

Infrastrutture per
l'immaginazione
pag 3



Architettura temporanea
pag 4



La composizione
dello spazio domestico
pag 6



Progetti per una grande metropoli continentale

Conferenza di Yona Friedman con Flavio Albanese



"Futuro abitabile" è il filo conduttore di questa conferenza sul ruolo dell'architettura in un futuro in cui sostenibilità e mobilità saranno sempre più importanti.

E proprio l'architettura sembrava potesse prendere nuovo slancio quando Nicolas Sarkozy, all'inizio del suo mandato, si era (auto)proclamato il "Presidente dell'Architettura Francese" con un progetto per la Grande Paris, unica metropoli in Europa che avrebbe scalzato il primato di Londra; un progetto contro il quale Friedman si era opposto con tutte le sue forze fin dall'inizio: il futuro, per Friedman, è quello di una metropoli diffusa, una grande Europa metropolitana in cui tutte le città saranno collegate in tempi rapidi. «Il progetto di Sarkozy è scandaloso» dice Friedman, «la "grande Parigi" è stata solo un'operazione immobiliare». Così come il tentativo di costruire piccole città ecologiche in giro per la Francia non funziona ed è anzi solo un pretesto per l'ennesimo sfruttamento commerciale del territorio. Fin dal 1960 Friedman propone quella che lui chiama la "città-continente Europa", dove le città non sono governate da un sistema centrale, ma hanno invece ciascuna una propria autonomia. «Nei quartieri di Parigi in parte questo sistema esiste già, gli *arrondissement* su molti aspetti decidono per conto loro. E qual è lo strumento per realizzare questa città-continente Europa?», si chiede allora Friedman, per risponderci subito che, in realtà, lo strumento esiste già: «è il TGV». Il *Train à Grande Vitesse* mette in comunicazione le città del continente, rendendole di fatto distanti solo poche ore di treno l'una dall'altra. Londra, Parigi e Bruxelles distano tra loro già meno di due ore di treno, e sono di fatto un'unica grande metropoli. Mancano, da un punto di vista politico, due misure che aiuterebbero la piena realizzazione del progetto: l'abbassamento dei prezzi degli abbonamenti e l'aumento delle corse fino a raggiungere una frequenza di treni paragonabile a quella di una metropolitana. «Sarebbe un atto politico, cambierebbe completamente le regole del mercato del lavoro nella grande metropoli continentale». «La mia donna di servizio, che abita nella *banlieue*» racconta «impiega due ore per venire al lavoro, esattamente il tempo che serve, in TGV, per andare da Londra a Parigi». E in parte questa realtà esiste già in Giappone: il velocissimo *Shinkansen* ha una frequenza di appena nove minuti. In questa idea di metropoli continentale trova spazio anche la ricollocazione dei terreni agricoli. «L'agricoltura non deve essere più posta fuori dalla città, ma dentro di essa, deve essere ripensata come un'attività

urbana vera e propria. Penso che la società d'oggi chieda un atto pubblico in questo senso. Non sono un profeta, non posso sapere tutte le conseguenze che potrebbe avere questo progetto, ma lo sento come una cosa assolutamente necessaria». Friedman passa poi ai temi del Workshop. «Propongo agli studenti di Venezia tre esercizi per modificare l'esistente». Il primo riguarda il Ponte della Libertà, che immagina di trasformare in una città-ponte. Un ponte strutturato su due livelli per collegare Mestre a Venezia, su cui si snodino gli *Champs-Élysées* veneziani. Il secondo esercizio mira a realizzare un sistema pedonale sui tetti di Venezia. Prendendo spunto dalle altane veneziane, Friedman immagina di collegarle con una rete di passerelle: un atto politico che rivoluzionerebbe la tradizionale mobilità veneziana riducendo i tempi di attraversamento della città. Infine, il terzo esercizio prevede delle "periferie galleggianti" continuamente spostate da rimorchiatori, contro qualsiasi logica di pianificazione urbanistica. Sempre supportato dall'efficace lavoro di traduzione di Flavio Albanese, Yona Friedman continua la conversazione raccontando i suoi progetti più recenti. In particolare si sofferma sul progetto provocatorio per museo sulla sua opera: quasi fosse un grande magazzino, Friedman ha trasformato una strada in vetrina dove esporre gli oggetti: nessun guardiano, nessun costo di riscaldamento, nessun edificio. Sulla stessa linea di pensiero ha proposto alla città di Como di chiedere alle persone di portare nella piazza principale della città le cose secondo loro più preziose e significative. Piazza Cavour è stata così invasa di oggetti portati dagli abitanti, e messi in vetrina. «Chissà, forse gli edifici non hanno più molto senso» pensa Friedman; «quello su cui dobbiamo ragionare, ora e nel futuro, non è cosa costruire, ma come usare quello che costruito lo è già». E ancora: un passo in avanti nel terreno della provocazione e dell'avanguardia: Yona Friedman ha dato a una piccola isola in Groenlandia il nome del suo amatissimo cane da poco scomparso. E pensando a questa isola, a cosa ne sarà in futuro, si è reso conto che, a causa del riscaldamento globale, quella piccola isola che ora si trova nell'estrema periferia del globo potrebbe trasformarsi in un *hub*, quando le acque artiche diventeranno navigabili. Chi abiterà in quell'isola? Secondo quali modi? Si potrebbe fare così: per i sei mesi di luce gli abitanti dell'isola potrebbero vivere lì, senza costi di riscaldamento o di illuminazione; per i restanti sei mesi, invece, si potrebbero spostare altrove, in luoghi energeticamente più convenienti. E allora perché contrastare il clima e i suoi cambiamenti, invece di assecondarlo? Dopotutto la migrazione stagionale è nell'ordine delle cose dalla notte dei tempi. Ma per fare tutto ciò dobbiamo pensare, con un certo coraggio, a un nuovo sistema dell'abitare, non futuro, non possibile, ma concreto, qui e ora.

Gilda Lombardi
Giuseppe Peronato



La composizione dello spazio domestico

Intervista a Ricardo Flores ed Eva Prats

Cosa ne pensate dell'idea dei workshop, della possibilità di mobilitare oltre trenta docenti e milleottocento studenti per tre settimane di progettazione intensiva?

R.F. Penso che sia un'esperienza molto bella, molto forte; è bello veder portare avanti diversi progetti, è interessante il confronto tra differenti idee di architettura, tra tanti metodi di studio della città. Credo che sia un'occasione in più per conoscere e sperimentare metodi di approccio al progetto diversi, di altri paesi, ed è una cosa nuova, unica nel suo genere, almeno qui in Europa.

E.P. È un'esperienza complicata, soprattutto dal punto di vista organizzativo: coordinare tanti docenti e studenti, organizzare le conferenze, l'assegnazione delle aule... Ed è bello anche per noi docenti, che assistiamo al concretizzarsi di tante idee e innumerevoli progetti nel corso di queste tre settimane. *Nel vostro laboratorio proponete di progettare una casa partendo da alcuni dipinti olandesi del XVII secolo. Qual è l'origine di questa idea?*

R.F. Nasce da un lavoro che abbiamo concluso poco tempo fa a Barcellona. Noi cerchiamo di sottoporre agli studenti le stesse problematiche che noi riscontriamo, quotidianamente, nel nostro lavoro, come se il tema di laboratorio fosse un incarico reale.

E.P. In questo caso cerchiamo di far partire gli studenti da una visione bidimensionale, propria del quadro, per arrivare alla composizione di volumi tridimensionali definiti.

Per questa idea progettuale, nonostante il contatto con il mondo concreto della professione al quale accennavate prima, non avete definito un luogo. Come mai?

E.P. Diciamo che il luogo è Venezia, ma facciamo partire gli studenti dalla progettazione di un interno, senza pensare a un'idea di urbanità, al mondo esterno. Anche perché progettando l'interno di un edificio lo studente è portato a immaginare autonomamente un contesto, che comunque gli viene suggerito anche dai dipinti, nei quali compaiono anche scorci di ciò che accade al di fuori dello spazio domestico. I dip-

inti parlano della città, di una comunità che vive la città.

R.F. Inoltre il tema della domesticità è un tema universale, non appartiene a un luogo specifico.

Pensando ai vostri lavori, alle vostre architetture, pensate di aver già realizzato il progetto della vostra vita?

E.P. Speriamo di no!

RF: Nei progetti si cerca sempre di migliorare il proprio lavoro, andando avanti senza pensare a raggiungere un determinato livello, un traguardo, ma continuando a lavorare duramente.

Quale opera di un maestro della contemporaneità avreste voluto progettare voi?

R.F. Direi il Guggenheim di Bilbao, di Frank Gehry, perché ha cambiato il modo di vedere l'architettura. Ha creato una sorta di movimento continuo: da qualsiasi punto la si guardi, è un'opera che cambia continuamente. Sembra che cerchi di tagliare l'aria, di svincolarsi dal terreno.

Alessia Fanigliulo



Flores & Prats Arquitectes è uno studio di Barcellona fondato nel 1998 da **Eva Prats** e **Ricardo Flores**. Eva Prats e Ricardo Flores si laureano in Architettura nel 1992 e completano i loro studi di dottorato alla Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona dove attualmente insegnano. Sono stati professori invitati all'Arizona State University di Phoenix, alla Royal Danish Academy di Copenaghen, alla Newcastle University del Regno Unito, all'University of Sidney Faculty of Architecture, alla Curtin University of Technology di Perth, presso la Facoltà di Architettura di Roma La Sapienza e alla Facultad de Arquitectura di Buenos Aires.

Nel 1998 lo studio inizia la sua attività confrontandosi con diversi tipi di progetti: edifici pubblici e residenziali (edifici per abitazioni a Barcellona e Lèrida, il Museo de los Molinos a Palma de Maiorca, un hotel a Barcellona, il Centro Culturale Palau Balaguer a Palma de Maiorca, il piano per la Riabilitazione integrale del centro storico di Vilanova y la Geltrú) e spazi collettivi, esposizioni e installazioni specifiche per grandi istituzioni culturali e musei (la Fundació Tàpies, la Fundació Miró e il Centre de Cultura Contemporània di Barcellona). Ottengono anche numerosi riconoscimenti in concorsi nazionali e internazionali, tra i quali il primo premio European III; il primo premio per il nuovo fronte marittimo di Calpe (Alicante); il primo premio nel concorso per il piano particolareggiato del centro storico di Vilanova y la Geltrú (Barcelona), opera che riceve la Medaglia d'Argento nella 3ª Biennale Internazionale di Urbanismo di Buenos Aires (Aprile 2000); il primo premio dell'Ordine degli Architetti delle Baleari 2002-03 per il Museo dei Mulini di Palma di Maiorca, opera selezionata per il Prize for Contemporary Architecture-Mies van der Rohe Award 2005 ed è stata finalista nella IV Bienal Iberoamericana de Lima (Perù) nel 2004; il primo premio nella Triennale di Architettura del Baix Llobregat 2005 per la riabilitazione e l'ampliamento della nave Yute's a Sant Just Desvern, progetto finalista dei premi FAD 2006. Recentemente hanno conseguito il Grand



Award for the Best Work in Architecture nel Summer Show della Royal Academy of Arts di Londra per il progetto del Museo dei Mulini. I progetti dello studio sono stati oggetto di esposizioni monografiche (al COAC di Barcellona e al Castello di Chiaromonte di Agrigento) e collettive (al Berlage Institut di Rotterdam, all'Architekturzentrum di Vienna, al Palau Solleric di Palma, al Museum di Basilea nell'ambito della mostra Swiss Architecture, al Deutsches Architekturmuseum di Francoforte, al Museu d'Art Contemporani di Castellò, alla Royal Academy of Arts di Londra e all'Arkitekturmuseet di Stoccolma).

Dall'alto:
Guggenheim di Frank O'Gehry, Bilbao.
Museo de los Molinos, Palma de Maiorca.
Eva Prats e Ricardo Flores.

In basso a sinistra:
Nave Yute's Textil Warehouse, Barcelona