do Almada



rua da Boavista

**Os Almas.** Le trasformazioni riguardanti la città avvengono nel 1763 con la creazione della *Junta de Obras Publicas*. La città inizia a essere presa in considerazione come un *unicum* (ovvero la città stessa). La giunta costituisce il riconoscimento della gestione urbanistica come campo specifico di attuazione nell'ambito cittadino e lavorerà senza sosta fino all'anno 1833.

I primi vent'anni della Junta sono rappresentati dalla presidenza di *João de Almada*, che arriva a Porto nel 1757 con l'incarico di *Governatore das Armas do Porto*. Questo incentra il proprio lavoro sulla necessità di organizzare uno spazio fisico urbano secondo relazioni funzionali e formali ogni volta più complesse. Egli applica il modello di città tradizionale, omogenea e ben delimitata, tipica della città mercantile.

Questo porta a un ripensamento della città, si devono stabilire i nuovi confini della città sia fisici che economici. Il programma s'inserisce sul piano del territoriale e locale, deve sottostare a regole che regolino la città e la regione che la comprende.

Nei ventitré anni di presidenza, non ci sono dubbi nell'affermare che l'opera di *João de Almada* ben oltrepassa la semplice azione di correzione della struttura fisica esistente.

La giunta ha una doppia intenzione: la prima è di natura politica, che tende a rinforzare il potere centrale rispetto a quello locale; l'altra è urbanistica, con la deliberata trasformazione della realtà fisica urbana che concerne l'idea di rifondare la città. Questo prende forma con l'introduzione di una nuova lettura dello spazio urbano, in una dimensione economica, sociale e culturale. Una nuova maniera di ordinare i luoghi più significanti della città e una nuova rappresentazione spaziale del potere, che si pone in contrapposizione al potere esistente, sono i nuovi soggetti dell'azione della giunta. In questo periodo, per iniziativa Almadina, *“si procede all'apertura di nuove arterie, alla città è applicata una grande trasformazione al sistema viario e alla sua dotazione di edifici pubblici.”*<sup>23</sup>

Uno degli esempi più chiari di questo fenomeno è la via che porta il nome de presidente della giunta *rua do Almada*, portata al termine in cinque anni (1763-1768). Da considerarsi come il primo grande asse, che taglia la città da nord a sud. Il disegno della struttura urbana è volto a privilegiare questioni come la salubrità, l'igiene e l'adeguamento funzionale degli spazi di circolazione agli spazi edificati. La concezione dei nuovi piani è basata sulla città illuminista, alla ricerca di una regolarità urbana, che impone tuttavia *“una significativa trasformazione morfologica delle tipologie abitazionali portuensi.”*<sup>24</sup>

**Rua da Boavista.** 21 Agosto 1784, è stabilito che in *Praça da Repubblica* debba avvenire l'apertura di una nuova strada, *“dalla strada che passa per la chiesa di Lapa fino a Cedofeita.”*<sup>25</sup> L'opera è assegnata ai maestri

<sup>23</sup> Resende, M.. A evolução territorial da cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais. Porto, “Civitas” vol. 2, ano VII, 1952. (p.2)

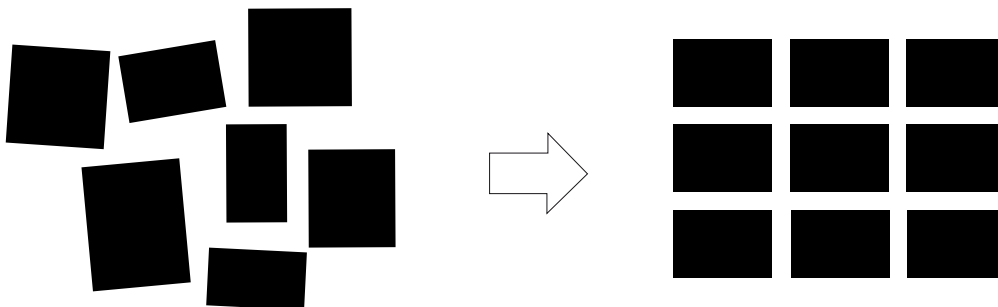
<sup>24</sup> Bernardo José Ferrão. Op. cit. (15)

<sup>25</sup> nota in Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852 : a construção da cidade entre despotismo e liberalismo / Anni Günther Nonell. - 1ª ed. - Porto : Faup Publicações, 2002. (p.132)

José de Sousa e Manuel dos Santos e inizia già nel 1784. Lo scopo è di creare una strada che, dagli scritti storici, doveva avere un'ampiezza di cinquanta palmi.

Il tracciato di questa via che verrà chiamata *rua da Boavista* pone numerosi interrogativi. *“Non c'è nessun documento che afferma che la sua creazione sia dovuta all'idea fin dal principio della possibilità che la città si potesse espandere verso est. Niente se non il proprio tracciato. Stessa argomentazione che poi potrebbe esser fatta per il suo ulteriore successivo prolungamento.”*<sup>26</sup> Inizia un nuovo periodo nell'espansione della città che poi culminerà quando questa sarà ampliata, con la creazione dell'*Avenida de Boavista*, congiungendola con il mare. Perché nel futuro questa verrà a costituire un asse concreto di *“espansione della città verso ponente, parallelo al Rio Douro, duplicando così la via che articolerà la città con il suo territorio d'influenza.”*<sup>27</sup>

**Verso una città illuminista.** Tra il 1763 e il 1786 la *Junta das Obras Publicas* dà il via a una sequenza ordinata di operazioni urbanistiche volte alla rinnovazione della città antica nel suo aspetto morfologico. Bellezza e comodità sono gli aspetti comuni a tutti i progetti di rinnovamento. Avviene il controllo, da parte del Senato, dell'edificato. Sono forniti agli abitanti i disegni della facciata e dell'edificato. In tutti gli edifici, attraverso un progetto unitario, la ripetizione dell'alzato tipo, e una stessa ampiezza di luce-tipo si cerca di regolare l'edificazione di nuove strade e piazze. Differenti sono i livelli di concretizzazione di questi progetti, dipendenti dalla capacità dell'amministrazione pubblica riguardo al mercato fondiario.



da una città spontanea verso una illuminista: controllo dell'edificato secondo un progetto unitario

Tutte le vie e le piazze progettate o compiute fino al 1786 s'inseriscono in un piano di ristrutturazione della maglia viaria. Le regole che condizionano un buon prospetto pubblico hanno implicita l'attenzione di promuovere una nuova immagine di città. La città illuminista anche se con alcuni limiti promuove l'idea delle facciate come complementi dello spazio urbano pubblico che *“hanno un'importanza e un significato molto superiore a quello della facciata come espressione dello spazio interiore architettonico.”*<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Günther Nonell, *Anni. Porto, 1763/1852 : a construção da cidade entre despotismo e liberalismo / Anni Günther Nonell.* - 1ª ed. - Porto : Faup Publicações, 2002. (p. 182)

<sup>27</sup> Günther Nonell, *Anni.* Op. cit. (26). (p. 183)

<sup>28</sup> Fernandes, Barata Francisco. Op. cit. (18). (p.308)

Gli spazi s'iniziano a gerarchizzare appaiono i limiti della pianificazione illuminista, la rigidità delle regole di costruzione. La difficoltà del controllo del mercato fondiario e i lunghi tempi che intercorrono dal progetto alla costruzione compromettono la desiderata regolarità *Almadina*. Le lacune giuridiche e finanziarie portano i progetti a non essere compiuti o a non sottostare alle rigidità del piano. Sorgono progetti alternativi che non rispettano più la sovrintendenza della giunta.

La canalizzazione dei mezzi finanziari per il miglioramento delle infrastrutture viarie e fluviali legate al commercio del vino di Porto cominceranno a verificarsi all'inizio il regno di D. Maria. Al miglioramento della struttura viaria seguono i preparativi per la difesa militare del regno, migliorando le proprie installazioni.

**La vera espansione.** Traspare una volontà all'espansione, non più solamente al di fuori della muraglia dove ormai il tessuto urbano cominciava a essere consolidato, ma c'è uno stimolo a rompere le barriere fisiche, rappresentate dal fiume e dalla mancanza di comunicazione diretta con il mare a ponente. Per questo nel 1804 è presa in considerazione per la prima volta l'idea di un progetto per un ponte nel rio Douro, subito archiviata a causa del fatto che nel 1806 si costruisce il ponte di barche, che apre al pubblico il 15 agosto dello stesso anno. Questo rappresenta il primo attraversamento stabile e permanente del fiume e innesca un meccanismo di ammodernamento delle strade che lo attraversano e prolungano il loro cammino fuori dalla città. Tragico è l'avvenimento del suicidio di massa, a causa delle dimensioni ridotte del ponte, di numerosi abitanti della città ridotti ad accalcarsi tentando la fuga, attraverso il medesimo, dalle truppe francesi provenienti da nord. Stessi francesi che vi appiccarono, poi, fuoco. L'anno seguente il ponte di barche fu subito ricostruito e può considerarsi come il punto d'arrivo dei programmi di miglioramento per la rete viaria terrestre promossa dalla corona dal 1791.



Porto. Il Ponte das Barcas in una litografia editata da Leipzig, s.d.

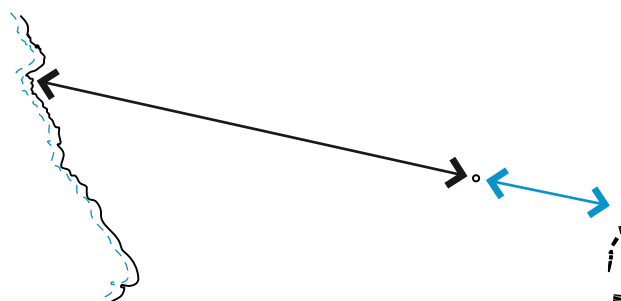
Con l'estensione urbana viene a combaciare l'alienazione della proprietà pubblica. Come ci riferisce José Fernando Gonçalves: *“La costruzione della città appoggia sull'intervento privato che, progressivamente, e misura di necessità, cresce a partire della struttura fondiaria con le direttrici dettate per le vie proposte al tempo degli Almada.”*<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Gonçalves, José Fernando. Edifícios modernos de habitação colectiva, 1948-61: desenho e standard na arquitectura portuguesa, Barcelona, 2007. (p.49)

**L'urbanizzazione spontanea.** La città di Porto si va espandendo verso l'esterno. Quest'ultimo era di proprietà dello stato (pubblica) ma è comprato da privati. Questo perché l'importanza del nuovo assetto urbanistico della città non è più statale, ma dipende dal volere del nuovo proprietario del terreno. Nella prima metà del XIX secolo la crescita esagerata degli affitti all'interno delle città porta al sorgere di un'altra città fuori dalle mura, cinque o sei volte superiore a quella di fondazione. Nel 1832 quando si applica il regime liberale Porto è una città *in parte "illimitata"*. A quel tempo, caratteristica che permane fino ai nostri giorni, gli spazi con destinazione d'uso ad abitazione e quelli dedicati all'agricoltura si compenetrano, il risultato non corrisponde a quello che *João de Almada* aveva pianificato. L'urbanizzazione è spontanea.

Questo sviluppo della città e dei nuovi limiti si può assumere come un riflesso di alcune importanti trasformazioni: l'espansione e la consolidazione delle attività industriali nella periferia della città che portarono con sé lo sviluppo di quartieri d'abitazione, che a loro volta creano la necessità di rinforzare la struttura viaria.

**La volontà extra-territoriale.** Il secolo XIX marcò una grande differenza nella vita e nell'evoluzione della città, corrispondendo a un'epoca di forte industrializzazione e aumento demografico. Un importante passo è fatto quando nel 1851 la *Junta das Obras Publicas* è sostituita dal *Ministerio das Obras Publicas* "al quale si associa una presa di coscienza della necessità di adattare lo spazio urbano a nuove relazioni economiche e sociali."<sup>30</sup> Come detto in precedenza bisogna pensare a nuove vie per l'espansione della città di Porto, che oramai risulta amorfa dato il forte incremento demografico dovuto dall'industrializzazione periferica. La soluzione avviene nel 1854 quando è aperta l'*Avenida da Boavista*, creata come estensione alla *Rua de Boavista*, ma che è completata integralmente solo nel 1915. Questa via rappresenta una connessione diretta con il mare e con tutta una parte di città in forte fase di crescita trainata dalla costruzione di *Porto de Leixões*. Lo scopo è quello di "attrarre popolazioni per la zona ponente della città che è certamente il luogo più ameno, e più salubre di quanti si trovino nel nostro suburbio, e allo stesso tempo per la comodità nell'edificazione del terreno essendo quasi orizzontale fino al mare."<sup>31</sup>



rua da Boavista che con Avenida da Boavista conclude l'idea di arrivare al mare

<sup>30</sup> Günther Nonell, Anni. Op. cit. (26). (p. 161)

<sup>31</sup> Günther Nonell, Anni. Op.cit. (26). (p. 161)

Questo periodo di sviluppo fu oltretutto caratterizzato per lo sforzo di creare delle comunicazioni tra l'argine nord e il sud del *Rio Douro*. Nel 1853 si costruisce il *Ponte Pensil*, che però rappresentava un'infrastruttura che legava solo la quota bassa. La svolta avviene con la costruzione di *Ponte D. Luis*, nel 1885, permettendo di offrire più possibilità di connessione tra le due sponde, avendo due passaggi a quote differenti. L'ultimo intervento che sancisce il limite della città sarà la strada della circonvallazione, che ingloberà i nuclei satelliti al primordiale urbano di Porto, e delimiterà la città estesa. Iniziata nel 1895, la strada della circonvallazione, *Estrada da Circunvalação*, diede la possibilità all'attraversamento della città creando un anello che mise e continua a mettere in connessione i principali assi della città.

**I quartieri sociali.** I problemi che la città si trovò ad affrontare nella prima metà del secolo XX costituiranno la base degli interventi proposti nei vari piani sviluppati in seguito per la città. Il tentativo di migliorare le condizioni di salute per le aree destinate ad abitazione e la volontà di creare una rete viaria che metta in connessione il centro con la periferia, con le aree periferiche che si trovavano all'esterno della città. Non si trattava di altro se non di una pianificazione, che doveva essere, globale volta a consolidare la maglia urbana che si era andata a differenziare tra industria e abitazione. Sorgono i primi quartieri operai con lo scopo di diminuire la distanza tra l'abitazione delle classi operaie e le fabbriche, ma allo stesso tempo di risolvere un fenomeno che si era andato a creare fin dal periodo della prima industrializzazione: le *ilhas*. Sono varie le iniziative in ambito della costruzione dell'abitazione economica, lo Stato assume un ruolo importante nella risposta al problema delle abitazioni e in questo senso sorgono i primi programmi di iniziativa pubblica per combattere questo problema (le colonie operaie del 1912 e 1919 o in seguito i quartieri di case economiche tra il 1930 e 1965, scaturiti dalla creazione del programma di *bairros de casas economicas*).

**I piani regolatori.** La città di Porto nel XX secolo mostra, nella sua conformazione, l'immagine di una città che ha risentito del primo sviluppo industriale, quello avvenuto nel XIX secolo, incontrollato e privo di regole che ne stabilivano la pianificazione. La successiva crescita, quella legata al secondo dopo guerra, ebbe l'opportunità attraverso la modernità di costruire un nuovo ordine per l'espansione della città stessa. Le questioni fondamentali di costruzione ora si appoggiavano sul disegno della città tradizionale (quella di *Carlos Marti Aris*) e sull'esperienza che era stata accumulata nel secolo precedente. Inizia così il periodo in cui sono varati i piani regolatori in maniera che *“o Estado Novo stabilisse regolamenti ed elementi di disegno per igienizzare e rendere più salubri le abitazioni”*<sup>32</sup> attraverso un uso ponderato dello strumento urbanistico, tracciando strade, giardini e regolando le relazioni tra i volumi costruiti. Il primo piano è proposto nel 1932 da *Ezequiel Campos* che lo intitola *“O prologo ao Plano da Cidade do Porto”*, in cui è concentrato l'interesse all'articolazione delle diverse parti della città attraverso l'utilizzazione dei mezzi di trasporto, della localizzazione dell'industria e dei centri educativi e amministrativi. L'interesse da rivolgere a questo piano è quello che per primo intende la città di Porto a un livello extraterritoriale o meglio associa questo paradigma con quello della scala della città. *“Estendendo la problematica dell'articolazione interna e regionale al tessuto urbano (...). Per la prima volta si considera*

---

<sup>32</sup> Mendes, Manuel in Primer Seminario Docomomo Iberico – La habitacion y la ciudad modernas: rupturas y continuidades: 1925-1965: actas. Zaragoza: Docomomo Iberico. 1997. (p.60)

opportuna l'elaborazione di un piano regionale di urbanizzazione di una "piccola metropoli".<sup>33</sup> L'intuizione di Ezequiel de Campos fu quella che per migliorare la situazione della città si sarebbe dovuto operare a una scala che comprendesse anche i territori che non appartenevano al municipio di Porto, inglobandoli, potendo così ristrutturare l'intero sistema metropolitano. Tra il 1939 e il 1943 la grande politica delle opere pubbliche, che rispecchiava le intenzioni del regime, diede il via a un'iniziativa urbanistica per la città di Porto che capì nei progetti degli architetti italiani Marcello Piacentini, e in seguito Giovanni Muzio. I principali obiettivi dei piani proposti sono quelli di dedicare una speciale attenzione alla struttura di comunicazione viaria e ferroviaria interurbana collegata con *Porto de Leixões* e rafforzare la rete di comunicazione all'interno della città. Quest'ultima per arrivare alla creazione di una strutturata e gerarchizzata organizzazione dello spazio urbano, attraverso tracciati assiali che permettevano un investimento nell'immagine della città. Nel 1947, sotto la direzione dell'ingegner *Antão de Almeida Garrett*, fu approvato a Porto il primo *Plano de Urbanização*, subito seguito dal *Plano Regulador* del 1952. L'ingegnere focalizza il proprio interesse nell'introduzione dei mezzi di trasporto nella struttura urbana cittadina. Egli propone una rete di comunicazione composta da grandi assi radiali e da anelli circolari di comunicazione (come ad esempio *VCI*, *Via Norte*, *Via Panorâmica*). Per primo tiene in considerazione nel suo piano la complessità della città stessa. Questa è formalizzata nella creazione di zone funzionali miste, rispondendo a un territorio in cui sorgono differenti destinazioni d'uso, l'una accanto all'altra. Con la geniale intuizione di stabilire "tracciati e norme che potranno essere realizzati più tardi."<sup>34</sup> Il tempo entra nella pianificazione della città di Porto, cercando di conciliare l'esistente con i nuovi assetti dettati dal piano. Anticipando i concetti di Rem Koolhaas secondo i quali il "new urbanism" non dipenderà più dal "the new", ma solo dal "more and modified."<sup>35</sup>

**Viva Porto.** Quando penso alla città di Porto mi ritornano in mente le parole di *Paola Viganò* a proposito della città: "le figure che hanno segnato la progettazione della città e del territorio sono quelle della discontinuità, dell'eterogeneità e del frammento."<sup>36</sup> La città stessa è incline per natura alla diversità, poiché in essa regna la complessità dovuta alle sovrapposizioni di avvenimenti storici che l'hanno formata nel tempo. Quando guardiamo la città di Porto, e banalizzando vogliamo darle un'impressione al primo sguardo, è facile riscontrare che c'è un forte contrasto tra il vecchio e il nuovo. Bisogna ammettere, però, che la città stessa non essendo ripartibile, non può essere analizzata partendo soltanto da un suo spicchio. E tanto meno essere capita. La città nel suo insieme, come può trasparire da questo capitolo, comprende in sé numerosi passaggi della storia. Potremmo immaginare la storia come un valore aggiunto alla città. Uno stimolo nella costruzione di un'identità propria di un luogo e non di un altro.

La consolidazione di una città, intesa come forma, dipende come dice *Francisco Barata* dalla durata delle regole urbanistiche che su questa insistono. La percezione di una città consolidata, invece, deriva dalla propria identità.

<sup>33</sup> Günther Nonell, Anni e Tavares Rui in *Atlas Histórico da cidade europeas: Península Ibérica: França*. Barcelona: Salvat, 1994-1996. (p.144)

<sup>34</sup> Garrett, Antão de Almeida. *Limites do território da região do Porto para o estudo do seu plano regional* / Antão de Almeida Garrett. - Porto : Enciclopédia Portuguesa, 1947. (p.2)

<sup>35</sup> Koolhaas, Rem in *What ever happen to urbanism?. Small, Medium, Large, Extra-Large* : Office for Metropolitan Architecture / Rem Koolhaas and Bruce Mau. - 1st ed. - Rotterdam : 010 Publishers, 1995. (p.)

<sup>36</sup> Viganò, Paola. Op. cit. (11)

C'è chi ha associato il concetto d'identità a quello di patrimonio. Come *Paulo Peixoto* che attribuisce a questi due concetti una valenza solo come puri supporti retorici della politica urbana. Egli afferma che noi, poiché cittadini, *“da un lato, ci assumiamo la semplicità dell'espressione: - stiamo -, attraverso una concezione eccessivamente essenziale d'identità (che annulla il suo carattere costruito, relazionale e conflittuale) e, dall'altro lato, siamo confrontati con una concezione di patrimonio che non lascia apparire dovutamente il suo carattere di finzione culturale allo stesso tempo incantatrice, selettiva e ideale.”*<sup>37</sup> Non dubito, come lui spiegherà in seguito, del fatto che non tutto il patrimonio genera identità come tutta l'identità non genera patrimonio, ma io credo che questi non siano soltanto meri supporti di una qualche politica urbana. Lo stare fine a se stesso non crea identità. Lo stare in un determinato luogo, inteso come appartenervi, lo determina. La storia, che ha portato all'opposizione della città nuova o emergente contro quella storica ed ereditata, scaturisce il luogo e lo riempie di significato. Quando *D. Dinis* per primo, nel 1316, rammenta la superiorità dello spazio pubblico sul privato sancisce un punto di partenza. Da lì in poi lo spazio pubblico dovrà intendersi come identità. Egli è il primo a destinare un carattere al *dentro la città*. Che andrà a trasformare poi l'interno spazio urbano. La storia, in seguito, porta a focalizzare l'attenzione su un'altra parte di città. Lo spazio urbano perde man mano significato durante il corso della storia, in favore del *“tra lo spazio urbano”*. Come si comprende analizzando i piani del XX secolo, entra con gran forza nella pianificazione l'importanza della comunicazione tra le varie zone della città e come questi tracciati possano essere progettati in funzione dei mezzi di trasporto. L'interesse verte nel connettere l'interno della città, permettendone così il proprio funzionamento. Forse anticipando l'idea che la città è *“un piano di catrame con alcuni punti caldi d'intensità”*<sup>38</sup> che necessitano per funzionare di un'unione. Oltre all'attenzione riguardo ai trasporti, con il Piano di *Ezequiel de Campos*, si comincia a pensare alla città a un livello territoriale. Da un modello di città compressa, legato al periodo medievale, si passa a un modello di città estesa, rafforzando le tesi successive del sociologo francese *François Ascher*. Alterando le caratteristiche di centro e di centralità e rendendo talvolta confusi quali siano le destinazioni d'uso di parti della città, annullando la zonizzazione classica. Questo perché lo spazio urbano, o meglio la sua morfologia, dipende dal periodo storico nel quale si sta vivendo. E il periodo nel quale viviamo ora rileva l'inesistenza di limiti fisici e l'inasprimento di un'identità legata agli spazi urbani classici (strada, piazza, giardino). Viviamo nell'epoca dei *Junkspaces*, come li definisce *Rem Koolhaas*. Ovvero *“ciò che resta dopo che la modernizzazione ha fatto il suo corso o, più precisamente, ciò che si coagula mentre la modernizzazione è in corso, le sue ricadute.”*<sup>39</sup> Non rimane nulla più di spazi che hanno un significato nullo, ma che a differenza dei *terrain vague* non lasciano spazio alla libertà d'immaginazione, perché nulli, ma non vuoti. La nuova tipologia di spazi del *dentro la città*, non sono spazi, ma tra gli spazi, spazi tramite tra due punti.

La città si crea e si trasforma secondo le richieste della storia. È un organismo vivo che risponde agli stimoli esterni e risente gli influssi dell'ambiente che si crea all'interno della stessa. Nel capitolo successivo si andranno ad analizzare alcuni tra i “punti di forza” che rappresentano la città nei propri momenti più rilevanti lungo il corso della storia. Non ci sarà da dimenticare che, come sopra citato, questi saranno la risposta a una domanda

<sup>37</sup> Peixoto, Paulo, “A identidade como recurso metonímico dos processos de patrimonialização” in *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n°70, Dezembro 2004, (p.184)

<sup>38</sup> Rem Koolhaas apud BOERI, Stefano (coord.) (2001), *Mutaciones: Rem Koolhaas, Harvard: project on the city, Barcelona, Actar*, (p.461)

<sup>39</sup> Koolhaas, Rem. *Junkspace (Espacio basura)*, 2002. Barcelona : Gustavo Gili, 2007. (p.)

posta dai cittadini e scaturita dall'immedesimazione che questi hanno del proprio tempo. Perché com'era stato detto nell'introduzione è innata la volontà dell'uomo di sentirsi parte dello spazio urbano, del *dentro la città*.



## CAPITOLO 2

La città di Porto  
*(Il manifesto della città)*

*“La disarmonia della generazione dello spazio genera l’infelicità umana.”<sup>40</sup>*

**Numeri.** Porto è manifesto della città media europea, dove sono evidenti le sovrapposizioni di edifici che appartengono al passato, al presente e al futuro. Il territorio è caratterizzato da compenetrazioni tra tempi che competono con la convivenza di diverse scale e funzioni. La città è distribuita su di un’area di 41,66 kmq alla quale sono da associarsi 216 080 abitanti. È capitale del Distretto di Porto, dell’Area Metropolitana di Porto e della regione Nord. L’Area Metropolitana di Porto comprende nove comuni, rispettivamente, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia, che, secondo un’indagine statistica condotta nel 2008, conta di 1 394 046 abitanti.<sup>41</sup>

**Porto è una città estesa.** Dalla differenza di popolazione tra la città in analisi e il numero totale degli abitanti dell’area metropolitana si può capire che Porto ha rotto quell’idea di limite, di condensazione e di forma proprie di quello che può considerarsi come l’“archetipo della città”. Come si è visto nel capitolo precedente, la città, in epoca medioevale, era circoscritta da un limite fisico rappresentato dalle mura. Questo limite perde man mano la sua forza nel proseguire verso i nostri giorni. Le mura, barriere fisiche, smettono di avere significato poiché non c’è più la necessità di proteggersi dagli invasori, anzi sono d’intralcio all’espansione della città. Essa si sviluppa prima attraverso singoli punti fuori dalle mura e poi creando una continuità con le porte d’uscita. Il perimetro della città, che delimitava la separazione tra spazio urbano e rurale, si rompe. Il divario tra i due tipi di spazio è mitigato, diluito.

Nel periodo industriale si vuole trovare una soluzione alla crescita incontrollata e senza regole della città attraverso i piani urbanistici. L’attenzione è volta a migliorare le inadeguatezze precedenti riguardanti gli spazi pubblici e le strade; concentrandosi nel progetto anche della futura città.

La città compatta e isolata non rappresenta più il modello urbano che segue il periodo industriale, ma al contrario questo porta con sé l’idea dell’esplosione dell’urbano. *Françoise Choay*<sup>42</sup> afferma che la tecnica ebbe un ruolo fondamentale in questo sviluppo. I materiali (per la prima volta standardizzati), i trasporti e le telecomunicazioni furono decisivi nella strutturazione e nell’apertura verso un nuovo tipo di città più espansa e in connessione. Una città che diventa *città-territorio*. Nel libro *“Maniéré de penser l’urbanisme”* Le Corbusier introduce per la prima volta questo concetto. Dallo stesso descritta come universale, totale, senza forma, invisibile e rappresentante di un nuovo scenario urbano. Stessa città che è concretizzata nel progetto della *Ville Radieuse* in cui sparisce la concezione convenzionale di via e di spazio pubblico. Gli edifici si appoggiano sul verde e tutto sottostà al concetto di zonizzazione del territorio, che si rifà alle quattro categorie della *Carta di Atene*: abitare, produrre, riposare e circolare. La mobilità è gerarchizzata.

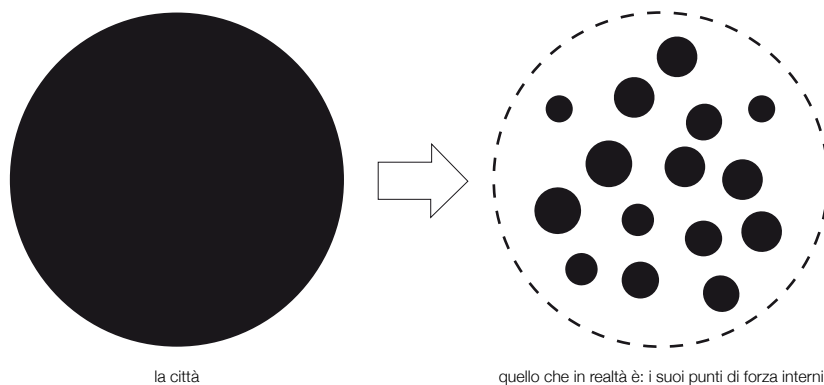
<sup>40</sup> Fernando Távora. Architettura e urbanística: la lezione delle costanti. In Esposito, Antonio. Fernando Távora : opera completa. Milano : Electa, 2005

<sup>41</sup> Tutti i dati numerici sono dell’Instituto Nacional de Estatística, indagine condotta 2008.

<sup>42</sup> Choay, Françoise; “El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad”, in AA. VV. (2004) Lo urbano: en 20 autores contemporáneos, Barcelona, Ediciones UPC

Porto è il risultato di una città che dalla sua nascita fino ai nostri giorni crebbe a macchia d'olio sulla superficie del suo territorio metropolitano. Come spiegherà *Bernardo Secchi*<sup>43</sup>, la risposta che il sud d'Europa ha dato alla crisi urbana dipende, e in questa categoria è compresa anche Porto, dall'individuo e dal settore privato. Non c'è stata in questo caso una politica con una forza tale da applicare una strategia organizzativa, ma allo Stato è prevalso l'interesse del privato. Il risultato è un decentramento produttivo, un territorio frammentato e il cambiamento delle relazioni tra l'urbano e l'agricolo. A Porto si sono venute a creare dinamiche, all'interno di questo tessuto territoriale, che hanno portato la città a comporsi di punti di forza. Questi, dalla rivoluzione industriale, hanno coinvolto la città introducendo nuovi meccanismi all'interno dello spazio urbano.

**I punti di forza.** La città presenta una struttura urbana che suscita, utilizzando le parole di *Manuel de Sola-Morales*, “*interesse per la sua storia, la sua morfologia e poiché favorì numerose dinamiche: differenze di scale in continuità di territorio e edifici sintesi sopra il territorio stesso.*”<sup>44</sup> Per l'architetto di Barcellona non si parla di sistema urbano, ma di struttura. Questa struttura funziona come l'epidermide del corpo umano. E attraverso la metafora dell'agopuntura, egli riesce a spiegare come intervenendo in un punto di questa si possa stimolare l'intero corpo che si trova sotto la pelle, la città.



Gli edifici che nel paragrafo precedente sono stati chiamati punti di forza rappresentano il centro sismico dei cambiamenti della struttura urbana. Essi non sono in sé un monumento, ma concernono l'idea di monumentalità. Prendendo a riferimento i *Nove punti riguardo la monumentalità* di *Sert, Leger e Giedeon* arrivati al numero nove leggiamo che gli edifici che rispondono alle esigenze delle persone sono quelli che “*rappresentano una vita sociale e collettiva, ancor più dello svolgimento della propria funzione. Le persone vogliono che le proprie aspirazioni di monumentalità, allegria, orgoglio ed eccitazione siano soddisfatte.*”<sup>45</sup> Riconoscere questi punti nella città di Porto significa riconoscere gli edifici sintesi che hanno portato a trasformazioni all'interno dell'intera città. Provare che questi edifici non sono “*buchi neri*”<sup>46</sup> in cui il significato scompare e nemmeno rappresentanti di quella Las Vegas studiata da Robert Venturi in cui “*la comunicazione*

<sup>43</sup> Secchi, Bernardo. “Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros” in AA. VV. (2004) *Lo urbano: en 20 autores contemporáneos*, Barcelona, Ediciones UPC.

<sup>44</sup> Sola – Morales, Manuel de. Op. cit. (8)

<sup>45</sup> Busquets, Joan. *Cities: 10 lines, a new lens for the urbanistic project=ciudades : 10 formas, una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*. Harvard University, 2007. (p.47)

<sup>46</sup> Koolhaas, Rem. Op.cit. (39)

prevale sullo spazio<sup>47</sup>, ma sono i punti dove si concentrano, o si sono concentrate, le complessità urbane. Essi rappresentano la testimonianza della contemporaneità che la città ha vissuto, da intendersi come rappresentazione reale della modernità; fattore indicante la volontà della città e dei suoi abitanti di vivere un luogo che sia al passo con i tempi. La voglia di contemporaneità propria dei cittadini.

È innato nel cittadino lo stimolo di capire il tempo attraverso lo spazio. In questo caso il tempo è da intendersi come epoca e quello che voglio dimostrare in questo capitolo è che a ogni epoca appartiene uno spazio differente, dipeso (come ho spiegato nel capitolo 0) dal fatto che il *dentro la città* per funzionare deve essere legato alla proiezione interiore del suo abitante (*l'uomo*).

Agli albori della società industriale corrisponde l'applicazione del risparmio. Nella costruzione si fa spazio l'economia. È il tempo di un costruire basato sull'economicità portata dalla tecnologia. Avvengono fenomeni irrazionali all'interno delle città: le *ilhas*. Questi rappresentano la forma di risolvere il problema dell'abitazione nel periodo della rivoluzione industriale. L'assenza di un piano e l'inesistenza di controllo delle *ilhas* portano l'uomo a vivere in un ambiente di confusione, di precarietà. All'epoca industriale appartiene l'amore per le grandi luci e il profumo del ferro. Al periodo di crescita economica appartiene l'adorazione per le società dei consumi, che è servito in un piatto d'argento, all'interno di un edificio chiamato centro commerciale. In quell'epoca è presente un forte stimolo moderno ma con un richiamo a uno spazio che null'altro è che una copia di un centro densamente popolato, un nuovo tipo di mercato. Ora si tratta di evidenziare questi tre fenomeni nella città di Porto.

**I tre oggetti.** Al contrario della Manhattan decantata da *Rem Koolhaas* nel libro *Delirious New York*, la città di Porto non è caratterizzata da un'*iper-densità*<sup>48</sup>, ma da una molteplicità. La crescita spontanea, lo "*sparwl urbano*"<sup>49</sup>, nelle parole di Robert Venturi. Una giustapposizione di elementi differenti che costituiscono *oggetti nel territorio*. Questi rappresentano punti di forza e acquistano un valore all'interno dell'urbano, ma allo stesso tempo sono testimonianza della storia di una città e si sono sovrapposti al suo tessuto come varianti architettoniche. La variante è la modifica parziale di qualcosa rispetto a quanto era stato stabilito in precedenza. Questi oggetti, non sono solo edifici, sono fenomeni che portano al cambiamento. Ho scelto tre oggetti che incarnano a mio parere lo sviluppo della città di Porto e ne fanno comprendere le proporzioni metropolitane. Il primo non è un unico edificio, ma un fenomeno irrazionale: le *ilhas*, non dovute a casualità e a singolarità, ma a un problema sorto durante l'epoca industriale e mai risolto. Il secondo è il *Palacio de Cristal*, una mutazione architettonica, simbolo dell'esposizione universale del 1865, fu un manifesto di una modernità portoghese ora scomparsa, piegata sotto il peso del tempo. Il terzo è il *Centro Comercial Brasilia*, un frammento utopico, inaugurato nel 1976, testimonianza di una nuova maniera di vivere l'urbano.

---

<sup>47</sup> Venturi, Robert. *Aprendiendo de Las Vegas : el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona : Gustavo Gili, 1978

<sup>48</sup> Koolhaas, Rem. *Delirious New York : un manifesto retroattivo per Manhattan*. Milano : Electa, cop. 2001.

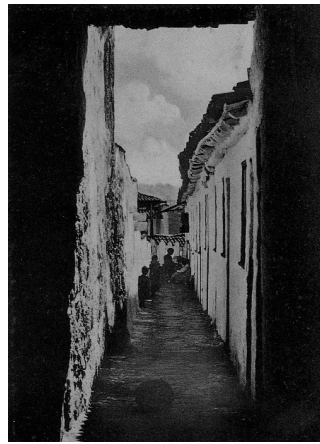
<sup>49</sup> Venturi, Robert. Op. cit. (47)

## Le ilhas

Dalla loro nascita le Ilhas non sono cambiate. Sono un fenomeno che continua fino ai nostri giorni.

1. Una Ilhas di rua de S. Victor (inizi XX sec.).  
Foto di Arnaldo Soares

2. Ilhas de Campanha (XXI sec.).  
Foto di Anagelo Renna



1.



2.

**Storia.** Già durante il XVIII secolo la città di Porto è sorpresa dal fenomeno di una forte crescita demografica. A risposta di questo, nella zona centrale, le antiche costruzioni sono aumentate di nuovi piani da destinarsi alle persone più povere.

Il nuovo secolo e l'entrata del paese nel periodo della rivoluzione industriale (1812) portano alla crescita senza controllo della popolazione cittadina senza, però, che il suo governo applichi delle politiche riguardo le necessità primarie dei nuovi abitanti.

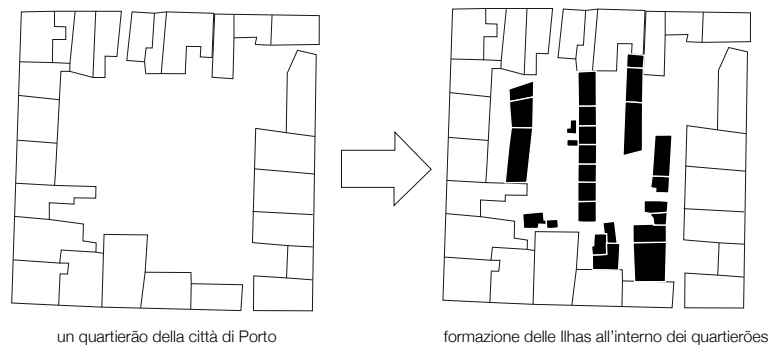
*“Con lo sviluppo industriale e il conseguente aumento d'impiego nella città, cresce l'attrazione che la città esercita nei confronti dei campi, da dove emigrano importanti masse di popolazione che ottengono un lavoro ma più difficilmente un'abitazione.”<sup>50</sup>*

L'inesistenza di abitazioni per una nuova popolazione operaria e la rapida saturazione degli edifici esistenti generano la nascita del fenomeno delle “ilhas”. Di conformazione slegata dal resto della città, queste rappresentano, come il nome stesso sottolinea, vere e proprie “isole” nel mezzo del tessuto cittadino. Sono da considerarsi come strutture clandestine arrivate all'interno della città a causa dell'insorgere di problemi che riguardano la necessità d'abitazione.

I piani di sviluppo cittadini includevano all'epoca il progetto di facciate uniformi e di norma una lottizzazione regolare, con base in un lotto di larghezza pari a 25 palmi (5,5 metri) e di lunghezza molto slanciata, che alle volte poteva anche arrivare a 100 metri. Il vincolo imposto dalla *Camara Municipal* riguardava soltanto il dovere di rispettare la continuità di facciata della *rua* sulla quale si sporgeva la costruzione. All'interno del lotto non vigeva nessuna norma che indicasse un indice di fabbricazione. Questa libertà porta alla speculazione edilizia del terreno del lotto rimasto non edificato. Alla quale si devono associare una bassa qualità di costruzione e una piccola scala dovute alle ridotte capacità economiche degli imprenditori che appartenevano alla classe media.

<sup>50</sup> Costa, Alexandre Alves. A ilha Proletaria como Elemento Base do Tecido Urbano. Algumas Considerações sobre um Título Enigmático. J.A. n°204

Sorgono in questi preamboli le “ilhas” che andranno a marcare certe zone della città, per la maggior parte le più prossime agli stabilimenti industriali, configurandole con un carattere prettamente operaio.



**La loro forma.** Le “ilhas” sono costituite per file di piccole case, costruite nei giardini delle abitazioni della classe media. Avevano un accesso in comunicazione con la strada rappresentato da uno stretto corridoio che si affacciava sulla stessa, passante al di sotto della casa padronale.

Vediamo di fare chiarezza riguardo la loro conformazione: *“Le case della classe media erano abitazioni unifamiliari costruite in banda, con quattro o cinque piani di altezza, nelle quali il pian terreno era frequentemente occupato da un negozio o da installazioni in cui il proprietario della casa svolgeva la propria attività.”*<sup>51</sup> L’organizzazione interna non aveva molte varianti. Al piano terra una porta che apriva sulla strada fungeva da entrata ad un corridoio che permetteva l’accesso all’interno e al giardino della stessa. Queste due funzioni nel caso dell’insorgere delle *ilhas* erano separate, o originando una nuova porta in facciata per l’accesso diretto alla casa o creando all’interno del corridoio coperto una porta per l’entrata diretta. Nel caso non fosse esistita alcuna abitazione sulla strada l’“ilha” poteva occupare tutta la superficie del lotto. La facciata in questo caso era costituita da un semplice piano di parete dove era aperta una porta di accesso al lotto.

Nella forma più semplice una “ilha” è costituita da piccole case di un solo piano, in un numero medio di dieci o dodici per lotto. Nel caso si incontrassero in due lotti attigui, queste file potevano essere accoppiate nella formula *back to back*. Tutte le case davano su di uno stretto corridoio che aveva una larghezza che poteva variare da due a un metro, che serviva per distribuire gli ingressi e come corridoio a cielo aperto che conduceva alle installazioni sanitarie che si trovavano sul fondo del lotto. In generale l’area delle abitazioni delle “ilhas” non eccedeva mai i 16 metri quadrati. Con una pianta di forma quadrata di quattro per quattro metri.

**La loro negazione.** Le *ilhas* rappresentavano una città segreta. Come scrive *Manuel Teixeira* esse erano *“costituite soprattutto all’interno dei quartierões, e per questo distanti dalla strada, scappano al controllo municipale. (...) la città borghese era l’unica realtà esistente. Le Ilhas erano considerate come qualcosa*

<sup>51</sup> Teixeira, Manuel C. *Habitação popular na cidade oitocentista : as ilhas do Porto* / Manuel C. Teixeira ; prefácio de Fernando Távora. - Lisboa : F.C.G., 1996. (p.78)

esteriore all'apparente realtà , e pertanto non considerate o nemmeno menzionate nelle politiche municipali della città (...).<sup>52</sup>

Anche se arrivarono ad alloggiare il cinquanta per cento della popolazione dell'intera città, nessuno le considerava.

A differenza di *Sola-Morales* vorrei, non paragonare la struttura della città all'epidermide del corpo umano, ma entrare nel suo corpo. Proviamo ad associare alle ilhas, le cellule cancerogene di un soggetto malato di cancro. La cellula cancerogena è una cellula "impazzita" all'interno dell'organismo. Questo non la riesce a combattere ed estirpare perché non la riconosce avendo lo stesso aspetto di una cellula sana. Nel momento in cui le cellule cancerogene iniziano a riprodursi incontrollatamente, si diffondono, portando danni all'interno organismo. Irriconoscibili dall'esterno del *quarteirão*, le ilhas non destavano interesse. Ma le condizioni d'insalubrità e di scarsa igiene dovute a un impianto urbano basato sulla speculazione, portarono queste a fungere da incubatrici delle epidemie. Le malattie, quali la peste bubbonica e il tifo, che emersero sugli inizi del XIX secolo, infettarono l'intera città. Questo le fece emergere in superficie, "tornando visibile una realtà che fino ad allora rimaneva occulta all'interno dei *quarteirões* urbani. Era l'altra faccia della città (...)."<sup>53</sup>



2 città.

La prima quella che si vede, esterna.

L'altra, quella riflessa, che è il negativo della prima.  
Questa rimane nascosta agli occhi dei cittadini come le  
ilhas lo sono per i cittadini di Porto.

\*plastico del lavoro svolto con gli architetti EMBT al  
workshop di progettazione architettonica IUAV nell'estate  
2008.

**Segregazione.** Com'è possibile pensare a una città con due facce. Due facce sono da considerarsi possibili quando si parla forse di società. Il problema, in questo caso, è la segregazione di una parte della società. Un fenomeno che si è andato sviluppando nel corso della storia delle città.

Quando *Engels* scrive *La situazione della classe operaia in Inghilterra*<sup>54</sup>, racconta la miseria che è parte della vita di un'interna classe sociale, quell'operaia. Alla quale era assicurata solo una sopravvivenza che coinvolgeva il minimo necessario, senza infrastrutture e servizi.

<sup>52</sup> Teixeira, Manuel C. . Op. cit. (51). (p.80)

<sup>53</sup> Moreira, Pedro Carvalho. o SAAL, as ilhas e a cidade. P.F. docente acompanhante Prof. Carlos Machado. - Porto : Faup, 2004. (p.14)

<sup>54</sup> Engels, Friederich. La situation de la classe laborieuse en Angleterre : d'après les observations de l'auteur et des sources authentiques / trad. Gilbert Badia et Jean Frederic ; avant-propos de E.J. Hobsbawm. - Paris : Ed. Sociales, 1973. - 411 p.

Alla forte urbanizzazione che spinge persone verso la grande città in cerca di lavoro nelle fabbriche segue un processo di ghettizzazione che segna la zona limitrofa alla fabbrica come quella in cui risiedono le classi operaie. Quelle che prima erano le classi popolari nella società rurale. Lo stesso che avvenne a Porto con le *Ilhas*. Potremo affermare che queste dipendono dall'esplosione della rivoluzione industriale che non ha fatto fronte alle sue conseguenze collaterali. Si sono venuti a creare necessità come quelle dell'abitazione che si sono dovute risolvere in tempi ridotti e senza pianificazione. Non c'è un piano ma il semplice bisogno di funzione.

**Riflessione.** Se pensiamo a questo fenomeno come un *dentro la città*. Questo parla del tempo nel quale si sviluppa attraverso la sua forma di là dai problemi di segregazione. La mia tesi si riferisce alle *ilhas* come concezione di una nuova idea di spazio urbano, della *città stessa*. Esse si conformano basandosi su dei canoni stabiliti dal periodo storico che fanno parte.

Lo stretto lotto di 5,5 o 6 metri di larghezza, che fu adottato nella maggior parte degli sviluppi urbani della città prima e durante la rivoluzione industriale, corrisponde alla luce massima che una trave di legno poteva sostenere appoggiando sulle due pareti di pietra che delimitavano il lotto, abbattendo i costi di costruzione per unità. È un'implicazione diretta nella conformazione delle "ilhas", poiché la dimensione e la forma del lotto - stretto e lungo - facilitavano uno standard tecnologico.

L'impressione è quella che questo spazio sia una vera e propria manifestazione dell'epoca in cui si cala. Non per delle implicazioni di carattere sociologico, come nel libro di *Engels*, ma perché rappresentazione di un'industrializzazione della costruzione.

Lo spazio urbano è vittima, in questo caso, del tempo. La difficoltà nell'abitare questi spazi, dipende da una difficoltà nel capirli, perché l'uomo non ha preso parte al processo e perché questi non appartenevano alla sua volontà. Non erano le immagini di quello che l'uomo si aspettava della propria epoca, come vedremo ne sarà l'esempio *Palacio de Cristal*. Qui il *dentro la città* non funziona perché si è venuto a formare solo rispondendo a delle necessità di un tempo e non dei propri abitanti. È fatto per se stesso, è una bottiglia vuota. È una *dentro la città* che non si voleva rappresentasse la *città stessa* e per questo sempre tenuto nascosto fino all'insorgere di epidemie. Non è generatore di centralità nella città poiché non è uno spazio creato per il pubblico.

Al contrario i cittadini in quell'epoca sono rappresentati dalla bellezza degli ultimi ritrovati dell'ingegneria moderna, dalla negazione della produzione di massa. Dai palazzi per le esposizioni internazionali.

## Palacio de Cristal.



Palacio de Cristal.

"Non ne rimane che una cartolina inventata.

**Prima dell'esposizione universale.** *Campos da Torre da Marca* era l'antico nome della porzione di terreno in cui sorgeva *Palacio de Cristal*. Il nome derivava da una torre segnaletica per la navigazione fluviale che si trovava nella zona. Il luogo era utilizzato come spazio espositivo già alcuni anni prima della decisione di destinarlo a terreno che servisse per l'esposizione universale del 1865.

Tutto ebbe inizio nel 1857 quando avvenne l'esposizione agricola della città di Porto. Quest'ultima scaturisce la scintilla che porta all'idea di creare nel medesimo luogo *"un recinto destinato alle esposizioni agricole, industriali e artistiche, divertimenti, esposizioni permanenti e vendita di prodotti di belle arti."*<sup>55</sup> L'iniziativa portata avanti da *Alfredo Allen* prese vita con la creazione della *Sociedade Palacio Agricola, Industrial e Artístico* che acquista non solo il suolo indispensabile per la costruzione di un palazzo dedicato alle esposizioni, ma anche una cospicua parte di terreno circostante per la futura realizzazione di un giardino. L'economia portoghese stava attraversando un periodo favorevole che permetteva di avere prospettive rosee per il futuro. Altre opere erano state portate a termine in quest'epoca, come la costruzione di varie linee di *caminhos de ferros*. Si tratta della fase capitalistica del paese.

**I lavori.** La *Sociedade Palacio Agricola, Industrial e Artístico* originò, dopo aver organizzato più di un'esposizione nel terreno della Torre da Marca, la *Sociedade do Palacio de Cristal Portuense*, con l'intento di costruire il *Palacio de Cristal*. I padri fondatori della società possono essere considerati come rappresentanti, in Portogallo, del Liberalismo Borghese che si era andato a sviluppare in tutta Europa sul finire della prima metà del XIX secolo e che aveva visto il proprio simbolo nella prima esposizione universale dell'industria nel 1851 a Londra, all'interno del *Crystal Palace* di *Joseph Paxton*.

*"Il gruppo di cittadini portuensi, conosciuti per la distaccata posizione sociale e per la propria ricchezza"*<sup>56</sup> decretarono che la prima pietra dell'edificio doveva esser posata il 3 Novembre del 1861, alla presenza del re D.

<sup>55</sup> Marmelo, Manuel Jorge. *Palácio de cristal : jardim-paráiso=a garden paradise*. 1ª ed. - Porto : Câmara Municipal do Porto, 2000. (p.)

<sup>56</sup> Santos, José Coelho dos. *O Palácio de Cristal e a arquitectura do ferro no Porto em meados do século XIX* / José Coelho dos Santos. - Porto : Fundação Engº António de Almeida, [1989]. (p.23)

Pedro V. Il progetto, che s'ispira con certezza al *Crystal Palace* di Hyde Park, è da ritenersi dell'architetto inglese *Thomas Dillen Jones*, il quale introdusse all'architettura del ferro e vetro un tocco locale adoperando degli elementi in granito in facciata. Il parco, invece, è del paesaggista tedesco *Emille David*, che vide la sua opera perpetuata con alcune, anche se poco rilevanti, alterazioni fino ai nostri giorni.

**L'inaugurazione.** Il 18 novembre del 1865 fu inaugurata l'esposizione universale con l'apertura del palazzo che, alla fine dei lavori, contava di tre navate con centocinquanta metri di lunghezza e settantadue di larghezza. Fu una cerimonia mai vista prima nella città di Porto. La famiglia reale arrivò da Lisbona in treno, compiendo un viaggio della durata di poco più che nove ore. Alla città erano state apportate modifiche grazie ai soldi che erano stati stanziati per i lavori pubblici che combaciavano con l'avvento dell'esposizione; quest'ultima divenne un passaggio obbligatorio per la Porto borghese.

Fiere ed esposizioni erano organizzate all'interno di questo spazio, che suscitava l'interesse e l'attrazione di tutta la popolazione, perché simbolo di una volontà di identificarsi nella modernità dei cittadini di quell'epoca. Questo era quello che appariva di fronte ai loro occhi:

*"Fulgura no campo por entre essas artes,  
Qual esbelto portento, a nítida obra:  
Na fachada de pedra ondeia-lhe grandeza,  
Esconde nos seios encantos de sobra;*

*Que a gente fagueira lhe dera seus preitos  
Do nobre trabalho em tudo louçã,  
Que mostra na fabrica d'envolta se gosa  
Em bellos parques, co'a doce manhã.*

*Despede da frente nas selvas viçosas  
Com brilhos formosos, n'um largo areal,  
Cores, que brilha radiosas de beleza,  
Que fulge em torrentes de lindo cristal:*

*E levam nos raios occulto mysterio,  
E vão a esse Douro que em forte correr  
Deslisa em seu leito as ondas brandinhas  
Golfae-me nas aguas um meigo prazer.*

*Fulgura no alto do grande palácio  
A culpa famosa, de seu vulto gentil,  
No branco do vidro retrata as estrelas,  
Os céus nos amostra com nuvens de anil.*

*E cinge-lhe a frente, que triumpho lhe cerca,  
Qual coroa de louros, do Porto o fulgor,  
Que o seu trabalhar n'uns bicos possantes  
Ali lhe pozeram com pulso d'ardor."<sup>57</sup>*

*Agosto 1865  
Francisco José de Oliveira Lemos*

---

<sup>57</sup> Comissão da Expo'98. Porto 1865 : uma exposição. - Lisboa : Expo 98, [D.L.1994]. (p.53)

**L'abbandono.** Con l'avvento del nuovo secolo il palazzo subì un lento abbandono a causa dell'interesse che andava scemando e dei costi di manutenzione che non erano più sostenibili dalla società. L'ultima fiera porta la data del 1927.

Le cose sembrarono cambiare quando nel 1934 la *Camara Municipal do Porto* decise di comprare il terreno e il palazzo, con l'intento di "salvare il *Palacio de Cristal*, monumento delle gloriose tradizioni della seconda città della repubblica."<sup>58</sup> Destinando il tutto a uso pubblico. Fu organizzata, a questo scopo, lo stesso anno l'Esposizione Coloniale Portoghese, che contava anche il coinvolgimento del parco con *stands* commerciali, ristoranti, un piccolo "Luna Park", un trenino e un teleferico assieme ad un vero e proprio parco zoologico.

**La demolizione.** Lo stato di rovina della copertura dell'edificio, i danni causati dal ciclone del 1941 e le nuove concessioni per l'utilizzazione del recinto aumentarono le difficoltà per la realizzazione delle necessarie e urgenti riparazioni. La condanna alla demolizione avvenne, per deliberazione municipale, nel dicembre del 1951. Il pretesto fu quello della costruzione nello stesso luogo di un edificio che dovesse ospitare i campionati mondiali di hockey su pattini nel 1952. La suddetta demolizione iniziò il 17 dicembre 1951. In questo modo si mise fine a "un simbolo espressivo e unico dell'architettura del ferro a Porto e nel nostro paese."<sup>59</sup>

**Lo spazio esterno.** L'uso creativo dello spazio esterno, però, non fu perso lungo il tempo. Il successo della nuova destinazione d'uso che il parco conobbe nel 1934, il recinto come uno spazio di diversione, fu talmente grande che il luna park vi sostò fino al 1990, con i passatempi meccanici che gli sono propri, ma anche "con un grande insieme di funzioni ricreative che si possono considerare come i precursori dell'attuale culto per il centro commerciale."<sup>60</sup>

**Riflessione.** Quando *Paul Valéry* scrive nel 1928 "la conquista dell'ubiquità" analizza come sta cambiando la percezione del bello e dell'arte nel nostro tempo. I concetti espressi vertono, semplificando, sul fatto che le innovazioni tecnologiche cambiano la percezione dell'arte. *Paul Valéry*, come del resto *Walter Benjamin*, rimangono impressionati, in particolare, dall'invenzione della fotografia che comporta numerose modifiche introducendo il concetto di riproducibilità. Tentiamo, ora, di trasportare il discorso sulla questione urbana.

*Paul Valéry* afferma che: "Sicuramente saranno dapprima solo la riproduzione e la trasmissione delle opere a vedersi coinvolte. Saremo in grado di trasportare o ricostituire in qualsiasi luogo il sistema di sensazioni – o più esattamente di eccitazioni – che emana in un luogo qualunque un oggetto o un avvenimento qualunque. Le opere acquisteranno una sorta di ubiquità. La loro presenza immediata o la loro restituzione a qualsiasi epoca obbediranno al nostro richiamo. Non esisteranno più solo in se stesse, ma ovunque ci sarà qualcuno, e qualche strumento."<sup>61</sup>

<sup>58</sup> Santos, José Coelho dos. Op. cit. (56). (p.363)

<sup>59</sup> Santos, José Coelho dos. Op. cit. (56). (p.363)

<sup>60</sup> Marmelo, Manuel Jorge . Op. cit. (55). (p.27)

<sup>61</sup> Valéry, Paul. La conquista dell'ubiquità. Scritti sull'arte. Ed. TEA Arte. 1996

Come prima affermavamo *Palacio de Cristal* scaturì meccanismi all'interno dell'intero insieme urbano. Un *dentro la città* che condiziona la *città stessa*.

Ho detto anche che è desiderio del cittadino capire il tempo attraverso lo spazio. Vediamo ora se l'attrazione e la nevralgia che attua la costruzione dipendono dalla sua caratteristica di essere esempio di un'epoca.

Il periodo in cui è costruito il palazzo di Porto è l'epoca delle grandi esposizioni internazionali. In cui si assume il concetto di ubiquità. All'interno di questi palazzi si vuole trasmettere all'utilizzatore il fascino di trovarsi in più luoghi allo stesso momento. L'importante non è il materiale esposto, ma lo spazio dove sono contenuti. Il contenitore è qualcosa che può essere appoggiato ovunque, perché esso deriva dalla riproducibilità di un sistema costruttivo, il ferro e il vetro, sperimentato per la prima volta ad *Hyde Park* e da quello riproducibile. Gli standard tecnici sono fondamentali nella nascita di una nuova forma urbana, sia che essa diventi un simbolo degli ultimi ritrovati della tecnica sia per la riproduzione determinata dall'economicità dell'intervento, come abbiamo visto per la formazione delle *ilhas* di Porto. Per Walter Benjamin "anche nella riproduzione più perfetta manca una cosa: il qui e l'adesso dell'opera d'arte – la sua esistenza unica nel luogo in cui s'incontra. (...) Il qui e l'adesso dell'originale costituiscono il concetto di autenticità."<sup>62</sup> La debole autenticità ricercata dall'architetto *Thomas Dillen Jones* è rappresentata dalle pietre di granito in facciata che ricordano le costruzioni della città di Porto. Esse sono solo un accenno alla ricetta scritta da *Benjamin* riguardo all'esistenza unica. I finanziatori del *Palacio de Cristal* non aspirano ad essa, ma all'inserimento del loro investimento in una modernità a scala internazionale. Gli utilizzatori dell'opera, allo stesso modo, non s'interessano più all'autenticità del luogo, ma vogliono respirare aria d'internazionalità. Forse in una forzatura del concetto di *Andre Breton* secondo il quale un'opera d'arte ha *solo valore quando in essa vibrano riflessi del futuro*, il *dentro la città*<sup>63</sup> in questo spazio è la proiezione interna dell'uomo di una speranza che la propria città abbia un carattere moderno tendente al futuro. Questo nel modo in cui la centralità che era destinata al palazzo, dipende dal fatto che questo rappresentava uno spazio creato per il pubblico, che è generatore di centralità. La centralità derivava dal modo in cui i cittadini si volevano riconoscere nel palazzo; erano affascinati da questo nuovo *dentro la città*. Essi volevano che questo rappresentasse la *città stessa*. Icona di una modernità delle grandi luci. I cittadini entravano nella grande nave centrale del palazzo, non per vedere la mercanzia esposta, ma per apprezzare questo tempio. Per apprezzare la ricchezza di Porto.

Lo stupore prevale in tutte le epoche e in questa era rappresentata dall'architettura del ferro e del vetro. I forti rumori, le grandi luci, l'amore per l'industrializzazione. Riprendendo Walter Benjamin, egli aggiunge che "l'autenticità di una cosa è la somma di tutto quello che dall'origine in essa è trasmissibile, dalla sua durabilità materiale alla sua testimonianza storica."<sup>64</sup> La durabilità materiale del palazzo è superiore alla durata dello stupore dei cittadini per la struttura. Essi si disinteressano a mano a mano e diventano ghiotti di altro, non più

<sup>62</sup> Benjamin, Walter. *Sobre arte, técnica, linguagem e política*. Pref. T.W. Adorno. - Lisboa : Relógio d' Água, 1992. (p. 77)

<sup>63</sup> Breton, Andre in Benjamin, Walter. Op. cit. (62). (p.105)

<sup>64</sup> Benjamin, Walter. Op. cit. (62). (p.79)

del culto dello spazio delle invenzioni, della monumentalità delle grandi costruzioni. Lo spazio urbano si trasforma e l'interesse verte ora per il giardino del palazzo, dove piccole attrazioni rivestono un ruolo principale. I passatempi meccanici e il piccolo luna park diventano il preludio di un nuovo tipo di spazio "urbano". I cittadini ora non aspirano più alle innovazioni, ma al consumismo. È il tempo dei centri commerciali.

## Centro Comercial Brasilia.



"O Entro Comercia Brasilia desde a Rotunda da Boavista"

Fotografia di Manuel de Sousa

**Antefatto.** *"C'è stata molto poca affluenza di visitatori al Palacio de Cristal, a causa del pessimo tempo di questi giorni, in modo che quell'edificio che, a opinione dei signori direttori, doveva dare lo stesso risultato che la California diede ai sudditi della Gran Bretagna, è completamente deserto e solo una volta ogni tanto si vedono gli impiegati e gli espositori attraversare le navi e gallerie. Non c'è nulla in questo mondo che non abbia occasioni di florescenza, ma alla fine tutto muore, ed è esattamente quello che sta succedendo a Palacio de Cristal."*<sup>65</sup>

Le parole del *Diario do Porto* scritte nel 1865, anche se riferite alla mancanza di visitatori riservata a *Palacio de Cristal*, sarebbero incalzanti per descrivere la sensazione che si prova quando si entra, passando per la *Rotunda da Boavista*, nel shopping center *Brasilia*.

Il disuso ha portato l'edificio a rivestire un carattere desueto nei giorni nostri. Anche se rimane allo stesso tempo testimonianza storica di un baluardo della società di consumo; rappresentante il "profumo della modernità" nella Porto degli anni settanta.

A differenza di *Palacio de Cristal*, l'edificio era privo di avanguardie tecnologiche, ma portava con sé una nuova concezione di luogo pubblico proveniente da oltreoceano. Una città nella città. Più *dentro la città* in un edificio. Dalle attrezzature sportive agli uffici, dai negozi ai caffè, tutto questo raccolto sotto un unico tetto poggiato su di un parcheggio da centosettanta posti.

**Storia dei centri commerciali.** Il commercio sempre svolse un ruolo principale accompagnando e facendo da traino allo sviluppo della città. Porto, come riportato nel precedente capitolo, ne è un esempio cristallino. La città basava la propria ricchezza sul commercio e lo spazio collettivo metropolitano era creato dai meccanismi che questo instaurava. Questo non rimase immutato durante la storia, ma si andò a trasformare mutando la nozione di via, piazza e città.

<sup>65</sup> *Diario do Porto*, 9 de Dezembro de 1865 in Comissão da Expo'98. Porto 1865 : uma exposição. - Lisboa : Expo 98, [D.L.1994]. (p.137)

L'evoluzione dello spazio pubblico riveste una notevole importanza nella volontà di comprendere come un solo edificio sia diventato "urbanità" capace di scaturire trasformazioni all'interno dell'intera realtà cittadina.

Il potere che è proprio dello spazio commerciale è già rilevante dai tempi dell'antica Grecia quando l'*agorà* era allo stesso tempo un luogo per il teatro e per il commercio. Passando poi per il forum romano e i mercati medioevali è avvincente capire come la funzione pubblica e quella commerciale si compenetrino. Le varietà degli indirizzi commerciali creavano una naturale diversità all'interno dello spazio. L'equilibrio tra le due funzioni inizia a vacillare quando a Parigi la naturalità fu sostituita dal modello. Al principio del secolo XIX sorgono nella capitale francese, e poi si vanno a sviluppare in tutta Europa, i *Passage* o *Galerie*. Questi comprendono un modello che si compone di negozi identici che fiancheggiavano un asse di circolazione coperto di vetro. A parte pochi esempi isolati come la *Galleria Vittorio Emanuele II* a Milano, il dominio nel quale questi s'inseriscono è quello della speculazione privata, non costituendo un elemento urbano.

La funzione commerciale guadagna terreno su quella pubblica. Si entra in un periodo in cui "*lo sviluppo del dominio pubblico nello spazio edificato, l'apertura di un nuovo mercato destinato alle masse per l'accelerazione e la massificazione dei sistemi di produzione e distribuzione*"<sup>66</sup> diventano protagonisti. Sono i primordi del centro commerciale, "*shopping center*", che apparirà per la prima volta negli Stati Uniti nei primi anni del ventesimo secolo ( *Country Club Plaza, 1922, Kansas*). Nato con l'intenzione di creare un'altra scelta rispetto al centro cittadino ricreando una relazione con le aree residenziali più prossime.

**La situazione di Porto.** La *Baixa* portuense alla fine degli anni cinquanta si prefigurava come un sistema che entrava nella conformazione classica di centro storico europeo. Il commercio occupava il piano terra e i piani superiori ospitavano o un annesso alla funzione commerciale o una funzione residenziale. Questo tipo di segregazione funzionale tenta di essere cancellata dal "*Plano Director*" del 1962 di *Robert Auzelle*. L'urbanista francese vuole "*riordinare il territorio della città, nella ricerca di adattarlo all'automobile, integrando le iniziative in corso e le ipotesi di una probabile evoluzione.*"<sup>67</sup> Si prefiguravano due assi di sviluppo di Porto. Il primo nascente-ponente ( *Ponte de Luis I – Rua de Faria Guimaraes*) e il secondo nord-sud ( *Avenida da Boavista – Praças das Flores*).

Un anno dopo la presentazione del piano di *Auzelle* è inaugurato il *Ponte de Arrabida*. Questo sconvolge le dinamiche urbane della città. La *Baixa* perde il suo carattere di centro; s'iniziano a dislocare le funzioni terziarie nei pressi della *Rotunda da Boavista*, attirate dalle vie rapide di collegamento. È terreno fertile per la nascita di una nuova utopia, un'invenzione urbanistica e concezione di città all'interno di un tessuto urbano consolidato, è il tempo del centro commerciale.

<sup>66</sup> Almeida, Alberta Flávia Ferreira Vieira. Lugar comum : uma visão sobre o shopping da periferia. Docente acompanhante Prof. Manuel Fernandes de Sá. - Porto : Faup, 2004. (p.21)

<sup>67</sup> Silva, Domingos António Almeida da. Os shopping center's no grande Porto : novas dinâmicas urbanas. Docente acompanhante Prof. Manuel Fernandes de Sá. - Porto : Faup, 2006. (p.58)

**Perché lì.** *“Prima di tutto si registra con molto grato la superiore attenzione data a un progetto che si riconosce non essere comune, e all’interpretazione dei regolamenti e leggi vigenti, adeguate alle circostanze particolari di un immobile di grande dimensione e di estesa gamma di utilizzazione.”*<sup>68</sup>

La memoria descrittiva di *Marcio Freitas*, architetto del *shopping center Brasilia*, parla chiaro. *Marcio Freitas* esprime il carattere dell’edificio al di fuori di una logica fino a prima mai sperimentata all’interno della città. Ne giustifica anche i fuori standard essendo, l’edificio, nuovo testimone di un secondo centro all’interno della realtà urbana di quell’epoca.

L’apertura di gradi servizi commerciali, legati al rinnovamento urbano che avviene attorno alla *Rotunda* portano al cambiamento dello spazio urbano che comunque già rappresentava una realtà consolidata della città; ma a differenza del centro storico, questa aveva il notevole vantaggio di rappresentare un’area di maggiore accessibilità.

**Centro Comercial Brasilia.** Il *Centro Commercial Brasilia* è situato lungo la facciata che descrive la circonferenza della *Rotunda da Boavista*, nell’area a est rispetto al centro della città di Porto e occupa un lotto costituito *“da due terreni, che ora ne vanno a comporre uno solo, quello che nasce nell’incrocio tra Praça do Mouzinho de Albuquerque e l’Avenida da Boavista, e un altro confinante con questo, ma che si affaccia solo sull’Avenida.”*<sup>69</sup>

Iniziata la costruzione nel 1974, con riferimento ad un progetto del 1972, il centro commerciale fu inaugurato nel 1976, composto di otto piani che si affacciano sulla *Rotonda* e cinque che si protraggono all’interno del lotto.

La densità condensata in un edificio fa trasparire un nuovo tipo di edificato. I modelli già sperimentati nelle prime *Galleries* di Parigi prendono forma all’interno di uno spazio che vive grazie alla volontà di creare stupore ai suoi utilizzatori. Due blocchi differenti “Bloco A” e “Bloco B”. Il primo avente tre piani sotterranei e il secondo due. Nel “Bloco A” il commercio e i negozi si situano nel secondo, terzo e quarto piano e in parte dell’undicesimo. Gli uffici occupano il sesto, il settimo, l’ottavo, il nono e il decimo piano. Nella copertura del quinto piano si localizza un campo da tennis e un campo da minibasket con dei piccoli servizi di spogliatoi e bagni, ad accesso libero e utilizzazione gratuita. Nell’idea di creare scenari inaspettati, confermando la volontà di centralità. Al terzo piano esiste un cinema con trecentottanta posti a sedere. Al quinto piano sei piste da bowling. Il “Bloco B” si destina quasi totalmente a uffici. Tranne il decimo che è un terrazzo all’aria aperta dove si trovano le casse degli ascensori.

**Culture of congestion.** L’edificio racchiude in sé situazioni e momenti paragonabili a una città. È la cultura della congestione che prende forma a Porto, la stessa che *Rem Koolhaas* ritrova nel *Down Town Athletic Club*

<sup>68</sup> Freitas, Marcio. Memoria descrittiva do projecto de um edificio que a imobiliária progressiva da Boavista, S.A.R.L.; pretende construir (...) na praça do Mouzinho de Albuquerque e Av. Da Boavista na cidade do Porto. Porto, 31/7/1972.

<sup>69</sup> Freitas, Marcio. Op. cit. (68).

di New York<sup>70</sup>. Lo *shopping center Brasilia* non è un grattacielo, la realtà metropolitana di Porto è molto differente da quella della metropoli statunitense, ma in entrambe è racchiusa quella cultura atta a “mostrare la connessione tra l’architettura commerciale e il programma di avanguardia prodotto dagli effetti dell’accelerazione tecnologica.”<sup>71</sup> L’edificio vuole rappresentare *la città stessa*. Una serie di *dentro la città*, che si accumulano in un unico ammasso che vuole eliminare le perdite di tempo legate al raggiungimento di un punto rispetto a un altro. È il compattamento di situazioni che prima si trovavano in punti diversi della città e che adesso si concentrano al lato della *Rotunda da Boavista*. Questi spazi che normalmente appartengono a un sistema maggiore *la città stessa*, sono racchiusi nel centro commerciale, che ha il potere di sorprendere per la quantità di offerta con la quale può coinvolgere il proprio utilizzatore e la curiosità che è scaturita da dei *dentro la città* fuori contesto. Giocare a tennis su una terrazza che dà su tutta la città, fare strike al sesto piano dopo aver visto un film al terzo. È sorprendente quanto ammiccante potesse essere negli anni settanta l’offerta di un consumismo a portata di mano.

**Del troppo ci si stanca.** Altrettanto interessante è il paradosso che se un centro commerciale può portare delle modifiche a livello urbano anche la città può portare delle modifiche al centro commerciale. Questa carica che riveste un’attrezzatura di tali dimensioni sulla popolazione cittadina volge a una fine tanto “banale”, che la sola apparizione di qualcosa di più nuovo e più grande, lo fa sprofondare in un enorme baratro. I duecentocinquanta commercianti che esercitavano la propria funzione dal 1976 e i quindicimila visitatori diari portoghesi e stranieri<sup>72</sup> si piegano di fronte a delle modificazioni del traffico urbano che aprono la rotta per nuovi centri commerciali all’esterno della città consolidata. Più accessibile, con più negozi e più offerta di svago.

Dei giochi *piranesiani* delle scale elettriche, dei corridoi ciechi illuminati a giorno, delle persone che si contendono un break al quinto piano non rimane che il ricordo.

La sorpresa è svanita.

---

<sup>70</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (48). (p.144)

<sup>71</sup> Koolhaas, Rem (e). “‘Life in the Metropolis’ or ‘The Culture of Congestion’”. In Hays, K. Michael (ed). *Architecture Theory since 1968*. Cambridge, Mass: The MIT Press, 1998. Print.

<sup>72</sup> Pacheco, Helder. *Porto : do nome de Portugal . Lisboa : Lema, [imp.1992].* (p. 128-129)

## Riflessione finale.

Gli edifici analizzati in questo capitolo sono la rappresentazione di uno spazio metropolitano. Rem Koolhaas afferma che: *“nonostante questo nome ottuso la Grande Dimensione è un territorio teorico di questo fine secolo: in un passaggio di disordine, dissociazione, smembramento e rifiuto, l'attrattiva della Grande dimensione sta nella possibilità di costruire l'unità, di far risorgere il reale, reinventare il collettivo e rivendicare il massimo di possibilità.”*<sup>73</sup>

La volontà di costruire unità è fondamentale nella possibilità di vivere la città. Dall'unità deriva l'armonia o la disarmonia dello spazio. Le *ilhas* non creano unità con la città ma sono tenute nascoste, rifiutate, in esse non è reinventato il collettivo, ma negato. Nel *Palacio de Cristal* l'unità è simbolica, è rappresentante di un'epoca, ha la falsità di un totem. Il *Centro Comercial Brasilia* non è un'unità cittadina ma l'ammiccante unione di più funzioni spinte dall'intento di attrarre per fini lucrativi.

Se questa grande dimensione è rappresenta per Koolhaas da un' *“architettura che non è più modernista o formalista ma riacquista la sua strumentalità come veicolo di modernizzazione”*<sup>74</sup>, a Porto questi veicoli furono rappresentati dai *dentro la città* sopra citati come punti di forza. La struttura che andarono a modificare non è solo quella della città, ma delle dinamiche che si sviluppano al proprio interno.

Quello che si può riassumere da quest'analisi è come il funzionamento di un edificio, di uno spazio pubblico, non dipenda soltanto come dice *Fernando Tavora* dalla sua stessa generazione, ma è l'infelicità umana che ne porta alla morte. L'infelicità degli utilizzatori ha portato i *dentro la città* sopra analizzati a perire socialmente (*Ilhas*), fisicamente (*Palacio de Cristal*) e nel campo della novità (*Centro Commercial Brasilia*).

Nel capitolo successivo affronteremo il caso contrario. *Casa da musica* è un progetto considerato da numerose persone azzardato per la città, ma che funziona grazie ai suoi numerosi utilizzatori.

---

<sup>73</sup> Koolhaas, Rem. Bigness, or The Problem of Large, in "Domus", n. 764, 1994

<sup>74</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (73)



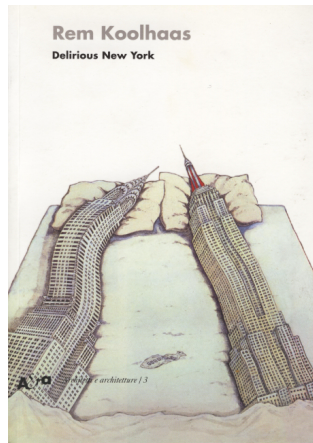


## CAPITOLO 3

Quanto perfetta può essere la perfezione:  
*Casa da Musica*



1.



2.

1. Rem Koolhaas

2. Copertina del libro Delirious New York

**Studio di New York.** La città contemporanea ha avuto numerosi studiosi, che si sono impiegati a capirne i meccanismi e a decifrarne le numerose complessità. Tra questi chi più si è elargito allo studio delle medesime e ha accompagnato a questo una notevole opera architettonica è sicuramente *Rem Koolhaas*.

Koolhaas nasce nel 1944 a Rotterdam. Dopo aver vissuto in Indonesia dal 1952 al 1956, torna in Olanda, stabilendosi ad Amsterdam; qui non si cimenta subito in architettura, ma lavora come sceneggiatore per il cinema e giornalista per l'*Haagse Post*. Poco dopo si trasferisce a Londra e inizia a studiare all'Architectural Association. Nel 1972 ottiene una borsa di studio che gli permette di viaggiare negli Stati Uniti e, affascinato dalla città di New York, comincia ad analizzare l'impatto della cultura metropolitana sull'architettura, pubblicando il libro *Delirious New York, a retroactive manifesto for Manhattan*.

In questo libro Koolhaas racconta cosa sia per lui la città moderna. A New York, secondo il suo credo, le forme appaiono e si manifestano in tutto il loro splendore; forme che rappresentano il vero e proprio progresso. Egli afferma nel libro: *"il mio lavoro è, deliberatamente, non utopico: cerca di operare coscientemente all'interno delle condizioni permanenti."*<sup>75</sup> Affascinato dalla metropoli statunitense ne studia i grattacieli, la loro indeterminatezza suggerisce che *"non è possibile abbinare funzioni specifiche a luoghi determinati."*<sup>76</sup>

Koolhaas scopre che non c'è più unione tra funzione e luogo, crede che nella città spontanea del XX secolo vi sia una struttura e scoprirla è il suo obiettivo prioritario. La scala è dipesa dall'uso che le persone fanno dell'architettura, la dimensione stabilisce le condizioni del progetto. Introduce in questo libro anche il concetto di sezione libera - la sezione non determina più la forma dell'edificio -.

**OMA.** Nel 1975 torna in Europa e fonda con *Elia* e *Zoe Zenghelis* e *Madelon Vriesendorp*, lo studio Office of Metropolitan Architecture (OMA) il cui obiettivo è la definizione di un nuovo tipo di relazioni tra architettura e contesto. Interrogandosi sulla situazione culturale contemporanea, cercando il modo attraverso il quale l'architettura possa rispondere a quest'ultima.

<sup>75</sup> Koolhaas, Rem. Op.cit. (48)

<sup>76</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (48)

**Architettura delle meraviglie.**<sup>77</sup> L'architettura della metropoli studiata attraverso Manhattan emerge nei primi concorsi dello studio. Parlando del concorso per il *Terminal di Zeebrugge* Rem Koolhaas afferma: "For the first time in our careers as architects we found ourselves confronted with their artistic choices, in that the only judgment we could make was no longer functionally based, because the problem was too complex to be analyzed in a rational manner. [...] Halfway into the competition we found ourselves judging whether one shape was more beautiful than another. Our criticism of one shape was that it was too much like a human head, and we settled, four days before the end of the competition, on a shape formed by the intersection of a cone and a sphere"<sup>78</sup>



Terminale marittimo di Zeebrugge, Belgio. 1989. (fonte <http://www.oma.eu>)



Villa dall'Ava, Parigi, Francia. 1991. (fonte <http://www.oma.eu>)

L'inesistenza di una coerenza tra forma e funzionalità ritaglia un ruolo fondamentale nel compimento di questo concorso. Qui OMA ammette la creazione di un oggetto, come una meraviglia calata dall'alto che vive in se stessa e che risponde alla volontà di risolvere separatamente la funzione dell'interno e dell'esterno. È tagliato il cordone con *Le Corbusier* e con la *Carta di Atene* del 1933. Ora l'architettura non era più fatta dall'interno verso l'esterno, questa non si preoccupa più della funzione che dovrebbe avere. Ora l'edificio risponde a canoni commerciali, conosce la capacità di farsi riconoscere e di creare forme ammiccanti. È *l'ouverture* che apre all'edificio di *Casa da Musica*. Il manifesto della Manhattan di Rem Koolhaas, il grattacielo, emerge all'interno del guscio rotto di quest'uovo assieme a rampe e viadotti per la circolazione di camion, automobili e autobus. Al piano inferiore si ha l'attracco per i ferries. All'interno del guscio si trovano inseriti tutti gli elementi che Koolhaas studiò nel suo periodo americano: pezzi di grattacieli, del Guggenheim Museum, del Panottico assieme ad un vuoto *piranesiano* nel mezzo. Lo studio e l'ammirazione per l'architetto newyorkese *Raymond Hood* sembrano riapparire in una sorta di parodia dell'opera dell'architetto statunitense *City under a Single Roof* accompagnati da un ricordo della forma delle geodetiche costruite da *Buckminster Fuller*. In questo progetto si rende concreta l'idea della vita nella metropoli, della cultura della congestione, che Koolhaas riassume con queste parole:

*"The culture of congestion is to show a link between commercial architecture and avant-garde program of accelerated techno-logical effects."*<sup>79</sup>

<sup>77</sup> Gargiani, Roberto. Rem Koolhaas, OMA: the construction of merveilles. Lausanne: EPFL press, 2008.

<sup>78</sup> Koolhaas, Rem. Conversations with students. Houston: Rice University school of architecture, 1996. (p.20)

<sup>79</sup> Rem Koolhaas. Op. cit. (71)

Il contrario della congestione avviene in un'altra tra le prime opere di OMA: *Villa dall'Ava* a *St. Cloud*, nei pressi della capitale francese. Scala del progetto è *small*, ma di notevole interesse teorico per una risposta al tema non più della vita urbana ma suburbana. *Rafael Moneo* parla di questa come *“una riflessione riguardo alla vita suburbana che non può dimenticare la sua condizione e che porta i suoi abitanti a usare lo humor per poter sopravvivere.”*<sup>80</sup> La villa rappresenta la risposta ai canoni lecorbusieriani di *Koolhaas* che sono portati all'estremo e quasi stereotipati. È il superamento del modernismo e la nuova maniera di vedere l'architettura per lo studio olandese.

**Teoria.** Alla fine degli anni Novanta *Koolhaas* cambia la sua opinione riguardo agli edifici. Passa da un edificio contenitore a pensare che quest'ultimo scaturisca dinamiche al di fuori del potere dell'architetto. L'edificio è artefice di cambiamenti a livello urbano. *“Pare incredibile che il puro e semplice dimensionamento di un edificio possa dar vita a un programma ideologico indipendente dalla volontà dei suoi progettisti.”*<sup>81</sup>

Con il saggio scritto nel 1994 *Bigness, ovvero il problema della grande dimensione*, *Rem Koolhaas* ci illustra cinque teoremi attraverso i quali vuole dimostrare come la possibilità di ricostruire l'unità, di far risorgere il reale, di reinventare il collettivo e di rivendicare il massimo di possibilità stia nella grande dimensione. Perché quest'ultima è veicolo di modernizzazione essendo essa stessa essenza della città, urbana. È un saggio in cui l'architetto olandese apre una nuova architettura, quella che lui chiama *post-architettura*. L'interesse che scaturisce questo saggio è l'esistenza di una forza insita nel progetto. Il fatto di disegnare un oggetto ha un significato di là del semplice gesto architettonico. Quest'ultimo, anzi, è minimizzato. Il prodotto di questa grande dimensione non fa più parte di alcun tessuto, il *contest* non è più da prendere in considerazione *“fuck the contest”*. Come lui affermerà l'anno successivo nel libro *S, M, L, XL: “Architecture is a hazardous mixture of omnipotence and impotence.”*<sup>82</sup>

In questo libro è espressa l'importanza della scala, risultante come unica differenza in architettura. Questo crea un paradosso. Ovvero: se un edificio dovrebbe non tener conto dell'ambiente nel quale è calato, come può essere presa in considerazione una scala se non c'è possibilità di relazione? *Rem Koolhaas* termina poi dicendo che: *“Architecture doesn't solve urbanistic problems.”*<sup>83</sup>

**Pessimismo.** L'evoluzione del pensiero teorico di *Rem Koolhaas* termina in un arrivo alla proclamazione di uno stato pessimistico. Dalla passione per la congestione sottolineata in *Delirious New York* l'architetto arriva a teorizzare a più di vent'anni di distanza l'esistenza all'interno delle metropoli dei *Junkspace*, spazi spazzatura. La congestione, come rappresentante del legame tra l'architettura commerciale e gli ultimi ritrovati dalla tecnica, svanisce. Ora gli edifici sono ridotti a buchi neri a *“forme in cerca di funzione, come paguri in cerca di un guscio*

<sup>80</sup> Moneo, Rafael. *Inquietud teórica y estrategia proyectual : en la obra de ocho arquitectos contemporáneos*. Barcelona : Actar, 2004.

<sup>81</sup> *Koolhaas, Rem. Op. cit. (73)*

<sup>82</sup> *Koolhaas, Rem. Op. cit. (35)*

<sup>83</sup> *Koolhaas, Rem. Op. cit. (35)*

vuoto.<sup>84</sup> Il prodotto costruito della modernizzazione non è più l'architettura moderna, ma il *Junkspace*. Invece di sviluppo si proclama l'entropia. Il legame tra forma e funzione era inesistente anche nei saggi della fine degli anni settanta, ma era accettato dall'architetto, che credeva slegato il suo ruolo con quello che doveva avere, poi, l'edificio con il suo intorno. Koolhaas afferma che il progetto muore nel *Junkspace*.

Ma torniamo a Porto.

L'architetto olandese atterrà in città.

-

---

<sup>84</sup> Rem Koolhaas. Op.cit. (39)



Casa da Musica dalla fermata della metropolitana di Casa da Musica. Foto Pietro Salamone

## Casa da Musica.

**Una nuova esposizione universale.** La proposta di promuovere Porto a Capitale Europea della cultura fu iniziata il 7 aprile del 1997 dall'allora sindaco *Fernando Gomes* e confermata nel 1998 dalla Comunità Europea per l'anno 2001. Com'era successo per *Palacio de Cristal* con la nascita della *Sociedade Do Palacio de Cristal Portuense*, si rispose all'evento, creando una società per le opere, fondata nel giugno del 1998 e chiamata *Porto 2001*.

Questa doveva prodigarsi a promuovere e terminare le opere di rimodellamento della città e delle sue funzioni per rendere la città all'altezza dell'accoglienza della manifestazione europea. Nel 1999 la società si trovò di fronte al problema di creare uno spazio nel quale esibire i concerti di musica sinfonica e da camera che si dovevano svolgere durante l'anno della cultura. Come riporta in un articolo l'architetto *Agostinho Ricca* *"l'ambizione della società non si riferiva all'adattare le piccole sale del cinema Batalha e del Teatro Àguia Douro."*<sup>85</sup> Come una vera e propria esposizione internazionale la volontà della società fu di fare un investimento ricercando un simbolo nuovo e non promuovendo il recupero delle funzioni radicate nella struttura cittadina. *"I principali protagonisti del processo si erano riusciti a mettere d'accordo perché l'evento costituisse una opportunità per la città di costruire un edificio marcante e, simultaneamente, dotare l'orchestra di Porto di uno spazio degno."*<sup>86</sup>

Molte furono le possibilità riguardo alla scelta del luogo di questo edificio emblematico: il *Parque das Camelias*, vicino al *Teatro Nacional de S. João*, la *Avenida da Ponte*, l'edificio dell'*Alfandega*, la *Plaza de Lisboa* e perfino *Parque da Cidade*. La voglia di rivitalizzare con l'evento la *Baixa* della città e il fatto che fin da principio fu scartata la possibilità che l'edificio fosse costruito nel *Parque da Cidade* portarono a pensare, per alcuni mesi, che *Casa da Musica* si costruisse in *Praça da Batalha*. Alla fine però, il vecchio deposito della STCP che si trovava nella *Rotunda da Boavista*, vinse l'assegnazione del progetto. Questo avvenne principalmente per due motivi. Il primo fu quello che il terreno era già comunale e quindi evitava una spesa per l'espropriazione e una perdita di tempo dovuta alle prassi burocratiche. Il secondo consisteva nel fatto che la localizzazione scelta permetteva una diminuzione del tempo di costruzione del progetto per una questione logistica. Il centro storico aumentava le difficoltà di trasporto e di mezzi, aumentando la lentezza delle operazioni. I tempi dovevano essere abbattuti in quando si puntava a terminare la costruzione per l'anno 2001. Era già il 1999 e si riteneva quasi impossibile il suo compimento per l'anno della cultura. Come disse *Alvaro Siza Vieira*: *"Nessuno degli architetti che partecipò (al concorso) credeva in questo. Un'opera di queste dimensioni non si fa in meno di sei anni."*<sup>87</sup>

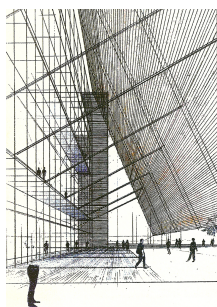
**Il concorso.** Il fatto che l'opera iniziasse senza ritardi portò *Porto 2001* a organizzare un concorso limitato ad un gruppo di studi di architettura internazionali, di riconosciuti meriti, e con scadenze per la consegna degli elaborati molto brevi. Il concorso lanciato nel 1999 per la Casa da Musica vide invitati sette uffici di architettura

<sup>85</sup> Ricca, Agostinho. Casa da Música: os desconcertos. EXPRESSO 22.12.2001

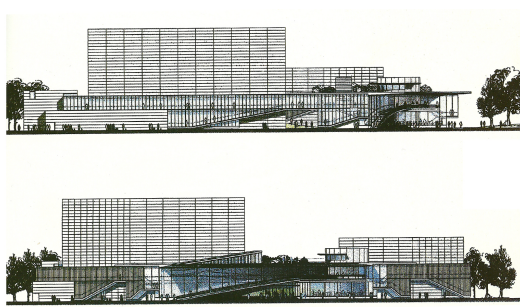
<sup>86</sup> Marmelo, Jorge. Boavista ou Baixa? in Publico. A Casa abre-se à Musica. Edição especial. 14 março 2005. (p.30)

<sup>87</sup> Siza, Alvaro Vieira in Publico. A Casa abre-se à Musica. Edição especial. 14 março 2005. (p.32)

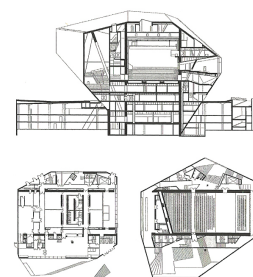
stranieri: il francese *Dominique Perrault*, il britannico *Norman Foster*, lo svizzero *Peter Zumthor*, lo spagnolo *Rafael Moneo*, il nord americano *Rafael Viñoly*, l'olandese *Rem Koolhaas* e il giapponese *Toyo Ito*. A causa del tempo ridotto di consegna e della complessità del programma dei sette studi solo tre arrivarono a presentare un progetto ovvero *Koolhaas*, *Viñoly* e *Perrault*. L'edificio progettato doveva rientrare in un budget complessivo di quindici milioni di euro. Il progetto di *Koolhaas* impressionò per la sua bellezza e per il suo impatto architettonico e fu decretato vincitore nel luglio del 1999. Alla fine dell'anno quando fu consegnato l'*anteprojecto* le spese legate all'opera erano di quaranta milioni. Iniziavano i primi problemi riguardanti la gestione e l'organizzazione dell'opera e come dice un detto popolare portoghese "o que nasce torto tarde o nunca se endireita."



Proposta di progetto di D. Perrault.\*



Proposta di progetto di Rafael Viñoly.\*



Proposta di progetto di Rem Koolhaas.\*

\*Fonte Pùblico. Edizione speciale. 14 marzo 2005

**Una casa da musica o de uma familia.** "Casa da Musica iniziò la sua vita come un'abitazione olandese. Il suo riciclo è un'allegoria per la relazione instabile tra forma e uso, un mix di psicologia, investigazione scientifica e opportunismo spudorato."<sup>88</sup>

L'abitazione in questione è villa Y2K, commissionata nel febbraio del 1999 da un cliente eccentrico. Egli era terrorizzato dalla confusione e dalla disorganizzazione interna agli spazi delle case, impaurito dall'anno duemila e dal possibile virus Y2K e con uno standard familiare ambiguo. L'idea del cliente si basava sul fatto che ogni membro della famiglia dovesse avere una propria autonomia all'interno degli spazi della casa. Gli spazi individuali giravano attorno ad un tunnel centrale completamente vuoto, che era il luogo d'incontro del nucleo familiare. Il tutto era poggiato su di un disco rotante che permetteva alla casa di ruotare attorno al proprio asse in modo da creare nuove viste, momenti particolari e differente percezione delle condizioni meteorologiche. La casa era di forma prismatica, nell'idea di un superamento della forma elementare della scatola. Questa, rispondeva positivamente alle richieste del cliente, non fu mai realizzata.

Nello stesso anno lo studio OMA fu invitato a partecipare al concorso per la costruzione di *Casa da Musica*. *Rem Koolhaas*, come ha affermato a posteriori, mise in pratica quello che aveva imparato nel primo viaggio in Nigeria. Nell'intervista a *Pùblico* racconta come fu impressionato nel costatare che le persone in quel paese africano fanno le proprie scelte in un tempo ridotto. Stessa situazione in cui il suo studio si trovava nei confronti della competizione portoghese. E questa efficienza istintiva propria delle situazioni africane lo portarono a

<sup>88</sup> AMO/OMA. Rem Koolhaas. Content. Taschen, 2004.

riutilizzare al progetto Y2K ipotizzando il tunnel centrale della villa come la sala da concerto principale, che doveva in questo caso accogliere mille e cento persone. *“Il poliedro informale della casa Y2K fu trasformato, attraverso un salto di scala proprio di Magritte o un allargamento gigantesco, nel progetto per Casa da Musica di Porto.”*<sup>89</sup> Il programma funzionale, allo stesso modo che la villa per Rotterdam, era diviso in due categorie: “spazi collettivi” (auditori, foyer, spazi per il pubblico) e “spazi di servizio secondari” (uffici, spazi di riposo, camerini, spazi tecnici).

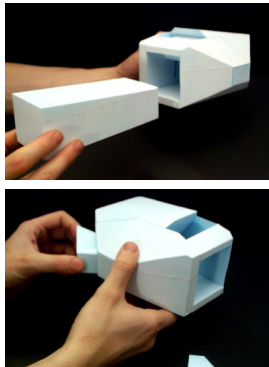


Immagine del plastico per casa Y2K

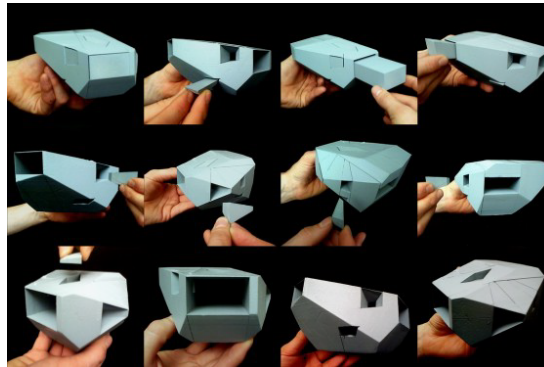


Immagine del plastico per Casa da Musica

Fonte <http://www.oma.eu>

**La memoria descrittiva di OMA.** *“Casa da Musica cerca di rinvigorire la tradizionale sala da concerti in un altro modo: ridefinendo la relazione tra il glorificato interno e il generale esterno pubblico. (...) All'interno, l'elevato Grand Auditorium da mille e trecento persone (a forma di scatola da scarpe) ha le facciate in vetro corrugato alle due estremità e che aprono la sala alla città e offrono la città di Porto come un drammatico fondale per le performance. Casa da Musica rivela il suo contenuto senza essere didattica; allo stesso tempo pone la città sopra un'altra luce.”* L'idea spiega poi Rem Koolhaas fu quella di creare un *“edificio solitario appoggiato su di una piattaforma di travertino di fronte al parco della Rotunda, nelle vicinanze di un'area della classe operaia. Con questo concetto, la questione del simbolismo, della visibilità, e dell'accesso sono stati risolti in un gesto (...). L'edificio diventa un'avventura architettonica.”*<sup>90</sup>

**Tutte le idee in un edificio.** Quest'“avventura” concentra in sé tutte le idee e gli approfondimenti che OMA ha indagato fin dall'origine della propria formazione nel 1975. Il progetto interrompe la relazione del container metaforico, caro alla cultura architettonica olandese dei primordi del XX secolo (*Prinzip der Bekleidung*). In quest'edificio le funzioni si relazionano diversamente grazie alla generazione dello spazio in-between. *“In questa prospettiva, il solido informale di Casa da Musica è quello che rimane dopo il dissolversi delle metafore surrealiste della prima fase di OMA: merveilles senza significato, e quindi ancora più sorprendente ed enigmatico, come il prisma di Mies.”*<sup>91</sup>

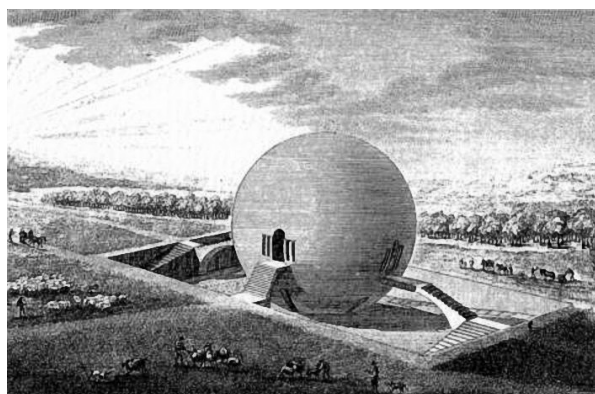
Il parallelismo con l'opera *progetto per una casa delle guardie campestri* di Claude-Nicolas Ledoux del 1790 è trasparente. L'oggetto architettonico è in completa autonomia rispetto alla piazza. L'ingresso è fatto attraverso

<sup>89</sup> Gargiani, Roberto. Op. cit. (77). (p.277)

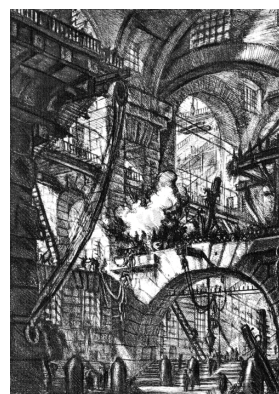
<sup>90</sup> OMA web site. ([http://www.oma.eu/index.php?option=com\\_projects&view=portal&id=48&Itemid=10](http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=48&Itemid=10))

<sup>91</sup> Gargiani, Roberto. Op. cit. (77). (p.281)

una scala esterna come nell'edificio dell'architetto francese. La porta d'entrata è differente dall'edificio di *Ledoux*. Al posto di una serliana *Koolhaas* rende evidente ancora una volta la sua operazione di sottrazione dall'intero volume per avere come risultato una porta dalla geometria non convenzionale. Entrati ci si trova in uno spazio "nuovo". L'esterno e l'interno non appartengono a una dialettica architettonica, come definirebbe *Souto de Moura*, anonima, ma "surreale". Mentre l'esterno appartiene a una logica volta a testimoniare l'azione di appoggiare un elemento su di una piattaforma, l'interno è uno spazio che non si vuol far capire (come le prigioni di *Piranesi*), neutro, monocoloro, si mette in relazione con la città attraverso aperture mirate che fanno entrare nell'edificio i colori di Porto. Il contrario avviene nel tunnel della sala da concerti, completamente dipinto, quasi barocco nella scelta della disposizione dei falsi organi all'interno della sala.



C. N. Ledoux. House of the Gardener in an Ideal Town. (XVIII sec.)



G. B. Piranesi. Le carceri d'invenzione. (XVIII sec.)

Fonte [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

**L'oggetto autonomo.** *"Generato da logiche interne della poetica di Koolhaas questo solido informale non può dialogare con la geometria del lotto, e nemmeno può completare la curva della Rotonda de Boavista, esso si deve isolare, diventando un oggetto autonomo per essere osservato attraverso la piazza, come un lavoro scultorio che genera una nuova idea di contesto".*<sup>92</sup>

In *Casa da Musica* sono applicati i teoremi della grande dimensione. Un edificio è da definirsi di grande dimensione quando supera "una certa scala" e la sua mole non riesce a essere più controllata da un solo gesto architettonico, e nemmeno da una combinazione di gesti. Non c'è più autonomia tra le parti ma l'edificio è da considerarsi come un tutto, inscindibile. Parlando di questi edifici *Koolhaas* afferma che *"il loro impatto è indipendente dalla loro qualità"* continua dicendo *"la grande dimensione non fa parte di alcun tessuto. (...) Il suo messaggio implicito è: fanculo il contesto."*<sup>93</sup>

Il contesto non è più preso in considerazione perché è rivendicata l'autonomia dell'edificio. L'edificio comprende in sé la città, perché la sua dimensione è urbana. Si toglie da quella funzione formalista, ma riacquista la sua strumentalità come veicolo di modernizzazione, come fu *Palacio de Cristal*. Questo nuovo oggetto non ha riferimenti e potrebbe essere spostato all'interno del lotto senza contrarre modificazioni progettuali. La sua forza

<sup>92</sup> Gargiani, Roberto. Op. cit. (77). (p.281)

<sup>93</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (73). (p.87)

è proprio questa: *“la sua possibilità di ricostruire l’unità, di far risorgere il reale, di reinventare il collettivo e rivendicare il massimo di possibilità.”*<sup>94</sup>

**L’effetto Guggenheim.** *Casa da Musica* fin dal primo plastico di concorso si presentò con una configurazione non ordinaria e per questo capace di scaturire passioni e maldicenze. I responsabili di *Porto 2001* sperano che questo nuovo oggetto audace e innovatore fosse capace di replicare quello che dal 1997 aveva portato il museo di *Frank Owen Gehry* alla città di *Bilbao*: “l’effetto Guggenheim”.

*Eduardo Souto de Moura* parla del progetto come *“intelligente e di nuova concezione: gli spazi non sono disegnati autonomamente, c’è un’idea dell’insieme come una sola cosa.”* Questa sola cosa viene descritta da molti come una gigantesca scultura di cemento o *una navicella spaziale arrivata da Marte*<sup>95</sup>. Quello che gli organizzatori vogliono è creare un edificio icona della città per ricreare il prestigio alla modernità. È la voglia di trasformare la città e di forzare i naturali meccanismi al proprio interno, inserendovi un edificio che rende più rapide le trasformazioni delle dinamiche cittadine.

*Rem Koolhaas* è in disaccordo con questa teoria. In un’intervista rilasciata alla rivista *Publico* afferma che *“l’effetto Bilbao è una dei più negativi fattori in discussione in questo momento (...).”*<sup>96</sup> Egli sostiene questa tesi non tanto per il museo di *Gehry*, che portò un notevole contributo alla città Basca, ma per tutte quelle città che hanno tutte le ragioni per rimanere legate alla propria identità, se questa è forte e ben radicata, come nel caso di *Porto*. *“Porto già esiste nella mappa”* è la risposta dell’architetto olandese alle parole pronunziate dal presidente di *Porto 2001* nel discorso per la presentazione del progetto, il quale sperava in un effetto simile a quello di *Bilbao*. *Koolhaas* è preoccupato riguardo all’attenzione che dovrebbe avere la città nella rimozione di elementi attorno al progetto, perché molti di quelli sono cruciali. Potrebbe venire meno quella tensione che crea questa nuova architettura e le relazioni che instaura con la città di *Porto*, ci si troverebbe in una *“situazione di disequilibrio”*, poiché *“la bellezza della città è ovvia. È una città che in una certa forma è eccentrica.”*<sup>97</sup>

**Lo spazio e il tempo Casa da Musica.** La comparsa di *Casa da Musica* nel sistema *Rotunda da Boavista* corrisponde all’instaurarsi di una *sperimentazione architettonica*. E come afferma *Nuno Portas* questa è indiscutibilmente arbitraria. Il fatto di collocare un edificio di quella carica di significato per la città rivitalizza l’intero sistema urbano. Sia a livello micro scala che macro. Esso instaura meccanismi che intaccano il sistema *Rotunda*, ma allo stesso tempo anche l’intera città di *Porto*. L’edificio crea *“situazioni inedite stabilendo relazioni nuove tra i fenomeni e, in particolare, tra i comportamenti e tra questi e l’ambiente fisico.”*<sup>98</sup> Al contrario di quanto afferma *Portas*, però, il processo di progettazione dell’architetto olandese non fu quello di *“creare un sistema di funzioni di crescente complessità in passi strategici, permessi attraverso la conoscenza nella sua*

<sup>94</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (73).

<sup>95</sup> Publico. A Casa abre-se à Musica. Edição especial. 14 março 2005.

<sup>96</sup> Koolhaas, Rem in O Porto já está no mapa. Entrevista ao Rem Koolhaas in Publico. A Casa abre-se à Musica. Edição especial. 14 março 2005. (p.70)

<sup>97</sup> Koolhaas, Rem in Op. cit. (96). (p.70)

<sup>98</sup> Portas, Nuno. A cidade como arquitectura : apontamentos de método e crítica. Lisboa : Livros Horizonte, [1969]. (p.25)

*approssimazione alla realtà.*<sup>99</sup> Non ci sono stati, quelli che lui chiama, *momenti chiave* all'interno del processo che ne ha portato alla realizzazione. Al contrario come si è visto l'edificio deriva da un'operazione di fuori scala fatto sul modello di una casa per una famiglia; l'approssimazione alla realtà portoghese è, se non debole, inesistente. L'edificio, però, è un indiscutibile punto di forza, capace di cambiare le dinamiche cittadine. Complice in quell'agopuntura urbana che agisce sul tessuto epidermico cittadino, del già citato *Sola-Morales*.

L'interesse verte su come i cittadini si riappropriano di uno spazio che a un primo avviso sembra lasciato al caso e incontrollato. La piazza esterna è ora centro di un flusso notevole di giovani che dello spazio hanno fatto un luogo pubblico. Quest'attivazione del luogo non è scaturita dall'interesse dei suoi utenti per la funzione che si svolge all'interno dell'edificio e nemmeno dal programma di *Casa da Musica*, non comprendente eventi che coinvolgano la piattaforma esterna, se non sporadici. È la riappropriazione di uno spazio che era in condizione di attesa, un *terrain vague*. È il giardino del *Palacio de Cristal*, dopo l'incontrato disinteresse per il palazzo stesso. È la possibilità di rendere partecipi i cittadini alla vita del *dentro la città*. Artefici del proprio funzionamento.

**La comunicazione prevale sullo spazio.** Se l'edificio può scaturire fenomeni indipendenti dalla volontà del progettista com'è avvenuto per *Casa da Musica*, è da rivolgersi alla forza mediatica che questi possiedono. Come affermò *Robert Venturi*, e come già riportai nel primo capitolo, l'architettura di comunicazione "*prevale sullo spazio*."<sup>100</sup> Questo è dovuto alla dottrina commerciale che, come abbiamo visto, si è sviluppata nella città negli anni settanta e che continua sino ai nostri giorni. Si svuota il significato dell'edificio e ne rimane il significante. È la nascita dell'edificio icona. La pelle esterna di Casa da Musica diventa un simbolo per la città.

Quando si cammina per le strade di Porto capita di calpestare le targhe che ricordano la risistemazione avvenuta in seguito ai lavori di *Porto 2001*. Rimasi sorpreso la prima volta quando vidi che *Casa da Musica* era incisa su quelle targhe di ottone. È talmente importante simbolicamente che è logo di un avvenimento svoltosi ancor prima della sua costruzione.

Come spiega il designer viennese *Stefan Sagmeister*, curatore dell'immagine di Casa da Musica, "*il nostro desiderio iniziale di disegnare un'identità senza rifarsi all'edificio fu impossibile, perché studiammo la struttura e realizzammo che l'edificio stesso è un logo. Koolhaas chiama questo l'organizzazione delle questioni del simbolismo*."<sup>101</sup> Il designer ammette il significato che è intrinseco nella sua forma, l'edificio è logo di se stesso. È il *dentro la città* che diventa un simbolo, che diventa la *città stessa* è quello che non voleva Koolhaas è dimenticare l'identità di Porto.

**Riflessioni.** Se riflettiamo su quello che dice *Nicolas Pevsner* "*ogni edificio crea associazioni nella mente degli utilizzatori, che l'architetto lo voglia o no*."<sup>102</sup> L'immagine è l'edificio e l'edificio contiene delle immagini.

<sup>99</sup> Portas, Nuno. Op. cit. (98). (p.27)

<sup>100</sup> Venturi, Robert. Op. cit. (3)

<sup>101</sup> Stefan Sagmeister su Casa da Musica in <http://www.sagmeister.com/work/featured#/node/192>

<sup>102</sup> Pevsner, Nikolaus. *Historia de las tipologias arquitectonicas*. 2ª ed.. - Barcelona : Gustavo Gili, 1980. (p.125)

L'immagine porta con sé significati reconditi. L'immagine è il *link* della società ipertesto. Un mondo fatto di rimandi che stimolano il cittadino ad attraversare lo spazio in cui si trova e allo stesso tempo vivere le esperienze dettate strategicamente dalle stesse immagini che gli sono inflitte.

Se ci fermiamo un secondo e rileggiamo il pensiero di *Gregory Bateson*<sup>103</sup> riguardo alla sua concezione reticolare di cultura -ricordando di essere ai primordi della teorizzazione della società ipertesto- egli teorizza l'esistenza di una trama che connette la realtà. *“La mente è immanente, ma non solo al corpo: essa è immanente anche in canali e messaggi esterni al corpo”*<sup>104</sup>, ogni individuo è unito a livello mentale con la fonte delle sue informazioni attraverso ciò che l'informazione veicola, ovvero il medium. La mente nel nostro caso è il *dentro la città* e la realtà è la *città stessa*. Ogni edificio, ogni elemento del *dentro la città* è connesso attraverso dei collegamenti che non sono solo superficiali ma che sono parte della città. Questo paragone ci suggerisce come il *dentro la città*, affrontato in specifico nel caso di *Casa da Musica*, è vissuto come un ambiente isolato o meglio *immanente*, cioè avente in sé il proprio principio e la propria fine, ma allo stesso modo creando dinamiche per la città. Queste dinamiche però non sono determinate dal suo esistere, ma dall'idea della sua esistenza che hanno prodotto i cittadini. L'interiorizzazione dell'edificio.

*Casa da Musica* non è uno spazio spazzatura, perché vissuta dai cittadini. Quando *Koolhaas* afferma che *“il Junkspace è post - esistenziale: ti rende incerto su dove sei, ti rende poco chiaro dove stai andando, distrugge il luogo dove eri”*<sup>105</sup> si dimentica del potere dell'identità di un edificio. Un'identità di un edificio che come nelle parole di *Aldo Rossi* rappresenta il *significato interiore della città*. Secondo *Rossi* è il tempo in architettura ad aver condotto all'idea d'identità. *“L'architettura della città ha un paradigma che si trasforma nel tempo”*<sup>106</sup> che la va a conformare.

Questo *tempo* sarà quello che andrò ad affrontare nel prossimo capitolo. *Il racconto della magia* della città ovvero la dimostrazione dell'esistenza di connessioni possibili tra la storia della città e i cambiamenti avvenuti al proprio interno e che hanno portato alla modificazione della *città stessa*.

---

<sup>103</sup> Bateson, Gregory. *Verso Un' Ecologia della Mente*. Adelphi Edizioni, Milano. 1976

<sup>104</sup> Bateson, Gregory. Op. cit. (103)

<sup>105</sup> Koolhaas, Rem. Op. cit. (39)

<sup>106</sup> Rossi, Aldo. *Autobiografia scientifica*. 2ª ed. - Barcelona : Gustavo Gili, 1998.



## CAPITOLO 4

Il racconto dell'Avenida

**Antefatto.** Se rispolveriamo ancora una volta *Henri Louis Bergson*. Se ci facciamo contagiare dalle sue immagini (valanga e gomitolo) e poi leggiamo le parole di *Fernando Tavora* in *Da Organização do Espaço*, tutto sembra tornare. “*Uno spazio organizzato non potrà mai diventare quello che era, e da qui l’affermazione che lo spazio sta in un continuo divenire.*”<sup>107</sup> Questa metamorfosi dello spazio si trasforma nella metamorfosi della città come spazio. In questa a differenza di quanto esposto dall’architetto portoghese, il fattore tempo non è completamente nelle mani dell’osservatore, ma la quarta dimensione imperversa in un “delirio” di fattori che rendono la città uno sconvolgente agglomerato di situazioni diverse. È *Delirious Porto*. È tutto quello che la città stessa fa trasparire.

L’esame dei singoli punti di forza avvenuto nei precedenti capitoli è il tentativo di capire come i *dentro la città* vivano in loro stessi. L’interesse, ora, si sposta su come questi vivono nella *città stessa*. Come questa si formi e possa essere rappresentata.

Per far questo vorrei cominciare paragonando la città di Porto all’opera scultoria “*I borghesi di Calais*” di *Auguste Rodin*.

**Auguste Rodin.** Auguste Rodin, pittore e scultore francese, nasce a Parigi in una famiglia modesta, il 12 novembre 1840. La sua particolare opera è difficilmente inscrivibile in una corrente stilistica. Le sue creazioni si avvicinano al naturalismo per la precisione anatomica, al romanticismo nel culto dell’espressione o ancora al simbolismo nelle scelte dei titoli.

**I borghesi di Calais.** Esistono più versioni de “I borghesi”, da quella del *Musée Rodin* a Parigi (1884-1889) a quella esposta alla Biennale di Venezia nel 1901 e oggi alla Galleria di Ca’ Pesaro sempre a Venezia. La statua celebra la resistenza dei propri cittadini agli invasori inglesi durante la guerra dei cent’anni. L’episodio, che avvenne nel 1347, è riportato dallo scultore francese rappresentando i sei borghesi nel momento in cui si consegnano come ostaggi per salvare la città. *Rodin* non celebra la vicenda storica ma piuttosto compie un’indagine psicologica nelle angosce dei personaggi. La novità in questa scultura sta in come la trattazione dei singoli personaggi sia fortemente individuale, “*ognuno (...) è isolato di fronte alla propria coscienza.*”<sup>108</sup>

Voglio paragonare questi personaggi ai *dentro la città*. Ognuno dei quali vive in se stesso, ma al contempo compone un *unicum*, un’immagine del tutto: la *città stessa*. Di là del carattere individuale dei *dentro la città*, nella scultura, i personaggi poggiano tutti su un medesimo piedistallo: la struttura della città per *Sola-Morales*, il continuum di *Paola Viganò*, l’idea del luogo di *Aldo Rossi*, la rete di *Pierre Levy*. Che cos’è, allora, questo piedistallo per la città di Porto?

**I borghesi di Porto.** Se immaginiamo di poggiare su di una base comune le *Ilhas di Porto*, il *Palacio de Cristal*, il *centro commercial Brasilia* e *Casa da Musica* (tornando a rilevare che anche molti altri sono stati e

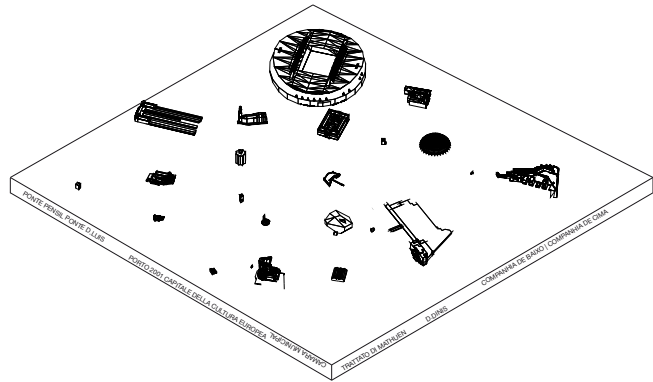
<sup>107</sup> Tavora, Fernando. *Da organização do espaço*. 3ª ed. - Porto : Faup Publicações, 1996.

<sup>108</sup> Gsell, 1914 in <http://www.duesecolidiscultura.it/i-borghesi-di-calais---auguste-rodin/>

continuano a essere i punti di forza della città, anche se non analizzati) vedremo come questi non sembrano dialogare tra di loro, ma vivono in se stessi o, riprendendo le parole del critico d'arte, *isolati dalla propria coscienza*. Quest'apparente isolamento è riservato al fatto che esiste un'*individualità del fatto urbano*. "Molte volte m'interrogai su dove inizia l'individualità del fatto urbano; se è nella sua forma, nella sua funzione, nella sua memoria o anche in qualsiasi altra cosa. Alla fine potremo dire che il fatto urbano esiste nell'avvenimento e nel segnale che lo fissò."<sup>109</sup> L'avvenimento che fissò il fatto urbano sono le circostanze della storia. Queste fanno parte del piedistallo che sostiene e allo stesso tempo unisce i *dentro la città*.



A. Rodin. I borghesi di Calais. 1889



I borghesi di Porto

**Il piedistallo.** "La città esistente oggi (...) soprattutto ci appare insieme di luoghi cui conferire un "senso", non necessariamente nuovo né indifferente da quello storico, ma riconoscibile e legittimo."<sup>110</sup> Nello stesso articolo Bernardo Secchi esprimerà come nella storia appare problematico l'accostamento di oggetti, attività e soggetti sociali tra loro estranei.

Pensiamo a un metodo associativo differente ovvero che questo non debba avvenire nella storia ma su di essa, non in una connessione orizzontale ma verticale. Come se gli oggetti fossero affogati in questa base di cemento che prima fresca e liquida, poi indurendosi, connetta a sé i *dentro la città*, eternamente.

Il piedistallo è la lettera di *D. Dinis* indirizzata al consiglio cittadino per l'accento sull'importanza dello spazio pubblico rispetto a quello privato. Senza di questa le strade, le piazze, i parchi e qualsiasi altro elemento cittadino non sarebbe gli stessi.

Il piedistallo è la firma di *D. Joao V* sulla pergamena del *Trattato di Mathuen* per l'inizio di un imponente scambio commerciale con l'Inghilterra e il conseguente incremento del traffico fluviale nel *rio Douro*, tracciante il fulcro di una nuova realtà cittadina e di una possibile nuova direzione per il suo sviluppo.

Il piedistallo è la costruzione della linea dell'*eletrico*, l'esistenza della *Companhia de Baixo*, lungo la strada *Marginal*, e la *Companhia de Cima*, lungo l' *Avenida da Boavista*, per accompagnare e facilitare la

<sup>109</sup> Rossi, Aldo. *A arquitectura da cidade*. Lisboa : Cosmos, 2001.

<sup>110</sup> Secchi, Bernardo. *Alcuni punti fermi in Casabella n°525*. 1986

comunicazione e l'espansione della città verso est. Il sentimento che si provava era quello di una possibile ipotesi d'assenza di un limite di espansione, legato ormai unicamente all'estensione della linea. L'*eletrico* per la città rappresentava quello che per la *Manhattan* di *Rem Koolhaas* fu l'ascensore. Mentre l'ascensore agiva sulla città in senso verticale, annullando il limite di altezza, la linea di Porto agiva in orizzontale permettendo l'espansione a macchia d'olio della città.

Il piedistallo è prima il *Ponte Pensil* e poi il *Ponte D. Luis* per l'intenzione di ruotare di novanta gradi l'asse di comunicazione della città con l'intorno.

Il piedistallo è stata l'assegnazione della città del titolo di capitale europea della cultura 2001 per le numerose opere che hanno portato alla modificazione e al potenziamento del tessuto cittadino, prima tra queste la creazione delle quattro linee metropolitane.

Il piedistallo sono le deroghe che la *Camara Municipal* sancisce nell'adeguazione dei fuori norma. Azione illustrata nella memoria descrittiva del *Centro Comercial Brasilia* e che da questo hanno imperversato nel territorio cittadino e hanno portato a una conurbazione, ampiamente riassumibile nello *sprawl urbano*, che caratterizza la città stessa per essere un minestrone di scale, di destinazioni d'uso e di dinamiche interne.

Riguardo a questo vediamo ora un esempio più concreto.

**L'esempio pazzo di Avenida da Boavista.** *“E cresce, cresce sempre, perché per la città fermarsi significa morire. E perché cresce con un ritmo pazzo, non è possibile imporre un sistema di relazioni coerente tra i suoi spazi organizzati. Essa costituisce non più un insieme strutturato ma una somma di spazi, nel quale si mescolano e confondono funzioni dove il disordine è sovrano.”*<sup>111</sup>

Volevo iniziare la descrizione dell'*Avenida da Boavista* con le parole di Fernando Tavora riguardo alla città. Queste illustrano in maniera esemplare, il fenomeno di questa struttura urbana, nella quale si riassumono molteplici realtà cittadine estrapolate dal contesto.

La tendenza naturale che la città ebbe nell'espansione verso Occidente fu logistica, scaturita dalla prossimità con *Porto de Lexões*, finire del XIX secolo, e topografica, il terreno dal centro storico fino al mare si trova in falso piano. Questa portò alla naturale nascita dell'*Avenida*, terminata nel 1917, come prolungamento della *rua de Boavista*. Una *“linea dritta definì la direzione originale della prima Rua da Boavista, molti anni dopo prolungata fino al mare con un tracciato che risponde alla prima grande avenida, che da quel momento in poi, inizierà a essere una tipologia nel rifacimento della grande città.”*<sup>112</sup>

<sup>111</sup> Tavora, Fernando. Op. cit. (107)

<sup>112</sup> Tavares, Domingos in Tavares, Miguel. *Boavista 66*, Dedalo 06. (p.14)

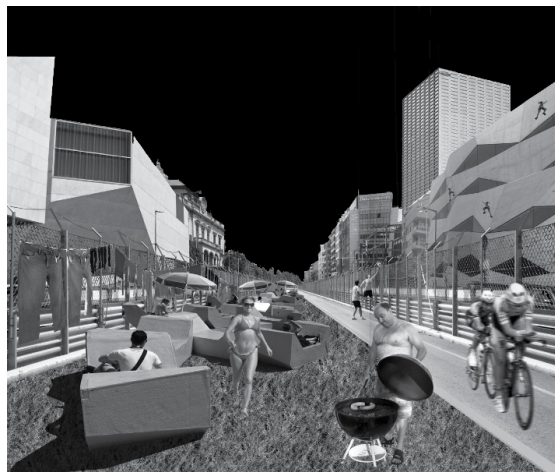
La costruzione del sopra citato porto segna l'inizio dell'indipendenza della città rispetto al fiume *Douro*. L'apertura dell'*Avenida* porta a un successivo fenomeno urbano ovvero il dislocamento di molte famiglie borghesi dal centro storico della città verso l'oceano alla ricerca di una tranquillità che Porto non gli poteva offrire. La migrazione stimolò e fu stimolata dallo sviluppo di mezzi di trasporto nell'*Avenida*: per primo negli anni settanta l'*americano*, un sistema composto da una carrozza spinta da uno o più cavalli, e posteriormente l'*elettrico* negli anni novanta.

Quello che ci si lascia sul cammino nel procedere lungo l'*Avenida* è una parte di città senza regole in cui le decisioni individuali vincono sul singolo, a discapito dell'epoca e di una città storica che si va dimenticando nel procedere verso il mare, per cinque chilometri di lunghezza.

L'idea iniziale era quella di una via verde e ventilata, lontano dagli spazi urbani e in cui si doveva favorire uno spazio centrale di circolazione. I sogni iniziali svanirono col passare del tempo. L'*avenida*, oggi, è grigia e vinta dalle costruzioni che sono apparse ai propri lati. Dell'idea di una fascia di circolazione centrale, non rimangono altro che i resti delle rotaie di fronte a Casa da Musica, memoriale di una Porto che si dimentica delle sue idee più belle e sprofonda nell'era del cemento.

Il delirio avviene in luglio, una volta ogni due anni la strada diventa un circuito per le macchine da corsa. Il "gran premio dell'*avenida*" disorienta per l'inquinamento acustico che per novantasei ore accompagna la città.

**Una avenida fatta da tante avenide.** *"Il risultato al quale ora assistiamo è la somma delle molte "avenide" che, in qualche forma, uniscono la Rotunda con il Castelo do Queijo."*<sup>113</sup>



Fotomontaggio di Avenida da Boavista tratto da Dedalo n°6

È un'*avenida* fatta per punti. Non c'è costanza di sezione stradale, non c'è costanza di facciata né di vegetazione, proprio di nulla. È la somma di tanti momenti, è l'idea della città stessa, costituita da punti. Questi

<sup>113</sup> Tavares, Miguel. Boavista 66, Dedalo 06. (p.14)

però sono *dentro la città*; che non agiscono all'interno della città per la città, ma vivono per se stessi. Sono pubblicità di se stessi.

Escludendo *Casa da Musica*, artefice di altri fenomeni, se percorro l'avenida, incontro nel mio cammino l'*edificio comercial e de escritórios Burgos* di *Edoardo Souto Moura*, poi l'edificio della *Vodafone* dello studio *Barbosa e Guimarães*, di nuovo edifici commerciali e d'abitazione di *Souto Moura*, una bi villa e un edificio per abitazioni di *Alvaro Siza*, una casa dei *Menos è Mais*, una di *Nuno Brandao Costa*, per poi arrivare alla statua equestre *D. João VI*, su di un piedistallo che mi ricorda quello fatto da *Carlo Scarpa* per il museo di *Castel Vecchio*, su cui poggia a Verona *Can Grande della Scala*. A seguire si può scegliere di continuare attraverso il *Parque da Cidade* avendo come fine quella di vedere il tramonto seduti ai tavolini dell'*edificio Trasparente*, opera di *Sola Morales*. Anche se questi incontri che avvengono lungo l'avenida potrebbero sembrare una *promenade*, non lo sono. Essi sono punti slegati su di una "linea dritta", com'era stata chiamata da *Domingo Tavares*. Sono *brand*, marchi di fabbrica, che rispettano più che i canoni cittadini quelli dell'apparire.

Voci di corridoio affermano, per quanto riguarda l'edificio della *Vodafone*, che il concorso avrebbe dato esito differente rispetto a quello costruito. Si afferma che l'edificio che vinse doveva essere quello dell'architetto *Adalberto Dias* secondo quanto stabilito dalla giuria. La sera stessa della giornata di scrutinio delle tavole di concorso il committente visionò il progetto e ritenne che non era consono alle richieste dell'azienda. Non c'è più architettura, c'è solo immagine, interfaccia.

**L'avenida 'come uno stagno'**. La concezione reticolare della cultura di *Gregory Bateson*,<sup>114</sup> già riportata per *Casa da Musica*, è per astrazione il "sistema Boavista". Questo è un sistema di edifici "immanenti". Ovvero un sistema d'immagini di edifici che non obbiettano più nulla alla considerazione intellettuale. Una serie consecutiva di *dentro la città* che vivono per se stessi.

È interessante quello che afferma Massimo Cacciari, filosofo italiano, riguardo alla metropoli. Secondo lui questa è un sistema funzionale di relazioni in cui l'astrazione dell'intelletto porta a vivere in un sistema interpretato.<sup>115</sup> Egli afferma che la "città all'europea", a differenza della città americana, è un sistema facente riferimento alle leggi di Einstein; in cui la distribuzione della materia muta continuamente e imprevedibilmente, "*dove corpi e linguaggi si deformano durante il loro moto.*"<sup>116</sup>

Nel nostro caso, il sistema è portato alla trasformazione da punti che determinano la sua totalità, non prendendola in considerazione, ma rispondendo soltanto all'individuale. È come se la *struttura della città* non rimanesse più immobile nella sua dimensione spazio ma grazie all'intervento del tempo nella percezione dello spazio, introdotto da *Fernando Távora*, si muovesse in un sistema a tre dimensioni. La struttura urbana, che connette la *città stessa*, appare allora come un lenzuolo disteso sopra a delle masse in movimento, i *dentro la*

<sup>114</sup> Bateson, Gregory. Op. cit. (103)

<sup>115</sup> Cacciari, Massimo. *Metropoli della mente* in *Casabella* n°523. 1986

<sup>116</sup> Cacciari, Massimo. Op. cit. (9)

*città*. Questi aventi moto proprio perturbano il lenzuolo, la struttura della città, determinando un propagarsi di onde come l'affondare di un sasso in uno stagno determina la propagazione dei cerchi sulla sua superficie. Le onde si sommano quando puntano verso una stessa direzione o si annullano se la sorgente di propagazione ha direzione opposta. È un fenomeno fisico.

*Casa da Musica* ha generato con le sue onde la nascita di edifici per uffici come il nuovo edificio dell'EDP do Porto, suo confinante, e quello che si apre all'incrocio con *rua de 15 de Novembro*. Lo *Stadio do Bessa* stimolò *Torre Burgos*. Tra questi s'intervallano hotel a cinque stelle (*Palacio Hotel, Le Meridien Park Atlantic Hotel, Hotel Sheraton, Hotel Tivoli*) e cliniche private (*Alexandra Canedo e Mario Gomes Clinica Medica Lda, Ortocarv. - Serv. Medicos Cirurgicos Lda*) a edifici per abitazione della tipologia 'Ilhas', qui non si capisce chi abbia stimolato cosa. All'incrocio con *l'Avenida Marechal Gomes da Costa* c'è il *monumento ao Empresario*, al seguente incrocio, *rua de Tanger* e *rua de Sagres* l'edificio *Oceanus* e quello della *Santander Totta* tra i due compare l'edificio della Vodafone. Al lato *Museu del Papel e della Moeda* spuntano i commerciali e gli appartamenti di lusso di *Souto e Moura*.

**L'Avenida 'nota per nota'**. L'Avenida è come l'esempio negazione del "*Belvedere di Bramante*". Questo è da considerarsi come un gesto unico in cui "*la negazione del valore autonomo del singolo oggetto architettonico in nome della rappresentazione scenica globale e la valorizzazione dello spazio scoperto in sé, gli conferiscono un valore idealmente urbano.*"<sup>117</sup> L'Avenida, invece, perde il valore urbano. Come continua Secchi, con la dispersione territoriale della città, svanisce "*una relazione comprensibile tra il singolo elemento costitutivo e la città nel suo insieme. Anche la città comincia a essere scritta 'nota per nota'.*"<sup>118</sup> Questa perdita di relazione porta alla formazione di una città per oggetti che nega il disegno unitario della *Ville Radieuse* di *Le Corbusier*, dell'idea di *American Way of Life* di *F.L. Wright* (che si concretizzava in *Broadacre City*) e delle esperienze sovietiche. Sottolinea, invece, quello che *Alberto Saldarriaga Roa* afferma nel suo libro *L'architettura come esperienza*: "*La città significa allo stesso tempo interazione e separazione. La congregazione umana invita al collettivo e allo stesso tempo porta fino all'isolamento. Quello che non è casa, lo appoggia, lo completa: la scuola e il collegio solo luoghi di educazione, gli uffici solo luoghi di lavoro, la chiesa è luogo di culto, il teatro e lo stadio esistono per la cultura e il divertimento.*"<sup>119</sup>

Un isolamento di un edificio rispetto a un altro è quel "*trionfo del simbolo rispetto alla forma*"<sup>120</sup>, il passaggio professato da *Leonardo Lillipolis*, e da me riportato nel capitolo zero, al trionfo della città simboleggiata da Las Vegas.

**L'Avenida "non è abitata, è costruita"**. L'Avenida, presa in considerazione come *città stessa*, non esiste più come una cosa sola, ma è un esempio di situazioni puntuali che, con eccezione fatta per *Casa da Musica*,

<sup>117</sup> Secchi, Bernardo. Prima lezione di Urbanistica. 5ª ed. - Roma : Laterza, 2003. (p.59)

<sup>118</sup> Secchi, Bernardo. Op. cit. (117)

<sup>119</sup> Roa, Alberto Saldarriaga. A arquitectura como «experiencia : espacio, cuerpo y sensibilidad. 1ª ed.. - Bogotá : Villegas Editores, 2002.

<sup>120</sup> Lillipolis, Leonardo. Op. cit. (2)

riducono alla scomparsa di quell'identità degli edifici annunciata da Aldo Rossi nell'autobiografia scientifica. Così facendo l'*Avenida* finisce per non avere più una scala umana. La scala diventa quella dei mezzi di trasporti. Quando ci si ferma a osservarla -dalla *Rotunda* verso *Castelo do Queijo*- sembra di trovarsi di fronte a quella Philadelphia disegnata da *Luis Kahn* negli anni cinquanta, fatta da grandi edifici e da macchine che si spostano seguendo sistemi vettoriali colorati.

I *dentro la città*, elencati in questo capitolo, non sono costruiti per essere abitati dall'uomo. Essi non portano a dinamiche urbane se non quelle riflesse dagli edifici per gli edifici. Come prima affermavo sono sassi che modificano la quiete della superficie di uno stagno senza sconvolgerne il contenuto.

Quando *Heidegger* nel suo discorso "*Costruire, abitare e pensare*" spiega deliziosamente la differenza tra costruire e abitare, rilevandone la provenienza da una radice comune, mi fa tornare in mente l'*Avenida da Boavista*. Egli afferma -parafrasando- che in realtà l'azione di costruire contiene quella di abitare. Ovvero l'uomo non abita tutto quello che costruisce, basti pensare a luoghi di lavoro e di trasporto. Si potrebbe dire che l'*Avenida* è costruita ma non abitata, come gran parte dei sistemi cittadini che albergano il terziario, ma anche come una parte della città in cui si è persa, tornando al filosofo tedesco, l'essenza dell'abitare e quindi per astrazione la capacità di costruire. È scomparsa l'attenzione alla città.

Egli continua affermando nello stesso saggio: "*Che ne è dell'abitare nella nostra epoca preoccupante? [...] La vera crisi dell'abitare consiste nel fatto che i mortali sono sempre ancora in cerca dell'essenza dell'abitare, che essi devono anzitutto imparare ad abitare.*"<sup>121</sup>

**Concludendo.** Credo che la tecnologia e la telecomunicazione siano l'inizio di una nuova città e la fine di un'altra, come quando l'anziano lascia il passo al giovane. Tale è la rapidità del cambiamento della nostra società che i cittadini non si rendono più conto dell'ambiente che li circonda e si trovano disorientati non potendolo più gestire. È l'alienazione della città, la nascita di una città virtuale. È la riduzione dell'attuale città a quello che è per il mondo la città. Ovvero com'è percepita oggi la città nel mondo. Quando un coreano, un australiano, un neozelandese o qualsiasi altra persona accendono il computer e si chiedono com'è l'*Avenida da Boavista* di Porto, ricercano in *Google Earth* il soggetto e attraverso la visualizzazione tridimensionale si possono fare un'idea riguardo alla configurazione di questa. Cosa appare? Risaltano nella piattezza dell'immagine bidimensionale solo alcuni edifici: Casa da Musica, l'edificio commerciale EDP do Porto, "o *Estadio da Bessa*", *Torre Burgos*, più in là sul fondo un po' più spostati gli *Edifícios Residenciais rua de Mota Pinto*, poi il *Monumento ao Empresario*, l'edificio della *Vodafone* e per finire quello della *Santander Totta*; i cui modelli tridimensionali sono scaricabili in formato "*Sketchup*". Sono i *dentro la città* che rappresentano la città, non sono più identità, ma acquistano un significato solo nel mondo commerciale. Tutto il resto è schiacciato su di una superficie è lasciato a una bidimensionalità che appartiene a una città passata, a quel piedistallo che era la storia e che ora invece deve fare spazio a internet, a una "città interfaccia".

---

<sup>121</sup> Heidegger. *Costruire, Abitare, Pensare*. In *Saggi e discorsi* Mursia, Milano 1976. (p.108)

Ma è forse questa la nuova città stessa?

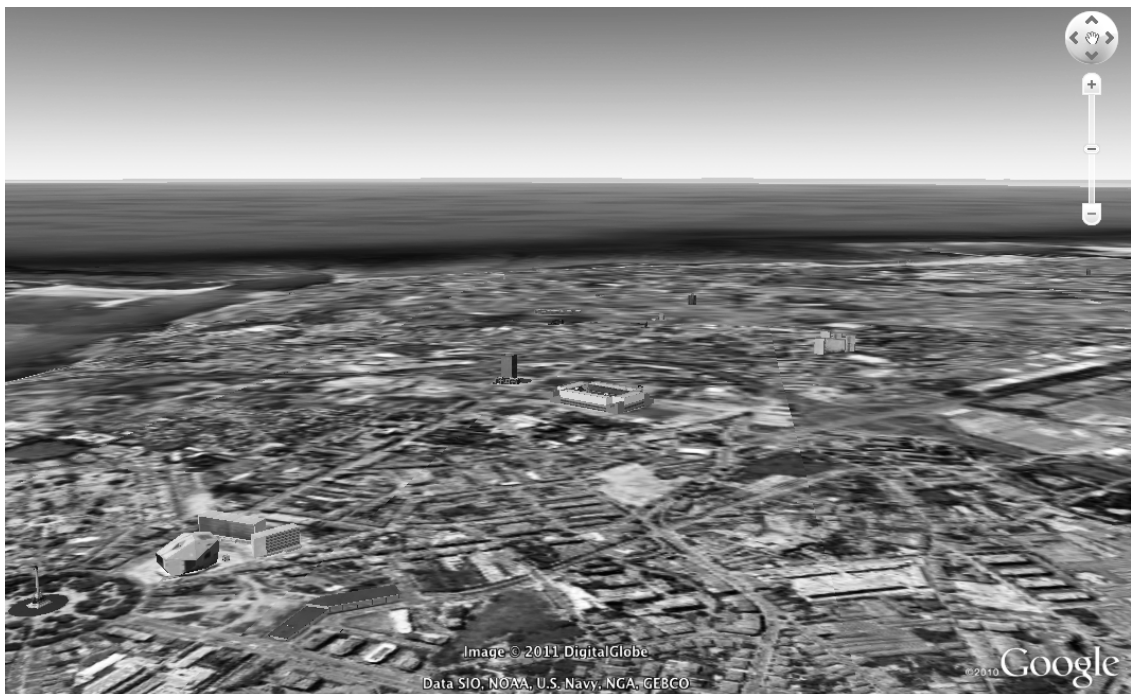
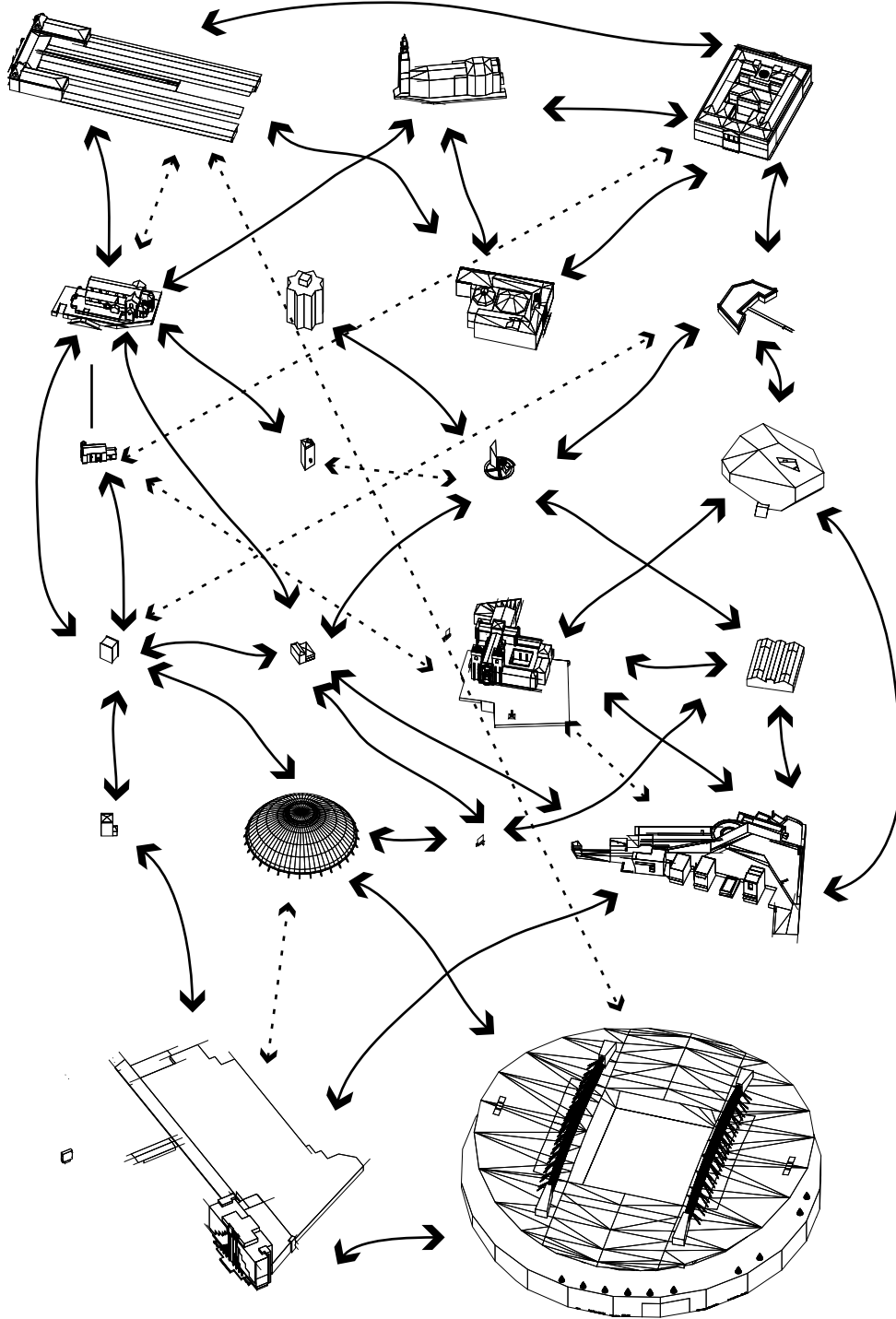


Immagine dell'Avenida da Boavista tratta da Google Earth



## CAPITOLO 5

Una conclusione come consiglio



La città delle situazioni

**La città delle situazioni.** La città stessa, contemporanea, è riconducibile a punti, o meglio a *dentro la città*, che non creano una cosa sola ma vivono in un “blob di connessioni”.

Accade quello che era stato predetto da Guy Debord. “La produzione capitalistica ha unificato lo spazio (...). Quest’unificazione è nello stesso tempo un processo estensivo e intensivo di banalizzazione.”<sup>122</sup> La città è banalizzata e perde di significato, o meglio parti acquistano spessore senza descrivere il tutto, edifici diventano modelli tridimensionali come isole fluttuanti. È proprio quello che il filosofo francese rappresenta nell’illustrazione del 1957 dal titolo “*Guide Psychogeographique de Paris*”. Dalla mappa di Parigi ritaglia diverse aree della città che rappresentano per la popolazione distinte unità. Ogni cittadino che legge questa mappa può trovare la propria unità ambientale di una specifica città. Le frecce indicano i passaggi più frequenti tra le isole dell’arcipelago urbano, separate da flussi di traffico motorizzato.

La differenza per la città di Porto rispetto a Parigi riguarda la considerazione che gli edifici tridimensionali dell’*Avenida da Boavista* non raccolgono in se stessi un’unità che porta ai cittadini un sentimento d’identificazione. Sono punti di forza su cui la città si appoggia, ma di cui i cittadini non usufruiscono. Sono le eterotopie, quei luoghi che cambiano la città dal proprio interno, prima attraverso un cambiamento di funzione determinato da diversi attori urbani e poi innescando dei meccanismi che trasformano attraverso questi punti il funzionamento dell’intera città.

**Le eterotopie.** La città di Porto è una città “all’europea” in cui “*le figure che hanno segnato la progettazione della città e del territorio*” sono quelle della “*discontinuità, dell’eterogeneità e del frammento.*”<sup>123</sup> In quest’ambiente frammentato, poggiato sulla storia, “*ciò che appare più problematico è l’accostamento nel territorio di oggetti, attività e soggetti sociali tra loro estranei, il disagio conseguente alla continua riproduzione di ‘eterotopie’ che galleggiano senza riferimenti in uno spazio di scarsa densità sociale.*”<sup>124</sup> Le eterotopie sono isole che esistono in uno spazio, quello cittadino, che ormai ha perso di significato. I propri cambiamenti interni determinano quelli dell’intera città stessa.

David Grahame Shane<sup>125</sup> nel libro *Recombinant Urbanism*, individua tre tipi di eterotopie differenti legati alla classificazione della città di David Lynch. Il primo è l’eterotopia della crisi, legata alla *City of faith*, che favorisce il cambiamento nel tessuto, spesso dietro facce che nascondono il contenuto; il secondo è l’eterotopia della devianza, legata a *City as a machine*, in cui le funzioni urbane si spostano fuori dal centro per sviluppare morfologie e tipologie nello spazio aperto della rete suburbana; per finire l’eterotopia dell’illusione, legata all’*Ecological city*, in cui esiste uno spostamento dei beni materiali allo sviluppo d’informazioni simboliche nello spazio della comunicazione.

<sup>122</sup> Debord, Guy. *La società dello spettacolo*. Massari Editore, 2002

<sup>123</sup> Viganò, Paola. Op. cit. (11)

<sup>124</sup> Secchi, Bernardo. Op. cit. (110)

<sup>125</sup> Grahame Shane David, *Recombinant Urbanism*. Conceptual modelling in Architecture Urban Design and City Theory, Wiley Academy, London, 2005.

Le eterotopie di Porto, dalle *Ilhas* agli edifici di *Avenida da Boavista*, sono del primo tipo: le cosiddette eterotopie della crisi. Esse nascondono il proprio contenuto ai cittadini.

Lo spazio pubblico perde importanza. La realtà cittadina appartiene ora al “commercio”. I cittadini non sono più protagonisti di quello che avviene all’interno dell’ambiente in cui vivono. Gli abitanti non riescono più a capire la città, perché non riescono più a intenderla, poiché popolata ora da “spazi inutili tra un luogo significativo e l’altro”. Ci si è dimenticati che *“gli abitanti non devono essere considerati solo come dei consumatori, ma come dei professionisti altamente specializzati ed esperti in materia di habitat, e di conseguenza devono essere coinvolti nella determinazione del progetto. La realtà dipende sempre dall’immaginazione delle persone.”*<sup>126</sup> Non si è lasciato spazio all’immaginazione delle persone perché tutto e tutti sono stati annebbiati dal sogno di Las Vegas. Una città dell’apparire e non dell’essere.

**Una città che si sgretola.** Le eterotopie portano a trasformazioni in un sistema extraterritoriale, ma a livello territoriale la città muore. Si sgretola. Camminando per le vie del centro storico quando piove si rischia grosso. Palazzi in pessimo stato di manutenzione lasciano cadere infissi, *azuleios* e quant’altro. Quando termina il temporale, poi, capita addirittura di incontrare le macerie d’interi palazzi crollati a terra. La città si fa sentire. Ma nessuno le dà ascolto.

La città stessa diventa una specie di scenografia da film in cui solo la facciata ha importanza. Quello che si trova dietro di essa non importa a nessuno, com’era successo per la formazione delle *Ilhas*, quello che avviene all’interno dei *quartierões* non desta interesse.

Ricordo l’anno scorso quando crollò un palazzo in *rua Bombarda* -fortunatamente senza alcun ferito- e penso: “Se quel palazzo fosse crollato uno di quei sabati in cui la strada si popola di gente che va a vedere le gallerie d’arte? Qualcuno ha mai pensato che poteva perdere la vita passeggiando con la propria famiglia il sabato pomeriggio?”. I cittadini si dimenticano della città, ci passano attraverso per andare da una galleria all’altra. Come per andare da un *dentro la città* all’altro. La città diventa invisibile. *Daniel Innerarity* afferma in questo caso che *“ci sono cose che non vediamo perché sono troppo vicino a noi”*<sup>127</sup> -proprio come il palazzo in Bombarda-, io non la vedo allo stesso modo. Penso che il più delle volte il cittadino non voglia vedere, o meglio, non sia nemmeno interessato. Non ha più voglia di dare importanza allo spazio, ma è interessato dal tempo che impiega a percorrere questo. E fermarsi a vedere cosa succede all’interno della città n’è una perdita.

*Innerarity* continua dicendo che la nostra società è un sistema complesso in cui sorge una nuova “invisibilità sociale”. Il sistema di connessioni di *dentro la città*, di storia e di *dentro la città* sulla storia crea un tessuto tridimensionale che compone la città contemporanea, che il filosofo chiama “società invisibile”. Afferma, anche, che non si può più sapere ma si deve cercare di interpretare la complessità del mondo. E forse ha ragione

<sup>126</sup> Intervista a Yona Friedman a cura di Manuel Orazi, pubblicata su “L’Espresso”, 13 luglio 2006

<sup>127</sup> Innerarity, Daniel. La società invisibile. Auditorium Baralis-Pinerolo-26 maggio 2007

perché “è l’esistenza di un sistema di segni a consentire l’umano rapporto col reale.”<sup>128</sup> Ma l’uomo si vuole accorgere di questi segni?

**Fine.** Cercar di capire la città di Porto è il perno su cui ruota questa tesi. Ho tentato di inserire la città nell’ambiente in cui si trova per poi svolgerla mostrando come fosse composta da punti di forza, i *dentro la città*, e come funzionasse allo stesso modo nella sua interezza, intesa come *città stessa*.

Le difficoltà che ho incontrato dipendono dal fatto che, come anticipavo nel capitolo zero, la *città stessa* non è ripartibile, ma solo capibile prendendo in considerazione tutte le dinamiche interne. Difficili da dominare.

N’è uscita una descrizione personale della città – diciamo quello che ho capito in tre anni di vita a Porto-, dipesa dalle sensazioni che essa mi trasmette quando cammino per le sue strade. E allo stesso tempo ponendo l’accento sul fatto che le sue trasformazioni abbiamo coinciso con i cambiamenti della società nella storia.

La città che descrivo nell’ultima parte, una città che si sgretola, che è invisibile ai cittadini, deriva dal fatto che gli attori che hanno lavorato al suo compimento si sono scordati dell’importanza di vivere la città.

Chi va a creare la città che sia architetto, sia urbanista, sia gestore di una società di costruzioni, sia sindaco o chiunque abbia i mezzi per farlo deve riuscire a operare come il chirurgo di Walter Benjamin e non come mago.

*“Il chirurgo rappresenta il polo di un ordine al cui altro estremo si trova il mago. L’atteggiamento del mago che cura il malato per imposizione delle mani, è differente da quella del chirurgo che realizza un intervento nel malato. Il mago mantiene una distanza naturale che esiste tra se e il malato; meglio dicendo: lui la diminuisce poco - per forza della mano che colloca sul malato - e la aumenta molto - per forza della sua autorità. Il chirurgo procede al contrario: diminuisce molto la distanza relativa al paziente - per il fatto che interviene al suo interno - e, la aumenta appena leggermente- attraverso dell’attenzione con la quale la sua mano si muove all’interno degli organi del paziente(...). Il mago e il chirurgo si comportano come il pittore e l’operatore da cinepresa. Il pittore, nel suo lavoro, osserva da una distanza naturale la realtà, l’operatore, al contrario, interviene profondamente nel tessuto della realtà.”<sup>129</sup>*

Bisogna scordarsi della propria autorità quando si opera sulla città e bisogna ascoltarla calandosi nei meandri dei suoi organi, i dentro la città, per preservarne l’identità, per permettere ai suoi abitanti di riconoscerla e di capirne le dinamiche. Per trovare rimedio a uno spazio *“ferito, ferito nel villaggio e nella città, nella casa o nel tempo”* e per rendere *“moderne”* l’architettura e l’urbanistica realizzando *“esattamente la sintesi delle nostre necessità e delle nostre possibilità e in questo modo”* costituendo *“la perfetta traduzione dell’uomo portoghese nella molteplicità.*

<sup>128</sup> Corti, Maria. Luoghi Mentali e percorsi dell’invenzione. In Casabella n°525. 1986

<sup>129</sup> Walter, Benjamin. Op. cit. (62). (p.99-100)



## Bibliografia

- Almeida, Alberta Flávia Ferreira Vieira. Lugar comum : uma visão sobre o shopping da periferia. Docente acompanhante Prof. Manuel Fernandes de Sá. - Porto : Faup, 2004
- AMO/OMA. Rem Koolhaas. Content. Taschen, 2004
- Augé, Marc. Nonluoghi. Introduzione ad un'antropologia della surmodernità, Elèuthera editrice, Milano, 1993
- Ascher, François. Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour. Éditions de l'Aube, 2001
- Ascher, François. Metapolis : acerca do futuro da cidade. Oeiras : Celta, 1996.
- Aymonino, Carlo. O significado das cidades. Lisboa : Presença, 1984
- Bateson, Gregory. Verso Un' Ecologia della Mente. Adelphi Edizioni, Milano. 1976
- Bauman, Zygmunt. Fiducia e paura nella città. Ed. Bruno Mondadori. 2005
- Bauman, Zygmunt. Modernità liquida. Roma-Bari, Laterza (Sagittari), 2002
- Benevolo, Leonardo. La captura del infinito. trad. Margarita García Galán. - Madrid : Celeste, 1994
- Benjamin, Walter. Sobre arte, técnica, linguagem e política. Pref. T.W. Adorno. - Lisboa : Relógio d' Água, 1992
- Bergson, Henri L. Saggio sui dati immediati della coscienza, in H.Bergson, Opere 1889-1896, a cura di F.Sossi e P.A. Rovatti, Mondadori, Milano 1986.
- Berman, Marshall. Tudo o que é sólido se dissolve no ar : a aventura da modernidade. Lisboa, 1979
- Busquets, Joan. Cities: 10 lines, a new lens for the urbanistic project=ciudades : 10 formas, una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico. Harvard University, 2007
- Cacciari, Massimo. Metropoli della mente in Casabella n°523. 1986
- Calvino, Italo. Le città invisibili. Arnoldo editori. Milano, 1972
- Choay, Françoise. Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo. Skira. 2004
- Choay, Françoise; "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad", in AA. VV. (2004) Lo urbano: en 20 autores contemporáneos, Barcelona, Ediciones UPC
- Comissão da Expo'98. Porto 1865 : uma exposição. - Lisboa : Expo 98, [D.L.1994].
- Corti, Maria. Luoghi Mentali e percorsi dell'invenzione. In Casabella n°525. 1986
- Costa, Alexandre Alves. A ilha Proletaria como Elemento Base do Tecido Urbano. Algumas Considerações sobre um Título Enigmático. J.A. n°204
- Cozza, Cassandra. Il ruolo dell'urban Hybridization nelle trasformazioni urbane. Dottoramento di ricerca dell'Università Politecnica di Milano. 2006
- Debord, Guy. La società dello spettacolo. Massari Editore, 2002
- Di Biagi, Paola. I classici dell'urbanistica moderna. Donzelli editore. Roma, 2002

- Diário do Porto, 9 de Dezembro de 1865 in Comissão da Expo'98. Porto 1865 : uma exposição. - Lisboa : Expo 98, [D.L.1994].
- Eade, John. Understanding the city : contemporary and future perspectives. Blackwell Publishers, 2002
- Engels, Friederich. La situation de la classe laborieuse en Angleterre : d'après les observations de l'auteur et des sources authentiques / trad. Gilbert Badia et Jean Frederic ; avant-propos de E.J. Hobsbawm. - Paris : Ed. Sociales, 1973. - 411 p.
- Fernandes, Francisco Barata. Transformação e permanência na habitação portuense : as formas da casa na forma da cidade. 2ª ed. - Porto : Faup Publicações, 1999
- Ferrão, Bernardo Jose. Projecto de transformação urbana do Porto na época dos Almadás : 1758-1813 : uma contribuição para o estudo da cidade pombalina . Prefácio de Fernando Távora. - 3ª ed. - Porto : FAUP, 1997.
- Freitas, Marcio. Memoria descritiva do projecto de um edificio que a imobiliaria progressiva da Boavista, S.A.R.L.; pretende construir (...) na praça do Mouzinho de Albuquerque e Av. Da Boavista na cidade do Porto. Porto, 31/7/1972.
- Gargiani, Roberto. Rem Koolhaas, Oma : the construction of merveilles. Lausanne : EPFL press, 2008.
- Garrett, Antão de Almeida. Limites do território da região do Porto para o estudo do seu plano regional / Antão de Almeida Garrett. - Porto : Enciclopédia Portuguesa, 1947
- Gonçalves, José Fernando. Edifícios modernos de habitação colectiva, 1948-61: desenho e standard na arquitectura portuguesa, Barcelona, 2007.
- Grahame Shane David, Recombinant Urbanism. Conceptual modelling in Architecture Urban Design and City Theory, Wiley Academy, London, 2005.
- Günther Nonell, Anni e Tavares Rui in Atlas Historico da cidade europeas: Península Iberica: Francia. Barcelona: Salvat, 1994-1996
- Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852 : a construção da cidade entre despotismo e liberalismo / Anni Günther Nonell. - Porto : FAUP, 1998
- Heidegger. Costruire, Abitare, Pensare. In Saggi e discorsi Mursia, Milano 1976.
- Hertzberger, Herman. Lições da arquitectura. São Paulo: Martins Fontes. 1999
- Innerarity, Daniel. La società invisibile. Auditorium Baralis-Pinerolo-26 maggio 2007
- Koolhaas, Rem apud BOERI, Stefano (coord.) (2001), Mutaciones: Rem Koolhaas, Harvard: project on the city, Barcelona, Actar,
- Koolhaas, Rem. Bigness, or The Problem of Large, in "Domus", n. 764, 1994
- Koolhaas, Rem. Conversations with students. Houston : Rice University school of architecture, 1996.
- Koolhaas, Rem. Delirious New York : un manifesto retroattivo per Manhattan. Electa, cop. 2001
- Koolhaas, Rem (e). "'Life in the Metropolis' or 'The Culture of Congestion'". In Hays, K. Michael (ed). Architecture Theory since 1968. Cambridge, Mass: The MIT Press, 1998. Print.
- Koolhaas, Rem. Small, Medium, Large, Extra-Large : Office for Metropolitan Architecture / Rem Koolhaas and Bruce Mau. - 2ª ed. - New York : The Monacelli Press, 1998
- Koolhaas, Rem. Espacio basura ("Junkspace"),2002 / Rem Koolhaas ; trad. Jorge Sainz. - Barcelona : Gustavo Gili, 2007

- Koolhaas, Rem. Il dominio dello Yes. Corriere della sera...
- Koolhaas, Rem. "Life in the Metropolis" or "the Culture of Congestion". Architectural Design 47, n°5. 1977
- Lippolis, Leonardo. Viaggio al termine della città. Euleuthera, 2009
- Lomba Maria Manuela de Barros. Do edifício-síntese à refundação urbana : a casa da música na Boavista-Porto e a hauptbahnhof em Mitte-Berlim
- Lefebvre, Henri. Le droit à la ville / Henri Lefebvre. - 2<sup>ème</sup> ed. - Paris : Ed.Anthropos, 1973
- Lucan, Jacques. OMA - Rem Koolhaas : architecture 1970-1990 / Jacques Lucan ; trans. David Black...[et.al.]. - New York : Princeton University Press, 1991
- Lynch, Kevin. A imagem da cidade. Lisboa: Edições 70. 2003
- Marmelo, Manuel Jorge Palácio de cristal : jardim-paradiso=a garden paradise. 1<sup>a</sup> ed. - Porto : Câmara Municipal do Porto, 2000
- Martins, Joana Maria Nunes. A condição de centro na cidade contemporânea : abordagem temática, visão territorial . Prova Final para Licenciatura em Arquitectura, Faup. 2007
- Mendes, Manuel. In Revista Historia. Arquivo historico do Porto. Setembro 2001.
- Mendes, Manuel in Primer Seminario Docomomo Iberico – La habitacion y la ciudad modernas: rupturas y continuidades: 1925-1965: actas. Zaragoza: Docomomo Iberico. 1997.
- Moneo, Rafael. Inquietudine teorica e strategia progettuale nell'opera di otto architetti contemporanei. Edizioni Electa. 2005
- Moreira, Pedro Carvalho. o SAAL, as ilhas e a cidade. P.F. docente acompanhante Prof. Carlos Machado. - Porto : Faup, 2004.
- Oliveira, J. M. Pereira de. O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento. Porto : Afrontamento, 2007.
- OMA (web site)
- Orazi, Manuel. Entrevista a Yona Friedman. Publicada su "L'espresso", 13 luglio 2006
- Pacheco, Helder. Porto : do nome de Portugal . Lisboa : Lema, [imp.1992].
- Peixoto, Paulo, "A identidade como recurso metonímico dos processos de patrimonialização" in Revista Crítica de Ciências Sociais, n°70, Dezembro 2004.
- Perrault, Dominique. Metropolis?. Architecture d'Aujourdh'ui n°379. 2010
- Pevsner, Nikolaus. Historia de las tipologias arquitectonicas. 2<sup>a</sup> ed.. - Barcelona : Gustavo Gili, 1980.
- Portas, Nuno. A cidade como arquitectura : apontamentos de método e crítica. Lisboa : Livros Horizonte, [1969].
- Publico. A Casa abre-se à Musica. Edição espacial. 14 março 2005
- Ramos, Luís A. de Oliveira. Portuenses na história. Lisboa : INAPA, [2001?].
- Resende, M.. A evolução territorial da cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais. Porto, "Civitas" vol. 2, ano VII, 1952.

Ricca, Agostinho. Casa da Música: os desconcertos. EXPRESSO 22.12.2001

Roa, Alberto Saldarriaga. La arquitectura como «experiencia : espacio, cuerpo y sensibilidad / Alberto Saldarriaga Roa. - 1ª ed.. - Bogotá : Villegas Editores, 2002.

Rossi, Aldo. A Arquitectura da Cidade. Edições Cosmos. Lisboa, 2001

Rossi, Aldo. Autobiografía científica. 2ª ed. - Barcelona : Gustavo Gili, 1998

Santos, José Coelho dos. O Palácio de Cristal e a arquitectura do ferro no Porto em meados do século XIX / José Coelho dos Santos. - Porto : Fundação Engº António de Almeida, [1989].

Secchi, Bernardo. Alcuni punti fermi in Casabella n°525. 1986

Secchi, Bernardo. "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" in AA. VV. (2004) Lo urbano: en 20 autores contemporáneos, Barcelona, Ediciones UPC.

Secchi, Bernardo. Un progetto per l'urbanistica. Piccola Biblioteca Einaudi, Torino. 1989

Silva, Domingos António Almeida da. Os shopping center's no grande Porto : novas dinâmicas urbanas. Docente acompanhante Prof. Manuel Fernandes de Sá. - Porto : Faup, 2006

Solà-Morales, Manuel de. De cosas urbanas / Textos Manuel de Solà-Morales, Kenneth Frampton, Hans Ibelings Barcelona. Gustavo Gili, 2008

Tavares, Miguel. Boavista 66, Dedalo n°6

Tavora, Fernando. Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti. In Esposito, Antonio. Fernando Távora : opera completa. Milano : Electa, 2005

Tavora, Fernando. Da organização do espaço. 3ª ed. - Porto : Faup Publicações, 1996.

Tavora, Fernando. Per un'urbanistica Portoghese. In Esposito, Antonio. Fernando Távora : opera completa. Milano : Electa, 2005

Teixeira, Manuel C.. Habitação popular na cidade oitocentista : as ilhas do Porto. Prefácio de Fernando Távora. - Lisboa : F.C.G., 1996

Tschumi, Bernard. Architecture and disjunction / Bernard Tschumi. - 1 st. - Cambridge, Mass. : The Mit Press, 1996

Valéry, Paul. La conquista dell'ubiquità. Scritti sull'arte. Ed. TEA Arte. 1996

Venturi, Robert. Aprendiendo de Las Vegas : el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica / Robert Venturi, Steven Izenour, Denise Scott Brown ; trad. Justo G. Beramendi. - 1ª ed. - Barcelona : Gustavo Gili, 1978

Viganò, Paola. La città elementare. Skira, Milano. 1999



