

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA
CAMPUS DI CESENA
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA/MAGISTRALE A CICLO UNICO IN
ARCHITETTURA

TITOLO DELLA TESI

Oltre il Boulevard Périphérique.
Riabitare un Grand Ensemble

Tesi in
Composizione architettonica e urbana

Relatore
Antonio Esposito

Correlatori
Valentina Orioli
Giorgio Liverani

Presentata da
Alex De Marini
Federica Lecci

Anno Accademico 2021/2022

ABSTRACT

Lo studio del fenomeno dei Grands Ensembles nella metropoli di Parigi ci ha portati alla conoscenza di una realtà sociale, politica, geografica e architettonica così complessa e dalle tante sfaccettature.

La storia che noi abbiamo studiato e con la quale ci siamo interfacciati, toccando e vivendo la periferia con mano, si legge chiaramente tutt'oggi. A partire dal boulevard Périphérique, grande infrastruttura ad anello che segna una distanza fisica e psicologica tra Parigi e la sua Banlieue.

Nel corso degli anni, il sistema Monocentrico di Parigi ha portato al celebre lavoro del Grand Paris, proposta visionaria che cerca di recuperare la periferia per renderla protagonista di un modello policentrico.

In questo contesto la nostra area di progetto, vicina fisicamente a Parigi ma incastrata in un sistema di enclave che segna la vera distanza, quella psicologica, dal centro, pone un problema che riapre le mille questioni che abbiamo cercato di analizzare.

La demolizione di più di 200 alloggi sociali, per motivi legati al disagio sociale, alla delinquenza e alla perifericità più intrinseca dei grands ensembles, è alla radice dei nostri ragionamenti e della nostra proposta.

Sennett sostiene che “ Se le città devono diventare un luogo più equo, la progettazione deve imprimere un ordine sin dalle fondamenta. La Ville deve portare alla Cité”¹.

Noi proponiamo di aprire per riabitare, costruendo spazi che torneranno ad essere popolati e di conseguenza protetti e curati, a disposizione della comunità e pronti a servire i bisogni anche dei più piccoli e dei più deboli.

“ Si tratta di pensare una città più agibile, più semplice, dove i cittadini siano considerati di più”².

1 Richard Sennett, “Costruire e abitare: Etica per la città”, 2018

2 Francesco Tonucci, “La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città”, 1996

INDICE

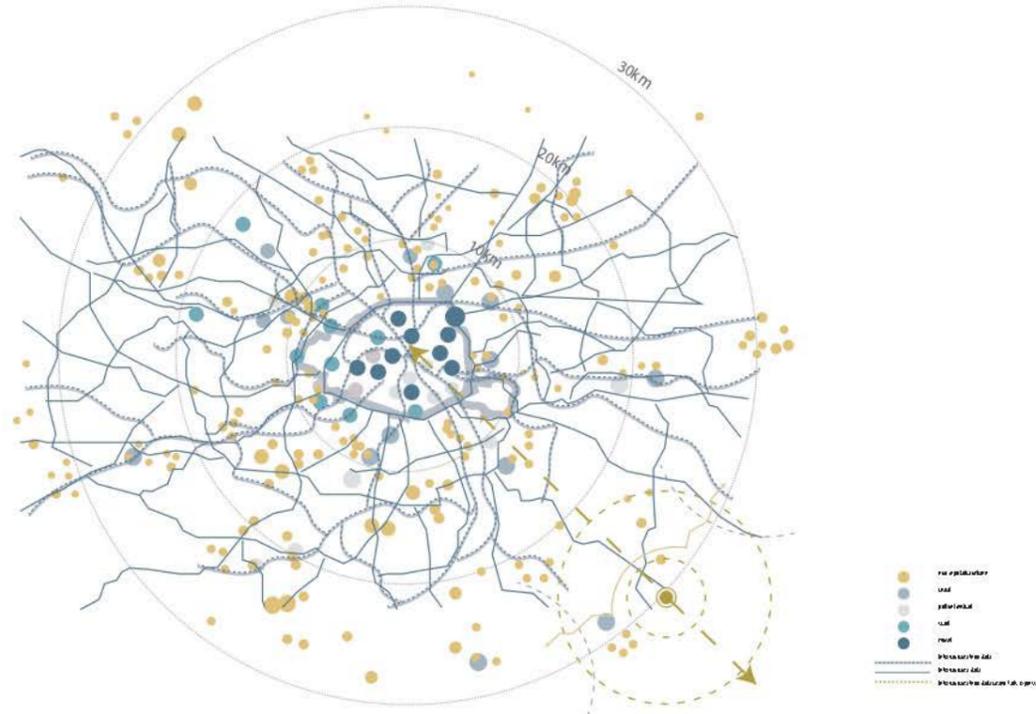
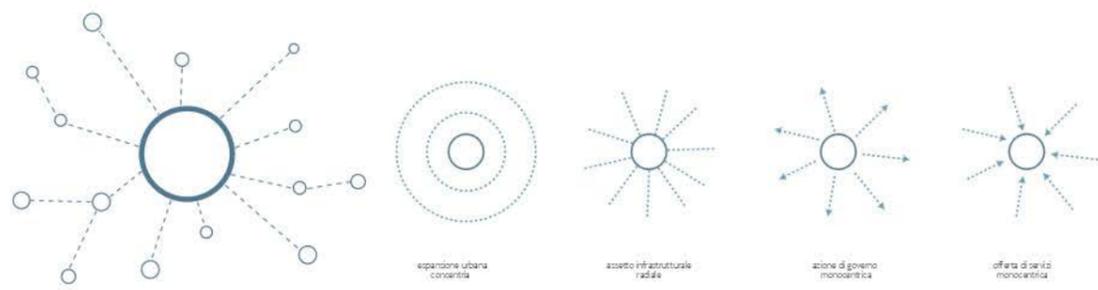
ABSTRACT	3
1 IL CONTESTO METROPOLITANO	7
2 L'ILE DE FRANCE E I GRANDS ENSEMBLES	27
3 L'URBANISTICA MODERNA	41
4 LA BANLIEUE	55
5 IL CASO STUDIO	67
6 CRITICITÀ E STRATEGIE DI INTERVENTO	79
7 IL PROGETTO	87
Conclusioni	106
Ringraziamenti	108
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	112

IL CONTESTO METROPOLITANO

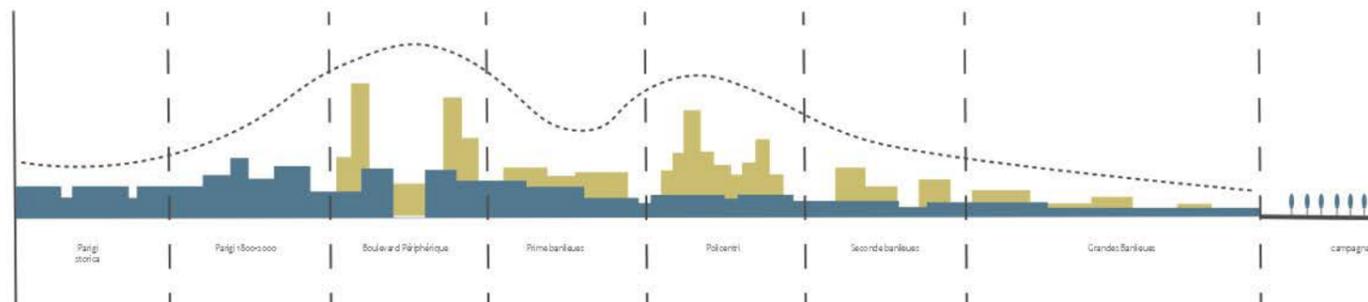
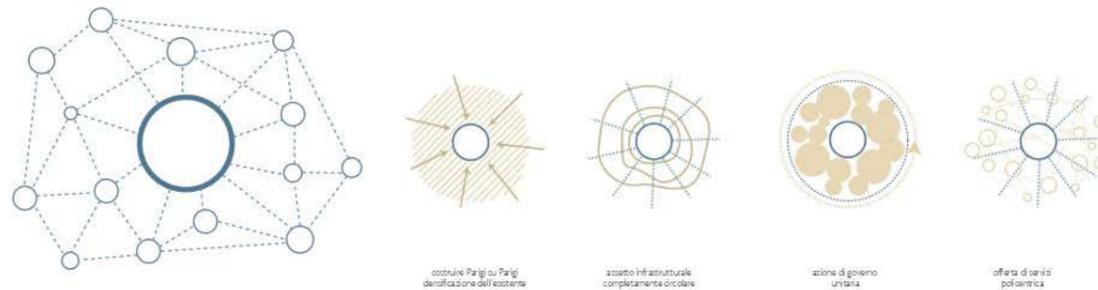
IL CONCETTO DI CITTÀ METROPOLITANA

Il concetto del termine “metropoli” si chiarifica direttamente attraverso la sua etimologia: dal greco méter (madre) e polis (città). La città d’origine, quella con la quale i coloni greci nel passato mantenevano saldi rapporti politici, economici e culturali. Ad oggi il significato non è cambiato, e con il termine metropoli si indica una vasta area urbanizzata e densamente popolata, costituita da un fulcro centrale (la città storica) e da una serie di aggregati urbani e insediamenti produttivi profondamente legati al centro. Il legame fra le componenti, le potenzialità e le criticità con cui una realtà così complessa è costretta a confrontarsi rendono necessaria l’organizzazione di un particolare assetto istituzionale che riesca a gestire in modo ottimale i numerosi sistemi che si intrecciano all’interno della realtà territoriale, in modo che le parti in gioco creino rapporti sinergici mantenendo al contempo la propria rappresentatività.

MODELLO MONOCENTRICO



MODELLO POLICENTRICO GRAND PARIS



Immaginare il Grand Paris vuol dire interrogarsi sulla natura della metropoli contemporanea, sulla qualità del suo paesaggio, la modulazione dei suoi tessuti e le relazioni tra i suoi centri diffusi.

Vuol dire anche superare il modello che ha dominato la sua struttura negli ultimi secoli, e da cui già diversi progetti hanno tentato di smarcarsi (il PADOG del 1960, lo SDAURP del 195, lo SDAURIF del 1876 e lo SDRIF del 1994).

Per radiocentrismo si intende una struttura urbana composta da un nucleo forte, il quale emana dei raggi che lo connettono agli spazi circostanti. La metropoli sottomessa a questo modello è organizzata ad anelli concentrici.

Nel caso di Parigi gli anelli principali sono due: il primo, diviso a sua volta in due strati, è quello immediatamente tangente il cuore storico, delimitato dal famoso sistema dei boulevard all'interno e, verso l'esterno, dal sistema di circolazione a scorrimento veloce, il cosiddetto Boulevard Périphérique. Se il nocciolo, l'ipercentro, costituisce un momento di depressione in termini di densità residenziale, la parte più esterna all'interno del periodo si contraddistingue per un'alta intensità abitativa.

Il secondo anello, invece, è perimetrato dall'autostrada A86, che presenta alcuni bracci di connessione con il sistema périphérique. Da questa fascia comincia un cambiamento radicale nella qualità della vita, soprattutto in termini di concentrazione dei servizi.

La rete di trasporto pubblico conferma il carattere monocentrico della capitale. Qui prende forma la radialità. Per comprenderne al meglio il significato si immagini il nucleo centrale che, per asservire le parti disperse della regione, getti verso l'esterno rami ferrati e asfaltati. In questo modo egli riesce a raggiungere realtà urbane o rurali disperse nel territorio e farle convergere verso di sé, addomesticandole all'ideologia verticistica per cui prima viene Parigi, e poi il resto. Tutto il sistema di metropolitana, RER e ferrovie ancora oggi sono fili che si dipanano dal complesso gomitolino centrale.

Questo modello non riguarda solo Parigi ma anche altre città europee: Milano, Vienna, Amsterdam, Bordeaux, Bruxelles, Tolosa, o Mosca.

Esso ha permesso negli anni di controllare la crescita urbana di questi centri e di integrarne le estensioni. Nel processo di sviluppo, per ogni dilatazione il limite precedente diventava un boulevard o una torre della città incorporando i sobborghi, mentre nascevano nuovi confini. Le ferrovie e l'automobile non alterarono questo funzionamento. Anzi, in città come Parigi, Milano e Vienna la costruzione di una tangenziale che circondava il perimetro della città fu stata il termine logico del processo di espansione, sostituendosi alle cinte murarie. Il modello radiocentrico si è abbastanza diffuso da essere diventato, a metà del secolo scorso, una sorta di archetipo, tanto da lasciarci disorientati davanti all'evoluzione che le città stanno avendo oggi, sempre più proiettate verso un'informità urbana, un'anarchia progettuale di cui ancora faticiamo a trovare delle linee guida. Tra le poche realtà urbane che fino ad ora hanno saputo fronteggiare questa evoluzione cambiando i paradigmi di riferimento vi sono Londra, Barcellona e Berlino.

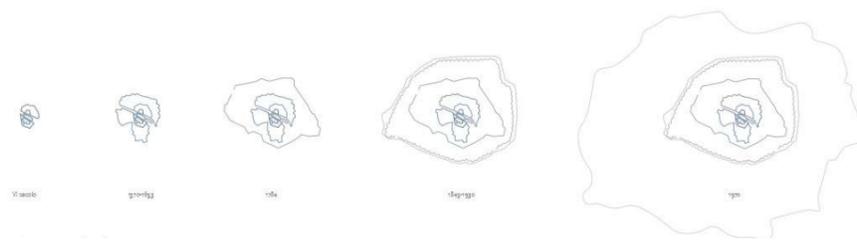
Vale dunque la pena chiedersi: è forse possibile pensare Parigi nella sua totalità al di là del modello radiocentrico, così intimamente legato a una rappresentazione centralizzata del potere e del mondo in generale?

D'altronde, noi sappiamo che Parigi si è sempre imposta come centro fondamentale della cultura e della politica sia a livello europeo che mondiale. A Parigi, la permanenza del modello radiocentrico non è solo un effetto prodotto dal continuo riprodursi dello schema in cui le infrastrutture sono inadeguate e i centri amministrativi sconnessi e sottoposti a gerarchie inique. Essa è la conseguenza inevitabile di un sistema di pensiero che si iscrive nella storia multisecolare della città. Una città che ha dettato i ritmi culturali a tutta la nazione e all'Europa intera per decenni. Che è stata il centro e la destinazione ultima del crogiuolo di strade nazionali che confluivano verso l'esterno. Questa immagine di Parigi come centro di Francia, e per molti anche dell'Europa e del mondo, si è sedimentato nell'immaginario collettivo, tanto che oggi è ormai difficile detronizzarlo e sostenere nuove matrici di pensiero.

Questa sua tensione verso la centralità ha fatto in modo che, a livello della città stessa, mentre essa si estendeva allargando i suoi confini, le linee guida di questa espansione rimanessero sempre direzionate verso il centro: il dispositivo radiocentrico plasmava le radici stesse della capitale francese, imponendosi come modo d'essere della città, come sua stessa Identità.

A Parigi, dunque, il concetto per cui le principali vie di comunicazione della città convergono verso il nucleo è un paradigma imprescindibile. Questo tipo di relazione non si presenta solo sul piano urbano o delle infrastrutture, ma deborda e caratterizza altri livelli, come quello sociale. Difatti, definendosi in rapporto a un centro unico, la metropoli presenta una relazione di inuguaglianza e disparità tra chi vive intra-muros e i poli secondari della Parigi metropolitana, le cosiddette banlieues. Una disparità difficile da comprendere se si prendono in analisi alcuni dei dati più elementari: due milioni di abitanti spalmati su una superficie di 105 kmq per l'urbe parigina, mentre il resto della regione consta di più di 2500 kmq da dividersi tra almeno una decina di milioni di persone. Il nocciolo della metropoli è dunque la parte più piccola e meno abitata, mentre l'esterno, negletto e orientato al di fuori di sé, è quello più ampio e popolato. Questo ci fa capire che il cuore pulsante di Parigi, che ha colonizzato gli immaginari di ognuno di noi plasmando l'ideale che noi tutti abbiamo della città, è ancora oggi così forte da continuare a dominare la crescita e l'equilibrio della periferia.

LE MURA DI PARIGI



EVOLUZIONE MORFOLOGICA

I limiti della città di Parigi furono stabiliti nel 1860. Prima di allora la città si era evoluta morfologicamente attraverso un sistema di espansione concentrica delle sue mura.

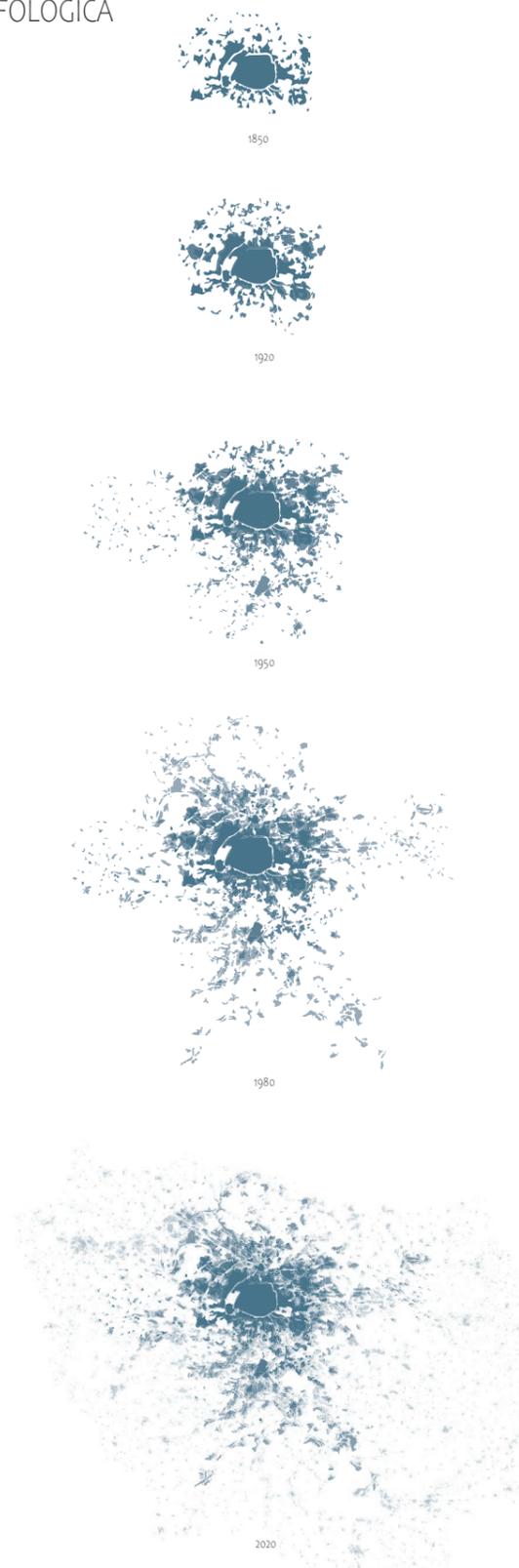
Dalla fine del medioevo la sua crescita era stata irregolare ma continua. Seguendo un moto centrifugo, gli anelli rappresentanti le cinta della città si espandevano inglobando i sobborghi, si fermavano per un breve periodo e poi ripartivano. Questo avveniva perché lo spazio all'interno delle mura si saturava, la popolazione si densificava eccessivamente e di conseguenza peggioravano le condizioni igienico-sanitarie. Molti parigini, nonostante fosse vietato, costruivano case con giardini al di fuori dei confini stabiliti, anticipando quel movimento che avrebbe fatto debordare la città intera. Le mura venivano così abbattute e si conquistavano nuovi spazi, anche a scapito di realtà rurali. I solchi di queste demolizioni attraversano ancora la città come cicatrici che ne raccontano la storia.

Sono sei le tappe fondamentali che ci raccontano questa evoluzione: prima di tutto vi furono le mura edificate da Filippo Augusto alla fine del XII secolo per proteggersi dagli attacchi della dinastia inglese dei Plantageneti. Queste fortificazioni scomparirono quasi totalmente già nel diciassettesimo secolo.

Di esse troviamo qualche traccia nei primi sei arrondissement della città, soprattutto nella parte a nord della Senna. A metà del XIV secolo Carlo V costruì il secondo strato. Ciò non costituì la fine delle mura precedenti, perché quelle di Carlo V interessarono principalmente la rive droite (destra) e non la rive gauche (sinistra), ancora poco popolata. Inoltre, le mura di Filippo erano considerate talmente solide che non avrebbe avuto senso abatterle.

Terza tappa della nostra storia sono le Fosse Gialle. All'inizio del XVII secolo, in coincidenza con l'esplosione delle guerre di religione, prima Luigi XII poi il cardinale Richelieu decisero di costruire delle mura difensive più solide e strategiche in quanto dotate di un glacis - un chilometro avanti rispetto a quelle di Carlo V. Vennero incorporati alla città Montmartre, il Faubourg Saint-Honoré e le Tuileries. Proprio presso queste ultime vediamo ancora i resti dei bastioni di questa cinta fortificata all'Orangerie. Il nome di Fosse Gialle deriva dal fatto che, al di là del fossato, si potessero scorgere delle ampie piantagioni di limoni, che tingevano il panorama del loro colore.

EVOLUZIONE MORFOLOGICA



Questi primi tre stadi dell'avanzamento della capitale hanno un carattere militare. Il loro obiettivo è quello di proteggere dagli attacchi esterni in periodi di pericolo per la città.

L'anello che seguì fu fatto costruire da Luigi XIV alla fine del XVII secolo, questa volta per motivi che possono essere detti urbani. Egli si assicurò che, per la prima volta, le precedenti fortificazioni fossero abbattute e sostituite da viali alberati. La città poteva aprirsi all'esterno e avere un respiro più ampio, oltre alla possibilità di intraprendere un ciclo asmotico con le città rurali circondanti il territorio urbano. Fermiers e Generaux furono i primi confini stabiliti sulla base di una strategia finanziaria. Costruite tra il 1785 e il 1790, le mura innalzate servivano per fare percepire i limiti delle concessioni: ai mercanti che entravano a Parigi veniva prelevata una tassa di accesso alla città. L'architetto che concepì il progetto di queste cinte fu Ledoux. I loro confini corrispondono all'attuale seconda cintura dei grandi Boulevard parigini (Menilmontant, Montparnasse, Belleville, Pasteur, Grenelle, ecc.).

Sesto e ultimo passo della nostra cronistoria è quello compiuto di Thiers, tra il 1840 e il 1845. Giunti a questo traguardo, i bordi della città furono fissati come immutabili. Anche in questo caso furono delle mura difensive, dal 1973 ricalcate dal Boulevard Périphérique.

Arrestatosi l'avanzamento concentrico ad anelli, la città cominciò un ciclo di intensificazione interna, con le esplosioni della tecnologia dell'urbanistica e dell'edilizia. Ospitato Expo del 1900, la città divenne il centro dell'Europa e della Belle époque. Subito dopo la costruzione della prima linea metropolitana, avvenne una mutazione genetica, Sebbene i suoi confini solidamente tracciati restarono immutabili, essa cominciò un irradiazione verso l'esterno per intercettare tutti i comuni e le realtà rurali che la circondavano.

Altre linee di irradiazione seguivano gli assi di circolazione che fin dall'antichità connettevano secondo un sistema servente la capitale con le province, ma anche con l'estero (route d'Italie, route de Flandre). In questo caso furono riprese le tracce delle cosiddette "trame signorili", vale a dire le antiche strade reali.

Le ferrovie furono costruite anch'esse per raggiungere le province esterne, ma attorno alle stazioni principali, in maniera discontinua, sorsero dei nuovi centri abitati, le cités-jardins. Va messo in evidenza che le realtà rurali preesistenti erano disposte secondo un piano ortogonale o a scacchiere deformata, di cui l'asse principale era perpendicolare alla Senna al livello delle Iles (Saint-Louis e De la cité) oppure seguiva la pendenza delle colline di Belleville e Ménilmontant. Si può quindi affermare che la città si è sviluppata su tre piani che si sovrappongono, quello concentrico, quello radiale e quello ortogonale.

Quindi, lo stabilirsi dei confini amministrativi di Parigi non fu la fine dell'espansione della città. Quando nel 1920 la zona interna alle mura si era urbanizzata, l'agglomerazione urbana aveva già ampiamente superato questi limiti.

Grappoli periferici sorsero attorno agli antichi villaggi. Il sistema di espansione radiale, o lineare, proseguì su due direttive: le città si costruirono attorno alle infrastrutture e le infrastrutture cercano di intercettare le città.

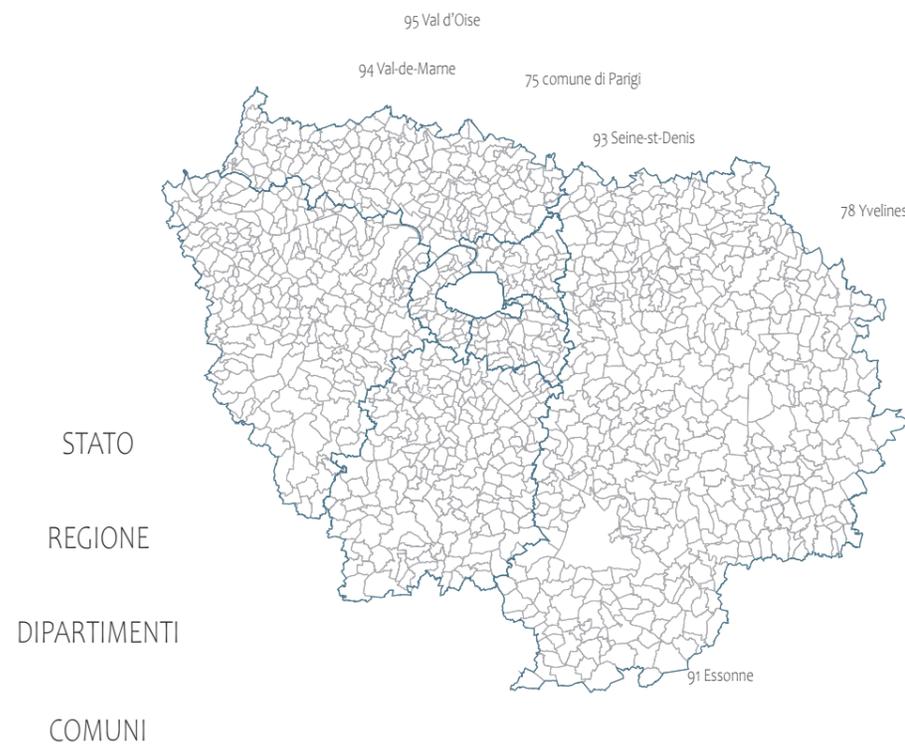
Per controllare questa espansione furono elaborati diversi piani, a partire dalla Commission d'Extension de Paris creata nel 1910: prima si parlò di estendere Parigi, poi di sistemare la Regione Parigina, dopodiché quest'ultima venne definitivamente denominata Ile-de-France.

Dapprima si tentò di intercettare solo le zone residenziali di Parigi, poi di decongestionare la città, limitandone allo stesso tempo l'estensione e controllando le periferie; in seguito, si tentò di riorganizzare le banlieues in maniera "tentacolare", inserendo i Grands Ensembles, negli anni Sessanta, vere e proprie cittadine lontane da Parigi, con un certo grado di autonomia, poiché le agglomerazioni-satellite stavano diventando sempre di più delle città dormitorio. Nonostante poi, dagli anni Settanta, si sia cercato di proteggere questi nuovi centri dalla verticalità parigina ed evitare un'estensione eccessiva e abusiva del territorio urbanizzato, la macchia d'olio non ha mai cessato di estendersi e Parigi ha continuato ad essere un centro privilegiato.

Oggi la maggior parte dei lavoratori parigini risiede nei comuni limitrofi e si sposta ogni mattina verso la capitale attraverso sistemi di trasporto pubblici o privati.

Negli ultimi anni, per gestire questa situazione amorfa e così dipendente da Parigi, si sono creati degli organismi di analisi, progettazione e gestione che hanno messo assieme e coordinato gli interessi e le peculiarità dei singoli comuni nell'ottica più ampia della metropoli. Una metropoli che non fosse più solo la vecchia Parigi ottocentesca, ma quel grande agglomerato di realtà urbane e suburbane sviluppatesi negli ultimi centocinquanta anni.

Si è tentato di decentrare e settorializzare diverse aree della metropoli. Ora la sfida è quella di creare una rete che connetta tutte queste aree capillari diffuse nella regione.



LA GOVERNANCE

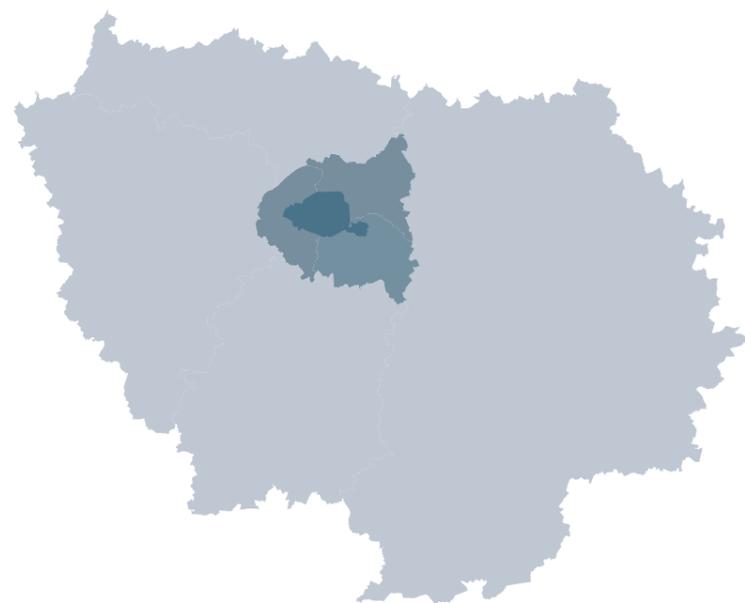
Il problema che si pone a Parigi dall'inizio del secolo scorso è quello dei suoi confini. I limiti amministrativi si confondono con quelli reali di urbanizzazione. Esiste uno scontro, un accavallamento, tra città, metropoli, e regione (cioè l'Île-de-France). Se è chiaro che la metropoli supera i confini della città, definiti dal *périphérique*, non è altrettanto chiaro fino a che punto si spinga, vale a dire dove si arresti la metropoli e continui l'Île-de-France. Di quest'ultima, invece, si hanno certi i limiti esterni, ma all'interno la diffusione mobile dei suoi spazi sfugge ad ogni tipo di stabilità urbanistica e amministrativa.

Si è già visto come i limiti comunali della città si siano stabiliti nel 1860 e da allora non si siano praticamente più spostati. Dopo questa data la città ha continuato a espandersi, senza che il comune ampliasse i suoi confini. I comuni circondanti Parigi sono stati mano a mano inglobati dapprima nel dipartimento della Senna (1920), poi nei distretti della regione parigina, rendendo meno chiare le responsabilità amministrative; infine tutto questo agglomerato è stato assorbito dalla regione Île-de-France nel 1973.

È chiaro che ormai l'Île-de-France non definisca la città metropolitana, allo stesso tempo troppo grande per rappresentare l'agglomerazione e gestirla, ma anche troppo piccola per controllare l'area urbana che è ormai andata oltre le frange delle regioni vicine.

Il quadro territoriale è quindi talmente vasto e confuso che è difficile immaginare come si possano risolvere i rapporti tra le varie realtà che la compongono. A seconda dei limiti che le vengono assegnati, la capitale può avere dai 7 ai 9,5 milioni di abitanti.

Da questa situazione emerge un problema di governance: lo stato di frammentazione dell'Île-de-France impedisce di mettere in moto un meccanismo strategico di ricompattazione e unità sulla scala metropolitana. È sempre la stessa storia che si ripete: la centralità della capitale esercita un potere considerevole sul resto della regione, senza preoccuparsi del fatto che i rapporti sociali e politici tra le molteplici realtà al suo interno siano mutati radicalmente.



	grand couronne	77, 78, 91, 95	popolazione (ab): 5157618 superficie (kmq): 112429 densità(ab/kmq): 2471 n.comuni:1157
	petit couronne	92,93,94	popolazione (ab): 445258 superficie (kmq): 657 densità(ab/kmq): 20926 n.comuni:123
	paris (dipartimento)	75	popolazione (ab): 2249975 superficie (kmq): 105 densità(ab/kmq): 21347 n.comuni: 1

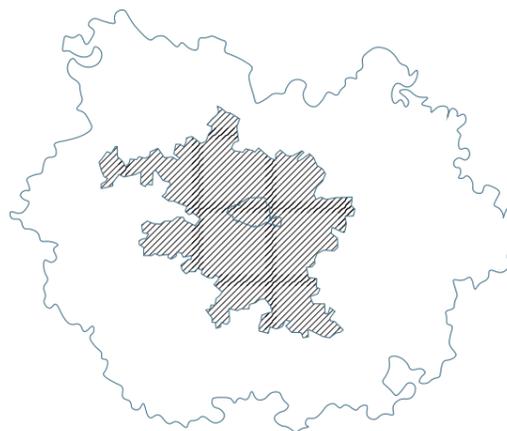
Solo una cosa, dunque, resta sempre chiara: Parigi è il centro, da essa vengono emanate le linee del potere, e a essa ritorna la realtà urbana, suburbana e provinciale, posta apparentemente sotto controllo.

Ovviamente, questo controllo sfugge costantemente a un sistema così fortemente centralizzato. Lo testimoniano le continue rivolte che prendono piede nelle banlieues più fragili. Il fatto stesso che esistano delle marginalità così estreme esemplifica il fallimento del sistema centralizzato. Non esiste un'uniformità amministrativa tale per cui un'unica voce possa rappresentare questa molteplicità: le periferie più disagiate, le cosiddette cité, sono spazi informi e anonimi abitati da persone appartenenti a culture fortemente eterogenee che si trovano da una parte controllate da una politica volta solo al mantenimento della sicurezza e del controllo e dall'altra si trova un'imposizione all'integrazione in uno spazio neutrale in cui non si capisce fino in fondo che cosa davvero si debba diventare per essere considerati veri francesi.

Scriva Guido Caldiron: «La corte dei conti di Parigi ha presentato nel dicembre del 2004 un rapporto che denuncia il completo fallimento delle politiche sull'immigrazione condotte dalla Francia negli ultimi trent'anni. Un rapporto che indica, con dati e cifre, la crisi di quello che è stato per molto tempo considerato un modello in molte parti d'Europa»¹. Parigi si calcifica come la sua storia l'ha voluta e si riproduce giorno per giorno attraverso l'identità che l'ha sempre caratterizzata.

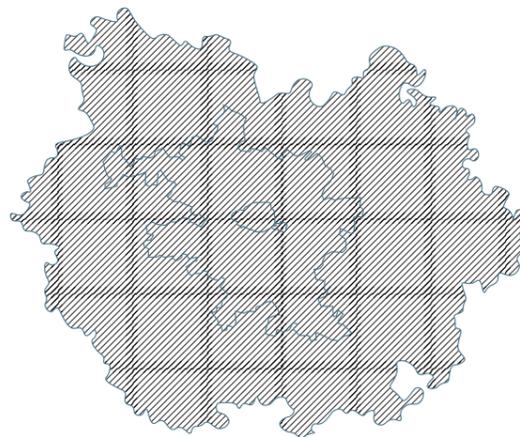
Ritornando alla governance, si provi a mettere in chiaro il sistema amministrativo che regola i rapporti all'interno della regione. L'Île-de-France è composta da otto unità dipartimentali disposte a centri concentrici con al centro Parigi. Questi anelli prendono il nome di Grand Couronne e Petite Couronne. La grande corona ha una densità abitativa di 452 abitanti per chilometro quadrato. La piccola di 20169. C'è un problema di densità urbana che rende impossibile stabilire le competenze amministrative e giuridiche all'interno della metropoli/regione. D'altronde, come era già stato detto, all'interno di un territorio i cui confini sono così vaghi è difficile capire a chi attribuire le diverse responsabilità inerenti al territorio.

AGGLOMERATO URBANO



popolazione (ab): 105116110
superficie (kmq): 2845
densità(ab/kmq): 2471

AREA METROPOLITANA



popolazione (ab): 12292895
superficie (kmq): 17175
densità(ab/kmq): 716

Per capire qualcosa in più sono stati conati due termini che definiscono la trama della regione: l'Area Metropolitana e l'Agglomerato Urbano. Il primo, che comprende l'area più vasta, si estende oltre i confini regionali dell'Ile-de-France e comprende una serie di comuni contigui senza interruzioni con al centro un polo urbano: il 40% della popolazione delle realtà rurali al suo interno lavora in questo polo secondo termine invece si spinge solo fino alla corona più grande e con esso si intende un'unità urbana assicurata dalla continuità del tessuto edilizio - dato che tra un edificio e l'altro non ci devono essere più di 200 metri. Ci sono unità urbane semplici che possono coincidere con un solo comune, altre invece complesse che possono comprendere più realtà comunali: è il caso di Parigi

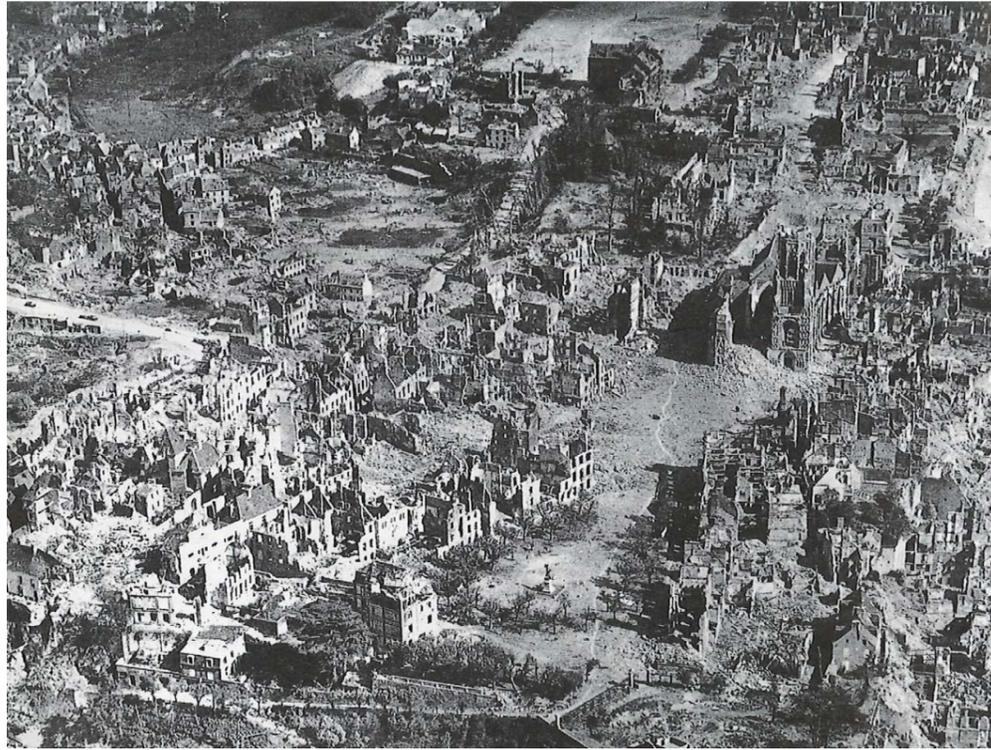
In questa divisione il comune di Parigi dovrebbe gestire solo la parte all'interno delle mura immaginarie rappresentate dal *périphérique*. Allo stesso tempo, siccome la capitale è l'unico centro amministrativo solido, le è concesso avere una forte influenza su tutta la regione. Per il resto dei comuni, invece, intaccati dalla sproporzionata influenza dell'amministrazione parigina sulla regione e spesso invischiati in questioni di conflitti tra competenze, dovute alle incertezze dei confini, è difficile anche solo avere una propria autonomia.

Il problema del dislivello di influenze è stato compensato attraverso la creazione delle *Communautés d'Agglomération*, in cui i sindaci di diversi comuni si sono messi insieme per far fronte allo strapotere di Parigi.

Tuttavia, l'organo che dovrebbe mantenere l'equilibrio, cioè il consiglio regionale, ha pochissimo potere coercitivo sui comuni che lo compongono. A ciò si aggiunge uno stato ingerente, che mantiene una presenza importante nella regione.

La governance va quindi considerata come un millefoglie amministrativo, che frena qualsiasi tipo di azione a livello metropolitano che tenti di ristabilire un equilibrio.

L'ILE DE FRANCE E I GRANDS ENSEMBLES



Distruzioni a seguito della Seconda Guerra mondiale

CRISI ABITATIVA E STORIA DELL'EDILIZIA SOCIALE XIX SECOLO: LA NASCITA DELL'HABITAT SOCIALE

Dalla fine del XIX secolo, la Francia conosce un deficit di alloggi. Con l'aggiunta delle distruzioni provocate dalla Seconda Guerra Mondiale, sfocia in una situazione particolarmente critica all'indomani del conflitto: i problemi di insalubrità colpiscono una parte significativa della popolazione, baraccopoli o «lotti difettosi» si estendono alla periferia dei grandi agglomerati e quasi quattro milioni di persone sono senzatetto.

Per risolvere la carenza di alloggi, lo Stato francese mette in atto politiche che segneranno la produzione di edifici per abitazioni fino agli anni 70'.

Tale situazione provoca l'industrializzazione delle filiere dell'edilizia e stimola la costruzione di alloggi sociali a un ritmo senza precedenti: fino a oltre 500.000 abitazioni all'anno. Questa politica si traduce in numerose città francesi in operazioni di ampia portata, all'origine di una nuova forma urbana: i Grands Ensemble.



Baraccopoli fuori dalle mura di Parigi



Costruzione di HBM



Costruzione di HBM

LES HABITATIONS À BON MARCHÉ (HBM)

Alla fine del XIX secolo il dibattito sulla crisi abitativa è sempre più politicamente intenso.

In questo contesto, la questione della locazione è fondamentale.

Nel 1894 viene emanata la legge Siegfried che istituisce le HBM "abitazioni a buon mercato". Nonostante il suo carattere facoltativo questa legge provoca una notevole polemica.

Tuttavia, tale iniziativa avrà poco impatto concreto sul problema dell'abitazione: in 20 anni, solo 40000 alloggi HBM saranno costruiti mentre, all'inizio del XX secolo, la metà della popolazione francese è ancora colpita dalla sovrappopolazione e dall'insalubrità.

Dopo la Prima guerra mondiale, nel 1921, il Ministro Louis Loucheur propone una legge ambiziosa che prevede la costruzione di circa 500.000 HBM nell'arco di 10 anni. Il progetto, emendato dal Senato, non troverà riscontro finale. Sette anni dopo, il dibattito ritorna e una legge è finalmente approvata (legge «Loucheur»): essa prevede la costruzione di 200.000 abitazioni nell'arco di tre anni.

Questa è la prima legge/programma che riguarda una parte del bilancio dello Stato legato al finanziamento della costruzione di alloggi HBM. Gli obiettivi sono lungi dall'essere mantenuti, tuttavia, questo testo afferma l'idea secondo il quale lo Stato debba intervenire massivamente in termini di crediti per risolvere la crisi abitativa.

Tra il 1919 e il 1939 1,8 milioni di abitazioni sono state costruite in Francia. Nonostante le misure prese dallo Stato, solo 175.000 di essi sono state realizzate grazie ai finanziamenti dello Stato (contro 300.000 alloggi operai finanziati da parte dei grandi industriali nello stesso periodo). Inoltre, il rapido aumento della popolazione e del numero di famiglie aumenta la penuria.

Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale il paese ha un deficit di 700.000 abitazioni. A ciò si aggiunge un numero altrettanto importante abitazioni insalubri o inabitabili.



Sovrappopolazione e insalubrità in una " città di transito"

ALLOGGI SOCIALI DOPO LA SECONDA GUERRA MONDIALE: UNA SITUAZIONE CRITICA

All'indomani della Seconda guerra mondiale, la ripresa della natalità combinata all'esodo rurale provoca una crescita urbana rapidissima. Continua inoltre l'arrivo di immigrati dall'Europa meridionale e dal Maghreb, impiegati nell'edilizia o nell'industria.

Il numero di alloggi necessari per ospitarli è sottostimato in quanto vengono considerati inizialmente come manodopera temporanea mentre, per la maggior parte, resteranno in Francia e saranno poi raggiunti dalle loro famiglie.

Tutte queste condizioni spiegano la formazione delle baraccopoli nella periferia della capitale e in molte altre città di provincia. Assenza di riscaldamento, violenza e sporcizia segnano la quotidianità di decine di migliaia di francesi e di immigrati, che non possono alloggiare altrove. Per risolvere questa situazione si creano quelle che vengono chiamate "città di transito": alloggi provvisori destinati ad accogliere gli abitanti delle baraccopoli, prima che possano essere collocati in alloggi sociali.

Le baraccopoli sopravviveranno fino alla fine degli anni '60.



Le baraccopoli perdurano fino all'inizio degli anni '70

LA RICOSTRUZIONE E I PRIMI ANNI DELLA IV REPUBBLICA

In Francia, la presenza di un potere centrale forte si è sempre sentita, tuttavia, nel campo dell'edilizia abitativa e delle politiche urbane, l'intervento dello Stato è stato sempre molto puntuale e isolato fino agli anni '40. Nessun progetto riguardante l'insieme del corpo sociale si è concretizzato attraverso una politica fondiaria. Nonostante la gravità della crisi, già presente per decenni, nessun ministero aveva specificamente l'onere sulle questioni dell'alloggio o della città fino ad allora.

La distruzione della guerra riaccende il dibattito sulla politica dell'edilizia abitativa: occorre ricostituire il patrimonio immobiliare.

L'alloggio e l'urbanistica diventano oggetti politici cruciali che saranno d'ora in poi gestiti da un'amministrazione specifica: Il Ministero della Ricostruzione e dell'Urbanistica, creato nel 1944.

Al termine della guerra un quinto del patrimonio edilizio è da ricostruire o da riqualificare, a questo si aggiunge un deficit di alloggi già critico prima del conflitto. Secondo una stima di Eugène Claudius-Petit, per riassorbire la crisi bisognerebbe costruire 4 milioni di abitazioni, con una media di 20.000 al mese per 10-15 anni. Le prime misure dello Stato sono lungi dal rispondere a questi numeri.

La sovrappopolazione e l'insalubrità, e di conseguenza le baraccopoli, perdurano fino all'inizio degli anni '70.

Il piano «Monnet», nel 1946, si accontenta di ricostruire l'equivalente degli edifici distrutti: nessuna riflessione urbanistica è ancora stata completata.

Parallelamente, tuttavia, vengono avviate azioni dal Ministero della Ricostruzione e dell'Urbanistica (MRU), per accelerare la produzione di alloggi sociali (ora denominati HLM «Abitazioni a Affitto Moderato») e ridurre i costi: si organizzano progetti sperimentali in diverse città francesi (Cité Radieuse de Le Corbusier a Marsiglia nel 1946, Cité Rotterdam di E. Beaudouin a Strasburgo nel 1951).

CONSAPEVOLEZZA POLITICA NEGLI ANNI '50

Gli anni '50 sono segnati da una presa di coscienza della società sulla pessima condizione degli alloggi.

Il movimento degli «abusivi» moltiplica le occupazioni illegali. Nel 1954, l'abate Pierre chiede al governo di avviare una politica di alloggi volontaristica.

Questa iniziativa crea un'eco mediatico fino a qui inedito: alloggi a basso costo di prima necessità sono iniziati a essere costruiti nel luglio 1955 ma queste realizzazioni precarie sono un fallimento e lo Stato, di conseguenza, decide di orientarsi verso l'habitat collettivo di grandi dimensioni.

Nel 1953, Pierre Courant, Ministro della Ricostruzione e dell'Alloggio, istituisce una legge che promuove una serie di interventi che facilitano la costruzione, dal punto di vista fondiario e finanziario. La priorità è chiaramente data agli alloggi collettivi di grande capienza.

È il primo tentativo di una definizione globale di una nuova politica degli alloggi.

L'obiettivo è ambizioso: 240.000 alloggi all'anno. Sarà raggiunto solo con alcuni anni di ritardo.

Sempre nel 1953, la creazione del contributo obbligatorio delle imprese allo sforzo di costruzione (1% della massa salariale) introduce risorse supplementari per la costruzione degli edifici HLM.

Infine, un anno dopo viene creata la SCIC: Società Centrale Immobiliare della Cassa Depositi. Essa sarà uno dei principali committenti nella costruzione dei "Grands Ensembles".

RIASSORBIMENTO DELLA CRISI

Anche se la crisi abitativa è stata dichiarata come una delle priorità dell'azione dello Stato nella realtà dei fatti il problema è stato trattato come se non dovesse essere risolto rapidamente.

Il ritmo di costruzione rallentato ha generato un conseguente aggravamento della penuria dal 1945 al 1957.

A metà degli anni '50, quasi il 40% della popolazione francese vive ancora in alloggi insalubri.

Il vero sforzo di costruzione inizia in Francia con quasi dieci anni di ritardo rispetto ai paesi confinanti.

Nel 1957, il Fronte Repubblicano vota una legge quadro che costituisce il secondo tentativo di definizione di una politica globale dell'alloggio. Essa comprende la produzione di alloggi e servizi: programmi quinquennali di costruzione di abitazioni HLM sono stabiliti. La legge afferma i principi della riorganizzazione delle professioni edilizie e semplifica le norme relative all'espropriazione di pubblica utilità.

Alla fine degli anni '50, le "Zone ad Urbanizzazione Prioritaria" sono istituite dallo Stato. Con questa legge il Ministero permetta la creazione di quartieri nuovi con alloggi, negozi e attrezzature.

In questo modo rende possibile l'attrezzatura rapida di terreni in cui si desidera localizzare nuove operazioni di urbanistica, ricorrendo in particolare all'espropriazione. Per concentrare lo sforzo di costruzione, le ZUP devono avere almeno 500 alloggi (ne conterranno spesso molto di più).



Città «La Muette» a Drancy

IL POSTO DEI GRANDS ENSEMBLE NELL'ALLOGGIO SOCIALE

La realizzazione che rappresenta per molti aspetti un antecedente ai grand ensemble degli anni Cinquanta e Sessanta è costituita dalla Cité de la Muette a Drancy, progettata da Marcel Lods e Eugène Beaudouin nel 1931 e realizzata successivamente.

Rispetto agli alloggi sociali costruiti durante gli anni tra le due guerre la Cité de la Muette costituisce per molti versi un'operazione eccezionale: per la sua dimensione rispetto agli standard delle costruzioni di alloggi sociali dell'epoca; per l'innovazione del suo sistema insediativo; per l'impiego di processi di prefabbricazione molto avanzati; per la novità rappresentata dalla organizzazione e forma dell'alloggio. È proprio in riferimento a questo complesso che viene citata per la prima volta, in un articolo scritto da Maurice Rotival, l'espressione "Grands Ensembles"¹.

La sua dimensione, inusuale per l'epoca, comprende in totale 500 alloggi. Il sistema insediativo è formato da una grande piazza ed una ampia esplanade che permette di articolare la doppia sequenza di corti e di torri residenziali. Il processo costruttivo impiegato anticipa la prefabbricazione estrema dei grandi quartieri degli anni Sessanta e Settanta. Esso è ancora artigianale ma già prevede una sorta di meccanizzazione delle fasi costruttive.

Nella storia dell'edilizia sociale, i "Grands Ensembles" rappresentano un periodo storico molto breve: appena una ventina d'anni, dal Plan Courant nel 1953, alla legge Guichard del 1973 che vieta le nuove operazioni su larga scala. Tuttavia, in questi due decenni il numero di alloggi sociali aumenta notevolmente: da 500.000 a 3 milioni. Inoltre, i "Grands Ensembles" rivestono un'importanza particolare perché rappresentano una rottura architettonica e urbanistica importante nella costruzione della città: Simboleggianti l'igiene, la luce e la comodità, sono visti come una prospettiva per il futuro basata sul progresso sociale.

¹ Maurice Rotival, "Les Grands Ensembles. Problème général et implantation des cités. Aménagement de la cité", 1935

L'URBANISTICA MODERNA



Le Corbusier a Marsiglia

“La Cité radieuse n’a pas de nom, pas de lieu, elle n’existe pas, c’est un schéma. En la choisissant, nous voulons montrer le point extrême d’aboutissement du processus de désintégration du tissu urbain.

Exemplaire par la réduction théorique qu’elle opérée sur urbain, elle l’est aussi par l’influence qu’elle a exercée, par le rôle de modèle qu’elle a joué dans la pensée urbanistique des architectes de l’après-guerre.

Plus que les divers grands ensembles qu’elle a indirectement produits mais où se glisse un compromis dû à une localisation précise, elle reste l’image abstraite et absolue, la fiction d’un urbanisme autre.”¹

Philippe Panerai

Formes urbaines de l’îlot à la barre

1997

La costruzione dei Grands Ensembles è l’occasione per l’attuazione su vasta scala di una nuova ideologia urbana: l’urbanistica del movimento moderno. Questa corrente si confronta con la grande scala di intervento auspicata dallo stato e la ridotta dimensione dei costi richiesti, ottenuta con l’uso di nuovi materiali da costruzione e utilizzo di geometrie semplici e standardizzate.

Il movimento moderno, iniziato dalle ricerche di Tony Garnier, Walter Gropius o ancora di Gerrit Rietveld, perpetua il modello progressista. La sua visibilità diventa importante sotto l’impulso di Le Corbusier, con l’organizzazione dei CIAM (Congressi Internazionali dell’Architettura Moderna) e la redazione della Carta di Atene nel 1933. Per i moderni, una rottura radicale con il passato è necessaria. Bisogna abbandonare l’attuale tracciato delle città e la loro forte densità di costruito per eliminare l’insalubrità e rendere la città più efficiente. «La grande città del XX secolo è anacronistica perché non è contemporanea con le tele di Mondrian e dell’automobile»².

¹ Philippe Panerai, “Formes urbaines de l’îlot à la barre”, 1997

² Françoise Choay, “L’urbanisme, utopies et réalités”, 1965

IL MODELLO PROGRESSISTA

Partendo dalle caratteristiche generali e universali dell'uomo, si tratta di concepire un'urbanistica che si adatti alle sue esigenze. Teorizzato e portato avanti da Fourier, Cabet, Proudhon e tanti altri, questo modello si basa su "un'analisi razionale che permette la determinazione di un ordine tipo, che può essere applicato a qualsiasi gruppo umano, in qualsiasi momento, in qualsiasi luogo"¹. Si tratta di una città aperta, dove la vegetazione, per motivi igienici, è molto presente, dove il confine tra urbano e rurale si disgrega. Gli edifici sono concepiti secondo prototipi razionali, per garantire il massimo rendimento.

IL MODELLO CULTURALISTA

Il modello culturalista deriva dalle opere di Ruskin e di Morris; lo si ritroverà ancora alla fine del secolo in Howard, il padre della città giardino. La sua base critica non è più la condizione dell'individuo ma quella della comunità umana, della città. All'interno di essa l'individuo non è più, come nel modello progressista, un'unità intercambiabile, con le sue caratteristiche e la sua propria originalità: ciascun membro della comunità ne costituisce, al contrario, un elemento insostituibile. Lo scandalo storico punto di partenza dei seguaci del modello culturalista è la scomparsa dell'antica unità organica della città, sotto la pressione disintegratrice della industrializzazione. All'interno della città nessuna traccia di geometrismo. In Ruskin e Morris l'estetica sostiene il ruolo che aveva l'igiene per Owen, Fourier e Richardson. Nel campo delle costruzioni niente prototipi né standard. Ogni edificio dovrà essere diverso dagli altri esprimendo così la sua specificità. L'accento viene messo sugli edifici comunitari e culturali, a scapito dell'habitat individuale. La sontuosità e la ricerca architettonica degli uni contrastano con la semplicità dell'altro.

IL MODELLO NATURALISTICO

Apparso negli Stati Uniti, il modello naturalista critica la città industriale senza tuttavia proporre un modello urbano di sostituzione. Si tratta piuttosto di ripristinare uno stato rurale, affinché l'uomo possa mantenere un rapporto diretto con la natura: condizione indispensabile per lo sviluppo della sua personalità.

L'URBANISTICA MODERNA

Nel XX secolo, l'urbanistica diventa terreno per specialisti, principalmente architetti, e non più storici, economisti o pensatori politici.

L'interesse degli urbanisti si sposta così dalle strutture economiche e sociali verso considerazioni piuttosto tecniche ed estetiche. Il movimento moderno, iniziato dalle ricerche di Tony Garnier, di Gropius o di Rietveld, perpetua il modello progressista. La sua visibilità diventa importante sotto l'impulso di Le Corbusier, con l'organizzazione dei CIAM (Congressi Internazionali dell'Architettura Moderna) e la redazione della Carta di Atene nel 1933. Per i moderni, una rottura radicale con il passato è necessario.

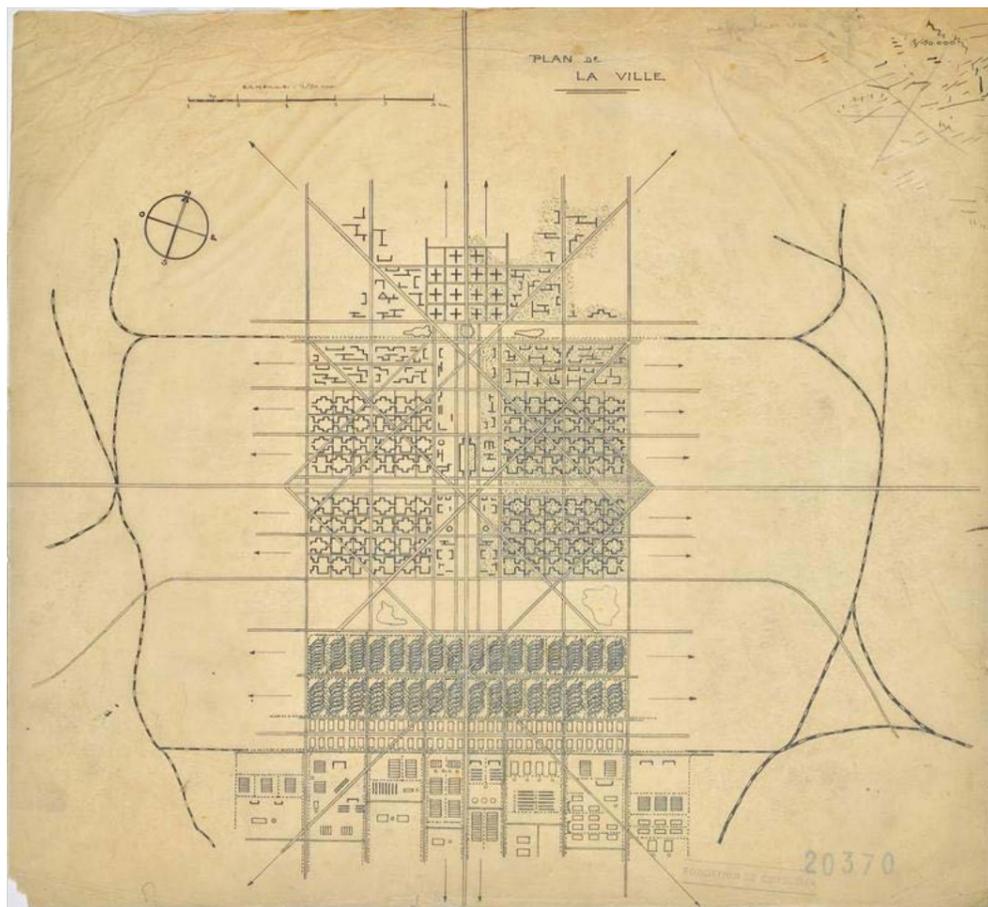
Occorre abbandonare l'attuale tracciato delle città e la loro elevata densità di edifici al fine di eliminare l'insalubrità e rendere la città più efficiente. «La grande città del XX secolo è anacronistica perché non è contemporanea alle tele di Mondrian e dell'automobile»².

L'avvento della macchina è presentato dai progressisti come un evento capitale nella storia dell'umanità. Simboleggiando una pura relazione di causa ed effetto, risparmio e rendimento massimo per un compito assegnato, il principio della macchina è trasposto alla città e ai suoi componenti. In continuità con il modello progressista, l'immagine dell'uomo-tipo, universalmente determinato dalle sue caratteristiche psico-fisiologiche, è al centro della concezione moderna della città. Questa figura ispira la Carta di Atene, manifesto dell'urbanistica moderna, che incasella i bisogni umani in quattro funzioni essenziali: «abitare, lavorare, divertirsi, spostarsi»³. Per rispondere in modo efficace, i prototipi di edifici e di arredi sono messi a punto, esprimendo la verità della loro funzione. Queste nuove tipologie vanno di pari passo con l'uso dei nuovi processi costruttivi come il cemento armato e la struttura d'acciaio, che permettono di costruire oggetti di dimensioni notevoli. Questi prototipi vogliono essere «conformi al senso di armonia» perché dovrebbero soddisfare perfettamente le esigenze dell'uomo. Una volta individuato il tipo ideale quello che, per la sua finalità, permette un rendimento massimo, verrà ripetuto all'infinito, a prescindere dal contesto.

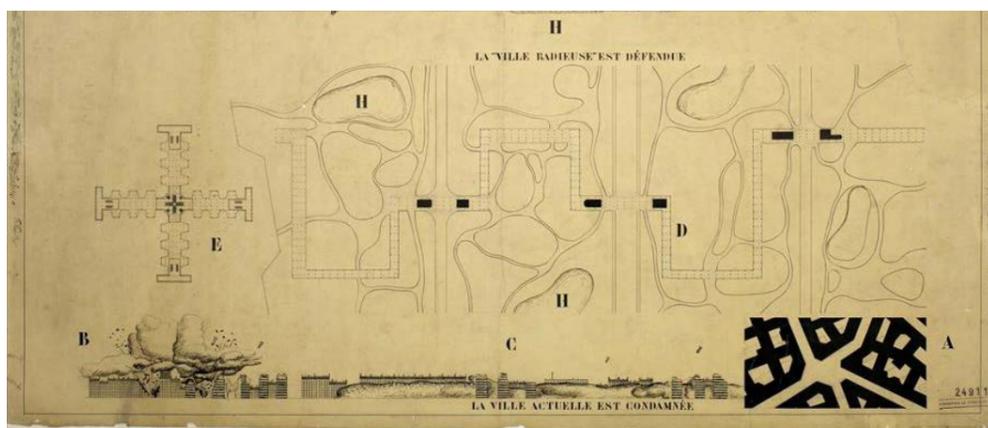
¹ Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

² Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

³ Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965



Le Corbusier, Ville Radieuse



Le Corbusier, Ville Radieuse

Il modello progressista che privilegia l'individuo-tipo alla comunità e gli studi portati avanti durante i CIAM, sono principalmente focalizzati sul tema dell'alloggio. Quest'ultimo è concepito come una «macchina per abitare», che deve rispondere a funzioni semplici (riparo, luce, acqua corrente, conservazione degli alimenti, ecc.). Insomma, uno strumento abitativo che può replicarsi facilmente perché è adatto a tutti.

Nella città moderna, è l'habitat collettivo a grande scala che è privilegiato, come nelle unità abitative di Le Corbusier. Per le loro dimensioni, circa 1600 abitanti, e dai servizi che vi sono integrati, si può intendere una rivisitazione moderna del Falansterio di Fourier.

Tuttavia, invece di alloggi liberamente adattabili, Le Corbusier propone delle «cellule abitative»: le funzioni sono organizzate razionalmente in uno spazio minimo al quale gli abitanti devono adattarsi.

Nella città tradizionale, le emergenze architettoniche significanti corrispondono alle grandi istituzioni (chiese, comuni, teatri). Nell'urbanistica moderna, questi monumenti e architetture sono spesso banalizzati, «schiacciati» dalle grandi torri residenziali. Si assiste così ad un'inversione dei valori della società: in passato, il privato era subordinato allo spazio pubblico, agli edifici rappresentativi della comunità civile, religiosa, ecc. Ora l'alloggio diventa monumento.

In generale, l'architettura moderna sistematizza alcuni principi definiti da Le Corbusier: liberare il pianterreno, sfruttamento dei tetti-giardino per ottimizzare la superficie utile, abbandono delle pareti portanti, permettendo così un allestimento libero su ogni piano e, infine, ricorso a una «facciata libera» da qualsiasi vincolo strutturale al fine di garantire un'illuminazione ottimale degli spazi interni. Per i moderni, l'architettura e l'urbanistica sono indissociabili.

Entrambi sono il risultato di una riflessione sulle necessità dell'uomo-tipo e rivendicano un valore universale. La città moderna è adattabile a qualsiasi luogo e può così essere applicata in modo identico indipendentemente dall'ubicazione o dalla scala. Si tratta di eliminare volontariamente i particolarismi geografici o culturali.



Esempio di una unità abitativa moderna

Per i moderni, l'efficienza si traduce in igienismo: portare più aria, più sole, più verde in città.

La città è un grande parco in cui gli edifici sono posti liberamente: non ci sono più cortili né strade strette. Se questo rapporto con la natura ricorda le città-giardino, il modello modernista presenta però una densità molto più elevata grazie alla concentrazione verticale. Ciò permette di prevedere città di grandi dimensioni senza una sovrabbondanza urbana.

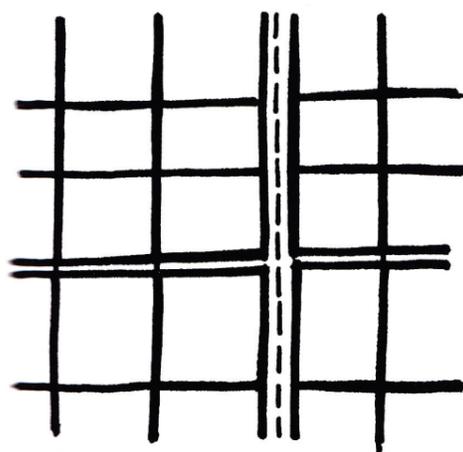
Per i quartieri residenziali, Le Corbusier raccomanda così unità abitative con un'altezza di 50 m, installate ogni 150-200 m, a seconda dell'orientamento e del sito. Alcuni densi nuclei di grattacieli ospitano le attività economiche (centri d'affari). Questa densità è compensata da ampi spazi verdi ai piedi delle torri.

Si assiste anche a un'inversione di pieni e vuoti nella struttura fisica e morfologica della città: nelle città tradizionali, il pieno è costruito e il vuoto che ne deriva corrisponde a spazi pubblici; nella città moderna il pieno è composto dagli ampi spazi verdi e il pieno corrisponde agli edifici.

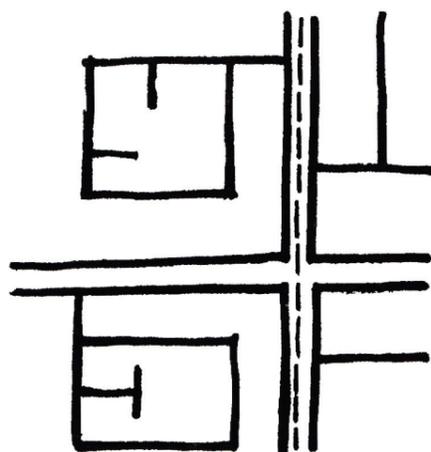
Inoltre, l'obiettivo perseguito dalla città moderna richiede la separazione delle funzioni e quindi una suddivisione dei quartieri secondo le attività menzionate in precedenza: habitat, lavoro (industria, servizi), tempo libero, infrastrutture.

Considerata una funzione a pieno titolo, la circolazione è progettata indipendentemente dai volumi costruiti. Bisogna abbandonare la «via-corridoio» a favore di nuove forme urbane a scala più ampia. Così la strada è abolita in nome dell'igienismo ma anche perché simboleggia il disordine circolatorio». I negozi e i caffè sono spostati sui tetti, collegati tra loro da grandi passerelle pedonali. Il piano rialzato degli edifici, liberati al piano terra grazie ai pilastri, può essere utilizzato per il traffico. Ciò consente così di aumentare considerevolmente la superficie adibita al trasporto nelle città.

La ville traditionnelle



Les grands ensembles



Nuova organizzazione della circolazione in città



Città dei 4000, La Courneuve

Per garantire la massima efficienza degli spostamenti, le vie di circolazione sono gerarchizzate secondo la «Teoria delle sette vie». Queste vie corrispondono alle strade nazionali o provinciali, che attraversano il paese, se non il continente. Seguono strade comunali, in altre parole, le arterie essenziali di un agglomerato urbano. Le vie terziarie sono strade locali ma riservate esclusivamente alle circolazioni meccaniche a alta velocità (autostrade). Esse determinano settori all'interno dei quali operano vie di circolazione a più piccola scala. Le vie di quarto ordine corrispondono alle vie commerciali di settore mentre le vie di livello 5 e 6 consentono il servizio delle abitazioni. Infine, la settima via è un asse di circolazione riservato ai pedoni e ai ciclisti che servono scuole o attrezzature sportive. Queste diverse reti si organizzano su tre livelli, che talvolta si sovrappongono.

Secondo Le Corbusier, una strada «deve essere un capolavoro di ingegneria civile e non più un'opera di terrazzieri». Il livello del suolo è dedicato alla circolazione dei mezzi pesanti e al primo piano, una strada mista per pedoni e automobili deve consentire il servizio degli edifici. Infine, le autostrade urbane attraversano la città.

Se la città progressista si definisce come «città-strumento», è anche una «città-spettacolo»: l'estetica della modernità è di grande importanza. Ogni sentimentalità rispetto al passato è respinta: è la politica della tabula rasa che la vince.

I moderni hanno una concezione austera e razionale della bellezza: è bello ciò che è utile. Le forme sono semplificate (teorizzazione del purismo da parte di Le Corbusier e Ozenfant) e conferiscono un aspetto plastico alle costruzioni. Questa semplicità costituisce un «quadro a priori di ogni comportamento sociale possibile»¹.

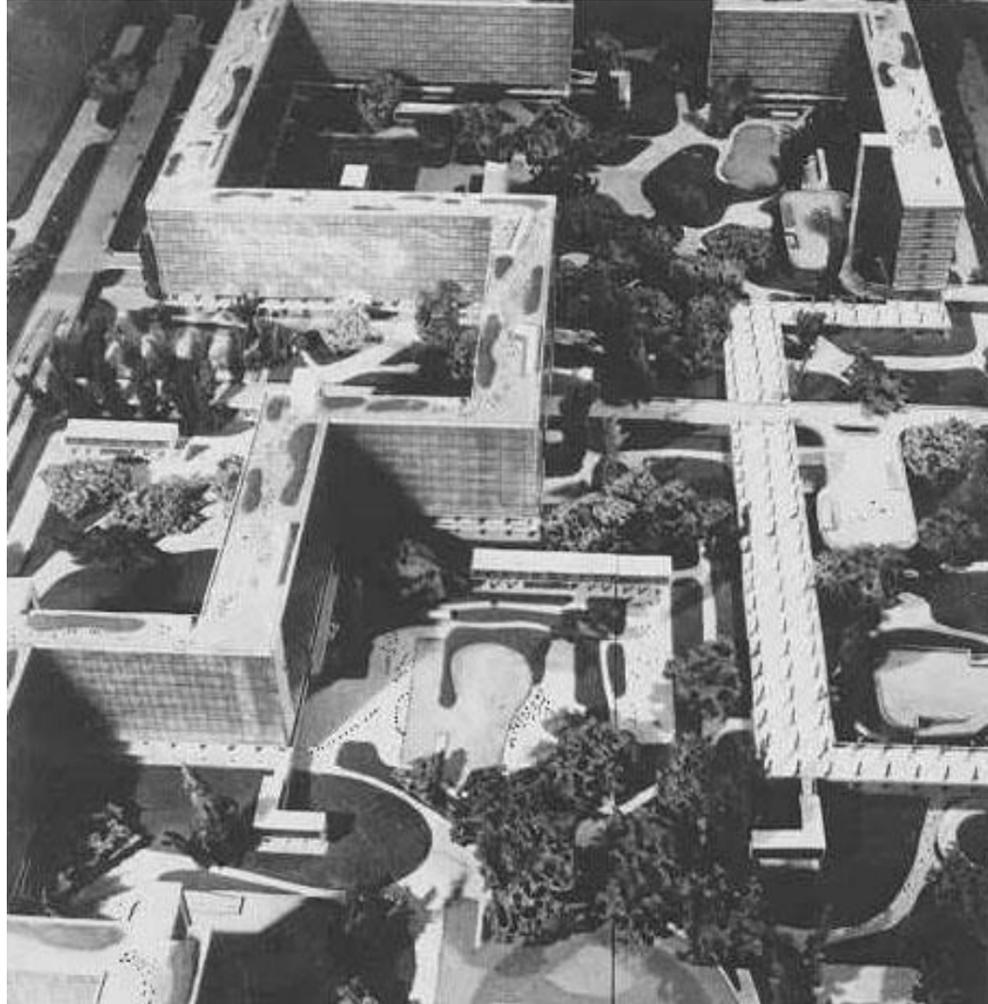
La geometria elementare è privilegiata: cubi o parallelepipedi, disposti ortogonalmente. La curva, al contrario, è considerata «rovinosa, inutile, pericolosa»: «la strada curva è la strada degli asini, la strada retta la strada degli uomini»².

si a seconda dei casi a «un demiurgo artista o a l'incarnazione della tecnologia»³.

1 Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

2 Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

3 Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965



Le Corbusier, Ville Radieuse

In realtà, la semplicità volumetrica deriva soprattutto dalle tecniche costruttive (cemento armato) e da una comodità compositiva. Françoise Choay precisa: «allo spazio frammentato ma ordinato della città-oggetto, corrisponde rigorosamente lo spazio dissociato ma geometricamente composto della città spettacolo»¹.

La teoria dell'urbanistica moderna presenta tuttavia dei limiti da prendere in considerazione. Così, se la rottura stilistica con il passato permette di raccogliere l'adesione del pubblico attraverso la stampa del futurismo, il movimento moderno si chiude rapidamente in un nuovo accademismo rifiutando di mettere in discussione i suoi principi iniziali.

Inoltre, la progettazione di una città con l'obiettivo di rendimento massimo implica necessariamente una forma di pressione sugli abitanti. Se tutte le funzioni sono ottimizzate e distribuite nello spazio, non c'è più spazio per la libertà. Choay si interroga: «l'individuo umano una volta definito in termini di sviluppo fisico, di funzionamento, produttività, esigenze standard universali, quale posto è lasciato al campo infinito e indeterminato dei valori da creare e desideri possibili?»² Questo vincolo è presente fino all'ambiente intimo della famiglia con l'arredamento interno degli appartamenti. Questa nuova città appare certamente come un luogo di produzione efficace ma non rischia di diventare anche un centro di allevamento umano?»

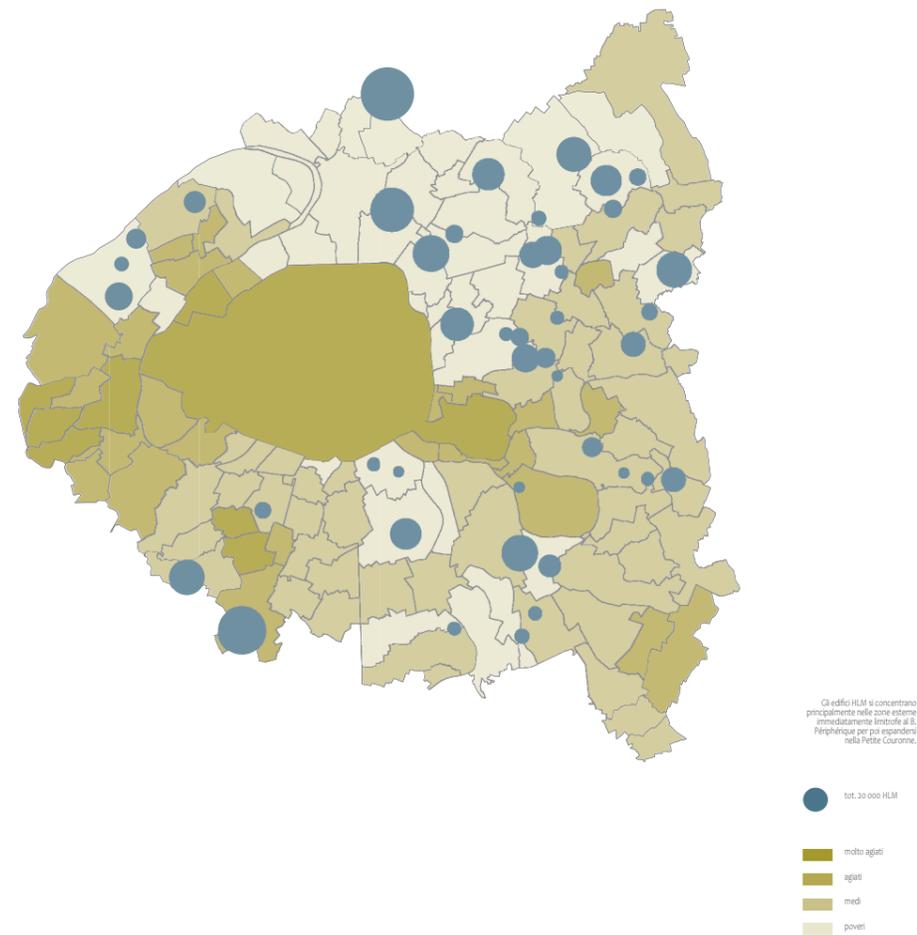
Infine, il designer moderno è spesso associato a una figura paternalistica, che «porta l'armonia» nella città, assimilandosi a seconda dei casi a «un demiurgo artista o a l'incarnazione della tecnologia»³.

¹ Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

² Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

³ Françoise Choay, "L'urbanisme, utopies et réalités", 1965

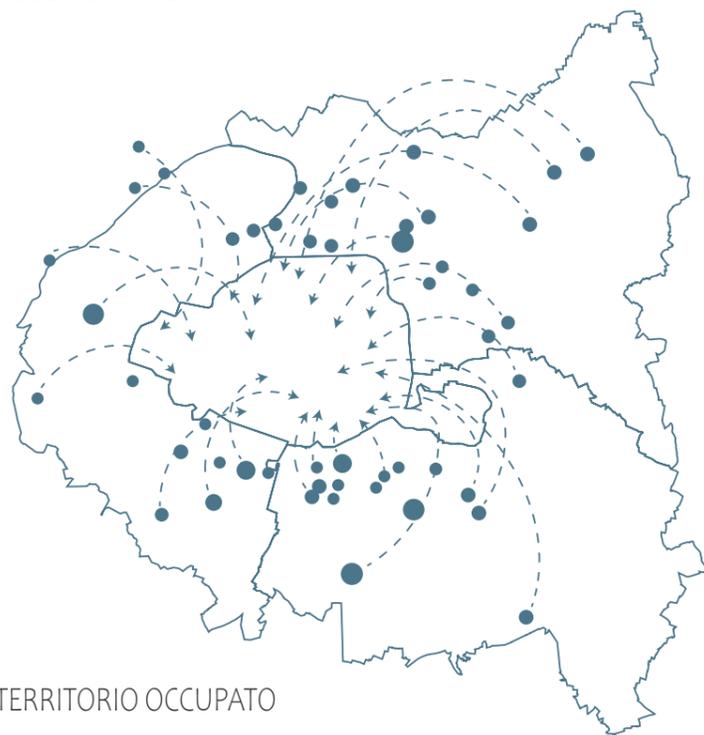
LA BANLIEUE



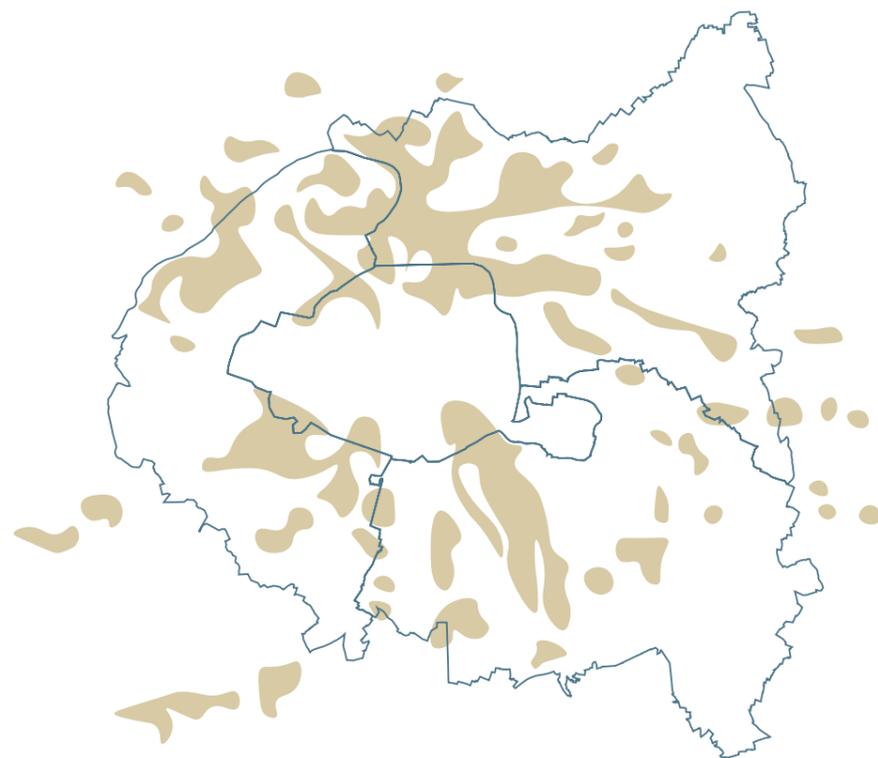
La storica dicotomia fra Parigi e la sua banlieue porta ad un'amara consapevolezza che attualmente accomuna la maggior parte delle periferie parigine: il riconoscimento del loro carattere di servenza verso la città centrale, talmente consolidato nel tempo da diventare identitario. Il concetto di servenza definisce una relazione di dipendenza e assoggettamento rispetto alla Parigi egemonica, che si declina sotto molti profili rilevanti e provoca le conseguenze disastrose che attualmente interessano la periferia rendendola terribilmente vulnerabile. Per questo motivo si può asserire che l'identità delle banlieues coincide con il suo stesso declino.

Ma quali sono, attualmente, i volti di questa riconosciuta servenza? E quali conseguenze negative provocano all'interno delle periferie?

ATTREZZATURE SERVENTI VERSO PARIGI



PORZIONI DI TERRITORIO OCCUPATO



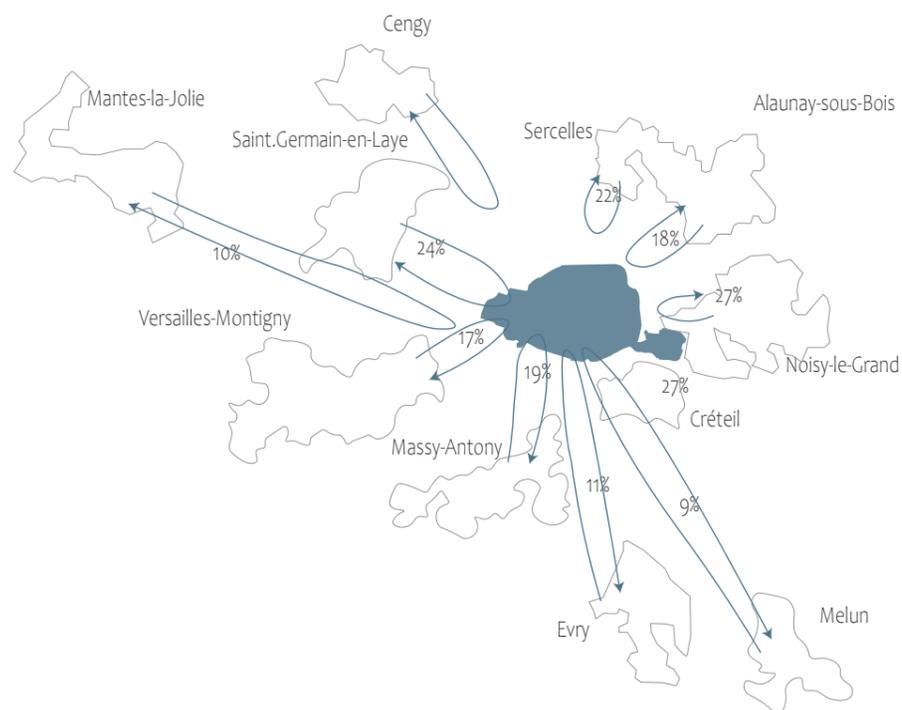
SFRUTTAMENTO FUNZIONALE

All'interno dell'attuale assetto territoriale parigino le grandi attrezzature metropolitane (già descritte a livello storico) sono dislocate prevalentemente all'esterno rispetto al centro, come si evince anche dalla loro evoluzione storica sopra citata. La vasta area di influenza di queste attrezzature, manufatti destinati all'espletamento di funzioni collettive proprie della vita organizzata e divise secondo le specifiche destinazioni d'uso, prevede che queste occupino grandi superfici all'interno dei comuni che le accolgono, sottraendo potenziale spazio pubblico alla cittadinanza. Il loro lungo sfruttamento, inoltre, ha fatto in modo che nel corso degli anni essi rimanessero estranei alle trasformazioni urbane limitrofe, che spesso li circumnavigano accentuandone la segregazione all'interno del tessuto.

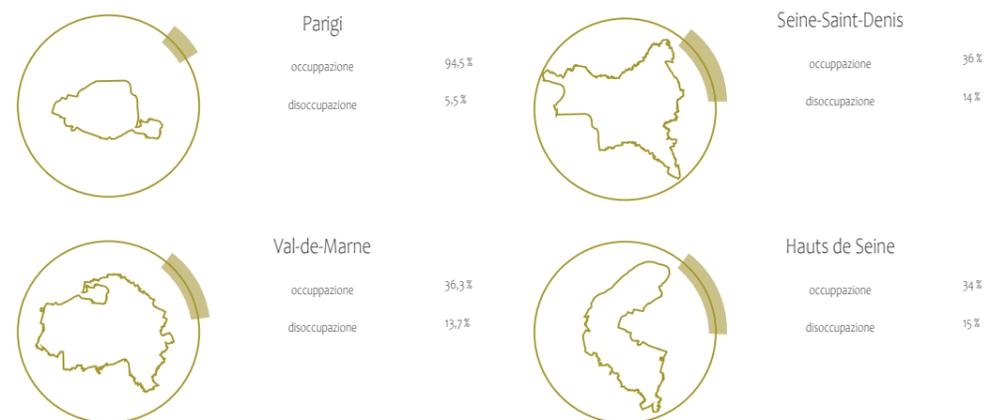
ASSOGGETTAMENTO LAVORATIVO

Numerosi studi dimostrano che all'interno dell'Île de France la densità di impiego e la percentuale di lavoratori attivi è nettamente superiore dentro i confini amministrativi del comune di Parigi rispetto ai comuni della banlieue. Spesso più di un terzo degli abitanti della periferia si sposta quotidianamente proprio verso il centro città a lavorare o a cercare un impiego. Un flusso lavorativo di questa portata non può non influire sull'economia che presenta diversi squilibri riguardanti in particolare i territori situati a sud-est e a nord della Petite Couronne, dove l'assenza di qualificazione professionale costringe i cittadini a trasferirsi per trovare lavoro. Altro effetto negativo dovuto alla dipendenza dal centro in termini lavorativi si riscontra nell'alto tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che interessa gran parte delle banlieue.

SPOSTAMENTI QUOTIDIANI DOMICILIO -LAVORO VERSO PARIGI



TASSO DI DISOCCUPAZIONE



SFRUTTAMENTO FUNZIONALE

All'interno dell'attuale assetto territoriale parigino le grandi attrezzature metropolitane (già descritte a livello storico) sono dislocate prevalentemente all'esterno rispetto al centro, come si evince anche dalla loro evoluzione storica sopra citata. La vasta area di influenza di queste attrezzature, manufatti destinati all'espletamento di funzioni collettive proprie della vita organizzata e divise secondo le specifiche destinazioni d'uso, prevede che queste occupino grandi superfici all'interno dei comuni che le accolgono, sottraendo potenziale spazio pubblico alla cittadinanza. Il loro lungo sfruttamento, inoltre, ha fatto in modo che nel corso degli anni essi rimanessero estranei alle trasformazioni urbane limitrofe, che spesso li circumnavigano accentuandone la segregazione all'interno del tessuto.

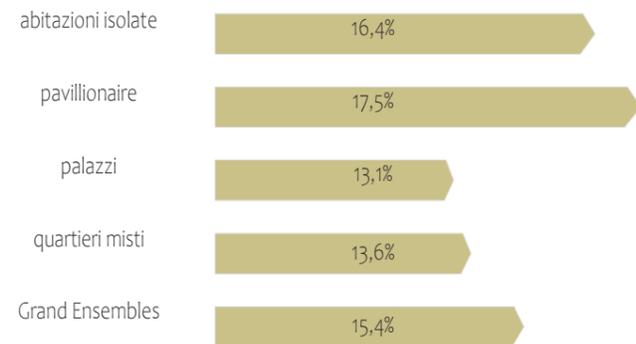
ASSOGGETTAMENTO LAVORATIVO

Numerosi studi dimostrano che all'interno dell'Île de France la densità di impiego e la percentuale di lavoratori attivi è nettamente superiore dentro i confini amministrativi del comune di Parigi rispetto ai comuni della banlieue. Spesso più di un terzo degli abitanti della periferia si sposta quotidianamente proprio verso il centro città a lavorare o a cercare un impiego. Un flusso lavorativo di questa portata non può non influire sull'economia che presenta diversi squilibri riguardanti in particolare i territori situati a sud-est e a nord della Petite Couronne, dove l'assenza di qualificazione professionale costringe i cittadini a trasferirsi per trovare lavoro. Altro effetto negativo dovuto alla dipendenza dal centro in termini lavorativi si riscontra nell'alto tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che interessa gran parte delle banlieue.

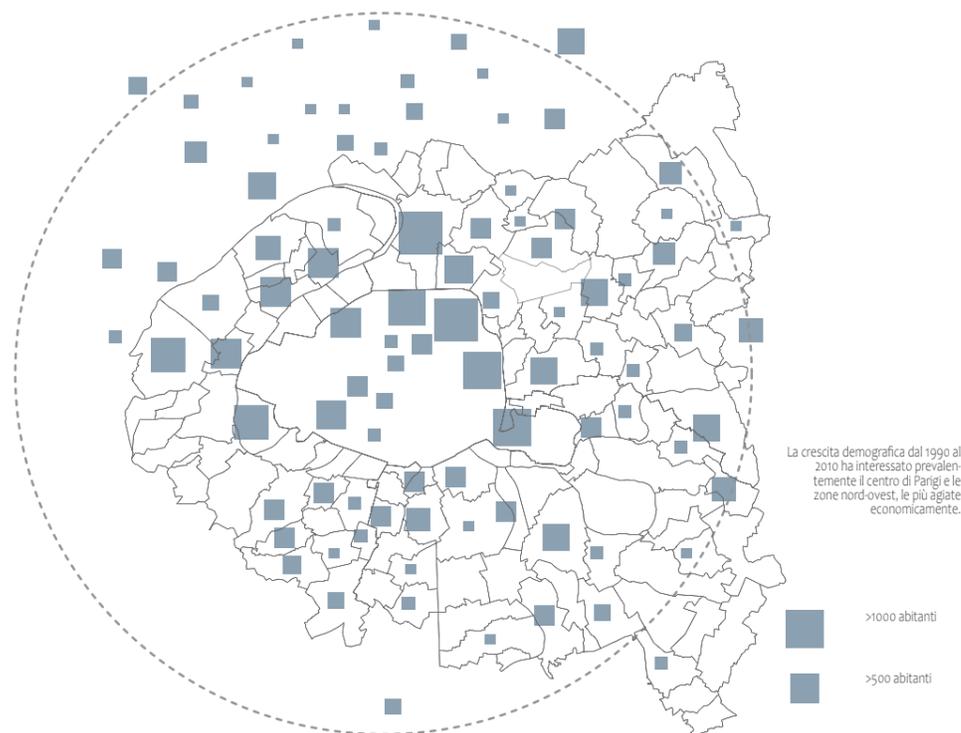
MIGRAZIONE RESIDENZIALE NELLA PETITE COURONNE



SENTIMENTO DI INSICUREZZA NELLE ZUS (Zone Urbane Sensibili)



CRESCITA DEMOGRAFICA (1990-2010)



SFRUTTAMENTO ABITATIVO

Il tema della residenza rappresenta l'altra grande questione che attraversa il territorio metropolitano. Con i suoi 2,2 milioni di abitanti su una superficie di poco più di 100 chilometri quadrati, Parigi è la città più densamente popolata d'Europa. Se a questo dato si aggiunge che la capitale francese è la sede di aziende fra le più importanti al mondo e di ben tredici università, non è difficile immaginare quale sia stato l'effetto dirompente che queste due condizioni abbiano potuto produrre sul mercato immobiliare. Recenti inchieste dimostrano che nell'arco degli ultimi dieci anni gli affitti all'interno di Parigi sono aumentati addirittura del 50%. Al contrario, i prezzi delle abitazioni nelle periferie, dove vige il sistema dell'HLM (habitation à loyer modéré) istituito nel 1945 come evoluzione del precedente sistema HBM (habitations à bon marché), risultano molto inferiori e abbordabili.

Per molti parigini, quindi, lo spostamento in banlieue diviene una scelta obbligata. Già interessata da flussi migratori esterni, la periferia rischia, ove non lo è già, di diventare un vero e proprio quartiere-dormitorio, capace di offrire soltanto abitazioni a basso prezzo. Qui il tema dell'abitazione è vario e composito come lo è il contesto urbano e territoriale. Da un lato vi è la spinta alla costruzione di quartieri pavillonnaires, composti da piccole case unifamiliari ma con un grande consumo di suolo, dall'altro vi è la necessità di riqualificare i grandi quartieri di residenza sociale (Grands Ensembles) per contrastare il disagio sociale sfociato nelle numerose rivolte giovanili di questi ultimi anni.

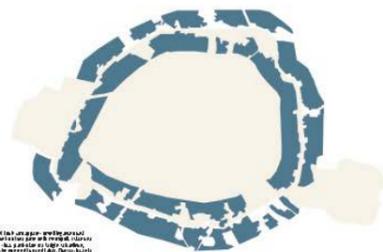
Il tipo di vita dei quartieri di periferia è dunque in fase di logoramento anche sul versante sociale: vi abitano non più lavoratori di provenienza rurale o appena venuti in città, ma banlieusards di seconda generazione, consapevoli della propria appartenenza alla comunità regionale dell'Ile de France.



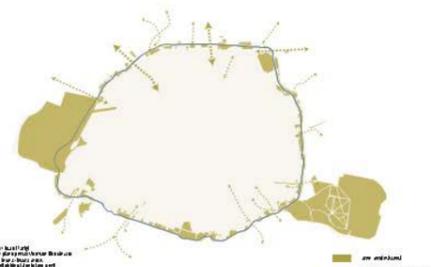
SEGREGAZIONE FISICA

La banlieue è assoggettata al dentro anche, e in primis, proprio a livello fisico. Storicamente segregata dalle cinte murane che spesso attuavano delle vere e proprie amputazioni sui comuni immediatamente limitrofi, si configura tutt'ora come un territorio staccato geograficamente ed artificialmente dal centro storico, a causa principalmente della presenza della grande barriera rappresentata dal Boulevard Peripherique. Oltre a questa, che è la più eclatante, anche numerose barriere più "discrete" determinano l'emarginazione della banlieue, barriere spesso architettoniche, che si possono ritrovare nella presenza sul territorio di abitazioni fatiscenti o grandi stabilimenti industriali che, situati spesso ai margini dei comuni, li isolano ulteriormente non solo dal centro ma anche dalle banlieue confinanti.

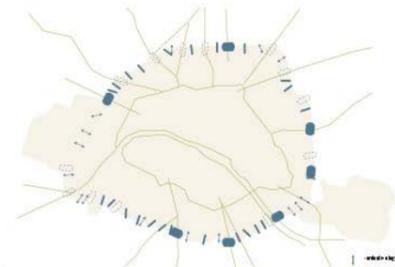
Non sorprende che un'emarginazione di questo tipo porti con sé un enorme disagio anche a livello sociale, che nella maggior parte dei casi sfocia in violente rivolte.



Il Boulevard Périphérique è una barriera fisica che separa il centro storico dalla banlieue. La sua influenza si estende su un'area di circa 10 km di raggio.



Le aree verdi sono distribuite in modo irregolare lungo il Boulevard Périphérique, con maggiore densità in alcune zone.



Le porte di Parigi sono punti di connessione tra il centro e la periferia, ma sono spesso barriere fisiche che limitano la mobilità.

IL CASO STUDIO



Mercato delle pulci

IL MERCATO DELLE PULCI

Dopo la guerra del 1870, gli “stracciai”, cacciati da Parigi, costruirono i primi villaggi di mercanti a Saint-Ouen. Soprannominati «pescatori di luna» poiché percorrevano la città di notte alla ricerca di vecchi oggetti gettati tra i rifiuti che poi rivendevano nei mercati.

L'anno 1885 segna la nascita ufficiale del mercato delle pulci. È in quell'anno che la città di Saint-Ouen si mobilita per risanare e rendere sicuro il quartiere. A partire dagli inizi del 900 sempre più parigini si recano la domenica, conformemente alla tradizione della passeggiata fuori le mura.

Dopo la Prima guerra mondiale, le “Pulci” sono frequentate a tal punto che gli uomini d'affari comprano terreni intorno ad essi. Gli stessi costruiranno nuove strade e porteranno acqua ed elettricità a bancarelle che affitteranno a prezzi notevoli.

I primi veri quattro mercati furono creati tra il 1920 e il 1938: Vernaison, Malik, Biron e Jules Vallès.

Da allora, il luogo diventa di moda, grazie anche ai suoi caffè, bistrot, ristoranti e attività ludiche, frequentati anche dalla classe operaia di Saint-Ouen.

A queste fasce di popolazione col tempo si è mescolata un'altra, quella degli zingari che soggiornano sulla zona, posizionando le loro roulotte e animando il quartiere della loro musica: il “Jazz-Manouche”.

Tra il 1946 e il 1991 sono stati aperti altri 12 mercati. Primo mercato dell'antiquariato al mondo, il mercato delle pulci (più comunemente noto come Puces de Clignancourt) è ancora oggi uno dei più grandi siti turistici dell'Ile-de-France.



Vista di un viale del mercato Paul Bert



foto storica del mercato delle pulci



interno del mercato Rosiers



LE TORRI DI BOUTE EN TRAIN

Costruite negli anni '60, in pieno periodo di ricostruzione dei gloriosi anni 30, le due torri, installate nel cuore delle pulci di Saint-Ouen e a pochi metri dal boulevard Péripherique, facevano in realtà parte di un grosso progetto di grand ensemble con annessi servizi e edifici scolari che ha trovato compimento solo in parte. Di fatto le due torri sono le uniche che sono state costruite e che negli anni 90 sono state oggetto di riqualificazione. In questi stessi anni però, parallelamente ai lavori di ammodernamento delle torri, sono stati costruiti, in corrispondenza dei limiti del lotto nel quale esse si inseriscono, dei nuovi edifici ad uso commerciale in aggiunta al famoso mercato delle pulci.

A causa di tutte queste vicende, le torri, dotate di appartamenti particolarmente grandi ed illuminati e quindi di buona qualità, sono diventate oggetto di degrado e di occupazione illegale che ne hanno determinato il loro definitivo fallimento. Congestionate dal traffico di droga, sono arrivate a diventare uno dei luoghi più importanti del traffico di stupefacenti nel nord di Parigi.

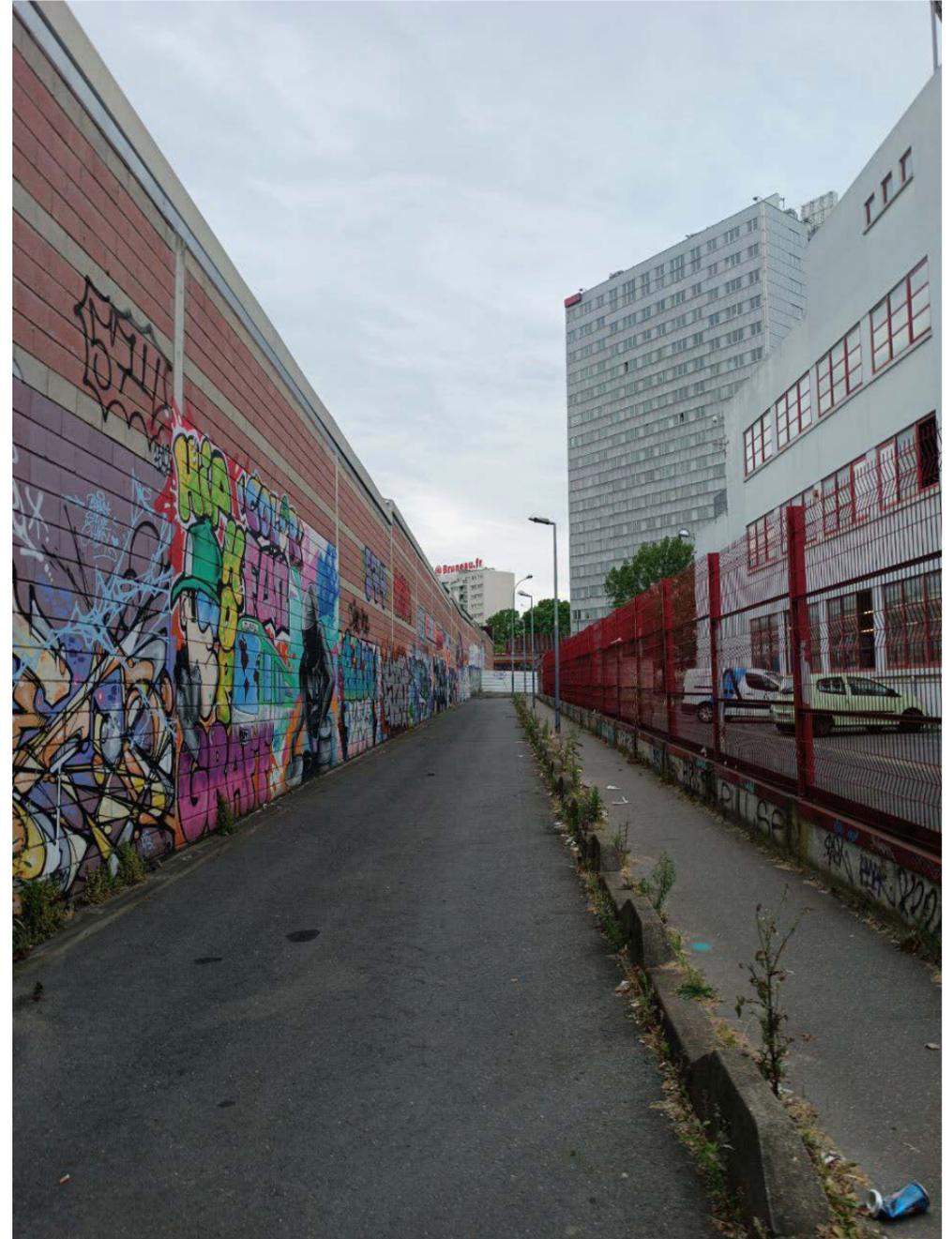
Nel 2014, il quartiere è stato classificato come zona di sicurezza prioritaria (ZSP).

Di fronte al degrado del sito, il precedente mandato ha fermato l'assegnazione degli alloggi gestiti dal locatore sociale della Città e incoraggiato il trasferimento degli abitanti.

Nella primavera del 2021 una quarantina di abitazioni, su 200 delle due torri, erano ancora occupate.

Da allora, il Comune ha moltiplicato le operazioni di trasferimento.

Nell'autunno del 2022 è previsto l'abbattimento delle due torri al fine di creare dei nuovi orti urbani a servizio dei ristoranti limitrofi.



CRITICITÀ E STRATEGIE DI INTERVENTO



Il contesto in cui abbiamo scelto di intervenire è composto da una serie di criticità che hanno segnato il fallimento delle due torri.

In una metropoli come Parigi, dove la domanda di alloggi, soprattutto sociali, è sempre più alta, è impensabile risolvere un problema legato principalmente al disagio sociale e alla delinquenza distruggendo 200 appartamenti e costringendo famiglie intere a dislocarsi.

Il nostro punto di partenza è stato proprio questo: analizzare la parte di città di nostro interesse, nelle sue mille sfaccettature, per arrivare a una soluzione urbana e architettonica che non preveda la distruzione delle due torri.

CHIUSURA

Il lotto che scegliamo di analizzare è caratterizzato da un particolare sistema di chiusura rispetto al contesto. A pochi metri dal Boulevard Périphérique e dal sottopassaggio della Rue de Lieutenant che segna l'ingresso nella città di Parigi, le torri di Boute en Train soffrono di una segregazione generata da barriere fisiche. Queste ultime comprendono principalmente la struttura del mercato Malik, il quale, posto sulla stessa orditura degli edifici circostanti, nega la visione e l'accesso dei primi 4 piani delle torri dallo strategico e importante sottopassaggio del Boulevard.

Questo stesso meccanismo avviene su tutti i lati del lotto: ad est con il mercato de Rosiers, il quale non prevede nessun tipo di apertura nel lato che si affaccia alle torri, ad ovest con una serie di strutture mercatali precarie dal punto di vista architettonico, infine a sud con un edificio industriale.

Questa chiusura fisica del quale soffrono le torri e il loro intorno, si rivela anche nella chiusura di una strada che collegherebbe due lati opposti del lotto ma che col tempo è stata chiusa al pubblico.

PERIFERICITÀ

Un volume unitario, autonomo e autosufficiente, imposto al centro, costituisce una figura ricorrente nell'ambito dei Grand Ensemble.

Nel nostro caso studio, le due torri si trovano in un contesto dove le attrattività e le centralità non dialogano in nessun modo con esse.

Le torri, pensate appunto come blocchi singoli e autosufficienti, si ritrovano così in una condizione di perifericità molto particolare perché, a differenza di molti altri Grand Ensemble, riversati anch'essi in condizioni di degrado sociale e architettonico che si trovano a una distanza ragionevole dal centro di Parigi, esse distano solo pochi metri dalla Cité di Parigi.

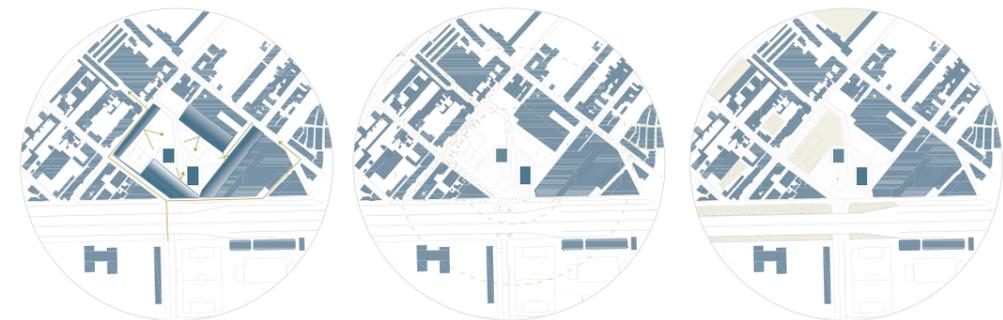
Questo aspetto riporta quale prima conseguenza la mancanza di persone all'interno del lotto e quindi un terreno fertile per fenomeni come lo spaccio di stupefacenti e il traffico di armi e di beni ricettati.

CHIUSURA AMBIENTALE

L'area del caso studio ha la peculiarità di essere scarsamente dotata di aree verdi accessibili al pubblico.

Questo è ancora più evidente nel lotto delle due torri, le quali sono circondate principalmente da terreno pavimentato ma anche da un'area verde e di gioco dove però non vi è traccia né di bambini né di persone di qualsiasi età per assenza di adeguato forniture.

Questo aspetto evidenzia la netta differenza tra le aree verdi accessibili dall'altro lato del Boulevard, ovvero dentro la città di Parigi, e quelle della prima periferia.



APERTURA

La prima strategia progettuale che abbiamo deciso di intraprendere è quella che si può riassumere nel concetto di apertura.

Il nostro progetto si propone di creare nuove e anche riaprire vecchie, connessioni tra il lotto e il suo intorno.

Convinti del fatto che l'architettura e l'intorno urbano devono dialogare e insieme aprire a nuovi scenari di vita pubblica, proponiamo di eliminare le architetture precarie e scadenti dal punto di vista architettonico e urbano, che negavano l'accesso e la fruizione del lotto e di conseguenza aprire nuove strade, nuovi accessi e nuove connessioni.

Nello specifico prevediamo di demolire il mercato Malik e la serie di piccoli edifici commerciali che giacevano a ovest delle torri.

Di conseguenza proponiamo la creazione di un forte asse che colleghi il sottopassaggio del Boulevard con la rue Paul Bert, famosa per il suo mercato, e la riapertura della rue Lachambre, rendendola carrabile a senso unico e ciclabile.

CENTRALITÀ

Il concetto di centralità si traduce, nelle strategie di intervento, nella volontà di rendere le torri, e il loro intorno, un posto attrattivo per chiunque: dagli abitanti delle stesse a finire con i turisti, i cittadini e chiunque passi da quella parte di città.

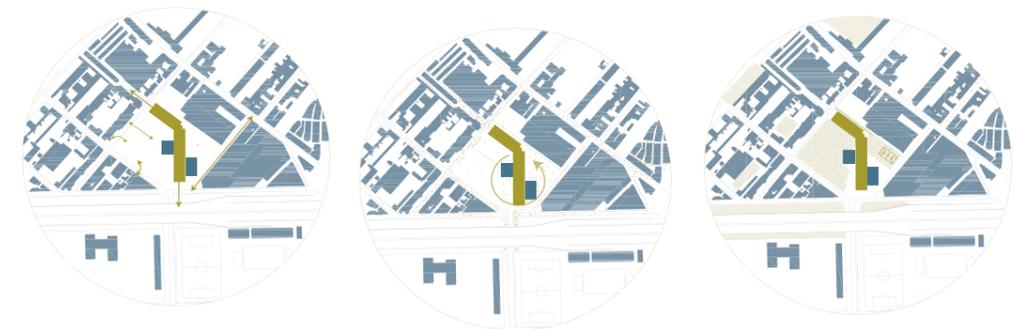
Centralità vuol dire anche accessibilità e riappropriazione dello spazio.

Per questo motivo abbiamo preso la decisione di rendere pubblico gran parte del lotto e soprattutto di aprire al pubblico i primi tre piani delle torri.

Essendo il Mercato delle Pulci il più grande mercato d'antiquariato d'Europa ed avendo l'area una forte vocazione artistica e commerciale, abbiamo deciso di rendere questi primi tre piani un'area aperta a mostre, installazioni temporanee, esposizioni e tutto ciò che possa essere legato al mondo dell'arte.

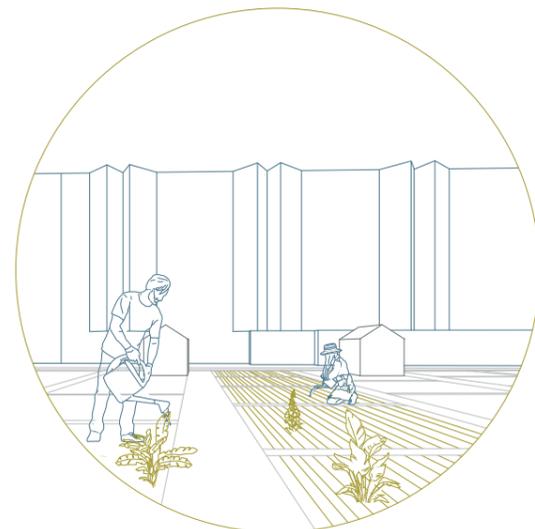
FRUIBILITÀ AMBIENTALE

Ultima strategia di intervento è il potenziamento dell'area verde preesistente al nostro intervento e la progettazione di orti urbani per gli abitanti delle torri e per i cittadini e i commercianti/agricoltori della comunità di Saint Ouen. Questa decisione non solo rientra in uno degli obiettivi del Grand Paris, ovvero di aumentare vertiginosamente, entro il 2050, le aree agricole della capitale francese, ma diventa anche strumento per riattivare una comunità che da sempre è stata privata di spazi dove interagire e crescere collettivamente.



IL PROGETTO

*Oltre il Boulevard Périphérique.
Riabitare un Grand Ensemble*



PREMESSE PROGETTUALI

“Prima la vita, poi gli spazi, poi gli edifici”¹.

Il pensiero che sta alla base del nostro progetto nasce dalla consapevolezza che il modello di città moderna con cui ci interfacciamo: chiusa, definita, potremmo dire addirittura bloccata, ha creato meccanismi di segregazione, ghettizzazione e disuguaglianza.

La città ha bisogno di nuovi spazi, che non siano come quelli che Marc Augé chiama “non luoghi”, ma al contrario siano sistemi aperti all’inclusione, allo scambio e che si adattino ai bisogni dei più piccoli e dei più fragili.

Potremmo dire: luoghi democratici.

¹ Jan Gehl, “Life between buildings”, 1971

IMPIANTO URBANO

“ Le strade, principali luoghi pubblici di una città, sono gli organi vitali di essa.

Cos'è la prima che ci viene in mente se pensiamo alla città?

Le strade.

Quando le strade della città offrono interessi, la città offre interessi”.

Jane Jacobs nel celebre libro “ Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane” sostiene l'importanza di proteggere la naturalezza della strada come spazio di incontro e di interscambio, versatile nei suoi usi e animata da tutti i tipi di appropriazione individuali e collettive.

Inoltre, Jacobs parla di una sicurezza del quartiere che si ottiene non solo grazie alla presenza della polizia ma da una “densa e quasi incosciente rete di controllo e riflesso di volontà e buona disposizione scritta nell'animo delle persone e alimentata costantemente da esse stesse”¹.

La tesi che sta alla base del nostro progetto risiede nella convinzione che il vero e intrinseco problema che ha generato il fallimento e la conseguente decisione di demolire le due torri non risieda nelle torri stesse ma nel loro intorno.

Affermando questo, il lavoro che ci proponiamo di fare, per portare le persone a riabitare le torri è sull'intorno urbano e sull'importanza di porre le torri in un sistema nel quale esse sono il centro.

Dagli insegnamenti di Jane Jacobs nasce l'idea principale del nostro progetto: creare una nuova strada urbana che connetta due parti della città che prima di allora non avevano mai dialogato e di conseguenza creare un catalizzatore urbano tra le due torri.

La suddetta strada, coperta da una struttura che ne permette l'ombreggiamento e, nella navata centrale, il riparo dalle intemperie, mette in relazione la giacitura delle torri, poste sull'asse nord-sud, e quella di tutto il resto del contesto urbano, ovvero est-ovest.

Su quest'ultima è improntato tutto il sistema degli orti e della pavimentazione che, di conseguenza, assecondano l'assetto urbano del luogo e invitano i passanti a entrare dentro il lotto.

¹ Jane Jacobs, “Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane”, 1969

IL PERCORSO

“Il corpo umano, i sensi e la mobilità sono la chiave di una buona progettazione urbana dedicata alle persone.....Come pedoni viviamo i piani terra da vicino e intensamente.”¹

Rendere la città vivace è uno degli obiettivi fondamentali per fare in modo che le persone restino e usufruiscano degli spazi aperti della città.

Per fare questo abbiamo cercato di rendere il nostro asse urbano un luogo dai vari scenari possibili e soprattutto un catalizzatore di attività e di persone che vivano attivamente lo spazio.

Considerando che il pedone riesce ad avere una percezione dettagliata e attiva degli edifici che lo circonda fino a tre/quattro piani di altezza, è fondamentale lavorare su questi margini per renderli interessanti e attrattivi: abbiamo deciso di porre la copertura della tettoia del nostro nuovo percorso ad un'altezza che ricade proprio al terzo piano delle torri e che dialoga perfettamente con il fronte urbano ad est delle torri.

Ed è proprio sotto tale copertura che si aprono scenari urbani molteplici.

“ I piani inferiori consentono agli occupanti di avere un contatto visivo con lo spazio della città e il “viaggio” tra l'interno e l'esterno non è percepito come luogo difficile”².

Con questo presupposto abbiamo deciso di favorire un dialogo tra le due torri su più livelli, in modo da rendere il “viaggio”, di cui parla Jan Gehl, attrattivo e piacevole.

In effetti quello che abbiamo scelto di fare è una passerella, contenuta dalla tettoia del passaggio urbano, che connette le due torri su più livelli, a partire dal piano terra fino ad arrivare al secondo piano, e che possa fungere da piazza sopraelevata e da percorso museale in caso di esposizioni temporanee.

Questo elemento architettonico può essere sfruttato anche per spettacoli e cinema all'aperto, lasciando alle persone la possibilità di usare lo spazio in tanti modi.

Oltre a questi possibili usi della passerella, proseguendo lungo il nostro passaggio coperto, vediamo come altre realtà si possono aprire alle persone: la dimensione dello spazio coperto permette di avere un mercato settimanale che potrebbe rinforzare l'economia locale e nel quale i contadini, che coltivano negli orti urbani del lotto, possono vendere i loro prodotti a km 0. D'altronde, il mercato coperto, nato sotto le infrastrutture Parigine ed espanso per tutti i boulevard della città è frutto di una lunga tradizione che, a differenza di alcuni tipi di commercio, non si è fatta sostituire.

In corrispondenza degli stessi spazi potremmo anche avere una cena di quartiere, dove lunghe tavolate diventano il pretesto per rinforzare il senso di comunità.

Pablo Sendra scrive: “Quando la città funziona come un sistema aperto, incorporando i principi di porosità del territorio, forma incompleta e sviluppo non lineare, diventa democratica non in senso giuridico, ma come esperienza tattile”³.

¹ Jan Gehl, “Città per le persone”, 2010

² David Sim, “Soft City: Building Density for Everyday Life”, 2019

³ Pablo Sendra, Richard Sennett, “Designing Disorder: Experiments and Disruptions in the City Hardback”, 2020

IL VERDE

Negli ultimi 10 anni sono state portate avanti diverse iniziative, a partire dal famoso Atelier d'architecture autogeree, che si propongono di rigenerare aree della periferia parigina con progetti di orti urbani.

Queste operazioni, spesso presenti nella banlieu nord, in quelle aree definite dalla politique de la ville "zone urbane sensibili", non solo sono state un successo, ma hanno dimostrato che piccole azioni possono creare fortissimo senso di comunità.

In luoghi dove l'offerta di attività ricreative per i cittadini, soprattutto i più giovani, è scarsa e di bassa qualità, avere la responsabilità e la possibilità di occuparsi di un pezzo di terra può mettere in moto un processo di comunità molto forte.

Jena-Luis Borloo afferma: "la gioventù di questi quartieri è la luce".

Inoltre, l'attaccamento alla natura e la ricerca di essa, soprattutto nelle aree metropolitane come quella di Parigi, è una consapevolezza sempre più forte sia per gli architetti che per i politici, ancor di più dopo il lungo periodo di pandemia che stiamo affrontando.

Con queste premesse abbiamo deciso di adibire una considerevole parte del lotto della nostra area di progetto in orti urbani aperti principalmente ai cittadini delle torri ma anche a cittadini della comunità che hanno la possibilità di vendere le loro materie prime alle attività di ristorazione della zona e nel mercato settimanale che si svolgerà sotto il nuovo percorso coperto.

Questi orti avranno due dimensioni diverse, i più piccoli per le famiglie delle torri, di 6,5 x 5 metri e quelli più grandi, di 14,5 x 10 metri.

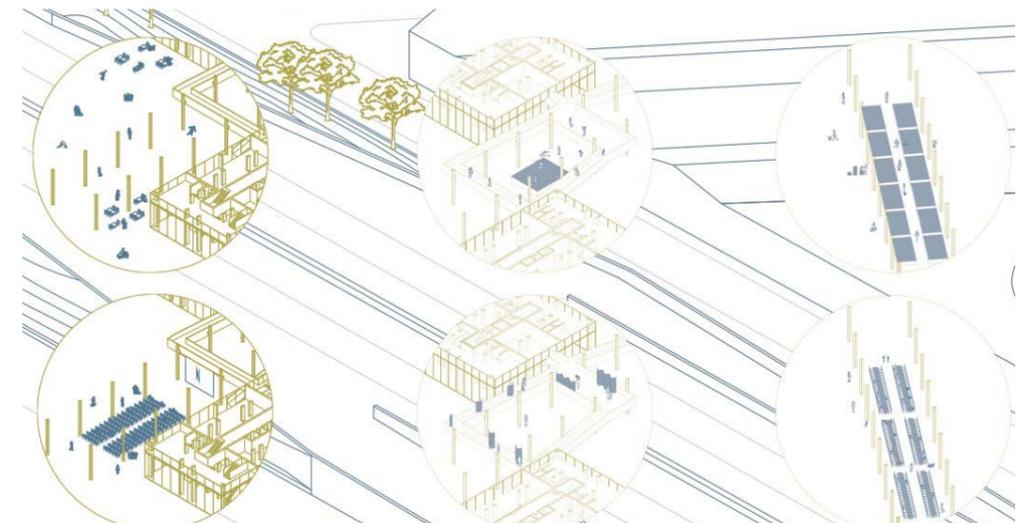
La composizione di questa parte del progetto è stata dettata dalla volontà di dialogare con l'assetto dell'intorno urbano ed è proprio sulla sua orditura che sono stati costruiti i percorsi principali e secondari.

Inoltre, abbiamo creato delle tasche verdi dettate dalla preesistenza delle alberature del lotto e abbiamo deciso di intensificarla dalla progettazione di frutteti.

La disposizione degli orti genera un verde che si insedia nella pavimentazione dello spazio pubblico aperto, arrivando ad essere poi passaggio coperto.

Il dialogo tra la nuova architettura da noi progettata, le torri, e lo spazio verde, trova un punto di contatto proprio nella pavimentazione, da noi progettata per mettere in luce ogni singolo elemento del progetto.

Tra l'incontro delle due direzioni che prende il progetto: quella nord-sud dettata dalle torri e dal primo braccio del passaggio coperto, e quella est-ovest generata dal sistema del verde; funge da punto di snodo un albero preesistente al nostro progetto, di notevoli dimensioni.



RIABITARE LE TORRI

“Che cos'è l'abitare? Il luogo (e il non-luogo)

Quando usiamo il termine abitare non alludiamo semplicemente all'atto del risiedere, ma facciamo riferimento a un processo di costruzione di una relazione, di un legame tra essere umano e luogo. Solo nel momento in cui si realizza un rapporto significativo tra l'individuo e l'ambiente possiamo affermare che l'uomo abita. [...]

Abitare presuppone dunque un atto di appropriazione di un luogo e dell'identificazione in esso, ossia il riconoscimento di appartenenza a un certo luogo”¹.

Come già spiegato diffusamente, il nostro progetto intende evitare la demolizione delle due torri perché siamo convinti che si possano ripopolare agendo in primo luogo sull'intorno urbano.

Riteniamo che un sistema aperto, caratterizzato da principi di porosità e forma incompleta, crea una città democratica dove ciascuno possa forgiare la personale chiave dell'ottimo modus vivendi.

In aggiunta a questo, il progetto mira a una vivibilità trasversale e possibilista, agevolando lo sviluppo di una comunità comprensiva e aperta ad una socialità rispettosa delle diversità etniche, religiose, familistiche.

La logica architettonica diviene qui strumento strategico di promozione sociale per una dinamica civile votata ad un futuro eletto grazie al confronto che aborrisce lo scontro e si fa sinergia culturale.

L'idea è che la fusione di densità e diversità aumenta la probabilità o la possibilità di cose utili, luoghi e persone più vicini a te.

Per innalzare la qualità delle abitazioni abbiamo deciso di dare loro maggior respiro, garantendo a ciascuna di esse la possibilità di avere uno spazio esterno a prolungamento dell'abitazione, diventato ormai una necessità dell'abitare post-pandemia.

Per ottenere questo risultato ci siamo immaginati un sistema a doppia pelle in aggetto di 1,6 m rispetto al piano di facciata esistente, definendo un nuovo ambiente che, oscillando tra interno ed esterno, può essere vissuto in modo diverso, a seconda delle esigenze e delle stagioni.

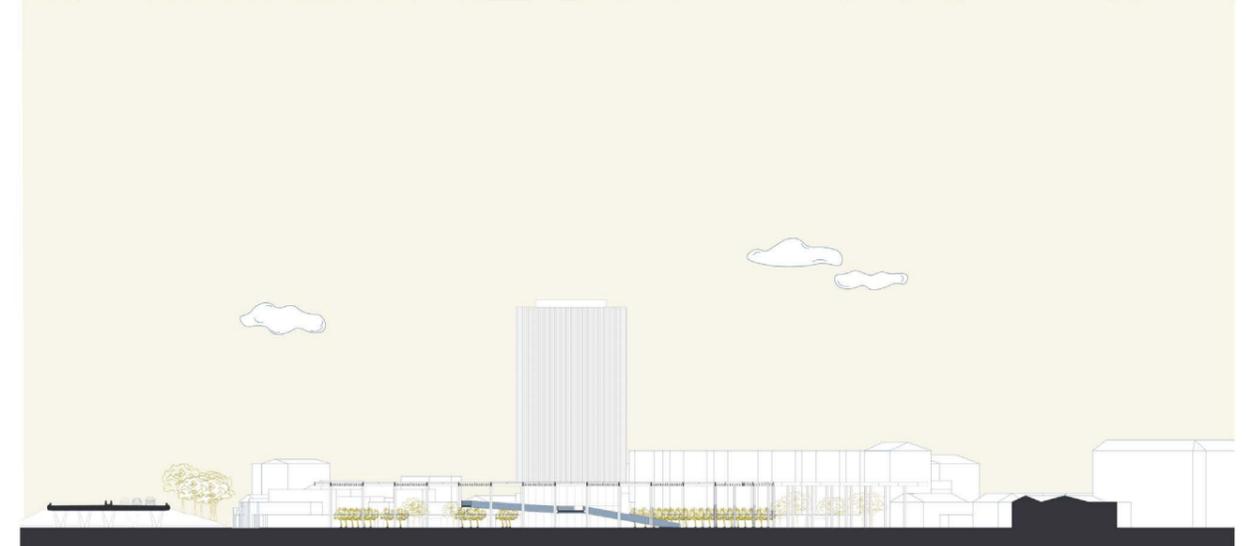
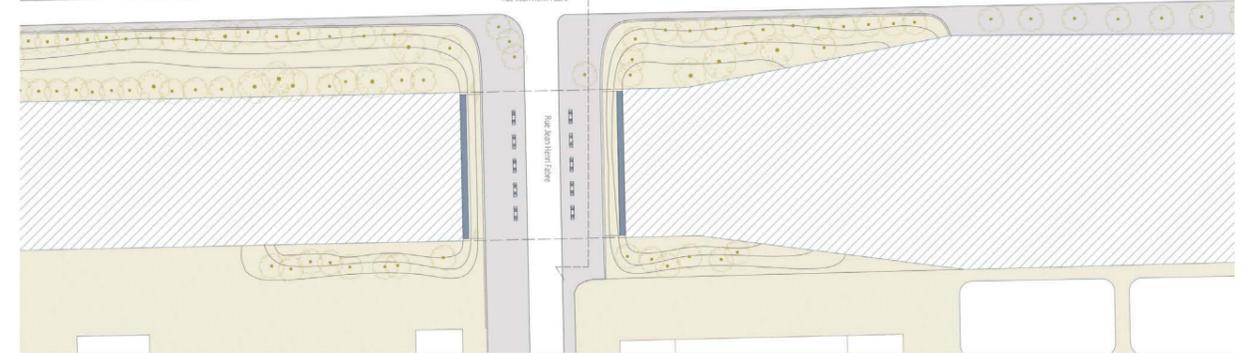
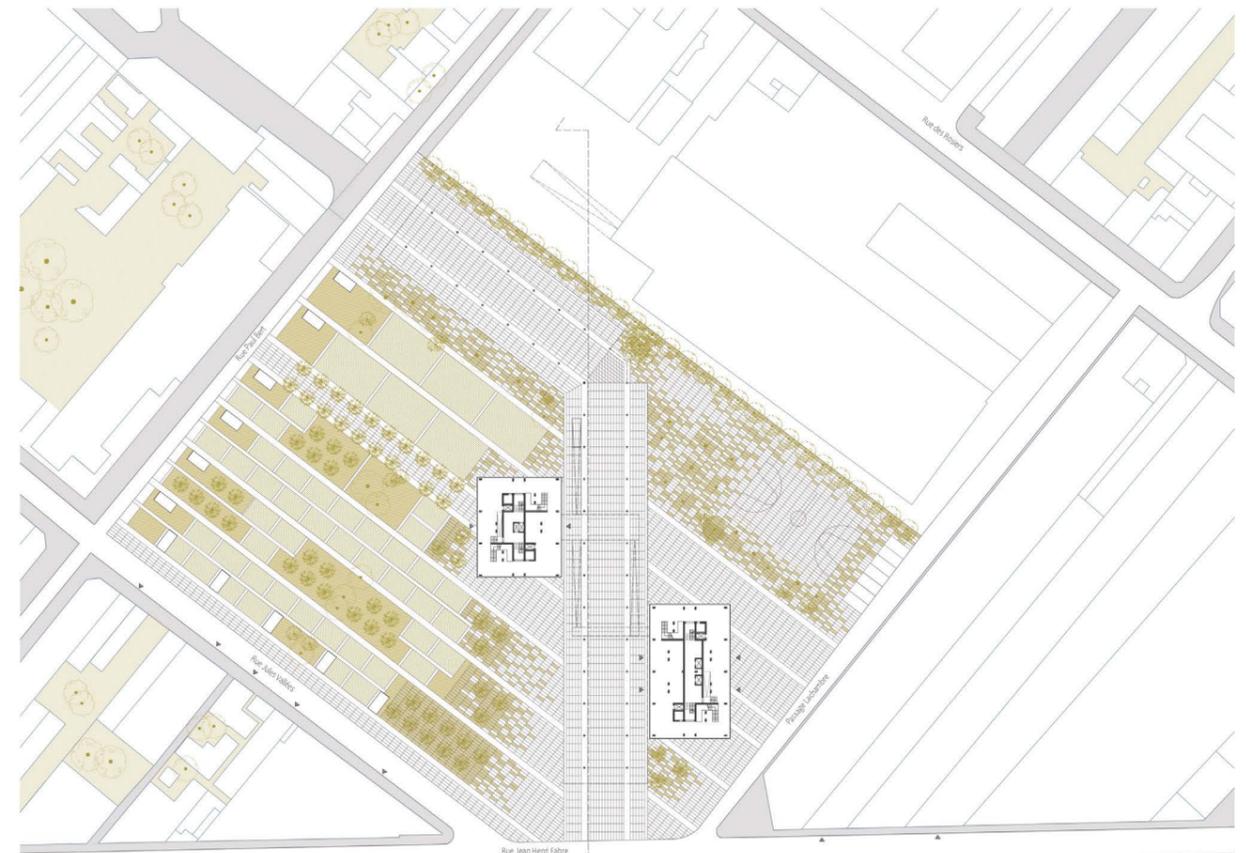
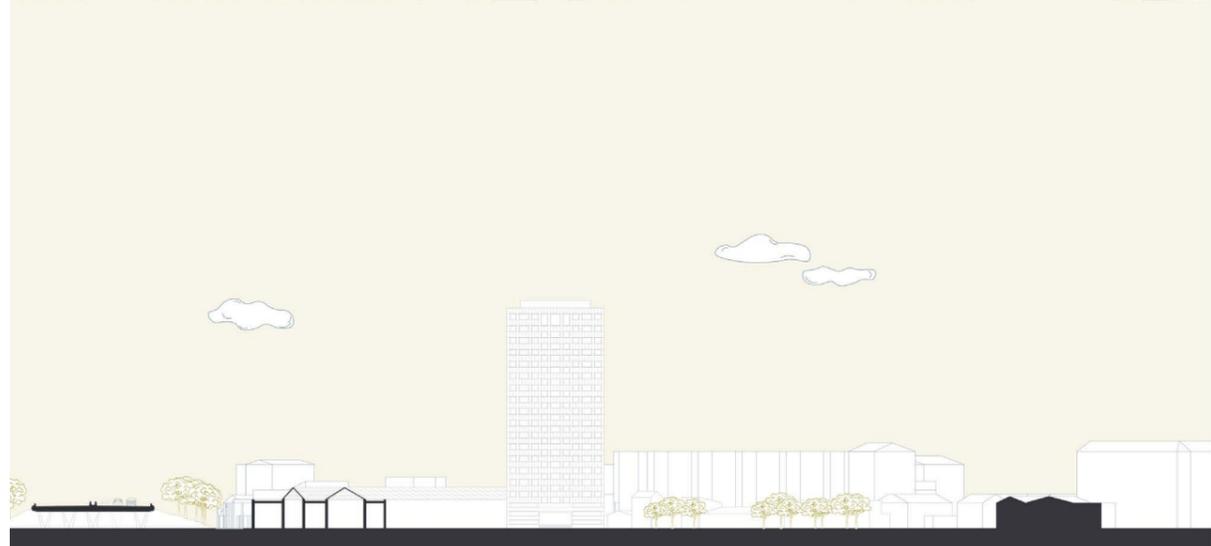
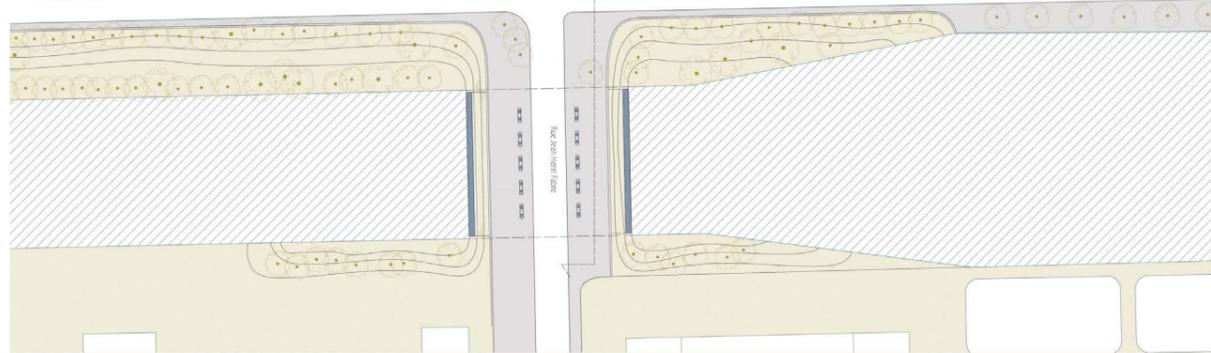
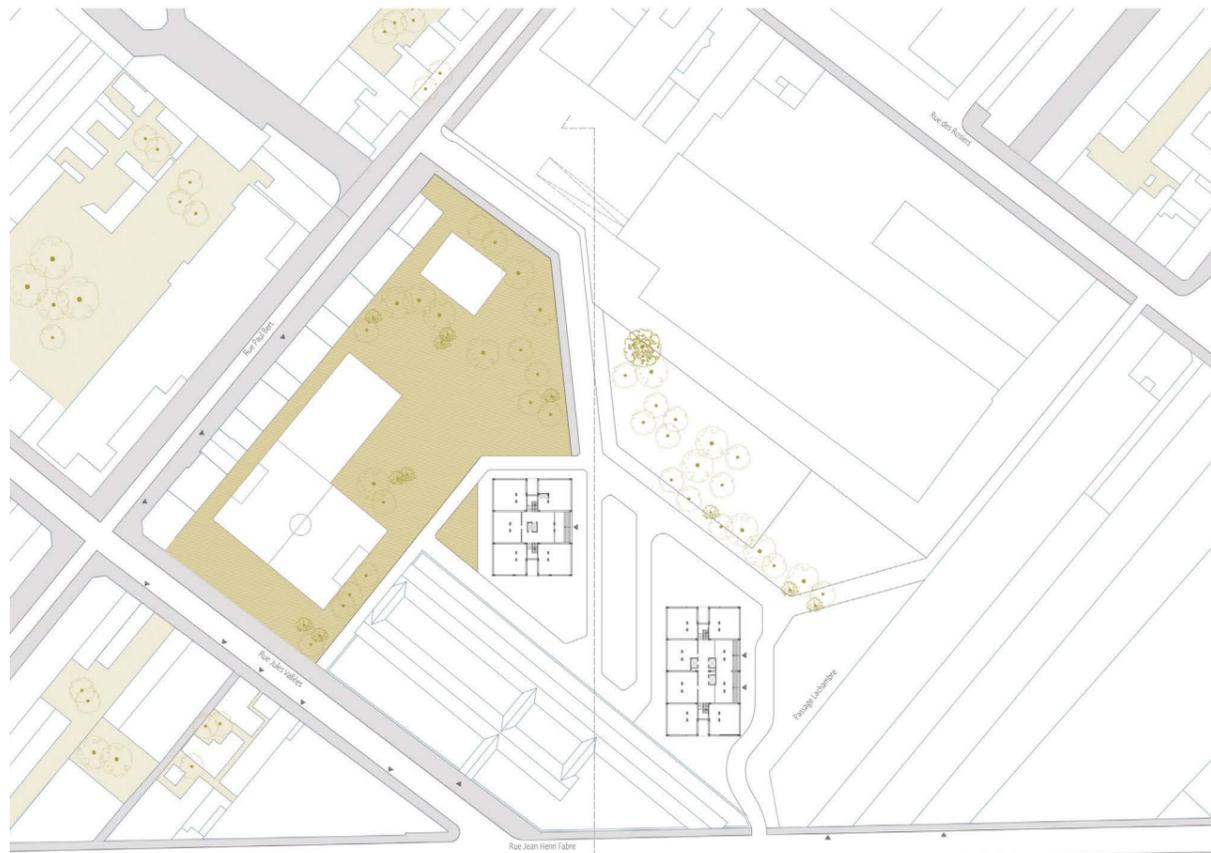
Un sistema che è in grado anche di dare un nuovo volto alle torri senza stravolgerle internamente, con un impatto positivo sul piacere dell'abitare.

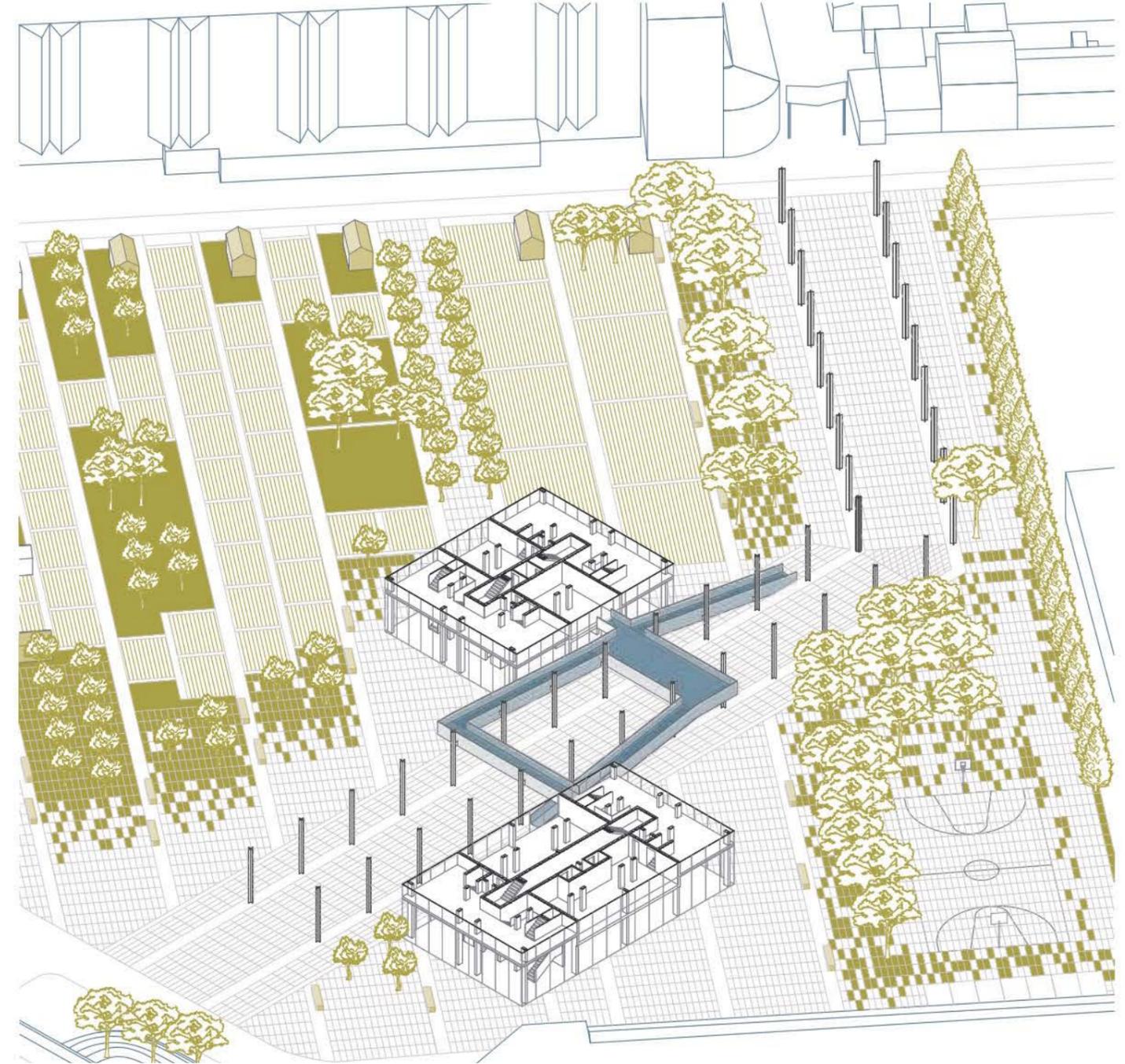
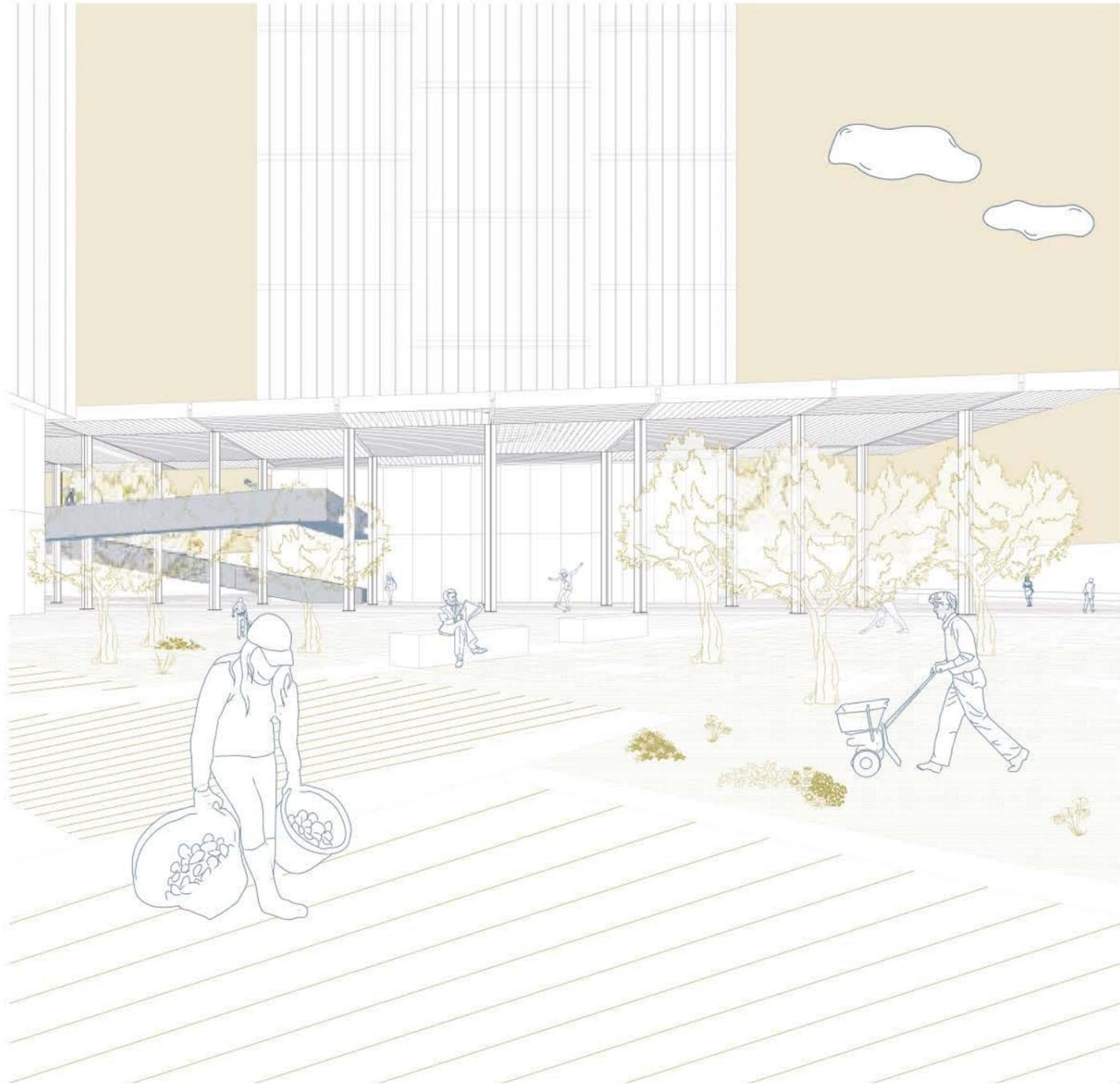
Inoltre, rispettando attentamente la struttura e i sistemi di risalita, è stato possibile riformulare una serie di alloggi misti e dal carattere flessibile.

Il basamento, dall'altezza generosa, è stato ripensato per mettersi in stretta relazione al padiglione urbano; gli alloggi partiranno infatti dal quarto livello fuori terra, liberando i tre piani sottostanti ad usi non abitativi.

In particolare, l'attacco a terra, ad esclusione del nucleo di collegamento verticale alle abitazioni, è caratterizzato da un unico spazio fluido messo a disposizione di usi diversi come laboratori ed eventi per la comunità.

¹ Christian Norberg Schulz, "Genius Loci", 1981









Il nostro progetto, umile e modesto nella sua forma, tuttavia ambizioso nell'immaginario, racchiude la nostra idea di città. Una città aperta "porosa, che sprona al cambiamento, alla creazione, punta all'ulteriore, nell'accrescimento del complesso"¹. Un luogo che accolga una comunità con il diritto di riappropriarsi dello spazio che un tempo gli era stato negato e dove l'arte, la cultura, il commercio e anche le attività ricreative vengono accettate e anzi promosse.

CONCLUSIONE

¹ Richard Sennett, "Costruire e abitare: Etica per la città", 2018

Ringraziamo il Professor Esposito, la Professoressa Orioli e il Professor Liverani per averci accompagnati con costanza, con gioia e con passione in questo percorso. Grazie per aver permesso di incanalare le nostre idee nella giusta direzione e per averci trasmesso, ognuno in maniera diversa, il modo di vedere, leggere, e comprendere l'architettura e l'urbanistica. Grazie a tutto il personale del Campus: a Fabrizio alla Mary a Masha, a Marika e a Davide, per le premure, le battute, la pazienza e la disponibilità dimostrata in questi anni.

RINGRAZIAMENTI

FEDERICA

Per primi voglio ringraziare i miei genitori, le due persone che mi hanno insegnato cosa vuol dire avere una passione e soprattutto cosa vuol dire amare il proprio lavoro. Grazie per la pazienza, per la fiducia e per la certezza di avervi sempre al mio fianco, in ogni singolo passo. Grazie a mio fratello per aver gioito con me per ogni piccolo traguardo e per essermi stato accanto ad ogni pianto. Una delle mie più grandi aspirazioni è essere un buon esempio per lui. Grazie a Darius, per essersi messo sempre in ascolto quando ne avevo bisogno, per, seppur per una materia lontana da lui, aver dimostrato sempre interesse per quello che facevo e per aver creduto in me anche nei momenti dove io non ci credevo. Ringrazio Alex per questi anni passati insieme e per essere stato un compagno e un amico fedele e paziente. Grazie per le risate e per i momenti di sconforto. Grazie per la fiducia. Grazie alla mia famiglia per essermi stata vicina durante questo percorso, ringrazio in particolare le mie zie, per il costante affetto e per essersi interessate sempre e con gioia ad ogni passo di questa lunga strada.

Voglio ringraziare Simone Censi per essere stato ed essere tutt'ora una persona che anche da molto lontano è stata fondamentale nel mio percorso. Grazie per aver visto qualcosa in me e per aver alimentato perennemente la mia passione per questa disciplina così bella e così complessa. Ringrazio tutti i Professori che ho incontrato in questi anni, quelli che ho amato di più e quelli che ho compreso di meno. Grazie per avermi ricordato che l'impegno ripaga sempre. Infine, ci tengo a ringraziare i miei amici, i miei compagni di strada, la mia famiglia scout, per essere stata sempre un motore di gioia anche nei momenti più difficili. Ringrazio tutti coloro che hanno fatto un pezzettino della loro strada con me; insieme la fatica si sente di meno. Voglio dedicare questo lavoro di tesi a tutti quelli che soffrono per delle ingiustizie, perché sono nati nella parte sbagliata del mondo e per quelli che sognano un futuro migliore.

Spero, nella mia carriera, di rendere questo mondo "un posto un pochino migliore di come lo abbiamo trovato"¹ e di "fare del mio meglio"² per "aiutare gli altri in ogni circostanza"³.

1 ultimo messaggio di Baden Powell agli Esploratori

2 promessa scout

3 legge scout

ALEX

Ringrazio mia madre e mio padre, che da sempre mi sostengono nella realizzazione dei miei progetti. Non finirò mai di ringraziarvi per avermi permesso di arrivare fin qui. Ringrazio la mia collega e amica Federica Lecci per tutte le volte che ha saputo ascoltarmi e per avermi dato il migliore aiuto nella realizzazione di questo lavoro. Ringrazio i miei amici, che sono riusciti a rendere questo periodo meno stressante, grazie per tutti i momenti di spensieratezza che mi regalate. Infine, vorrei dedicare questo traguardo a me stesso, che possa essere l'inizio di una lunga e brillante carriera professionale.

BIBLIOGRAFIA

Analisi

-Valentina Orioli,Valter Balducci “Banlieu, banlieue. Architettura e società nella periferia di Parigi”, 2007

-Philippe Panerai, “Formes urbaines : de l’îlot à la barre”, Editions Parenthèses, 1997

-Maurice Rotival, “Les Grands Ensembles. Problème général et implantation des cités. Aménagement de la cité”,1935

-Françoise Choay, “L’urbanisme, utopies et réalités”, 1965

-Ariella Masboungi, “Régénérer les grands ensembles”, édition de la villette, 2005

- Bertrand Lemoine, Pierre Masant, “Habiter le Grand Paris”, archibooks, 2013

Progetto

-Richard Sennett, “Costruire e abitare: Etica per la città”, Feltrinelli, 2018

-Francesco Tonucci, “La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città”,Laterza, 1996

-Christian Norberg Schulz, “Genius Loci”,Electa, 1979

-Pablo Sendra, Richard Sennett, “Designing Disorder: Experiments and Disruptions in the City Hardback”, 2020

-Jan Gehl, “Città per le persone”, 2010

-David Sim, “Soft City: Building Density for Everyday Life”, 2019

-Jane Jacobs, “Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane”,1969

-H. Lefebvre, “Il diritto alla città”, Ombre Corte, Città di Castello, 2014

SITOGRAFIA

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/cog/commune/COM93070-saint-ouen-sur-seine>

[Destruction de la barre Debussy à la cité des 4000 | Archive INA - YouTube](#)

[La Grande Borne à Grigny en 1972 | Archive INA - YouTube](#)

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1679>

<https://www.architectural-review.com/essays/tour-de-banlieue-the-grands-ensembles-of-pariss-periphery>

<https://www.theguardian.com/cities/2015/sep/11/paris-un-climate-conference-colombes-r-urban-urban-farm-car-park>

<https://www.levoyagemetropolitain.com/>

<https://www.lesentierdugrandparis.com/>

<https://www.apur.org/dataviz/portraits-metropole-grand-paris-cartes/>

<https://www.geoportail.gouv.fr/>

<https://www.atraversparis.com/>

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/gentrification-et-pauperisation-au-coeur-de-lile-de-france.html>

https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=logement&x=650506.7615194209&y=6834594.141750384&zoom=5

<https://sig.ville.gouv.fr/Cartographie/1110020>

<https://coda.archi/projet-anru-rehabilitation-en-milieu-occupe-de-378-logements>

<https://www.anru.fr/>

https://issuu.com/journalofficielbanlieues/docs/journal-des-banlieues-numero-3_41db9b42c1f974