

## Genova città futuribile

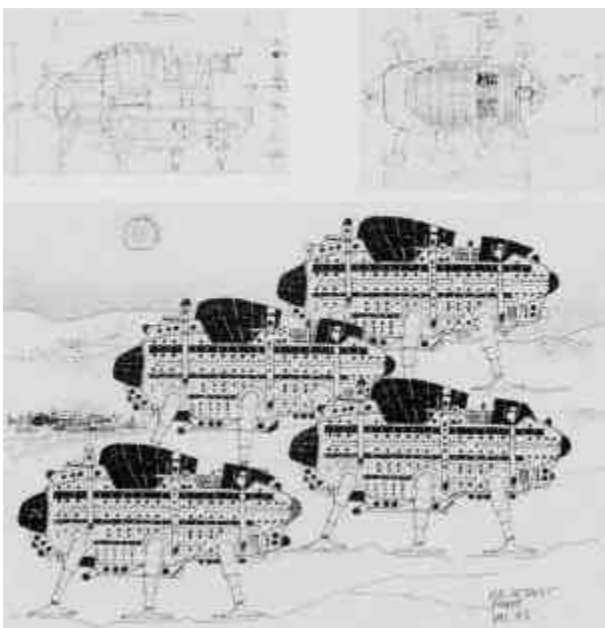
...Mi capitava di raccontare come la città era incastonata tra il mare ed una catena di colli brulli e massicci, formando una figura urbana che era piuttosto insolita per l'esperienza dei miei interlocutori.... (raccontavo) di come le strade dell'abitato antico erano sinuose e strette e quelle dell'abitato moderno erano dritte e larghe, con case alte e secche le prime, con palazzi tarchiati e fastosi le seconde; di come spesso negli edifici si potesse entrare sia dal basso che dall'alto per cui i tetti non erano un fine ma un principio, non concludevano ma erano invece un esordio; della magnificenza civile della Piazza De Ferrari e di via XX Settembre, del Bisagno che avevo attraversato di continuo per andare in centro dalla casa di affitto dove abitavo in via Giacometti angolo piazza Giusti; (raccontavo) del Porto soprattutto e delle navi che entravano fin dentro la città per ormeggiarsi nei vari Ponti... ..Un altro aspetto di Genova che avevo cercato di approfondire.. ..e mi aveva colpito molto era la componente ingegneresca e navale della sua cultura urbana. Per capire meglio Pre avevo esplorato la città ovunque e avevo letto il più possibile di quanto era stato pubblicato sul suo sviluppo e le sue trasformazioni. Mi aveva entusiasmato il suo modo di incorporare l'innovazione tecnica, soprattutto quella che veniva dal porto, dai piroscafi e dal mare. In molte città portuali si ritrova lo stesso tipo di attenzione, ma a Genova molto più che altrove le modalità e le immagini del viaggiare hanno influenzato gli orditi architettonici, gli apparecchi infrastrutturali, le attrezzature per i movimenti, persino gli impianti distributivi degli edifici, la composizione dei loro spazi interni, i loro rapporti con gli spazi esterni, la fattura dei loro partiti costruttivi e decorativi... ..Continuo ad essere attratto e ad ammirare i progetti singolari di architetti come Renzo Picasso, le gallerie dal Portello a piazza della Zecca e da corso Podestà a piazza Dante, le funicolari per Granarolo e Righi e Castelletto, la monorotaia scomparsa che negli anni venti collegava in quindici minuti Molo Giano con piazza di Francia, e persino la Sopraelevata che malgrado alcune asprezze di tracciato ha avuto il merito di offrire una nuova visione della città fra cielo mare e terra: la visione simultanea e dinamica dei Forti sui colli, dei Quartieri e dei Ponti nel Porto Vecchio, del grande teatro della città che si dispiega da Sampierdarena alla Foce... ..Mi sembrava di trovare nella sua tessitura -come del resto avviene in molti sestieri veneziani- prove lampanti dell'esistenza di una inarrestabile entropia per cui la tipologia evolve senza sosta in morfologia. Così ogni episodio autentico di architettura, nel percorrere la sua esperienza temporale ed umana, continua ad alterare il "tipo" secondo il quale è stato organizzato in origine fino a dissolverlo; e parallelamente... .. si arricchisce di inserti formali che lo rendono sempre più significativo.



"Uno storico non è semplicemente il cronista di quello che è stato", disse lo Storico. "Il frutto delle sue fatiche è una serie di termini da cui poter estrapolare il futuro. La sua funzione significativa non è la contabilità ma la predizione." E subito, in fluenti caratteri, cominciò a scrivere: la Storia.

- Star Bridge - J. Williamson e J. E. Gurm, 1955.

Non è semplice cogliere in maniera concisa la complessità di relazioni che delineano i caratteri di questa città in modo tanto efficace come ha fatto Giancarlo de Carlo in una pagina del suo breve saggio "La città e il porto" pubblicato nel 1992. Sicuramente anche alla vista di un viaggiatore appare evidente un carattere di singolarità indistinta di questa città pur senza rendersi però conto di quali ne siano le componenti. Se da un lato i caratteri morfologici del golfo di Genova hanno contribuito ad uno sviluppo lineare della città lungo il profilo della costa con una serie di compressioni - dilatazioni della cortina edilizia che segue l'andamento dei colli a picco sul mare e delle aree pianeggianti in prossimità dei torrenti che verso il mare scendono, e' anche vero che numerosi sono gli stratagemmi "ingegneristici" che, in gran parte quasi per un processo di osmosi con la tecnologia portuale o delle grandi carpenterie, nel corso di questi anni hanno contribuito a rendere vivibile e percorribile la città e ad imprimerle in maniera indelebile questo carattere che a ragione potrebbe definirsi "Futuribile". Non mi riferisco soltanto alla serie di tunnel urbani, di passaggi aerei, di ascensori, funicolari ma ad un più profondo e radicato modello moderno di concezione dello spazio e di mobilità caratterizzante l'essere genovese. Si può comprendere meglio questo aspetto prendendo in considerazione in primo luogo il concetto di dimensione simbolica della città e il rapporto fra simbolismo e identità sociale. La città infatti non è soltanto una forma specifica di organizzazione sociale sul territorio: può essere considerata anche un complesso di simboli stratificati nel corso della storia. Questi simboli si esprimono tanto nelle strutture fisiche quali ad esempio strade, piazze e monumenti, quanto nei modi di vita, nelle cerimonie, nei rituali della vita urbana, quanto, ancora, nelle immagini e nei discorsi che parlano della città, sia negli stereotipi con cui viene presentato il carattere degli abitanti nelle chiacchiere di tutti i giorni, nelle simbologie presenti nei gonfaloni e negli stemmi, nelle illustrazioni dell'iconografia della città, nei preziosi documenti della letteratura di viaggio. La dimensione simbolica della città non è un fatto estraneo alla vita sociale e all'esperienza quotidiana degli abitanti; al contrario essa risulta collegata a quelle da un profondo vincolo che costituisce relazioni in un duplice senso. Da un lato infatti il simbolismo urbano costituisce un punto di riferimento che struttura e condiziona in molti modi l'attività sociale entrando in profondità nei processi che definiscono l'identità dei soggetti individuali e collettivi. Dall'altro l'attività sociale stessa e l'interazione tra soggetti titolari di identità eterogenee contribuiscono a riprodurre ed a modificare simultaneamente ed in maniera continua i simboli connessi con la città. Considerando ora i concetti di simbolo urbano e di identità si può osservare come



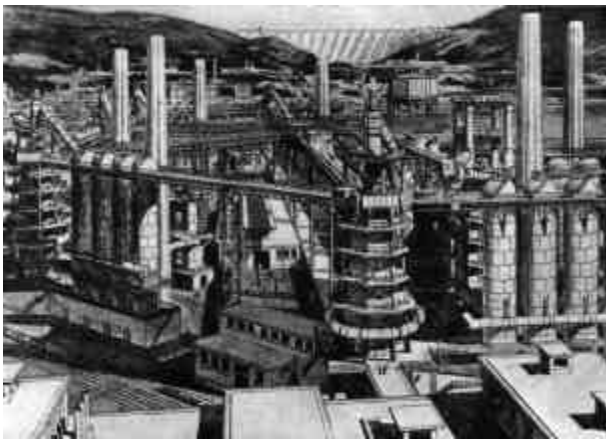


Conclusioni a mare dell'area Madre di Dio. Progetto: K. Wachsmann



per ogni soggetto che operi in un sistema sociale l'identita' e' il risultato di un continuo confronto con gli altri che porta il soggetto a costruire una rappresentazione di se stesso, del suo ruolo svolto nella societa' e della posizione occupata nelle gerarchie sociali. Poiche' questo processo si compie attraverso la relazione con gli altri, si verifica una continua interazione tra la costruzione della propria identita', compiuta dal soggetto in prima persona, e il riconoscimento di tale identita' da parte degli altri soggetti; questo processo di costruzione non si attua nel vuoto ma in un preciso contesto sociale e spaziale di cui fa parte anche la citta' con i simboli che le sono connessi. Secondo tali premesse essere originari di una citta' o vivere in essa, o in determinate parti o quartieri della metropoli, significa anche essere in rapporto con un insieme di simboli dotati di valenze sia positive che negative che rappresentano dei termini ineludibili per la costruzione dell'identita' personale. Formulando il concetto di *urban - related identity* si e' cercato di definire appunto il modo in cui popolazione e citta' contribuiscono secondo un complesso procedimento di iterazione - interazione ad influenzare o modificare i propri caratteri distintivi. Una considerazione analoga a quella ora proposta per la citta' nel suo complesso potrebbe essere svolta per singole parti di essa ed in modo particolare per il quartiere e per l'ambiente domestico. Risiedere in un dato quartiere o risiedere in un dato tipo di abitazione vuol dire immediatamente ricevere un elemento di identificazione che puo' giocare un ruolo essenziale nei casi in cui, come ad esempio nella citta' americana contemporanea, lo spazio urbano sia articolato in maniera complessa in parti tra loro disomogenee ed ineguali. Nonostante il carattere quasi inconsapevole di reciproca influenza fra uomo e citta' in cui i processi di urban - related identity hanno luogo vi sono anche situazioni nelle quali determinati soggetti o gruppi cercano volontariamente di influire sull'identita' relativa della citta' o sui sentimenti di appartenenza in base a precise strategie. Se e' relativamente semplice formalizzare tali processi esplorando le relazioni che si instaurano tra la citta' e l'identita' degli abitanti seguendo la direzione che procede dalla prima ai secondi, secondo la quale la citta' viene assunta come un asorta di soggetto collettivo che trasferisce alcuni suoi caratteri ai suoi soggetti individuali conferendo loro identita', e' altrettanto importante anche la relazione inversa: quella che inverte la sua azione dagli abitanti alla citta'. La connotazione simbolica della citta' non puo' esser concepita come una qualita' astratta poiche' essa riconduce la propria formazione all'agire concreto dei cittadini, tanto a quelli che la hanno abitata in passato lasciando tracce materiali come edifici, monumenti ed infrastrutture, o immateriali come usi, costumi, conoscenze, attitudini, quanto da quelli che vi abitano nel presente. Questi ultimi inoltre non si limitano a ricevere passivamente un patrimonio simbolico ereditato dalla storia e dalla tradizione modellando su di esso la propria identita', ma al contrario, se ne appropriano attivamente interpretandolo, modificandolo e, in determinate circostanze, rifiutandolo del tutto o in parte. In ogni caso questa interazione fra i simboli urbani e l'agire degli abitanti

non solo contribuisce a formare l'identità dei soggetti ma favorisce anche la definizione di una identità della città dal momento che le consente di essere percepita come una entità singolare ed irripetibile dotata di una atmosfera culturale che la contraddistingue in maniera inequivocabile. Volendo dunque indagare in maniera più approfondita su quali possano essere i temi che spingono l'uomo ad assumere questo carattere informatore della città contemporanea dovremo rivolgerci sicuramente alla ricerca sulla città moderna formulata da Reyner Banham. Se infatti Le Corbusier "aveva fatto una significativa comparazione tra architettura e macchina, tra il progresso del tempio greco e il progresso dell'automobile", Banham fondava la vitale arte del tempo presente, nel rinnegare il concetto di bello assoluto cercava di capovolgere la tradizione "profondamente accademica" della critica inglese che credeva che la forma potesse essere ipso facto significativa e che credeva che le leggi canoniche del bello fossero assolute ed eterne" e promuoveva invece un bello relativo e connesso con la vita, "un bello contaminato dal prurito del desiderio". Banham e i suoi alleati dell'Independent Group, nel proporre "una maggiore integrazione del progetto con gli aspetti pratici dell'esistenza nell'era delle macchine" auspicavano un'architettura che avrebbe interpretato "le emozioni della scienza e cavalcato la cresta di un'onda di invenzioni, scoperte e applicazioni" schierandosi a favore delle superfici scabre, delle immagini dell'uomo, dello spazio, dei macchinari, dei materiali umili e di tutto quello che chiamiamo non-arte". Banham smantellò il sistema intellettuale che sosteneva le percezioni deterministiche della tecnologia, affermando che il mondo della macchina è lo specchio più terribilmente fedele mai innalzato di fronte alla natura umana, dal momento che non contiene nient'altro che non derivi da quanto è stato messo lì dagli uomini per realizzare i loro desideri e le loro decisioni. Nel suo ripensare la storia, formulò la teoria che il tempo rinascesse continuamente nello scisma tra arte e tecnologia, tra presenti realizzati e idealizzati futuri: con la sua affermazione che "il desiderio, indotto ed espresso dalla moda, in realtà produceva il tempo, in quanto sospingeva tale scisma in avanti", Banham postulava una cultura di massa del presente, concetto che, spiegava Charles Jencks, "è il contrario dell'idea determinista" perché «assume che gli uomini abbiano la possibilità di innanzi il proprio sviluppo" la sua teoria della storia basata sul continuo rinnovamento della cultura di massa comprendeva infatti l'obsolescenza programmata. Due simboli dell'America degli anni cinquanta : "Madison Avenue, e la linea aerodinamica di autovetture ed aeromobili; erano il *desiderio* dei consumatori, non l'intuitiva presa sulle idealità del genio motivanti il loro tempo". Nel teorizzare una cultura pop costitutiva di storia, Banham acclamava l'automobile che, spiegava, "resta un artefatto in evoluzione, anche se particolari modelli si sono stabilizzati"; l'ingegnere automobilistico scrutando attentamente nel tempo per mezzo del modello dell'anno, diventava il profeta che produceva il presente non solo attingendo dalla materialità dei modelli precedenti, con l'aggiunta dei progressi tecnologici, ma anche dal cambiamento dei desideri



del consumatore. Il desiderio di massa e l'ammirazione di Banham nei confronti della *fantascienza popolare* per i simboli del futuro, venivano proposti come forze motrici del tempo". "Se la forma delle automobili contemporanee riflette quella dei jet, delle astronavi e di altre forme aerodinamiche è perché l'automobile è il piccolo punto d'appoggio del cittadino medio sulla cultura tecnologica che ammira, ma che può possedere solo nei sogni o attraverso i suoi simboli". Come il progettista di automobili, lo storico dell'immediato futuro studiava antecedenti, profetizzava futuri e così produceva il domani. Se da una parte Banham convalidava il suo ruolo di storico del futuro con "le opere più importanti di filosofia della storia", un altro modello teorico gli era fornito dalla fantascienza; ma più che una semplice fonte di provocatorie metafore, la fantascienza offriva una teoria della storia che collegava la cultura alla temporalità attraverso la tecnologia. Banham estrapolava futuri ideali che diventavano reali. Allo stesso modo John W. Campbell dichiarò che la fantascienza popolare "è uno dei pochi mezzi di vera speculazione scientifica. E la speculazione, in realtà, assolutamente essenziale per lo sviluppo dei nostri nuovi processi culturali". Se dunque inizia a delinearsi come naturale per l'uomo contemporaneo un anelito alla modernità, all'innovazione individuabile nella cultura pop (sicuramente priva dei caratteri di rottura e di *violenza* caratterizzanti il movimento futurista), risulta chiaro come affiancando questo ai processi di urban related identity una metropoli possa, in particolari condizioni sociali ed urbane, aver colto più di un'altra i germi per una sua evoluzione modernista. Forse presagendo questo tipo di relazioni fra pop e related urban identity già nel 1958 *Space, Fiction and Architecture*, promuoveva la fantascienza come mezzo per formare architetti equilibrati: la fantascienza avrebbe dovuto essere "parte fondamentale dell'educazione dell'immaginazione di ogni tecnologo - *tecnologia dell'immaginazione*: si può pensare a una definizione migliore del pensiero architettonico?"; e sintetizzando materialità e visione, l'«immaginario tecnologo» produceva a sua volta la storia. Campbell, direttore di "Astounding", chiamava l'inizio di ogni sviluppo tecnologico "il passo del desiderio" e affermava: "Che la fantascienza sia in grado di profetizzare le conquiste della tecnica è una cosa ovvia per chiunque si occupi di fantascienza... Esiste un modo di fare profezie basato sull'aver capito che se un numero sufficiente di persone desidera qualcosa con sufficiente passione, prima o poi, quelle persone costringeranno quella cosa a diventare realtà". Nel suo richiamo alla fantascienza come paradigma dell'architettura, Banham citava Moholy-Nagy. "Abbiamo bisogno di geniali Utopisti, nuovi Jules Verne", aveva scritto Moholy, "non per abbozzare a grandi linee un'Utopia tecnologica facilmente immaginabile, ma per profetizzare l'esistenza dell'uomo del futuro". I sogni, per questi modernisti, tracciavano il futuro e davano forma alla storia. Banham nel passare in rassegna la storia degli strumenti tecnologici, enumerò la sua più completa espressione della storia come progressiva soddisfazione del desiderio negando ogni determinismo per concludere che "le macchine non si



autoproducono, né vengono generate dalle leggi della Natura, ma solo dalla realizzazione dei sogni e dei desideri dell'uomo; in questo modo il progresso tecnico alla fine soddisfa e supera i sogni-desideri della fantascienza". L'architettura acquisiva perciò significato storico quando lanciava l'immediato futuro come immagine verso la sua realizzazione. Il termine "immagine" che Banham definiva come il termine "più intrattabile e più utile nell'estetica contemporanea", racchiudeva la sua teoria della storia in una sola parola. Secondo John McHale dell'Independent: Group, "ciò che le persone scelgono in un prodotto è quasi sempre l'immagine piuttosto che la realtà". Ma nel corso dei processi di scelta e consumo, l'immagine, la fonte e la soddisfazione del desiderio, diventa realtà". Il pop, Banham ripeteva, costituiva il legame tra "i sogni che il denaro può comprare e i sogni più estremi della cultura popolare". L'immagine, "attribuzione istantanea di valore", sogno che si sta realizzando, sospingeva il tempo su per la scala dell'evoluzione. L'immagine era il ponte attraverso il quale il futuro si faceva presente mentre veniva consumato. Sebbene l'immagine fosse un disegno per il futuro, non era un disegno statico ed il carburante del progresso richiedeva di essere rinnovato continuamente. Secondo Banham questo bisogno era soddisfatto dalla fantascienza. "Il consumo della fantascienza", spiegava, "è alto quanto il consumo della musica pop". I suoi stessi articoli, numerosi brevi saggi, scritti in stile spontaneo e informale per la stampa popolare, erano ugualmente oggetti di consumo. Come la fantascienza, la scrittura di Banham integrava azione e interpretazione: era vero pop per "gente d'oggi". Ripercorrendo quindi i punti saldi di questo ragionamento siamo partiti con l'indagare le ragioni del carattere moderno così singolare e radicato della città di Genova che si è dimostrato tale da rimanere impresso per forza ed unicità agli occhi dei viaggiatori che per Genova hanno transitato, procedimento del resto tentato con successo dallo studio effettuato anni or sono da Ennio Poleggi. Successivamente, facendo un passo in dietro, siamo passati a considerare attraverso il concetto di urban - related id i complessi rapporti intercorrenti tra gli abitanti della città e la città medesima che si verificano nei due sensi: ovvero sia la città influenza il carattere ed i comportamenti dei singoli attraverso la propria impronta e personale articolazione urbana, sia i singoli nella loro unicità ed insieme riescono, accettandone o rifiutandone i caratteri, con un relativo processo di interazione - iterazione a plasmare i caratteri. In ultimo mediante l'ausilio della fondamentale ricerca critica compiuta nella prima metà del secolo da Reyner Banham centrata sul significato dell'innovazione tecnologica come motore della storia e sul concetto di fantascienza come indispensabile anelito popolare verso il futuro, abbiamo la possibilità di identificare con precisione il carattere "Futuribile" della città secondo una accezione ben più profonda di quella che si potrebbe assumere con un semplicistico rimando ai vari manifesti di rottura proclamati da artisti quali Marinetti o Sant'Elia alla metà del secolo. Se consideriamo dunque tre principali classi di problematiche che possono aver indotto i processi di



urban related id agenti nei due sensi: uomo-citta' e citta'-uomo ad informare in maniera singolare ed eccezionale una Genova dai caratteri fantascientifici ed un carattere di *homo-genovensis* straordinariamente aperto ed avvezzo a muoversi in questo panorama, potremo distinguerle in: culturali, economiche e geografiche. Sin dall'antichita' infatti la citta' di Genova e' stata il teatro di relazioni internazionali con nazioni dalla cultura sensibilmente eterogenea che hanno sicuramente influenzato la citta' verso caratteri di cosmopolitismo; tale accoglienza alle nuove culture, a cio' che nei vari campi del sapere appariva sicuramente in un primo tempo singolare ed esotico ha finito con l'influenzare citta' e popolazione verso una integrazione proficua anche di quei caratteri che nel corso del tempo hanno acquistato un carattere di quotidianita'. La cultura genovese quindi attraverso il forte senso di apertura della sua Repubblica, i rapporti di ambasciatura con gli stati internazionali e la fortissima imprenditorialita' motore delle sue importanti conquiste commerciali ha consolidato nel corso dei secoli non solo l'assimilazione di caratteri eterogenei ed esotici ma si potrebbe affermare che ne ha accentuato la *sete* nei suoi abitanti. La fortissima attivita' commerciale che ha fatto della Repubblica di Genova una delle potenze del Mediterraneo ha contribuito poi a consolidare questa apertura di orizzonti di una citta' e di un popolo che del commercio e della marineria avevano fatto il loro vessillo; la grande cultura di viaggio e la conformazione di una Citta'-Repubblica-Porto hanno successivamente influenzato osmoticamente la permeazione del panorama urbano con la tecnologia dei vascelli, delle macchine industriali, dei sistemi di trasporto sempre all'avanguardia senza segnare mai un limite di utilizzo di queste tecnologie fra porto e citta'. Per questo motivo la tecnologia delle grandi gru utilizzate nei cantieri di riparazione navale o sui ponti per lo scarico/carico delle merci, i sistemi di trasporto terrestre, l'impianto distributivo interno di vascelli e piroscafi, le straordinarie visioni dell'orizzonte osservato attraverso gli oblò delle navi, sui ponti o dalla tolda hanno finito con l'influenzare il partito compositivo degli edifici e la loro distribuzione interna, abbiamo cosi' non solo degli edifici-nave, dei corridoi-ponte, delle altane-prua, dei finestrini-oblo, ma addirittura un sistema di spazi della citta' dalla conformazione incredibilmente singolare. Un ruolo fondamentale ha infatti poi svolto la particolare orografia del golfo di Genova che stretto fra le colline ed il profilo aspro della costa, ha impresso alla cortina edilizia un movimento di compressione spaziale sia tra porto e citta' sia tra collina e pianura; in questo modo la tensione fra concentrazione urbana ed asprezza orografica ha generato grandi problemi non solo nei collegamenti viari, ma ha messo talvolta in seria difficolta' la possibilita' fisica di poter rendere percorribile parti della maglia urbana. La necessita' da parte dei genovesi di superare questa pesante ipoteca morfologica intrinseca alla citta' ed il bisogno di dare adeguate vie di sfogo agli imponenti traffici commerciali che dal nodo della Repubblica si diramavano per raggiungere le capitali Europee hanno spinto la loro cultura tecnologico marinara all'ideazione di singolari stratagemmi per risolvere il



disegno incompleto della città'. Sono sotto i nostri occhi: perforazioni ardite per collegare parti di città con i cosiddetti tunnel urbani, ascensori per superare i violenti dislivelli dell'orografia, scalinate di ogni dimensione e foggia, collegamenti aerei sia tra edifici che tra parti di città, imponenti opere di sbancamento e di riempimento che hanno sottratto alle montagne ed al mare una pianura irrealistica che Genova non ha mai posseduto. Se questi soli potrebbero essere elementi sufficienti a caratterizzare come singolare l'urbanità di Genova si può notare come esista anche una casistica completa di commistione ed incrocio di questi tipi già di per sé singolari: oltre agli elementi in quota come i passaggi pedonali aerei abbiamo infatti anche la ferrovia aerea, la strada aerea prima fra tutte la Sopraelevata, le piazzette aeree riconoscibili nelle altane o nella Spianata di Castelletto, dall'incrocio dell'ascensore - montacarichi con i vari mezzi di trasporto abbiamo la funicolare, l'ascensore urbano, dal carattere ipogeo delle prime gallerie abbiamo veri e propri tunnel urbani pedonali, tunnel urbani viari riconoscibili nelle gallerie del centro come commistione pedonale-viario o in quelli esclusivamente viari e piranesianamente articolati su più livelli di via Madre di Dio, abbiamo poi sottopassaggi variamente articolati e tali da avere talvolta piazze e negozi al loro interno... volendo poi fare un ulteriore salto di complessità bisogna immaginare tutti questi elementi intersecantisi a vicenda nell'incredibile puzzle della città'. Questi elementi che altrove troverebbero non solo una difficile collocazione ma forse non avrebbero una ragione di sviluppo sono stati formulati nel corso dei secoli da Genova e dalla genovesità ed ora concorrono a determinarne i caratteri agli occhi sorpresi del viaggiatore.

La permanenza e l'interazione di questi tre differenti famiglie di fattori hanno dunque contribuito al pieno sviluppo ed invernamento dei caratteri di sviluppo tecnologico e culturale della città di Genova che plasmata al suo interno e plasmando essa stessa secondo i concetti di urban related identity e mossa da questo incredibile sguardo verso l'orizzonte ed il fantastico dei suoi abitanti ha messo in pratica in maniera eccezionalmente varia i desideri fantapop teorizzati da Banham. È in questo modo che si dispiegano oggi ai nostri occhi esempi di case-nave, tunnel-strada, treno-ascensore, vicoli-pontili, altane-tolda, se marinai sognatori introversi sono i suoi abitanti, un grande vascello fantastico, misterioso, impenetrabile e meraviglioso è il disegno della città'. Come esempio del tema ora trattato ed in maniera funzionale al progetto affrontato da questa tesi di laurea analizzerò le relazioni urbane di alcune parti significative della città di Genova che data la loro specificità appunto possono contribuire alla comprensione del carattere urbano fantascientifico della città ed alla ricchezza di relazioni spaziali con le quali i suoi abitanti quotidianamente convivono e si relazionano. Si può restringere tale scelta a quattro punti specifici della città ed in particolare a: piazza Portello con il suo spazio complesso caratterizzato da una molteplice varietà di sistemi di percorrenza come le gallerie, il sottopasso, l'ascensore e le funicolari; via

Madre di Dio che da un ardito ma appropriato progetto di K. Wachsmann ha reso reale un articolato sistema di percorrenze ipogee multilivello nelle viscere della città simili alle formalizzazioni piranesiane; la Sopraelevata nata dal progetto di F. de Miranda che come esempio di strada a scorrimento veloce in un contesto urbano storico, unica nel panorama italiano, è riuscita in maniera anticipatrice dei tempi a realizzare la magia della macchina dromoscopica successivamente teorizzata da Paul Virilio; ed infine Piazzale Kennedy area di progetto presa in considerazione da questa Tesi di Laurea, area che si trova sulla linea di confine tra due parti di città particolari come la collina storica di Carignano e l'area della Foce, ed allo stesso tempo fra città e porto, tra il piano urbanistico della Fiera Internazionale di L.C.Daneri, il Piano Regolatore della città ed il Piano del Porto; area che segna la conclusione di Viale Brigate Partigiane ed il dialogo della città nuova col mare.

### Piazza Portello

Forse quando si etichetta una parte di città con un certo nome si tende a considerarla ormai compresa e totalmente assimilata al punto che si cessa di vederne gli spazi in maniera critica ed obiettiva per assumere più semplicisticamente lo sguardo di un turista distratto e disinteressato; questo è pressappoco quello che mi è accaduto sei sei anni or sono quando durante una lezione del prof. Enrico D. Bona mi sono reso improvvisamente conto tramite le sue parole di come in realtà uno spazio come quello di Piazza Portello, di cui si stava allora discutendo, fosse in realtà regolato da una incredibile complessità di relazioni spaziali. In questo punto della città infatti potevo ora formalizzare mentalmente il concetto di spazio nella sua più profonda e stimolante accezione, lasciata infatti alle spalle l'idea di spazio intesa come il negativo di un pieno, come una forma vuota, avevo aperto i miei sensi alla concezione di spazio come area regolata e plasmata da una serie di tensioni che sono mosse sia dagli elementi fisici circostanti, sia dai soggetti che lo percorrono. Una parte che fino ad allora avevo percorso in maniera anonima solleticava ora in me una analisi di questo spazio complesso che potrebbe essere un esempio del carattere fantascientifico della città assieme alle altre tre parti che tratterò poc'anzi. L'area di Portello comunemente identificata come Piazza può essere schematicamente descritta come: uno spazio irregolare stretto fra una fitta cortina edilizia, una grande arteria di scorrimento collegante due tunnel urbani (Galleria G. Garibaldi e Galleria N. Bixio) che presentano sia traffico veicolare che pedonale, una galleria pedonale che conduce all'ascensore urbano per Belvedere L. Montaldo, la stazione della funicolare S. Anna, una salita pedonale in forte pendenza, ed è inoltre perforata da un sottopassaggio che, come il tunnel dell'ascensore, presenta al suo interno attività commerciali. Tutti questi elementi che a fatica si riesce ad enunciare a parole riescono in realtà a caratterizzare questo spazio incredibile con una ampia varietà di modalità di percorrenza e di conseguenza di modi in cui il viaggiatore riesce a percepire lo spazio che lo circonda. Automobile, gallerie, sottopasso, ascensore

e funicolari consentono modalita' di visione singolari e simultanei tanto che ogni singolo acquisisce di questo luogo urbano una propria particolare immagine e forma a seconda delle proprie abitudini; accade infatti che la nostra metodicita' fossilizzi in noi una particolare idea di Piazza Portello che in realta' rimane celata nella sua cangiante multiformita'.

### Via Madre di Dio

Questa parte di citta', per quanto se ne dica, ha mantenuto e forse manterra' sempre un carattere unico nel grande puzzle della citta', infatti sin dal medio evo riempiendo la valletta che divideva la collina di S. Maria di Castello e quella di Carignano aveva costituito un asse di percorrenza tra l'interno della citta' storica ed il mare, e data la compressione spaziale dovuta all'asprezza del pendio, aveva finito con il caratterizzarsi come un quartiere a se stante sin dal 1200. Anche se nel corso dei secoli la citta' ha subito numerevoli cambiamenti talvolta molto radicali, il quartiere di Via Madre di Dio, quasi con un opera di flash-back, ha visto riproporsi e rafforzarsi l'idea stessa che era alla base della sua nascita attraverso il progetto di Konrad Wachsmann che idealizzava in maniera molto moderna lo stesso programma del 1200. Sebbene la successiva realizzazione Albini Heigh e Dasso presenti notevoli problemi sia sul profilo compositivo che su quello del linguaggio tanto da essere ormai assunto come eclatante esempio di bassa qualita' architettonica, dobbiamo ricercare nel sottosuolo il vero cuore di questo tratto di citta' che nelle intricate percorrenze ipogee multilivello dalle suggestioni piranesiane racchiude i suggerimenti Wachsmanniani. Se, come del resto e' gia' stato prospettato, l'obsolescenza tecnologica e funzionale indurra' (spero) presto alla demolizione dell'architettura sbagliata che sovrasta questo nucleo suggestivo di percorrenze il quartiere di Via Madre di Dio avra' finalmente di risorgere come una fenice dalle proprie ceneri per donare all'incredulo viaggiatore nuove suggestioni.

### Sopraelevata

Costruita a partire dal 1965 su progetto di Fabrizio De Miranda come una vera e propria autostrada urbana in grado di consentire un rapido accesso ed attraversamento del centro storico rappresenta un episodio unico e irripetibile nel panorama italiano; infatti la sua tipologia nata per essere un fatto fondamentalmente extraurbano e solo in seguito portata all'interno della citta' come nell'esempio delle Freeways americane, costituisce una incredibile anticipazione della machine de vision teorizzata successivamente da Paul Virilio nell'omonimo saggio. Questo singolare superpercorso urbano consente infatti una visione dinamica e simultanea di tutto il panorama del golfo di Genova che si snoda e si sposta come una grande quinta scenica meccanizzata rendendo lo spettatore vero regista di questa macchina dromoscopica. Sotto un altro punto di vista se gli accessi della citta' storica erano rappresentati dai varchi turrati nelle sue mura, la funzione di varco della citta' moderna viene ora assunto dagli "approdi" che i nuovi sistemi di mobilita' ci concedono: stazioni, aeroporti, caselli autostradali sono le nuove porte

della città attraverso le quali si accede al nucleo vitale e pulsante delle metropoli. Nella città di Genova che presenta già di per sé caratteri singolari e fantascientifici tutto ciò è amplificato ulteriormente ed un elemento come questa strada aerea di grande scorrimento che attraversa tutto l'arco della città sulla precaria soglia di terra e mare, di città vecchia e città nuova, di percorso aereo e percorso ipogeo, tra l'aprezza dei pendii e la pianura irrealistica dei riempimenti a mare riesce a pieno a stupire lo spettatore ed a guadagnare la nomea di "Futuribile".

### Piazzale Kennedy

Ecco l'area di progetto presa in esame da questa Tesi di Laurea che, assumendo come dato di partenza la proposta di programma del seminario cui ho partecipato proficuamente quattro anni or sono, cercherà di portare a compimento con un progetto articolato tutte le problematiche ad essa connesse. La grandissima "piazza" che si trova tra le biglietterie della Fiera Internazionale di Genova ed il molo di Punta Vagno, oltre a presentare caratteri intrinseci quasi astratti per la sua dimensione e posizione, trova altresì un suo collocamento urbano di grande tensione. Questa area possiede infatti sia i caratteri di cerniera che di bordo fra una innumerevole serie di elementi dialettici, si alternano in essa i caratteri di soglia, limite o cerniera fra parti disomogenee di città, fra terra e mare, fra differenti sistemi di percorrenza. Piazzale Kennedy pur nei suoi caratteri macrostrutturali ed astratti è Bordo: un luogo che non è mai di tutto riposo, non forma mai una linea indivisibile ed è sul Bordo che si pongono sempre i più scottanti problemi di topologia. Un Bordo non è del resto propriamente un luogo. È sempre rischioso in particolare per lo storico assegnare a quanto vi succede l'aver luogo di un evento determinabile; il Bordo è del resto lo spazio di tensione e di conflitto in cui tutto può avvenire, in cui il carattere di indeterminatezza lo rende allo stesso tempo un non luogo magico e tragico. Allo stesso tempo è Cerniera, un dispositivo assiale attorno al quale si assicura il giro, il tropo o la forma di una rotazione. Questa sua articolazione dal doppio movimento che consente con l'alternanza di apertura e chiusura l'andata ed il ritorno, il fuori / dentro non scindibile grazie al quale l'aporia del pendolo cessa semplicemente di essere qualcosa di ambivalente o di paradossale per assumere la forma di una oscillazione e di un movimento. La Cerniera rappresenta una forma positiva che non si chiude su se stessa ma che lascia o introduce un'ulteriorità, un supplemento ed allora assume anche la forma di un movimento abissalmente frattale nella forma di una spirale o di una molteplicità di spirali.