

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN

Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#21



EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/*Scientific Director*

Alberto Clementi

Comitato scientifico/*Scientific committee*

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/*Editorial committee*

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

Caporedattore/*Managing editor*

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/*Editorial assistant*

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator*

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/*Translations*

Tom Kruse

#21

I/2020 pubblicato il 30 giugno 2020

http://www.ecowebtown.it/n_21/

INDICE

1	Il fiume come progetto urbano	Alberto Clementi
APPRENDERE DALLA STORIA		
5	Il Tevere, infrastruttura storica di Roma	Anna Laura Palazzo
15	Lungotevere Boulevard	Rosario Pavia
26	Come il fiume nella città	Mosè Ricci
33	Envisioning the Planetary	Jose Alfredo Ramirez
ESPERIENZE PARALLELE		
45	Città e rischio idraulico. Progetti resilienti per Dhaka e L'Avana	Romeo Farinella
61	Berlino Swim City? Riflessioni in cammino lungo la Sprea	Antonella Radicchi
70	Waterfront regeneration in post-socialist Belgrade	J. Zivkovich, Z. Djukanovic
81	Lubiana, la città e il fiume	Domenico Potenza
87	La trasformazione del lungofiume danubiano a Bratislava	M. Manicone, M. Scacchi
103	La città e il suo fiume: Francoforte sul Meno	Raffaele Mennella
116	L'identità di Lione disegnata dall'acqua	Claudia Mattogno
125	Lungo le linee delle acque della Mosa a Liegi	Rita Occhiuto
135	Allontanarse del fiume!	Carlos Llop Torné
145	Le vie d'acqua nella Spagna moderna	M.G. Cianci, F.P. Mondelli, M. Rabazo Martin
158	"Giocare di sponda": Torino e i suoi fiumi	Paola Gregory
169	Il fiume Pescara, una risorsa (latente) della città	Ester Zazzerò
Call for paper:		
FIUME COME PROGETTO URBANO		
195	Tre fiumi adriatico-balcanici e tre città	Lorenzo Pignatti
202	Convivere con l'acqua	Luca Velo
211	Rijeka Riconversione creativa e trasformazioni urbane lungo il fiume Rječina	Stefania Grusso

>>



>> FIUME COME PAESAGGIO

- 219** Paesaggi evolutivi | Claudia Di Girolamo
226 Il fiume come paesaggio. L'esperienza di Rouen lungo la Senna | Tiziana Casaburi

CONDIZIONI PER L'INTERVENTO

- 234** Il Tevere nel sistema Roma. Un patto tra fiume e città | P. Cannavò, M. Zupi
245 Verso un progetto co-evolutivo di riverfront | Filippo Angelucci

ESPERIENZE DIDATTICHE

- 262** Il riverfront di Pescara | D. Potenza, A. Damiani,
G. Girasante
268 Tre tesi per il fiume Pescara | Ester Zazzerò

LA CITTÀ ARTISTICA

- 287** Perlustrare una Città artistica | Luca Porqueddu
289 Roma, Tevere | Monica Manicone
294 Il fiume in una collezione di sguardi | Pietro Zampetti
297 Flumen | Matteo Benedetti

LETTURE

- 311** Liberiamo i fiumi. Rapporto WWF 2019
recensione a cura di Ester Zazzerò

Le vie d'acqua nella Spagna moderna. Tra rigenerazione ed opportunità di progetto

Maria Grazia Cianci, Francesca Paola Mondelli, Marta Rabazo Martin

Parole chiave: Corsi d'acqua, rigenerazione urbana, Abandoibarra, Canal de Castilla, Río Darro

Abstract:

Questo contributo analizza il rapporto che le città e il territorio spagnolo hanno istituito o, talvolta, mancato di istituire con i corsi d'acqua, mettendone in evidenza luci e ombre. Sono confrontate alcune esperienze attraverso cui sono valutabili gli esiti dei processi di rigenerazione, o rintracciare le possibilità ancora latenti.

La Spagna è stata recentemente protagonista di interessanti interventi di rigenerazione urbana, fornendo esempi di progettazione degli spazi aperti spesso legati alle componenti ambientali caratteristiche delle città. Nel caso di Bilbao, il *Masterplan* si basa sul recupero dei margini fluviali, e l'integrazione nel tessuto urbano con la riconnessione all'Ensanche avviene attraverso soluzioni altamente permeabili.

Il Rio Darro a Granada si presenta oggi interrato per la maggior parte del suo tratto urbano. Di diversa natura, ma simile destino, il Canal de Castilla, costruito come infrastruttura di trasporto nel XVIII secolo, costituisce oggi una grande opportunità e risorsa per il paesaggio culturale della Castilla y Leon.

1. Introduzione. Progetto urbano e corsi d'acqua.

Com'è noto, la nascita del Progetto Urbano è dovuta alla necessità di rispondere alla crisi della pianificazione urbana tradizionale, allontanandosi da una gestione troppo sistematica e programmatica dello spazio, delle cifre in metri quadrati e da una produzione quasi meccanica dello spazio urbano, per ritornare alla riflessione sulla qualità urbana assumendo lo spazio pubblico come elemento d'articolazione delle diverse parti di città.

Il Progetto Urbano deve produrre contesto e al tempo stesso spazio pubblico, che non è lo spazio tra gli edifici, ma lo spazio generativo della città. Lo spazio tra gli edifici è uno spazio residuo, ovvero lo spazio lasciato dai diversi progetti architettonici. Il progetto dello spazio pubblico, trattato da protagonista e fine a sé stesso, è lo spazio da recuperare attraverso il Progetto Urbano inteso come arte urbana. Quando il Progetto Urbano viene lasciato incompiuto, viene a mancare soprattutto lo spazio pubblico, essendo questo il collante che riesce a mantenere uniti i diversi interventi nel tempo.

È proprio in questa scala intermedia che risiede l'importanza del Progetto Urbano. Una scala che non riguarda le dimensioni ma i legami profondi con le realtà del paesaggio e la città: relazioni spaziali, temporali, sociali, ambientali. "La scala intermedia si riferisce non tanto all'estensione degli ambiti di progetto, quanto a rapporti di significato e di valore; non pone un problema di estensione dimensionale, poiché al contrario è applicabile a tutte le scale: dal cortile, alla città, alla regione" (Ghio, Metta, Montuori, 2011)

Negli ultimi anni, dall'incontro tra Progetto Urbano e paesaggio, sono nate alcune tra le più importanti esperienze progettuali che hanno messo i progetti di architettura del paesaggio al centro

della discussione, concentrandosi sulla riconquista dello spazio pubblico ed espandendo l'orizzonte del progetto di città. Paesi come la Spagna o la Francia sono diventati pionieri nello sviluppo dei progetti urbani, arricchiti dalle tendenze del Nord America, dove la figura del paesaggista ha sempre avuto maggiore forza e indipendenza.

In questo contesto, un occhio particolare è rivolto ai progetti di riqualificazione che hanno per oggetto i corsi d'acqua. Il recupero di fiumi e canali è divenuto tema centrale dei piani di riqualificazione urbana e dei grandi investimenti immobiliari che privilegiano le zone prossime all'acqua (Bruttomesso, 2007). Allo stesso tempo, a scala più ampia, anche le normative nazionali ed internazionali hanno cominciato a fornire strumenti per il recupero e la gestione dei corsi d'acqua, dopo che per alcuni decenni li si è utilizzati come mera discarica di ogni tipo di rifiuti. L'obiettivo è diventato adesso quello di praticare i nuovi criteri di sostenibilità al fine di raggiungere un buono stato delle risorse idriche nelle acque superficiali e sotterranee.

Le città legate ad un paesaggio d'acqua sono quelle che oggi stanno vivendo le più consistenti opere di riqualificazione urbana: è infatti proprio nell'insinuarsi dell'elemento naturale in città che si creano gli spunti progettuali più interessanti, nella ritrovata dialettica fra natura ed architettura, fra ambiente fisico ed ambiente antropico, ovvero gli elementi che sono alla base della configurazione del paesaggio. Ne sono un esempio i molti progetti che nelle ultime decadi hanno lavorato proprio sul recupero di corsi d'acqua cancellati da imponenti infrastrutture viarie, come nel caso del fiume Manzanarre a Madrid o del Cheonggyecheon a Seul; o quando si è intervenuti per riconnettere la città al proprio fiume, come nel caso di Lyon Confluence o di Bilbao Ria 2000. O quando ancora, si è trasformato il semplice letto del fiume lasciato a secco (in conseguenza di bacini artificiali introdotti per controllare le esondazioni) come nel caso dei Giardini del Turia a Valencia, per creare un grande parco che ricucisse la città, come una immensa infrastruttura urbana.

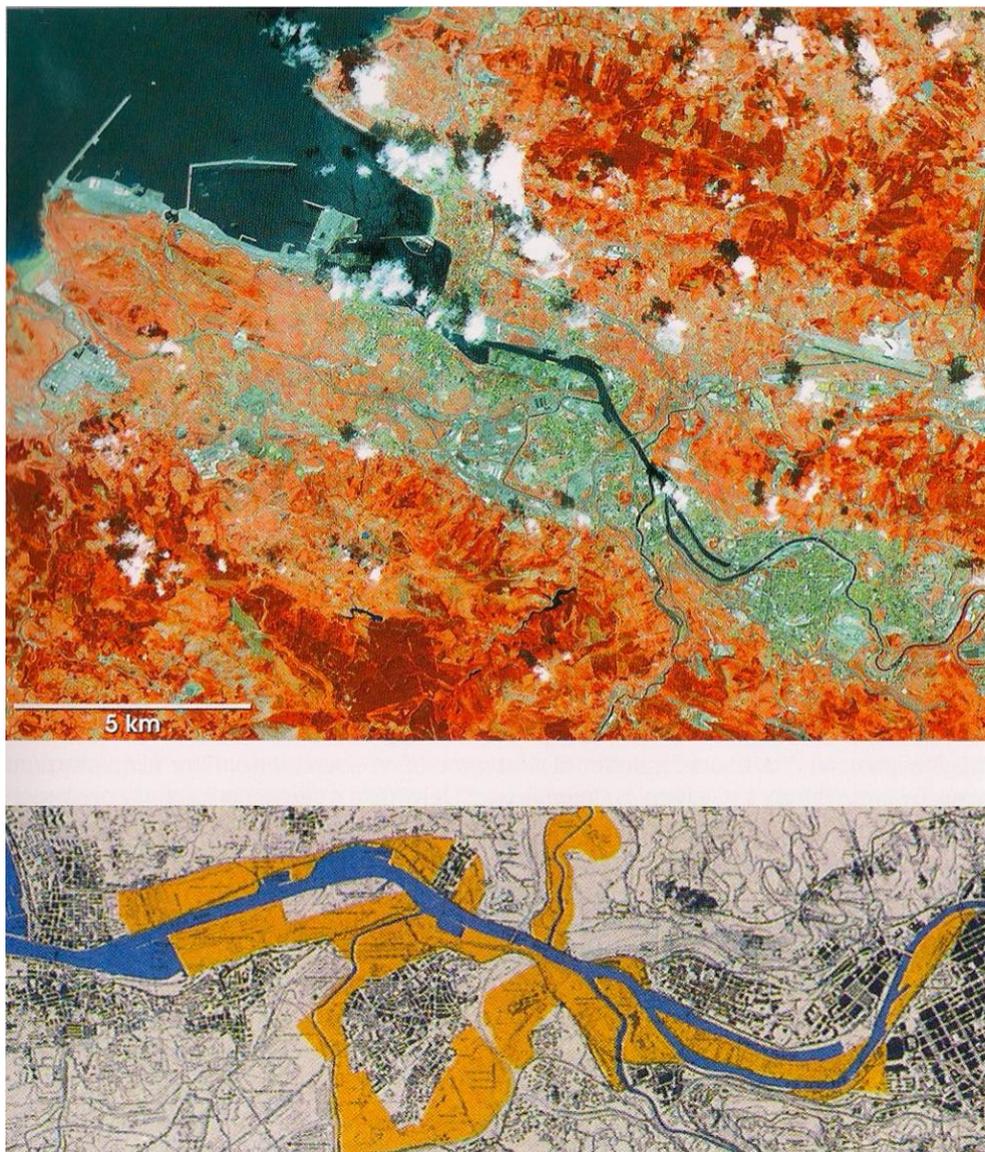
2. Esperienze di rigenerazione in Spagna: il caso di Bilbao

L'influenza nordamericana si è fatta sentire in Europa quando si è cominciato a praticare il Progetto Urbano. Da una paesaggista americana con una forte formazione europea come Diana Balmori, nasce il Progetto Urbano di Abandoibarra a Bilbao, dove Balmori lavora prima al *masterplan* insieme a Cesar Pelli e Eugenio Aguinaga, e poi realizza due dei tre progetti più importanti di spazio pubblico.

Per la verità l'importanza di Bilbao non è mai stata riconosciuta in pieno in Spagna, dove si continua ad utilizzare il modello pionieristico di Barcellona, o più recentemente quello di Madrid, quando in realtà il caso di Bilbao appare di fondamentale importanza, non solo per essere proiettato a una scala metropolitana, ma anche per aver saputo associare il rinnovamento urbano a un profondo rinnovamento sociale, culturale ed economico. E soprattutto per aver radunato attorno a un progetto comune una società in precedenza chiaramente divisa. Puntare sulla cultura come motore di rinnovamento a tutte le scale urbane non era, all'inizio, garanzia del successo che si è incontrato in seguito.

2.1. Le trasformazioni di Bilbao

Fondata nel 1300, Bilbao fin dal Cinquecento divenne una città a vocazione industriale anche grazie al porto fluviale che consentiva un'intensa attività di scambio commerciale. La crisi dell'industria pesante di metà degli anni Settanta ha lasciato dietro di sé una grande quantità di aree abbandonate fortemente contaminate, dando origine ad un'era di accentuato declino economico. La disoccupazione è passata dal 2,6% del 1975 al 26% nel 1986¹, accompagnata da un marcato declino del tessuto urbano, da numerose situazioni di emarginazione sociale e, in generale, da una complessiva decadenza industriale e ambientale accentuata dai problemi politici dei baschi negli anni '80 (Fig. 1).

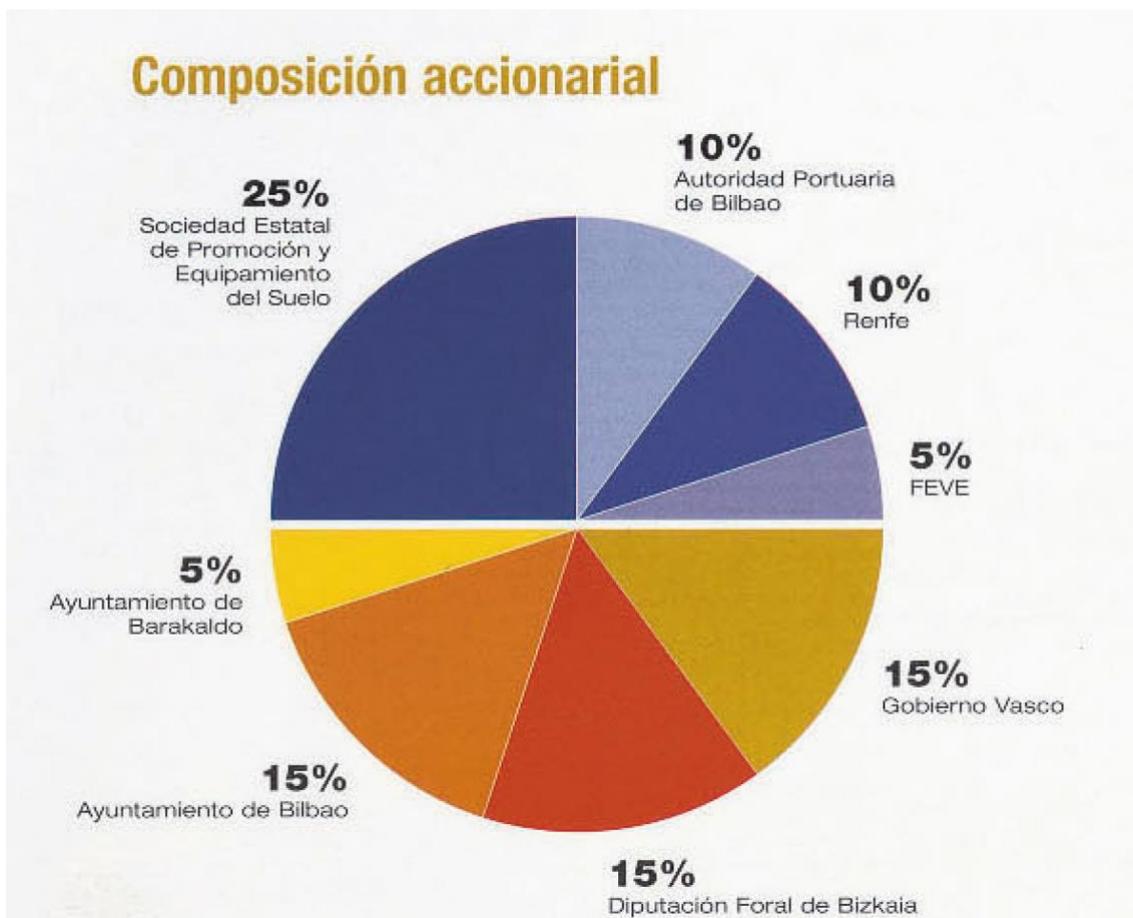


(Fig.1) Il rilievo topografico evidenziato in rosso mostra come l'area più pianeggiante lungo il fiume sia occupata dalle industrie, indicate in arancione nel disegno.

È in questa situazione di crisi sociale, economica e politica che si manifesta il grande risveglio di Bilbao. Nel 1987 viene approvato il "Piano di Rivitalizzazione di Bilbao" che rapidamente si espande alla scala metropolitana, materializzandosi nel "Piano strategico" del 1989 sostenuto praticamente da tutte le istituzioni ufficiali, dal Governo Basco allo Stato spagnolo. Si tratta di un piano ambizioso di rinnovamento totale a scala metropolitana (dal 1992 è diventato il "Piano Strategico Metropolitano di Bilbao") basandosi principalmente su due obiettivi: trasformare l'obsoleto in opportunità, cioè riutilizzare gli spazi abbandonati dall'industria; e puntare sul design urbano, con spazi pubblici e aree verdi assunti come elementi per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Per produrre questa trasformazione decisiva, sono stati creati due strumenti. Il primo è "Metrópoli 30", che esercita una funzione di marketing urbano per mobilitare la società civile intorno al progetto metropolitano e far crescere l'apprezzamento della città all'estero. Il secondo strumento è "Bilbao Ria 2000", una società istituita per coordinare il rapporto pubblico-pubblico, in particolare il

governo centrale e quello regionale dei baschi. La sua funzione principale è stata di creare valore finanziario e urbano in suoli pubblici centrali, grazie a una modalità decisionale basata sulla condivisione e su un funzionamento collegiale (Masboungi, 2004). Bilbao Ría 2000 è la chiave per comprendere il progetto urbano di Bilbao. Fondato il 19 novembre 1992, questo organo è costituito in parti uguali dall'amministrazione centrale dello Stato, attraverso il Ministero dello Sviluppo, e dalle società che ne dipendono (Società statale per la promozione e l'infrastrutturazione del suolo, Autorità portuale di Bilbao, Renfe e Feve), e poi dalle amministrazioni basche (Governo Basco, Consiglio Provinciale di Bizkaia e i Comuni di Barakaldo e Bilbao). Come è stato riconosciuto pubblicamente, la sua missione era di recuperare aree degradate o aree industriali in declino attraverso progetti in grado di integrare la pianificazione urbana, i trasporti e l'ambiente, con un approccio globale e partecipato da tutte le amministrazioni in gioco² (Fig. 2).



(Fig.2) Composizione di Bilbao Ría 2000 [www.bilbaoria2000.org]

Il marketing urbano, come sottolineato da Ariella Masboungi (Masboungi, 2004), è uno strumento essenziale per questo tipo di azioni. Gli architetti di grande fama come Pelli, Gehry, Foster, Isozaki, Stern, hanno generato un turismo architettonico che funziona come chiave di accesso per la cultura, fungendo da motore per importanti effetti sul territorio, l'economia e la società.

2.2. Bilbao negli anni '90

Come tutti i progetti urbani, anche quello di Bilbao è strettamente legato ad un determinato momento storico ed alla presenza di particolari dirigenti pubblici, ed è questa specificità che determina le caratteristiche locali di sviluppo del Progetto Urbano.

Agli inizi degli anni '90, la situazione di Bilbao era piuttosto difficile. La crisi siderurgica aveva lasciato elevate quote di disoccupazione in tutta l'area metropolitana, con numerose dimissioni e

cadaveri industriali nel tessuto della città, i quali esercitavano un terribile impatto psicologico sui cittadini. Non si trattava di una crisi congiunturale, ma strutturale perché aveva cambiato l'intero sistema di produzione e aveva intaccato la competitività internazionale nel settore delle costruzioni navali e dell'acciaio (Fig. 3).



(Fig.3) Immagine del vecchio porto di Bilbao lungo il fiume. Foto di G.Basilico, 1995

Il punto d'inversione è arrivato nel 1992, quando il Governo centrale ha cercato una soluzione al continuo investimento di fondi pubblici che non riuscivano a far decollare una effettiva rigenerazione. Tutte le istituzioni locali basche (Governo Basco, *Diputacion Provincial* e Comune) furono d'accordo sulla necessità di trovare nuove soluzioni. Ed è in questo momento di crisi totale che è nata l'opportunità rappresentata da Bilbao Ria 2000.

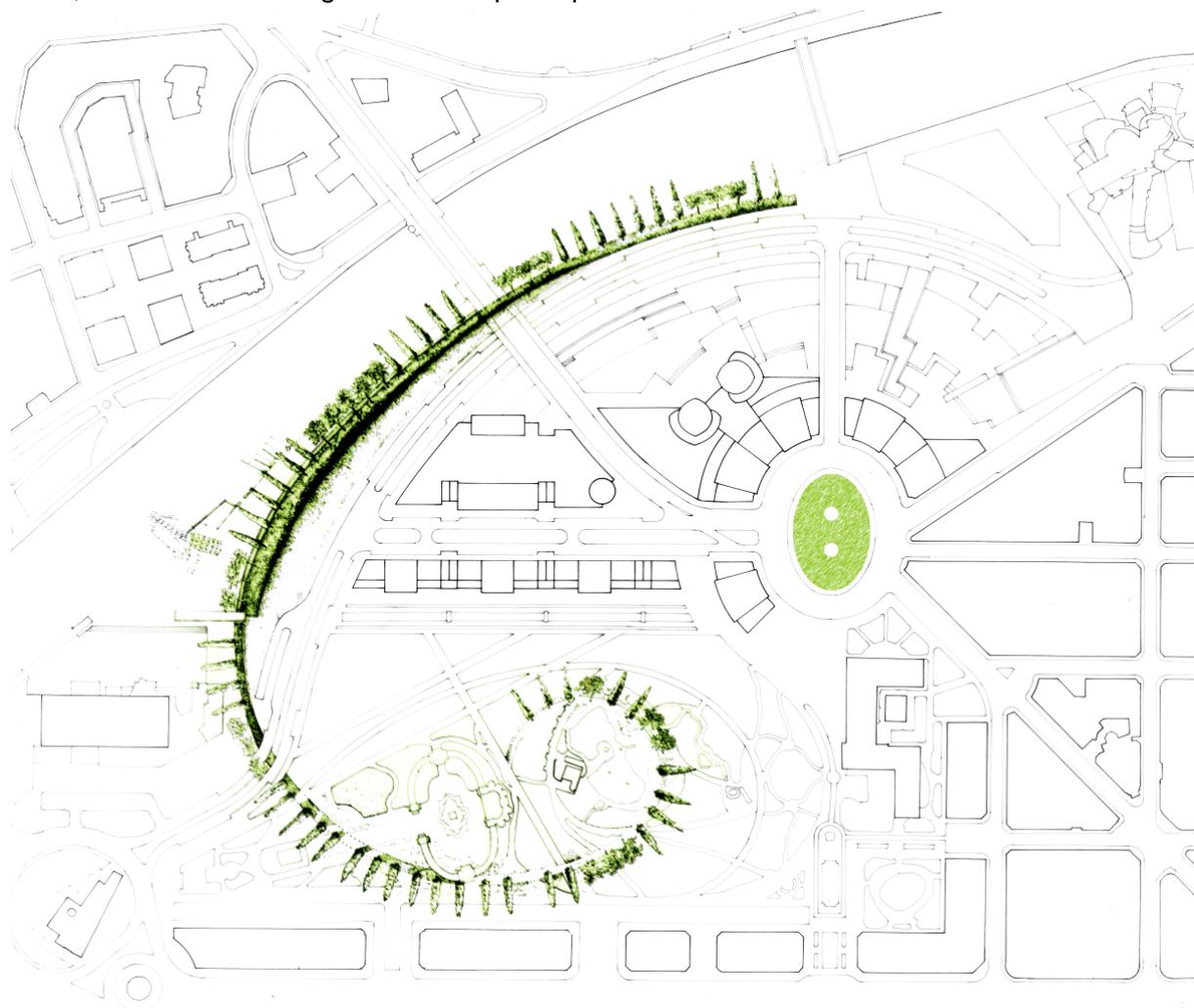
La situazione del Governo Centrale non era facile, perché lo Stato era già impegnato in due importanti operazioni di rilievo internazionale come le Olimpiadi di Barcellona del '92 e l'Expo di Siviglia. Restava ben poco a disposizione per promuovere il processo di rigenerazione di Bilbao. Ma volendo comunque adoperarsi a favore della riconversione della città, il Governo decise di mettere a disposizione le aree di sua proprietà, stabilendo così la linea di azione che guiderà tutto il processo.

I terreni situati lungo il fiume, occupati da fabbriche, costruzioni navali, dighe e strutture portuali, erano tutti di proprietà di istituzioni dipendenti dal governo centrale. L'INI (l'Istituto Nazionale dell'Industria) era proprietario dei vecchi cantieri navali. Renfe aveva un terminal per i treni. Il porto

era proprietario di tutte le aree portuali, e così via. Tutte queste aree avevano non soltanto una posizione strategica, ma anche un peso simbolicamente importante, visto che sostenevano le attività economico-industriali che avevano alimentato Bilbao metropolitana per molti decenni. Bilbao Ria 2000 interviene allo scopo di lasciare spazio a tutti i gli organismi che partecipano al programma e che sono disposti a cedere le aree dismesse. Queste aree saranno riqualificate sulla base del Nuovo Piano di Ordinazione Urbana, utilizzando le “plusvalenze” per finanziare tutto il processo. Si tratta dunque di un processo controllato e gestito dal nuovo organismo pubblico composto dai rappresentanti di tutte le istituzioni coinvolte. Quasi per caso e in modo completamente occasionale, venne adottato un modello innovativo di autofinanziamento.

2.3. Il momento del cambiamento

Il trasferimento e l'espansione del porto al di fuori dell'estuario è stata l'operazione più importante per la nuova Bilbao, per le immediate conseguenze economiche, logistiche e ambientali, e anche per l'opportunità che ne venivano di riorganizzare l'intera zona ricollegando l'area di Abandoibarra con il resto della città. Il Guggenheim è diventato la punta di diamante di una ristrutturazione più ampia e coordinata, che mirava a riorganizzare una zona industriale in disuso e isolata dal tessuto urbano, come è il lungofiume Nervión. Essendo coinvolti nove comuni, le negoziazioni sono state lunghe e complesse. Ma non sono stati tollerati ritardi, e tutte le aree dismesse sono state alla fine cedute alla comunità locale. I primi a essere sfrattati sono stati i terreni di Abandoibarra, nel centro di Bilbao, interessati dal Progetto Urbano più importante.



(Fig.4) Diagramma concettuale di generazione del masterplan di Abandoibarra (courtesy Balmori Associates)

Tra il Museo Guggenheim e il Centro Congressi Euskalduna erano disponibili 35 ettari da dedicare a un nuovo centro strategico, per il tempo libero e la cultura. Nel 1993 si è realizzata una consultazione internazionale per il *masterplan*, del quale sono rimaste escluse le due estremità corrispondenti al sito dove verrà poi costruito il Guggenheim (completato nel 1997) e l'area per l'Euskalduna (completato nel 1999). Un intelligente *masterplan* redatto da Balmori Associates, Eugenio Aguinaga e Pelli-Clarke-Pelli ha risolto lo spazio intermedio, creando un sistema di verde collegato con il parco storico di Doña Casilda che conquistava le sponde del fiume. Venne così predisposto un quadro favorevole per continuare a promuovere la riconversione culturale. Un altro fattore chiave nel *masterplan* è stato il collegamento dell'Ensanche con Abandoibarra attraverso l'asse dove si susseguono diverse piazze giardino, che iniziano con la Plaza Euskadi e con Deusto, quest'ultima favorita dalla costruzione della passerella pedonale Pedro Arrupe.

La nuova connessione con l'Ensanche ha fatto aumentare al contempo la quantità totale di spazi verdi aperti. Due terzi dell'area del *masterplan* sono dedicati a parchi e spazi aperti, il che rende Abandoibarra l'area verde più *friendly* per i pedoni di Bilbao. Questi spazi d'altra parte dialogano chiaramente con quelli esistenti (Fig. 4).

Il Progetto Urbano di Abandoibarra inizia e termina con progetti di spazi pubblici aperti. La prima realizzazione nel tempo è il Parque de Ribera di Eugenio Aguinaga, che ridisegna la riva del fiume, trasformandola in una elegante passeggiata su due livelli che mantiene la differenza di 6 metri tra la quota del vecchio territorio portuale e la città esistente. Il livello più basso consente ai pedoni di camminare vicino all'acqua, mentre l'altro livello è una passeggiata più convenzionale. Il parco lineare collega il parco storico di Doña Casilda del XIX secolo con il fiume, con l'Euskalduna e con il Guggenheim, ovvero i centri culturali di Abandoibarra. Pertanto, è attraverso lo spazio pubblico che avviene la riappropriazione di uno spazio a cui non era possibile accedere in precedenza.

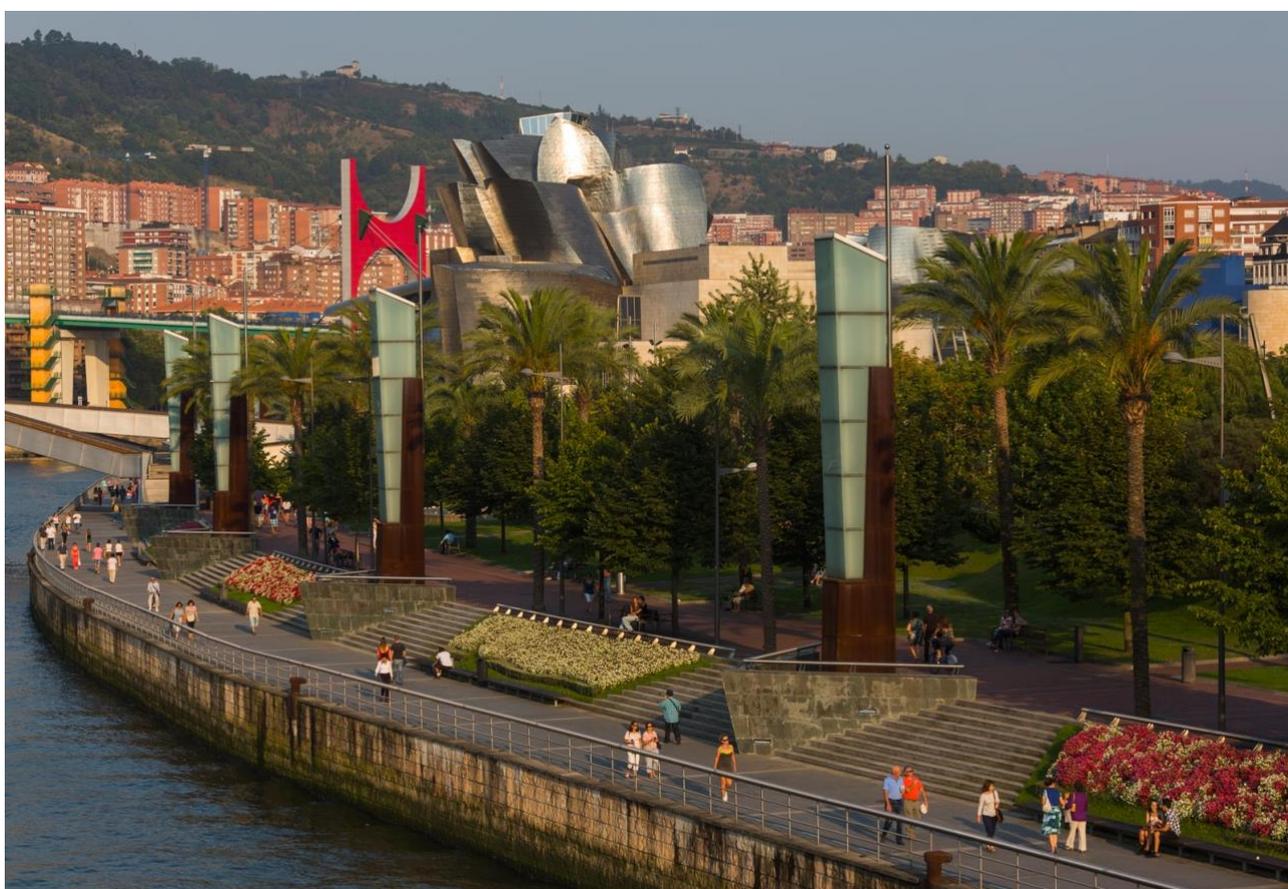


(Fig.5) L'area di Abandoibarra all'inizio della costruzione del Guggenheim (courtesy Pelli Clarke Pelli)



(Fig.6) L'area di Abandoibarra dopo l'inaugurazione del Parco Campa de los Ingleses (courtesy Pelli Clarke Pelli)

Includere nuovi edifici era essenziale per dare continuità all'altezza degli edifici dell'Ensanche, specialmente lungo la strada principale. Invece le nuove strutture dovevano essere in armonia con la città, e ci si aspettava che il loro design riflettesse il proprio tempo senza imitare gli edifici esistenti. Così sono stati creati la Biblioteca di Rafael Moneo, il Paraninfo de Alvaro Siza, tutta una serie di edifici residenziali e un grande centro commerciale. La torre Iberdrola (che inizialmente era stata progettata come torre de la Diputación) è un grande riferimento urbano che può essere visto da qualsiasi punto del Ensanche, rafforzando la connessione tra i luoghi cospicui (Fig. 5 e 6). Le ultime due parti del *masterplan* realizzate scontano pesanti tagli economici (i progetti sono stati rielaborati per adattarsi ai tagli di bilancio). Sono la piazza Euskadi, punto d'ingresso ad Abandoibarra dal Eixample e il parco Campa de los Ingleses, che si sviluppa ai piedi della torre Iberdrola, della biblioteca e il Paraninfo. Gli obiettivi del piano generale comprendevano anche il potenziamento del trasporto pubblico e del traffico pedonale, e la riduzione del traffico privato. A questo scopo, una strada a scorrimento veloce (com'era Avenida de Abandoibarra) è stata trasformata in un viale con ampi passaggi pedonali. Inoltre un nuovo tram veloce collega il Museo Guggenheim e l'Euskalduna con il resto della città, con la linea che si sviluppa su un'ampia fascia erbosa per dare continuità allo spazio verde (Fig. 7).



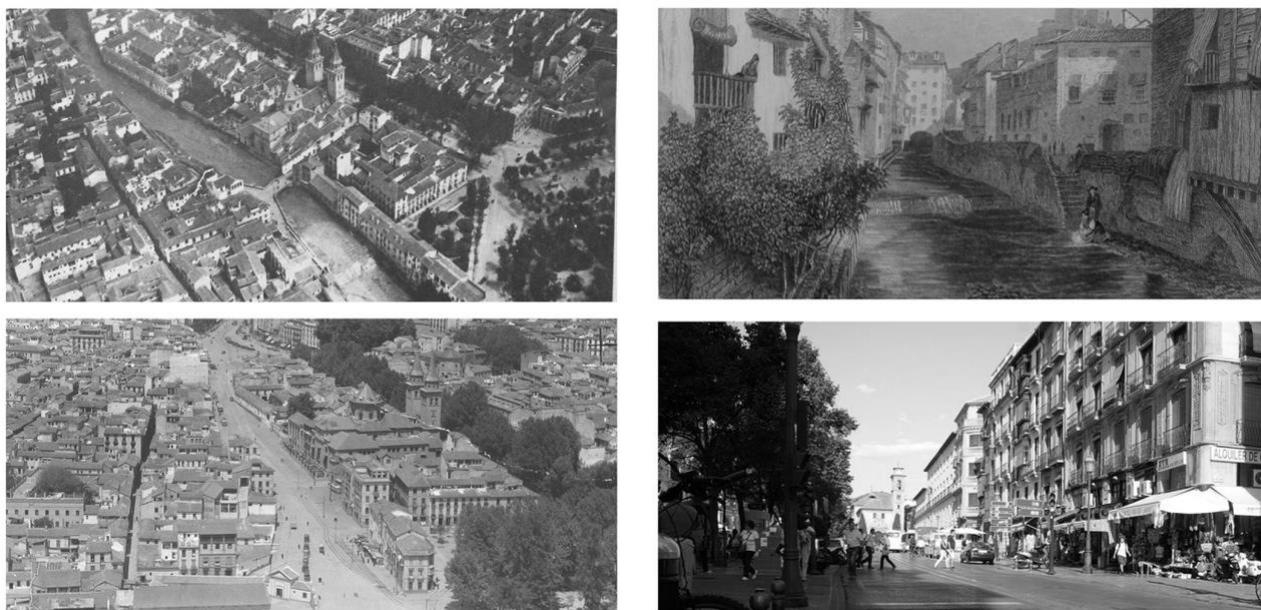
(Fig.7) Lungofiume Nervion (courtesy Balmori Associates)

3. Occasioni mancate, opportunità di progetto.

Il caso di Bilbao rappresenta una esperienza di programmazione e progettazione esemplare. Nonostante sia poco conosciuta, si pone a pieno titolo fra gli esempi migliori di rigenerazione urbana avvenuti in Spagna, in stretta relazione con il sistema naturale del fiume Nervión. Ma la Spagna è anche uno scenario di occasioni mancate, e di paesaggi d'acqua che sono stati mortificati dalla storia senza che la progettazione contemporanea si prendesse carico del compito di restituirvi dignità.

3.1. Il Fiume Darro a Granada

È questo il caso ad esempio della città di Granada, in Andalusia, sorta in prossimità del fiume Darro nel VII secolo a.C. Proveniente dalla Sierra de la Alfaguara, a quota 1200 m., prima di immettersi nel Rio Genil il Darro scorre in una valle che, nella sua parte finale, separa due colline caratterizzanti l'orografia di Granada: quella nell'Albayzin, luogo di fondazione della città, e quella dell'Alhambra, simbolo indiscusso dei panorami granadini. La forte relazione che lega Granada al Darro è stata dunque in primo luogo di tipo strategico, poiché il fiume veniva sfruttato come fonte di approvvigionamento idrico; successivamente, nel corso dei secoli, si è sviluppato un legame simbolico e fortemente identitario, che ha fatto del Darro l'oggetto di tutta la poetica romantica relativa alla città di Granada.



(Fig.8) A sinistra: Calle Acera del Darro prima e dopo la copertura del fiume. 1930 ca.

Fonte: Archivio Storico Municipale di Granada.

A destra: Calle Reyes Catolicos prima della copertura del fiume, in una incisione d'epoca, e così come appare oggi in prossimità di Plaza Nueva. Fonte: Archivio Storico Municipale di Granada

Eppure, oggi è impossibile percepire la presenza di questo fiume nella gran parte del centro cittadino (Fig.8). Con l'arrivo dei Re Cattolici a Granada, nel 1492, si è dato avvio al primo intervento di copertura del Darro, per consentire la realizzazione della Plaza Nueva, vera e propria Plaza Mayor della Granada cristiana, realizzata con l'intenzione di lasciare sulla città il segno della fine del periodo musulmano. Diverse furono le motivazioni su cui si basarono gli interventi di metà '800, avvenuti nell'ambito delle riforme borghesi della città. Motivate dalle tipiche intenzioni igieniste dell'epoca, queste opere celavano tuttavia i forti interessi economici che sarebbero derivati dall'edificazione di una moderna strada commerciale. È soprattutto nel corso di questo secolo che avvengono gli interventi di copertura più consistenti, con la realizzazione dell'attuale Calle Reyes Catolicos. Soltanto negli anni '30 del '900 l'opera potrà dirsi conclusa, con la realizzazione di Calle Acera del Darro e la definitiva copertura del fiume fino allo sbocco nel Rio Genil (Fig.9).



(Fig.9) Il Darro entra nel tunnel costruito a partire dal 1500 all'altezza dell'attuale Plaza Nueva, scorre sotterraneo al centro storico della città e sbocca infine nel punto di immissione al Rio Genil, di cui è affluente.

Foto di Francesca Paola Mondelli

Quella di Granada e del suo fiume è una vicenda alquanto complessa, cominciata cinque secoli fa e, potremmo dire, rimasta aperta ancora oggi. In epoca contemporanea, sollecitato anche dai celebri progetti realizzati tanto in Spagna che nel mondo, il tema del recupero del fiume si è fatto più volte strada fra le voci dell'amministrazione della città, riportando ciclicamente l'attenzione sulla possibilità di riportare alla luce il Darro, senza mai purtroppo giungere ad una azione concreta.

In un contesto fortemente storicizzato come quello di Granada, d'altra parte, si può supporre che le motivazioni che abbiano determinato il fallimento delle proposte di recupero del fiume possano essere dovute alla incapacità di individuare una via intermedia, che in termini progettuali si traduce in un recupero di tipo non invasivo. Vale a dire, fare del recupero del Darro non un'affermazione di principio ancorata alla storia, ma un'occasione di rigenerazione di quelle parti di città che, pur trovandosi a far parte del centro storico, hanno perduto identità, valore, e congruenza con il contesto.

3.2. Il Canal de Castilla

Se quello di Granada è il caso di un corso d'acqua naturale che ne ha storicamente caratterizzato il paesaggio, non mancano comunque esempi in cui proprio la mano dell'uomo ha generato paesaggi d'acqua affascinanti ma tristemente abbandonati, una volta venuta meno la ragione che ne ha determinato la realizzazione. Stiamo parlando dei canali artificiali, come lo è, ad esempio, il Canal de Castilla. Questa imponente opera di ingegneria idraulica fu costruita fra il XVIII e il XIX secolo per diventare la via di comunicazione che avrebbe dato impulso al commercio del grano, prodotto e lavorato in grande quantità nelle fabbriche della regione. Il canale, che con i suoi diversi rami attraversa le province di Burgos, Palencia e Valladolid, cadde presto in disuso nel tratto di Castilla y Leon dal momento in cui venne terminata la costruzione della ferrovia. Di questa infrastruttura nata ai fini commerciali rimane oggi un forte segno territoriale che caratterizza il paesaggio castigliano, facendosi testimone storico e culturale di un'epoca passata.

Il Canale, riconosciuto bene di interesse culturale dalla Junta de Castilla y Leon nel giugno del 1991, è stato progressivamente compreso ed acquisito come una ricchezza dalle amministrazioni e dalla comunità territoriale. Dagli anni '90 in poi, complice anche un più matura sensibilità paesaggistica, le proposte si stanno spostando da un'ottica di tutela e conservazione a quella di valorizzazione del patrimonio a fini economici, turistici e culturali, prevedendo l'inserimento del Canale nella Rete di Itinerari Culturali Europei. L'auspicio è di poter rileggere nel Canale una opportunità di valorizzazione anche alla scala urbana, promuovendo un sistema integrato di interventi che contribuiscano a riqualificare e dare impulso a vari settori urbani attraversati dal

Canale, in particolare mediante la progettazione degli spazi aperti associati alle darsene nelle diverse città. I progetti, oltre a permettere la percorribilità di alcuni tratti, o il restauro e la conservazione dei fabbricati storici annessi al Canale, non dovrebbero limitarsi alla valorizzazione del singolo elemento, ma dovrebbero contribuire anche alla costruzione di una identità propria nei quartieri attraversati, mirando a una contaminazione reciproca fra la città e l'infrastruttura storica (Fig.10).



Fig.10: Il Canal de Castilla fotografato in una delle darsene che arrivano in città. Valladolid, 2018.
Foto di Francesca Paola Mondelli.

4. Conclusioni

Da diversi anni ormai l'acqua sta ritornando protagonista del design urbano, acquisendo un nuovo ruolo nelle città, riscoprendo valori accantonati nei secoli scorsi e suggerendo nuove possibilità di utilizzo nello spazio pubblico. Se l'insalubrità delle rive fluviali nel passato induceva la svalutazione delle aree, oggi sia i soggetti pubblici che privati si sono resi conto del consistente valore aggiunto rappresentato dall'acqua dentro la città, e dei benefici economici che ne derivano. In tal senso, il caso di Bilbao è una delle esperienze più felici realizzate in Spagna.

D'altra parte, però, dobbiamo tenere presente che ogni progetto di paesaggio, specie in ambito urbano, è figlio del proprio tempo. Imporre un recupero di tipo filologico rappresenterebbe in molti casi una nuova violenza per quelle città che si sono evolute anche a seguito di opere invasive, come nel caso di Granada. Seppure la moderna sensibilità faccia fatica a concepire molte delle opere che nei secoli passati hanno trasformato i centri urbani, bisogna valutare di volta in volta la legittimità dell'intervento, considerando che spesso queste opere hanno determinato spazi e visuali oggi entrati a far parte dell'immaginario collettivo.

Ciò che va ricercato allora è un equilibrio, un'adeguata lettura dei contesti, ed una capacità di operare in maniera diversificata in città dalle molteplici culture e storie. Non si tratta di cavalcare una tendenza, né di inseguire la grande firma, ma di saper riconoscere nelle criticità passate delle opportunità presenti e future. L'esperienza di Bilbao ci insegna l'importanza di un gesto progettuale sapiente alla scala urbana, quando riesce ad innescare una spirale positiva a favore dell'intera città. È questo l'obiettivo verso cui dovrebbero tendere potenzialità ancora nascoste, come nel caso di Granada, o non del tutto espresse, come per il Canal de Castilla.

Note

1. Statistiche tratte da Diane Saint-Pierre, *La culture comme facteur de développement de la ville: les expériences étrangères*, Institut national de la recherche scientifique: Urbanisation, Culture et Société, Direction de l'action stratégique, de recherche et de la statistique, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Mai 2002, cap.4, "Le ville di Bilbao in Spagna", p.97, citato da Maurizio Russo in *Il progetto urbano nella città contemporanea*, Clean Edizioni, 2011.

2. http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/doc/br2000_revista_01/index.html

Riferimenti bibliografici (inseriti tra parentesi nel testo con autore/i, anno stile Harvard)

Alberti, F. (2003). *Il paesaggio come alternativa. Geometrie essenziali nella progettazione urbana contemporanea in Francia*. Alinea Editrice

Balmori, D. (2009). *Tra fiume e città. Paesaggi, progetti, principi*, Bollati Boringhieri Editore, Torino, Italia.

Balmori, D. (2010). *A landscape Manifesto*, Yale University Press

Barrios Rozua, J. M. (2010). *La Granada musulmana desaparecida. El legado andalusí*, vol. 11 (42), pp.14- 25.

Bruttomesso, R. (2007). *L'acqua della città futura*. Architettura del paesaggio. vol. 17.

Caballero, F., Pérez, M.A., Macho, I. (2010). *La cultura: una llave que abre esclusas*. Contributo nel III Congreso Internacional del Canal de Castilla - El agua que nos une. Palencia, Spagna.

Caja Granada. (2009). *Dauro: un rio en la imagen de la ciudad*. Granada, Spagna: Caja Granada.

Calatrava, J. e Ruiz Morales, M. (2005). *Los Planos de Granada 1500-1909*. Granada, Spagna: Diputacion Prov. De Granada.

De Las Rivas Sanz, J. L., Flux -Cahiers. (2000). *Le Canal de Castille. Sa fonctionnalité et ses chimères*, Scientifiques Internationaux Reseaux et Territoires, n° 39-40, janvier-juin 2000, pp. 18-29.

Ghio, F., Metta, A., Montuori, L. (2012). *Open Papers, scritti sul paesaggio*. Pisa: Edizioni ETS.

Ghio, F., Metta, A., Montuori, L. (2011). *La scala intermedia per il progetto di paesaggio italiano*, in Atti del Convegno nazionale Paesaggio 150.

Hernández, A., (2010). *El Canal de Castilla una vía para la Economía Social*. Contributo nel III Congreso Internacional del Canal de Castilla - El agua que nos une. Palencia, Spagna.

Huet, B. (2003). *Il progetto urbano e la storia* in Rassegna di Architettura e Urbanistica n.110-111. A cura di Paola Falini.

Huet, B. (1984). *La città come spazio abitabile*, in Lotus 41/1984

Ingallina, P. (2004). *Il progetto urbano. Dall'esperienza francese alla realtà italiana*. Franco Angeli

Masbounji, A. (2001) sous la direction de. *Bilbao. La culture comme project de ville*. Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.

Masbounji, A. (2003). *Progetto urbano. Dalla pianificazione al disegno urbano. Dall'intervento alle realizzazioni* in Rassegna di Architettura e Urbanistica n.110-111. A cura di Paola Falini.

Navarro Baldeweg, J. (1986). *Lungo il canale di Castiglia. Un percorso attraverso i manufatti*, Lotus International, n° 52, 4/1986.

Russo, M. (2011). *Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo*. Clean Edizioni

Solà-Morales i Rubio, M. (1997). *La segunda historia del proyecto urbano*, revista UP n.5

Zardini, M. (1996). *Paesaggi Ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*. Skira Architettura

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN
Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



ISSN 2039-2656

#21

I/2020 30 giugno 2020
www.ecowebtown.it/n_21/

