

SERENO INNOCENTI

IN
DI
PIETRA



SAGEP
EDITORI

Sereno Innocenti

NAVI DI PIETRA

SAGEP
EDITORI



*A mio padre
e a tutto l'equipaggio di questa nave*

Elaborazioni grafiche digitali a cura dell'architetto
Stefania Tenini.

Direzione editoriale
Alessandro Avanzino
Redazione
Titti Motta
Grafica e impaginazione
Barbara Ottonello, Matteo Pagano
Stampa
Grafiche G7 Sas, Savignone (Genova)

© 2019 Sagep Editori
www.sagep.it
ISBN 978-88-6373-660-1

In alto
Torpediniere di scorta classe «Ciclone» – *L'Ardito*
con la mimetizzazione bellica e l'armamento variato
rispetto a quello di progetto.

SOMMARIO

PREFAZIONE	4
Massimo Musio Sale	
NAVI DI PIETRA... DIARIO DI BORDO	6
Sereno Innocenti	
SCHEDATURA	12
Sereno Innocenti	
FLATIRON	72
Vittorio Pizzigoni	
IL DIBATTITO SUL CENTRO STORICO, FRA GLI ANNI TRENTA E GLI ANNI CINQUANTA	78
Francesco Gastaldi	
LA BREVE VITA FELICE DELLE NAVI DI PIETRA	90
Valter Scelsi	
BIBLIOGRAFIA	96

PREFAZIONE



Navigando a vista si impatta in queste navi di pietra, ma altrettante "navigano" nel tessuto urbano di Genova e il disegno le svelerà.

Quando Sereno mi ha chiesto di scrivere la prefazione a questo suo lavoro sono rimasto particolarmente onorato di poter esprimere con le parole le motivazioni che valorizzano la singolarità del disegno a mano, confortato dalle tavole grafiche dell'autore. Superando le due dimensioni del foglio, queste tavole accompagnano l'osservatore alla profondità della prospettiva, attraverso la chiave interpretativa che caratterizza il disegno amanuense fino a sconfinare nel metafisico e che, in questa fattispecie, potrete gustare di tavola in tavola, sfogliando il volume. L'idea di ritrovare nel tessuto della città quei lotti particolari che hanno determinato insoliti edifici acuti, per rileggerli in chiave emozionale, associandoli alle prue dei piroscafi, richiama una lettura onirica che abbraccia indifferentemente diverse situazioni urbane, attraversando gli stili, le tecnologie e i periodi storici.

Il *fil-rouge* di quest'originale monografia è quello di individuare nella prepotente presenza degli angoli acuti che incidono il tessuto urbano,

l'evocazione della pressione delle prue dei piroscafi mentre, nel loro avanzare, inducono lo spostamento delle masse d'acqua ai lati dello scafo.

Una lettura dapprima istintiva, che poi diventa metodologica attraverso il filtro scientifico che classifica i diversi casi studio secondo forme preordinate esaltando a tratti la massa dell'edificio, a tratti il vuoto attorno ad esso.

Il metodo adottato trova ordine e misura attraverso le schede esplicative che accompagnano il lettore a comprendere le diverse interpretazioni degli esempi trattati.

Secondo i casi, ci si trova a scoprire come l'imponenza di un angolo che si afferma su uno slargo possa essere respingente, piuttosto che, nella combinazione di elementi simili e contrapposti, non sia invece attrattivo nel vuoto fra essi: una configurazione fortemente magnetica che invita l'occhio a attraversare il canale lungo i fianchi degli edifici, come se si potesse *surf-are* fra le onde di scafi paralleli.

È curioso osservare come tutta questa casistica faccia riferimento all'immagine del piroscafo più che a quella della moderna nave da crociera. Il transatlantico, infatti, è presente nella nostra memoria come simbolo della potente ed enorme macchina a vapore che si sposta minacciosamente attraversando il mare, ben diverso dalla gigantesca nave da crociera che assume di più l'aspetto goffo di un volume statico.

L'aspetto prepotente della forza dinamica e la violenza del movimento sono dunque gli elementi che fanno presa nel nostro *pathos* e richiamano nell'immagine della memoria il volume degli edifici acuti che si affacciano sui lotti triangolari.

Poter mettere in relazione il mondo dell'architettura con quello delle navi attraverso un percorso onirico che fa volare la nostra immaginazione oltre la realtà fisica è un privilegio che il lettore di quest'opera potrà assaporare riscoprendo angoli di Genova noti e meno noti, ma soprattutto tratti intimi della propria memoria, fotogrammi di vita sbiaditi ma presenti e rintracciabili in ciascuno di noi. Un volume da leggere, ma soprattutto da attraversare con l'immaginazione, andando OLTRE la mera percezione grafica offerta dalle belle tavole. Tavole fatte a mano, elaborate con rigore metodologico che tuttavia restituiscono un profondo sentimento, frutto di elaborazioni ottenute anche con il cuore.

Massimo Musio-Sale

NAVI DI PIETRA... DIARIO DI BORDO

Sereno Innocenti

L'idea e gli strumenti

La concretizzazione dell'idea progettuale, sia essa finalizzata all'architettura, al design, o ad una ricerca applicata come in questo caso, è completamente avulsa dai due concetti della fisica riconosciuti come lo spazio ed il tempo. Quando all'architetto contemporaneo Michele De Lucchi chiesero come e quando progettò la lampada *Tolomeo*, oggi icona del design illuminotecnico, rispose che avendolo saputo, ne progetterebbe un'altra da diventare altrettanto famosa¹.

L'idea progettuale di questo saggio trova traccia nel solco dell'abitudine metodologica con cui affronto la ricerca: la passione di appuntare le mie sensazioni immediate con disegni dal vero, attraverso la loro istantanea raffigurazione su *buona carta*². La macchina fotografica invece è solo marginalmente il mio strumento di rappresentazione; pur non disconoscendola, non la uso con largo impiego. Oltre a disegnare, a

parte, descrivo piuttosto quanto più possibile su agende a quaderno, nelle quali si intrecciano arabeschi di parole, citazioni e quant'altro "salvate con nome" sulle righe delle loro pagine³. Qualche anno fa, a Brescia, facevo parte di un'unità di ricerca universitaria impiegata nella Val Sabbia. Non era facile tracciare un percorso di studio lungo la Valle, in quanto infiniti posso essere gli interessi che attraggono il suo visitatore; dal paesaggio al folklore all'architettura alla storia, ma il mio compito era il dover rilevare la contestualizzazione paesaggistica dell'architettura sacra disseminata in questa propaggine montuosa della provincia bresciana. La ricerca era agli inizi e mi accingevo ad intraprendere quello che amo definire il "sopralluogo zen", sintetizzabile in una rappresentazione per metonimia. Si tratta di una visura globale del sito in oggetto, facendosi però condizionare quanto più possibile da tutto ciò che in esso si riesce a percepire ed apprezzare, come suoni, rumori, colori, sapori, etc. In questa prima visita, è necessario osserva-



re soltanto, senza neppure appuntare, disegnare e quantomeno fotografare.

Mi ero già accorto, quanto le "chiesine", destinate all'indagine riuscivano ad interagire con il territorio ospite, facendosi percepire soltanto attraverso l'apparato materico della facciata principale. Il bianco del marmo di Botticino o gli intonaci dal chiaro cromatismo contrastavano a balzana su un territorio piantumato dalla variegata tonalità del verde, che degradando sfociava nell'incuria del gerbido. Le più "timide", con le ridotte proporzioni del corpo di fabbrica, riuscivano comunque a riscattare il loro carattere, integrandosi perfettamente e con garbo nel paesaggio antistante. La fede e la religione, sommessamente si facevano architettura, diventando così manifesto persistente di quel percorso che successivamente avrei tracciato su di una adeguata cartografia territoriale.

Pur essendo primavera inoltrata, pioveva a di-

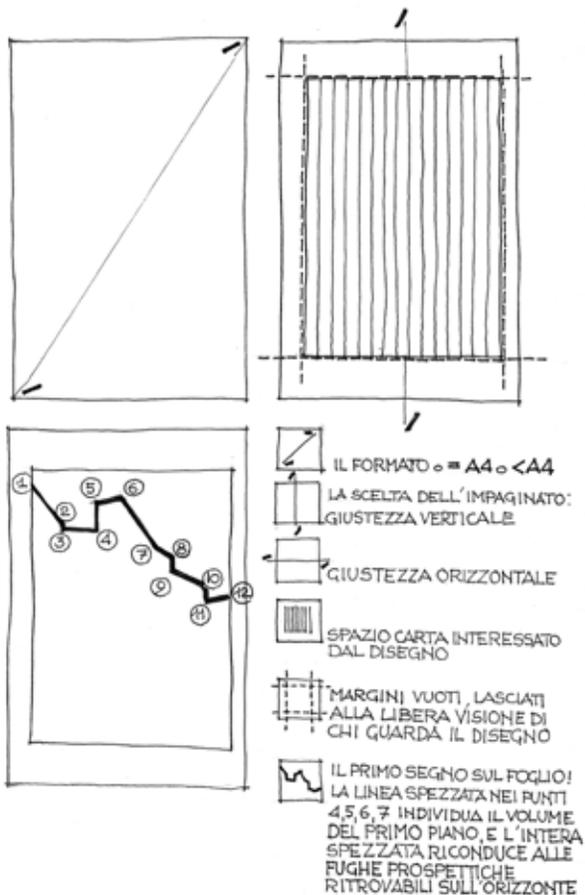


1. Disegno mnemonico del Flatiron di New York.

2. Madonna della Rocca a Sabbio Chiese, Brescia.

rotto durante il mio primo sopralluogo (zen), quando improvvisamente mi trovai sotto l'abside della Madonna della Rocca a Sabbio Chiese (fig. 2). Il complesso difensivo che comprende anche Vobarno Bernacco e Nozza, si trasforma nel 1527 (termine delle invasioni) in santuario mariano. La sua navata principale imperava sotto la pioggia sull'unico sperone roccioso che irrompe la piana del comprensorio. La chiesa con il suo campanile a torre ed il suo piedistallo geologico erano gli unici dati in ascissa di un sistema di cui, sull'ordinata dell'orizzonte, si leggeva solo il resto del territorio diffuso nella sua urbanizzazione.

L'abside, era perfettamente distinguibile dall'esterno nel suo apparato lapideo e si trasformava ai miei occhi di percettore nella prua di una nave maestosa, mentre le chiome degli alberi d'alto fusto presenti sull'apice della roccia, sembravano spruzzi d'acqua, generati dalla carena di questo metaforico natante.



lantici del '900, illustrati dai loro autori nelle chine e nelle tempere da una impareggiabile sintesi grafica.

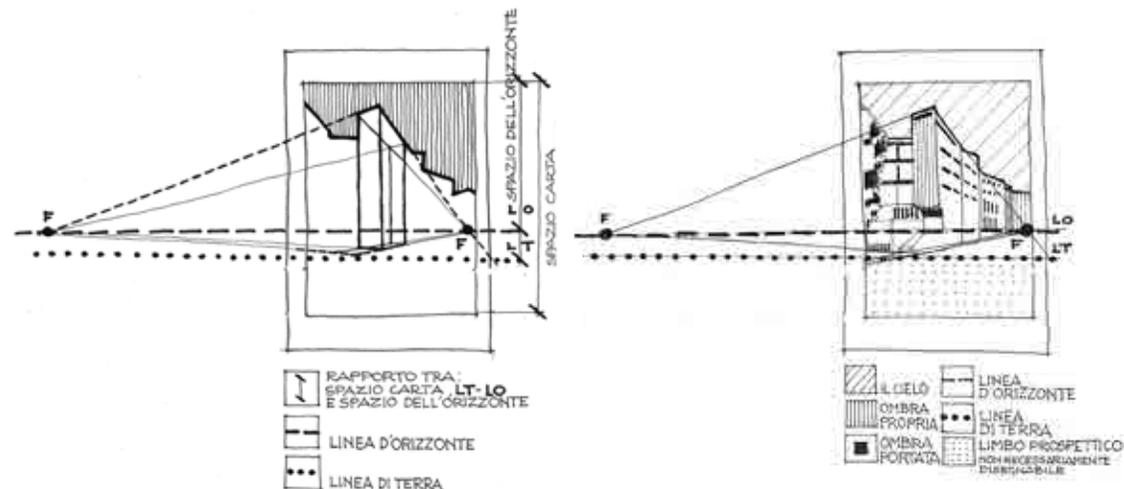
La genesi dell'idea per la ricerca è, pertanto, scaturita per metafora, in altro tempo e altro luogo in paesaggi e architetture lontane da Genova, ma ha la volontà di suggerire come scoprire nella maglia urbanistica della città quelle particolari situazioni d'angolo, dove il lotto architettonico, grazie proprio alla sua forma triangolare o a rombo, si palesa in una "nuova" possibile e diversa visione.

La metodologia

1. "La navigazione" con la cartografia

È interessante, sin dalle prime scelte operative, la cernita dei lotti triangolari su cui indagare e quali architetture a "fetta" dover disegnare, avvalendosi di una cartografia disponibile in scala urbanistica (1:2000) e di un piano ortofotografico ad essa di complemento. Quest'ultimo tipo di rappresentazione fotografica a colori, ormai "scaricabile" da mirati siti informatici, consente di poter verificare come l'ombra portata da questi caratteristici edifici d'angolo sul territorio disegna una sorta di "v", quello che nel neologismo digitale è soprannominato *flag*. Ebbene, questa "flaggatura", per usare il criptico neologismo, consente una selezione immediata ed una prima spuntatura, per poter mettere meglio in evidenza proprio quei corpi di fabbrica cuneiformi, finalizzati allo scopo dell'indagine (vedi pp. 12-13).

Meno efficace, ma necessario è il censimento attraverso il riconoscimento del segno grafico dei triangoli e dei rombi, con cui il sedime degli edifici d'angolo è rilevabile nel disegno algido della rappresentazione a CAD, con il quale la cartografia consultata



nelle scale 1: 5000 e 1:2000 è caratterizzata.

La visura cartografica, consente una sorta di attento sopralluogo *indoor*, a tavolino; si tratta di una lettura non toponomastica, o storica, ma semplicemente gestaltica, atta ad individuare subito i possibili casi studio e circoscriverli nell'intricata maglia urbana della città.

Necessario e fondamentale è il già citato sopralluogo zen, che nel caso di studio ha seguito un percorso ad anello, dalla Val Bisagno, al Centro cittadino, alla Val Polcevera, per concludere il *looping* perlustrativo su due virtuali confini: Nervi ad est e Pegli ad Ovest. A deriva si possono individuare tre diverse e distinte tipologie d'angolo: una di tipo ogivale da considerarsi la più ricorsiva, una poliedrica, meno impattante, che nella metafora navale, potrebbe definirsi... meno idrodinamica ed infine quella di testa, dove il lotto architettonico è riconoscibile da una spiccata forma a trapezio.

Le riflessioni sulle diverse tipologie individuate, sono stigmatizzate, in appoggio al disegno dal vero, da una scheda sinottica, nella quale il percepito, rappresentato dal disegno, suggerisce in alcuni casi un'immagine evocativa a tratteggio

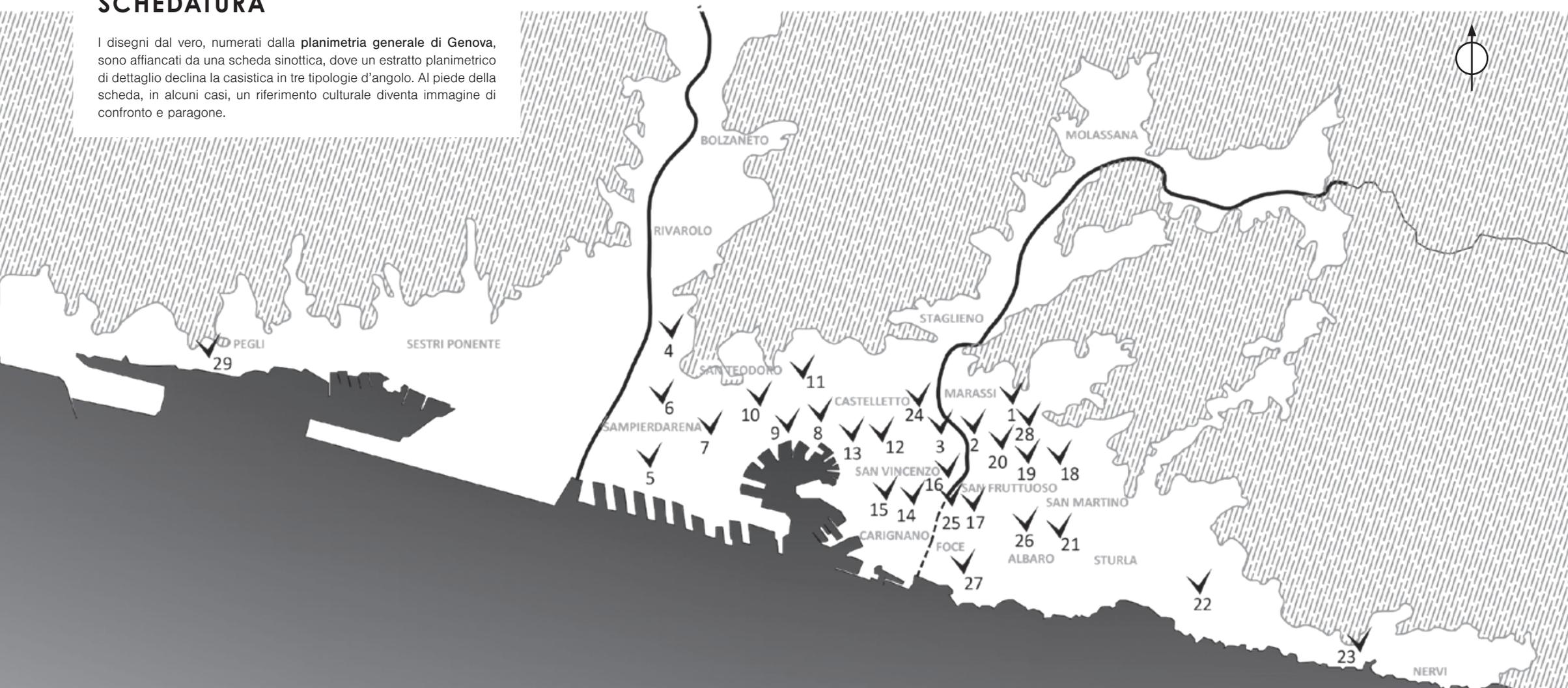
sia dell'emozione registrata durante l'atto percettivo, sia ripescata nel soggettivo bagaglio culturale dell'osservatore.

2. Il disegno manuale dal vero, traccia per l'individuazione della rotta

È di interesse e buona norma, guardare con discreta osservanza e rispetto, tutti coloro che disegnano, soprattutto dal vero. L'architetto contemporaneo Adolfo Natalini, sostiene che il disegno è un mestiere che si "ruba" (... credo come tutti i mestieri) osservando gli altri che lo praticano. Il disegno per questo, forse, non può neppure essere insegnato, piuttosto si impara e per imparare a disegnare, bisogna molto semplicemente disegnare e guardare chi disegna. Jhon Ruskin, per questa disciplina suggeriva due metodi pedagogici: il primo recita: «bisogna disegnare tutti i giorni un'ora al giorno per sei mesi», il secondo: «bisogna disegnare un giorno sì e uno no...per un anno». Nell'*humor* anglosassone sotteso nell'ossimoro di Ruskin, in realtà è implicita la necessaria e pedestre applicazione richiesta dal disegno. Paradossalmente il tempo da lui allora suggerito, coincide

SCHEDATURA

I disegni dal vero, numerati dalla **planimetria generale di Genova**, sono affiancati da una scheda sinottica, dove un estratto planimetrico di dettaglio declina la casistica in tre tipologie d'angolo. Al piede della scheda, in alcuni casi, un riferimento culturale diventa immagine di confronto e paragone.



tav. 1 via del Capriolo 2
tav. 2 corso de Stefanis 56
tav. 3 via Canevari 51
tav. 4 via I. Pindemonte 2
tav. 5 via Cantore 44
tav. 6 via Cristofoli 63-67

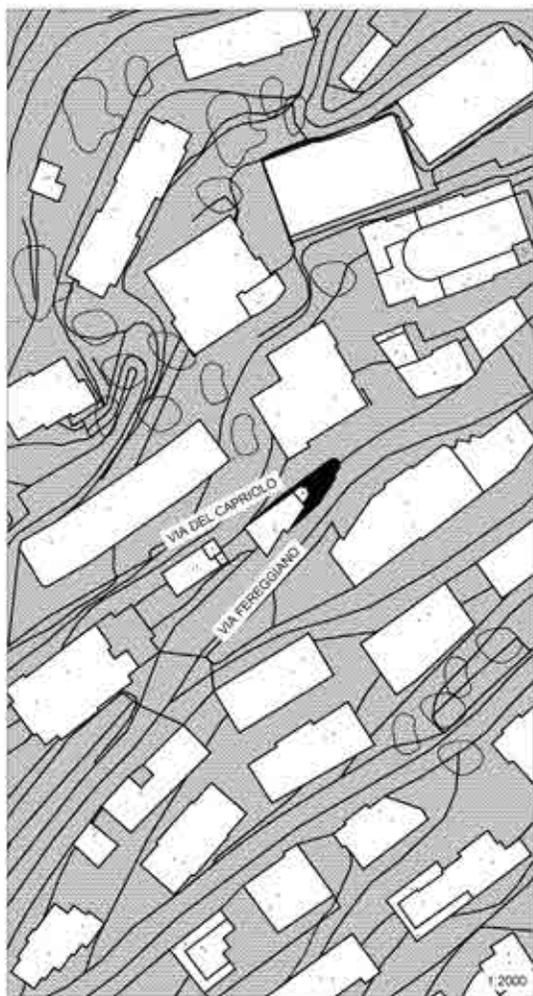
tav. 7 via Ardoino 21
tav. 8 via Balbi 38 b
tav. 9 salita San Paolo 48
tav. 10 via del Cipresso 91
tav. 11 via Napoli 67
tav. 12 largo della Zecca 8

tav. 13 via del Campo 1
tav. 14 via I. Frugoni 15
tav. 15 via Dante 2
tav. 16 via de Amicis 4-6
tav. 17 corso Buenos Ayres 2-16

tav. 18 salita Vecchia Nostra Signora del Monte 11
tav. 19 via M. di Robilant 49
tav. 20 via della Pantera 14
tav. 21 via Rodi 2
tav. 22 via Prasca 64

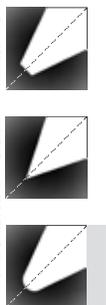
tav. 23 via S.M. Assunta di Nervi 3
tav. 24 via Carso 2
tav. 25 via Archimede 105-131
tav. 26 via Monte Zovetto 26
tav. 27 via Nizza 104
tav. 28 passo della Zebra 6b

tav. 29 via Teodoro II di Monferrato 14



TAV. 1
VIA DEL CAPRIOLO 2

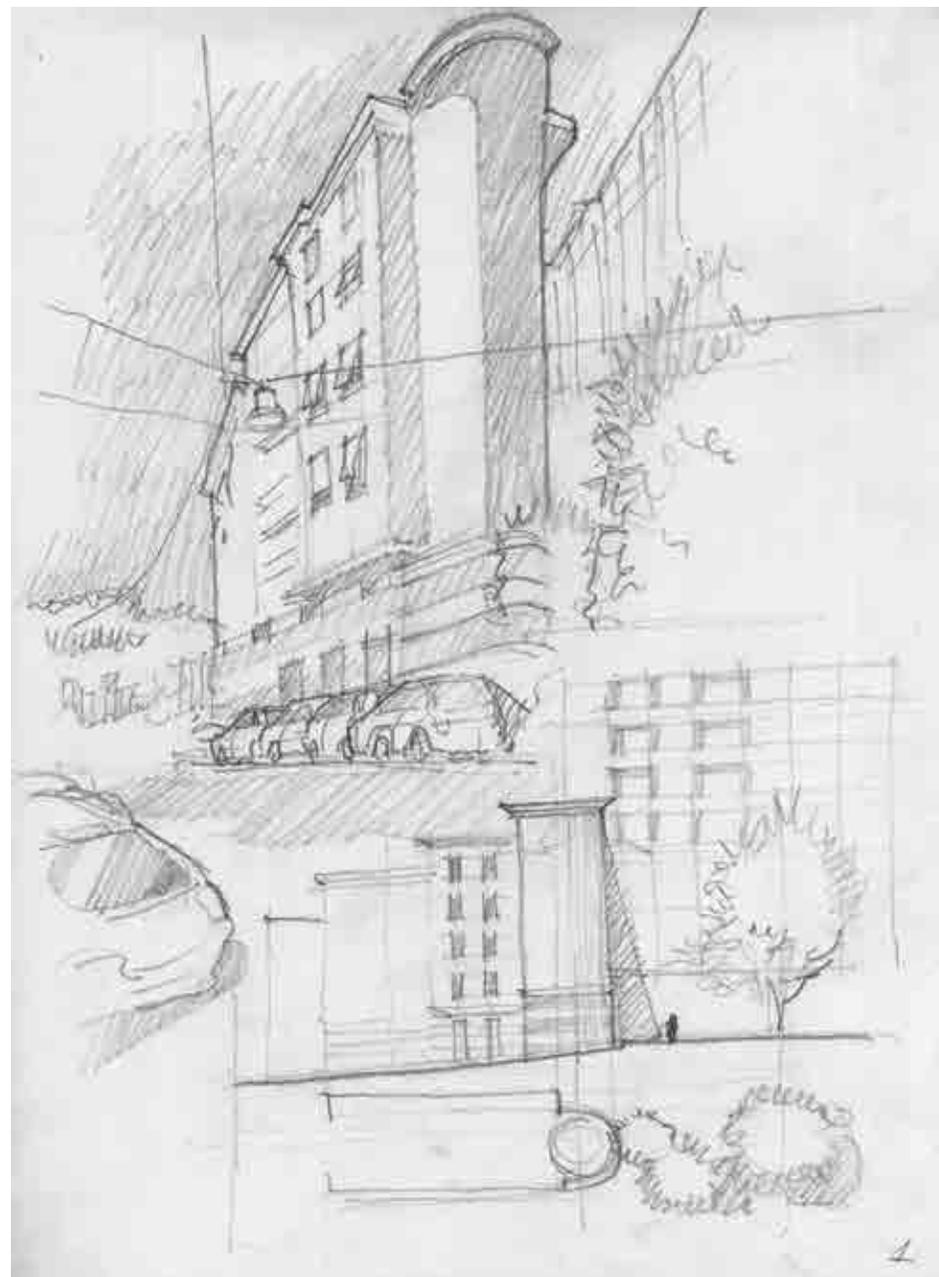
periodo di costruzione
anni '50

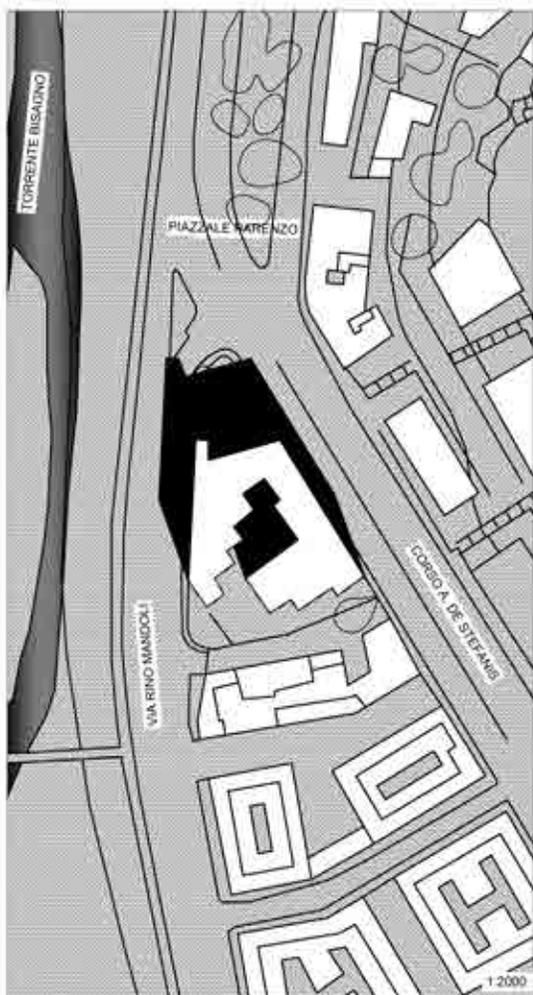


Il corpo di fabbrica, che insiste su di un lotto a trapezio, termina in una ridotta zona verde, che suddivide la biforcazione delle strade carraie via Fereggiano e via del Capriolo. Il piano terra a doppia altezza affacciato sulla prima via è destinato a negozi, mentre sulla seconda, un portoncino dà accesso al vano scala, che, sviluppandosi in un'insolita forma ogivale, distribuisce i quattro piani abitativi di cui è costituito l'edificio.



Cartolina d'epoca del quartiere di Quezzi, anni Sessanta circa. L'evidente metamorfosi della "campagna" urbana nel preludio della periferia di fondo valle con già in evidenza l'edificio analizzato.





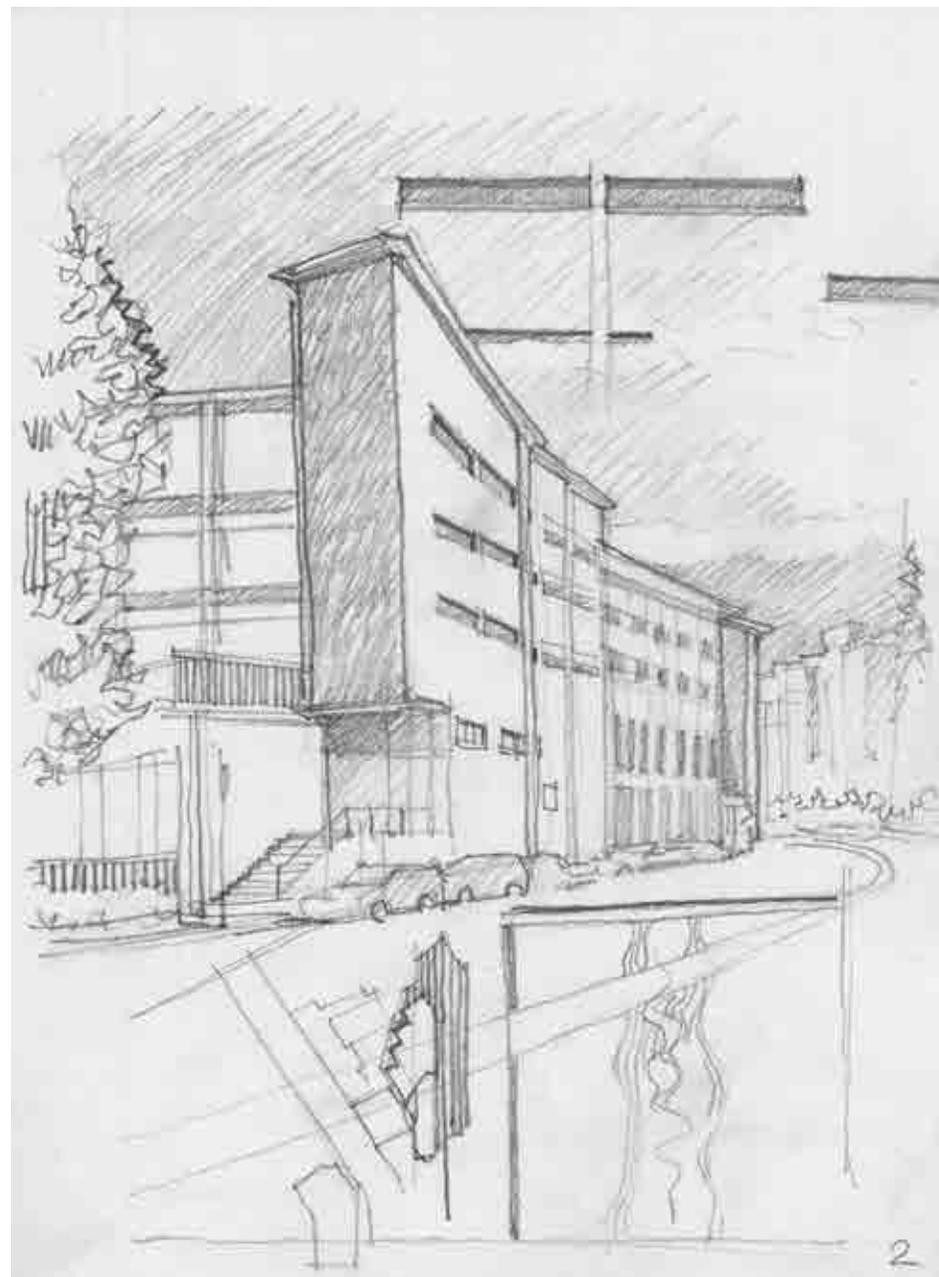
TAV. 2
CORSO DE STEFANIS 56

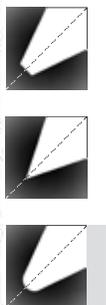
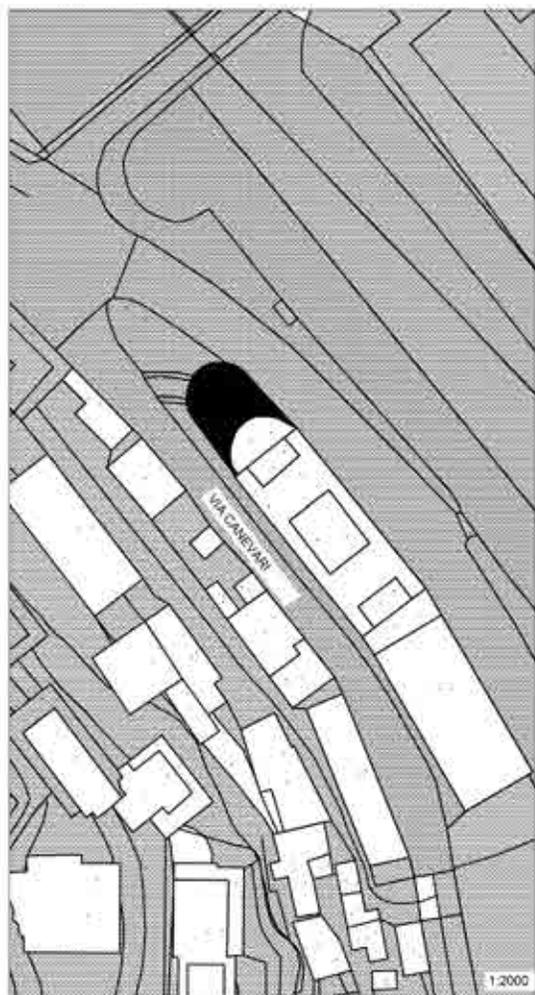
periodo di costruzione
anni '70

L'edificio, in cemento armato, nel suo articolato sviluppo è caratterizzato dall'uso di finestre a nastro, il cui taglio incide sulla facciata, interamente rivestita da piastrelle in klinker di piccola pezzatura. Tutti i suoi spazi interni sono destinati ad una struttura sanitaria.



Immagine evocativa di confronto: Gio Ponti, Edificio Nave, Politecnico di Milano, 1953.





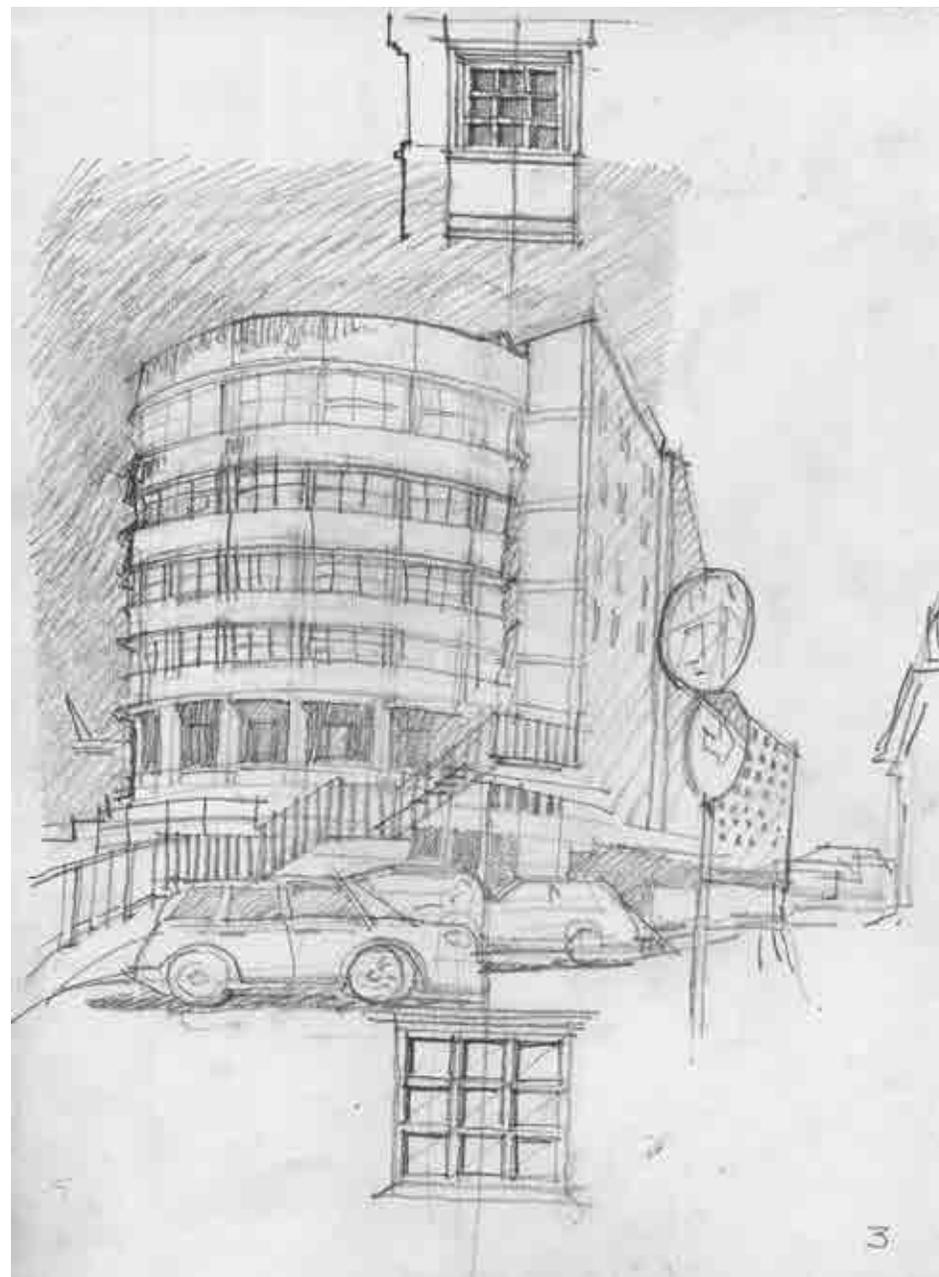
TAV. 3
VIA CANEVARI 56

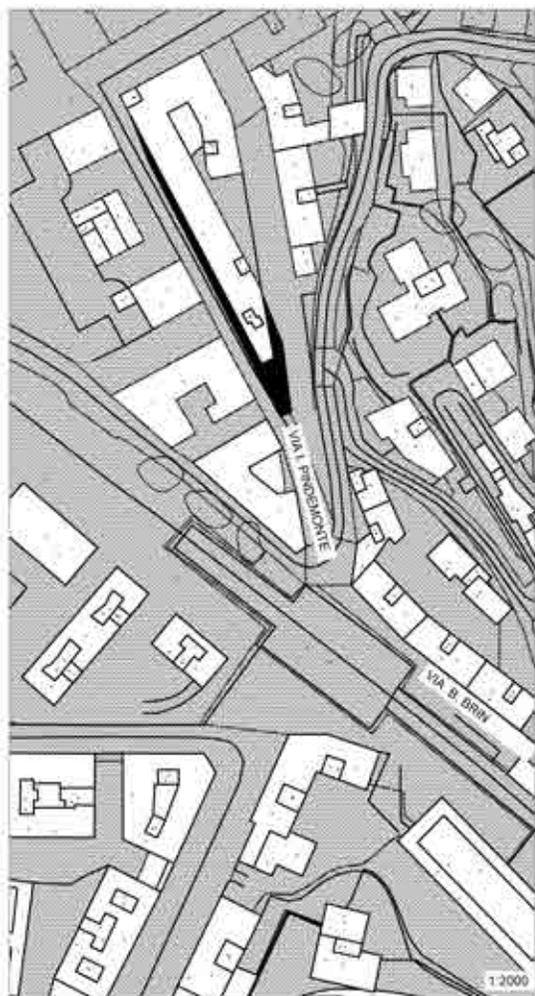
periodo di costruzione
anni '80

I cinque piani fuori terra dell'edificio scolastico sono stati costruiti sull'area dismessa della vecchia concerchia Boccia. Alla demolizione dello storico complesso industriale in mattoni, ivi compresa la torre d'incenerimento, ha fatto seguito la costruzione di quest'opera dalla strutturata a trave e pilastro con elementi di tamponamento in pannelli prefabbricati. Il fitto ritmo delle finestre su tutti i prospetti, con una partitura a quadrato, consente un'adeguata illuminazione degli spazi interni.



Immagine evocativa di confronto: nave da crociera.

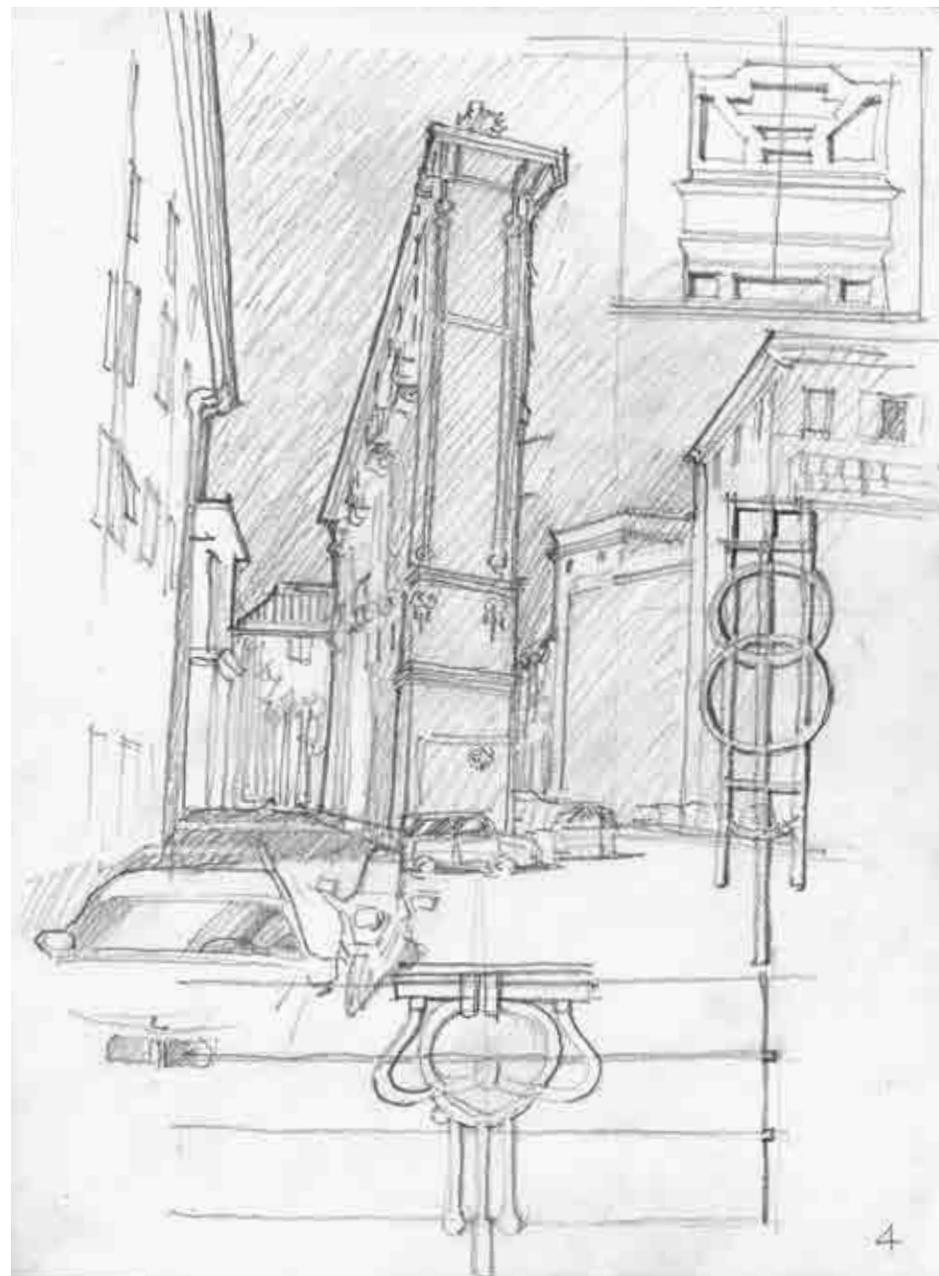


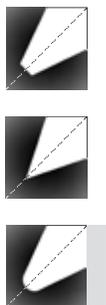
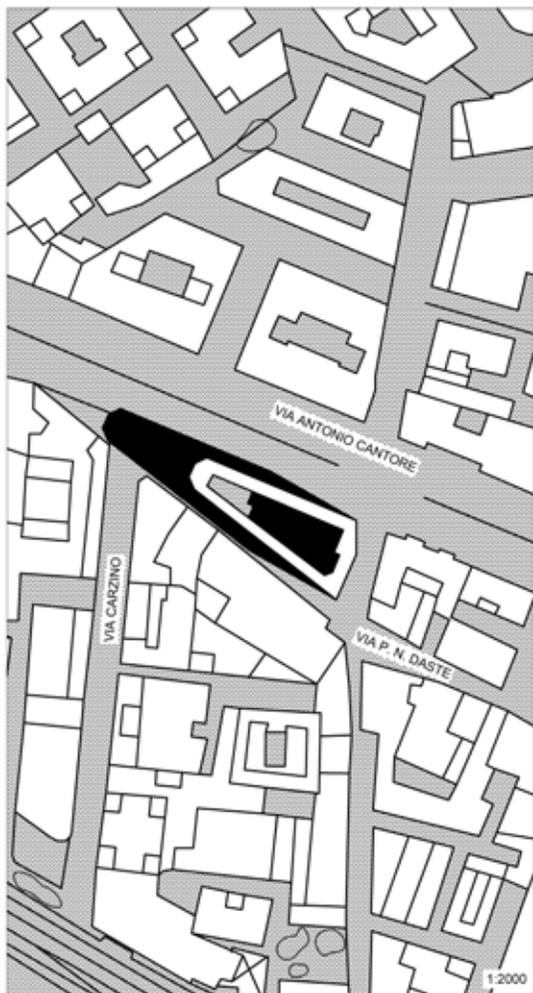


TAV. 4
VIA IPPOLITO
PINDEMONTI 2

periodo di costruzione
XIX secolo

L'imponente edificio del quartiere Certosa sviluppa i suoi 7 piani fuori terra, sottolineandoli sul prospetto principale con un ritmo verticale alternato da finestre e parapetti in ferro, secondo i dettami dello stile liberty. Nello stile floreale è interamente istoriato il suo prospetto cieco, in testa all'edificio, che, attraverso questa elegante decorazione, diventa vestigia di un'enorme parasta, declinata dal suo basamento alle mensole a ginocchio che reggono l'ardito cornicione.





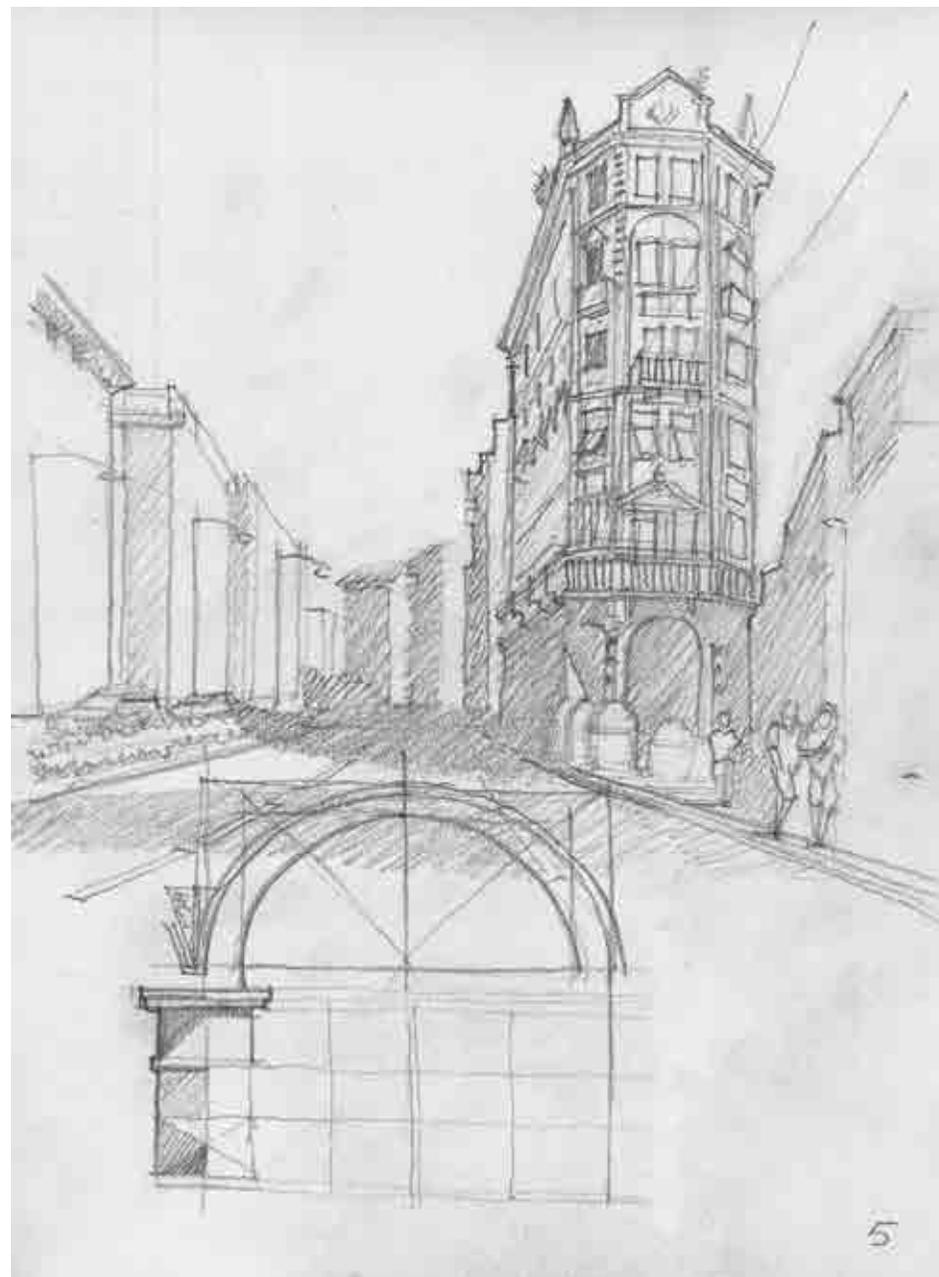
TAV. 5
VIA CANTORE 44

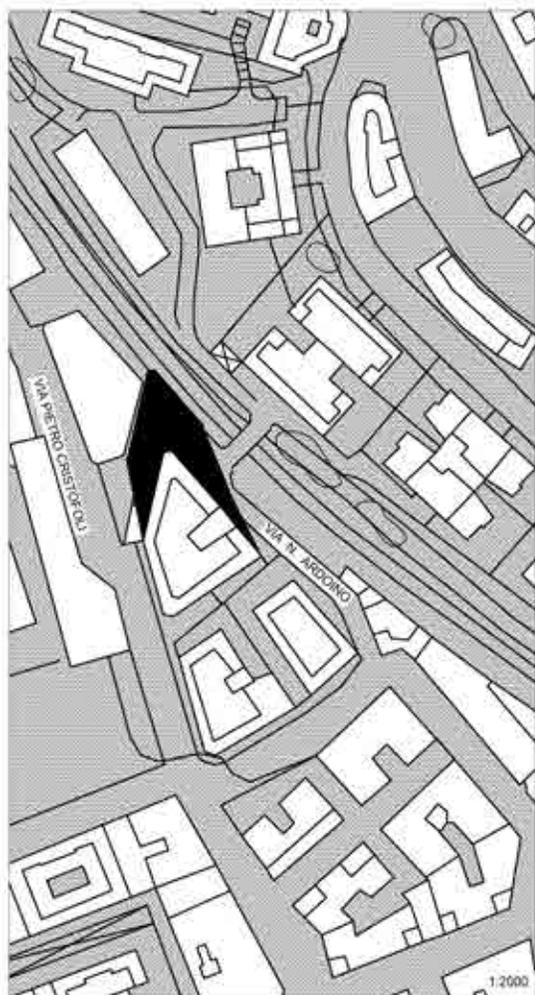
periodo di costruzione
XIX secolo

Caratteristico edificio di testa, sull'importante asse viario, contribuisce a caratterizzare con il suo stile questo snodo urbanistico della delegazione di San Pier d'Arena. I suoi 5 piani fuori terra poggiano sul percorso porticato matrice del traffico pedonale della zona. Gli archi a tutto sesto, gravanti sui pilastri a bozza, sono sormontati da una ariosa balconata a balaustrini, che abbraccia il prospetto poligonale, il disegno del quale ha un piccolo timpano di chiusura affiancato da due sobri pinnacoli.



Immagine evocativa di confronto: Mississippi Boat, tipica imbarcazione fluviale a ruota.





TAV. 6
VIA CRISTOFOLI 63 E 67

periodo di costruzione
anni '60



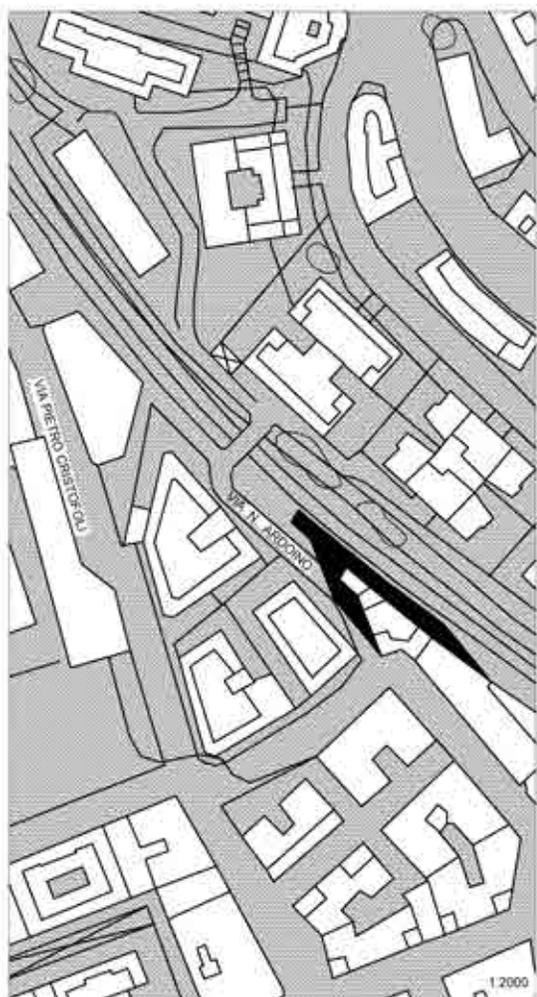
Il grosso edificio a blocco, è uno dei tanti che appartengono all'espansione urbanistica a ridosso della vecchia sede ferroviaria che attraversava in questo punto la delegazione di San Pier d'Arena.

Senza spiccate caratteristiche architettoniche, chiude con il suo lotto la traccia ipogea della vecchia ferrovia.



Immagine evocativa di confronto: nave portaerei USA *Enterprise*.

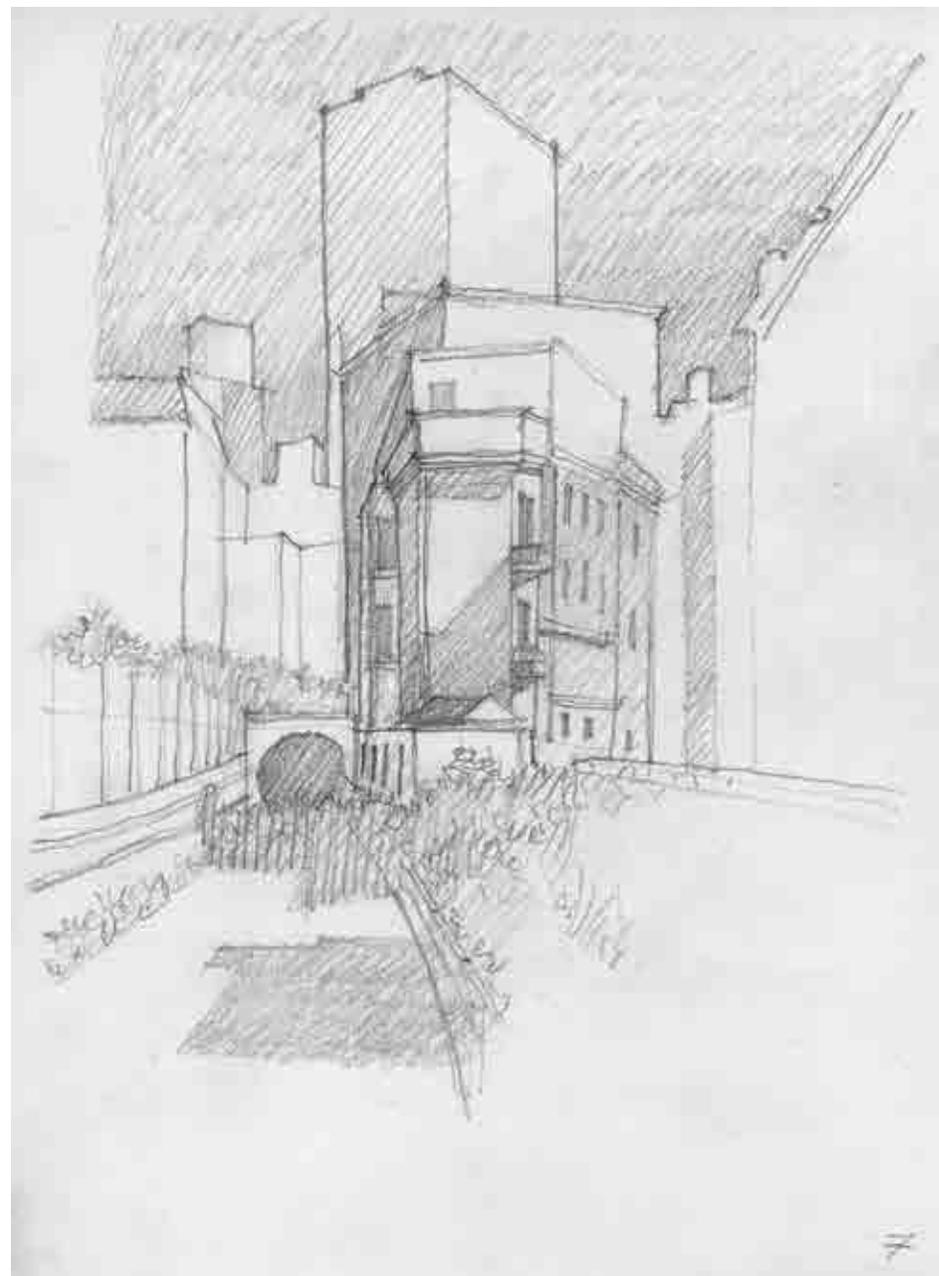


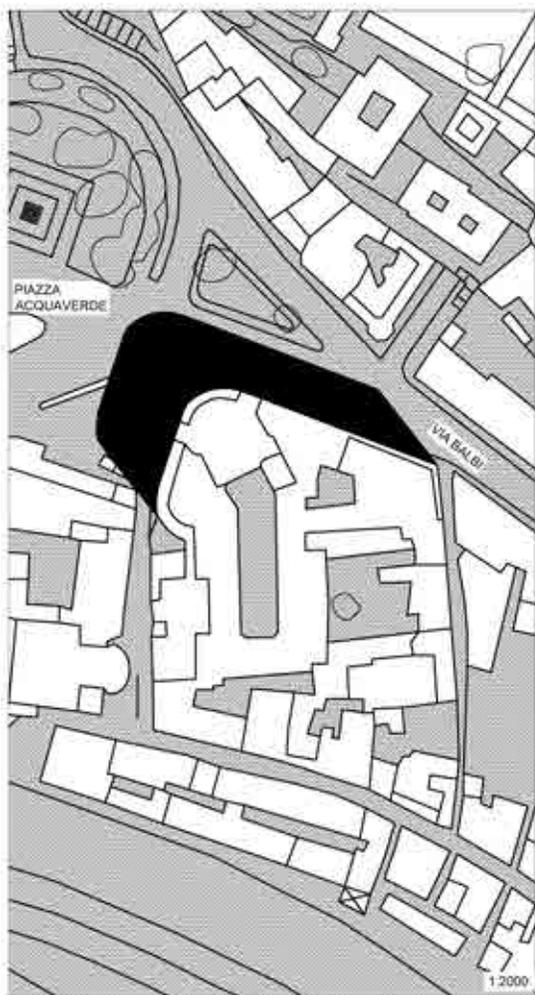


TAV. 7
VIA ARDOINO 21

periodo di costruzione
anni '60

L'accrocco urbano, declina le sue volumetrie affardellate verso il muro di confine del sedime abbandonato della vecchia ferrovia, che in uscita dalla galleria, procedeva in questo tratto a cielo aperto.





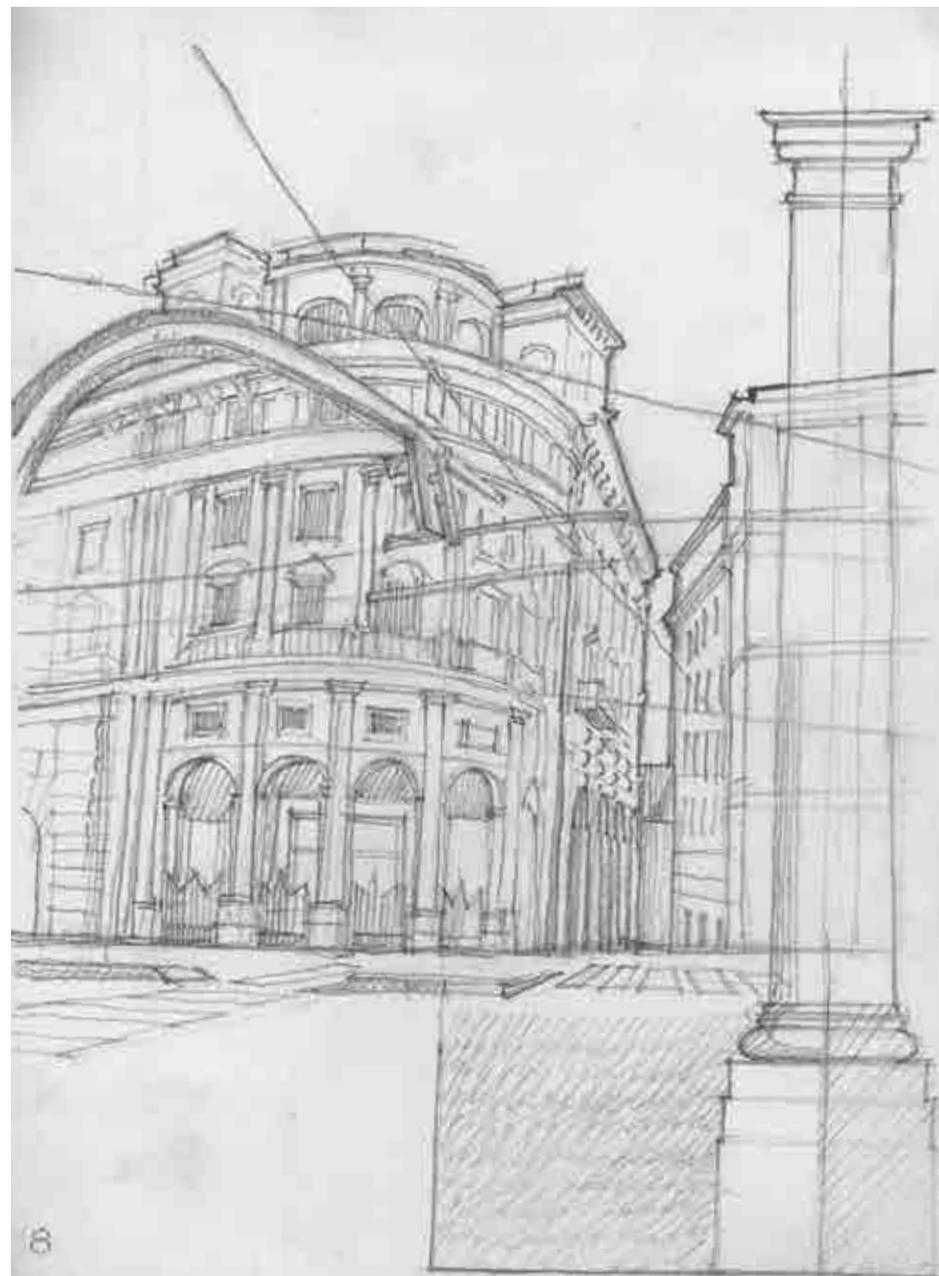
0 m 20 m

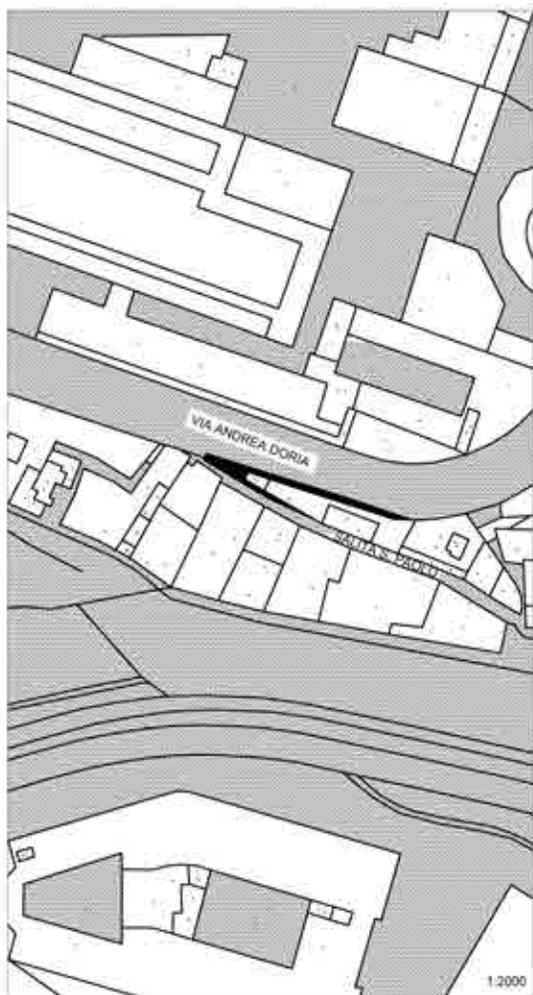


TAV. 8
VIA BALBI 38B

periodo di costruzione
XIX secolo

Un tempo sede di un prestigioso grand hotel urbano, destinato a struttura di ricezione alberghiera per i viaggiatori della stazione di Porta Principe, è oggi sede della Biblioteca Universitaria. Destinato ad immagine storica per la piazza della Stazione, slancia dal suo basamento a bugnato e piano mezzano gli imponenti tre piani fuori terra, che solo nella parte absidale dell'edificio, si alzano in una sorta di attico circolare fiancheggiato da due torrette.



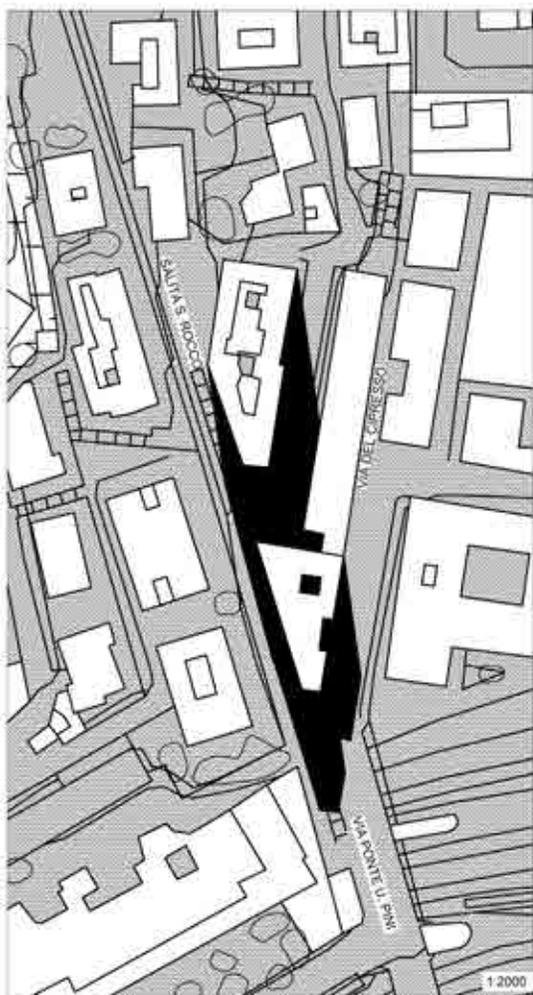


TAV. 9
SALITA SAN PAOLO 48

periodo di costruzione
XIX secolo

L'edificio, planimetricamente co-
stretto da un sedime strettissimo,
diventa l'elemento di spartizione ur-
banistica tra l'importante asse viario,
che sfocia nella piazza Acquaverde
della stazione Principe e la salita
San Paolo, attraverso la quale si può
scendere nell'area medioevale della
Commenda.

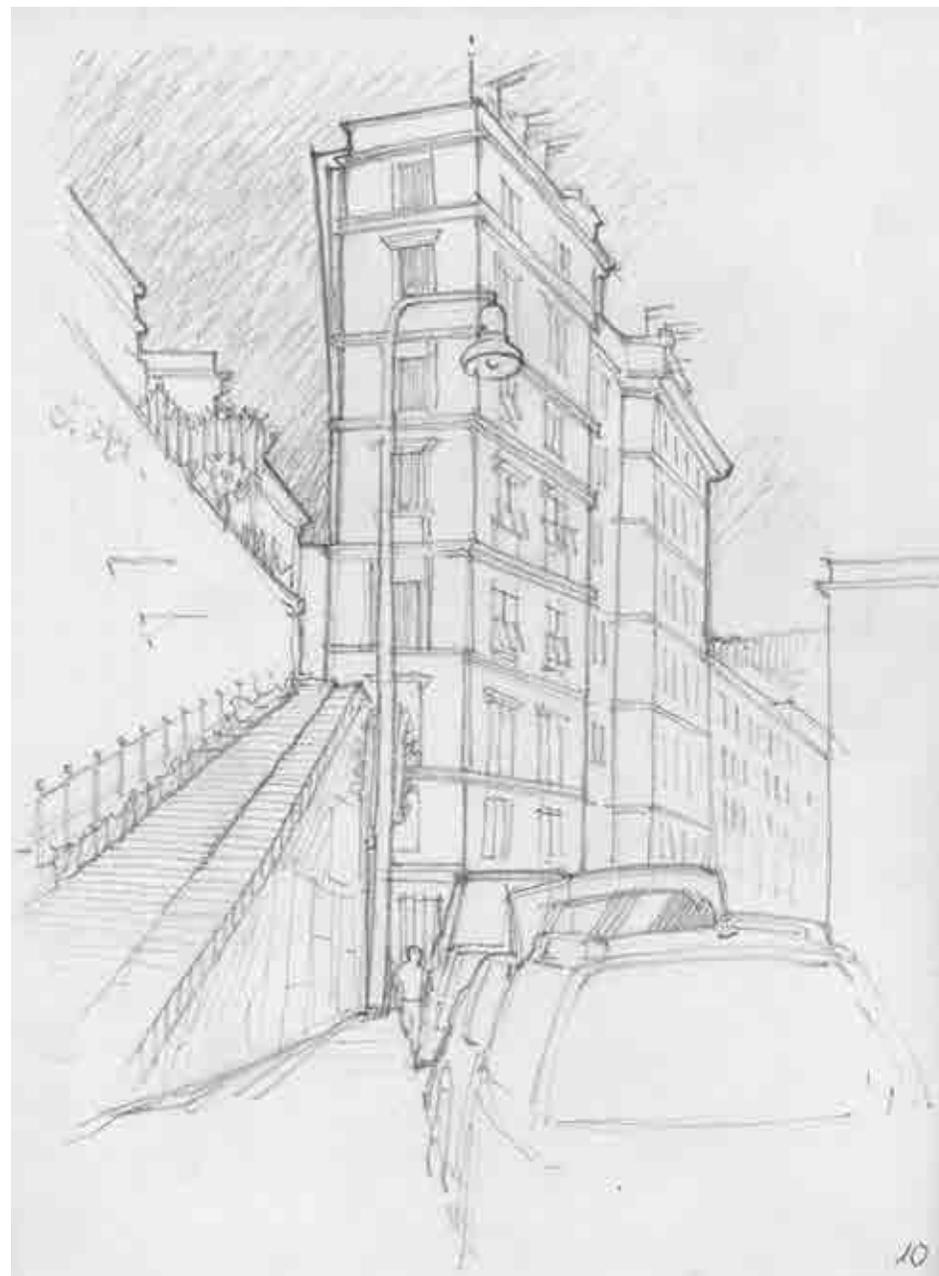


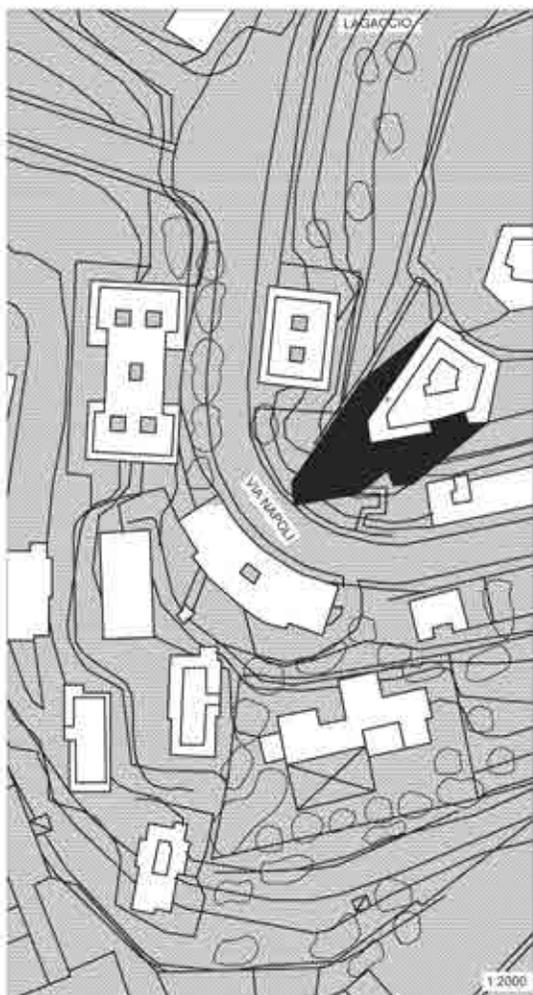


TAV. 10
VIA DEL CIPRESSO 91

periodo di costruzione
XIX secolo

Con i suoi sette piani fuori terra, gerarchizzati dall'alternanza delle modanature architettoniche a cornice delle finestre, diventa l'elemento di chiusura, e al tempo stesso di confine, per il percorso a mulattiera che fiancheggia il piano inclinato della monorotaia della funicolare di Sant'Anna.





TAV. 11
VIA NAPOLI 67

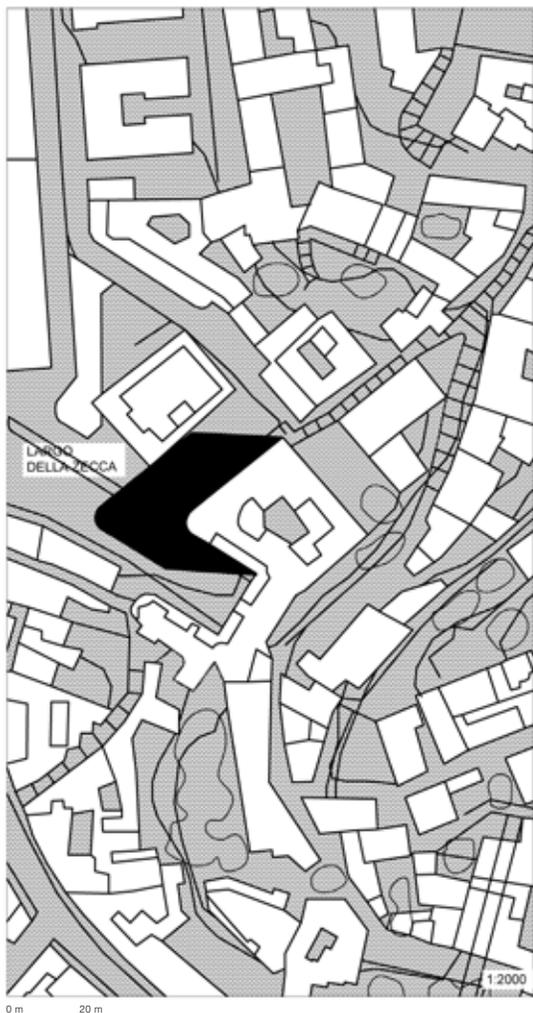
periodo di costruzione
anni '70

La casa di civile abitazione adatta la sua pianta trapezoidale alla morfologia di questa quota massima di edificazione nel quartiere di Oregina. Nella struttura in calcestruzzo armato con cui sono realizzati i sette piani dell'edificio, si distinguono in aggetto i setti murari in laterizio a vista che diventano anche elementi di tamponamento per le lunghe balconate.



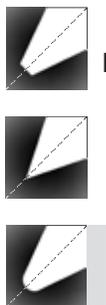
Immagine evocativa di confronto: monumento funebre di Cartilius Poplicola, Ostia Antica, nave romana con i rostri.





TAV. 12
LARGO DELLA ZECCA 8

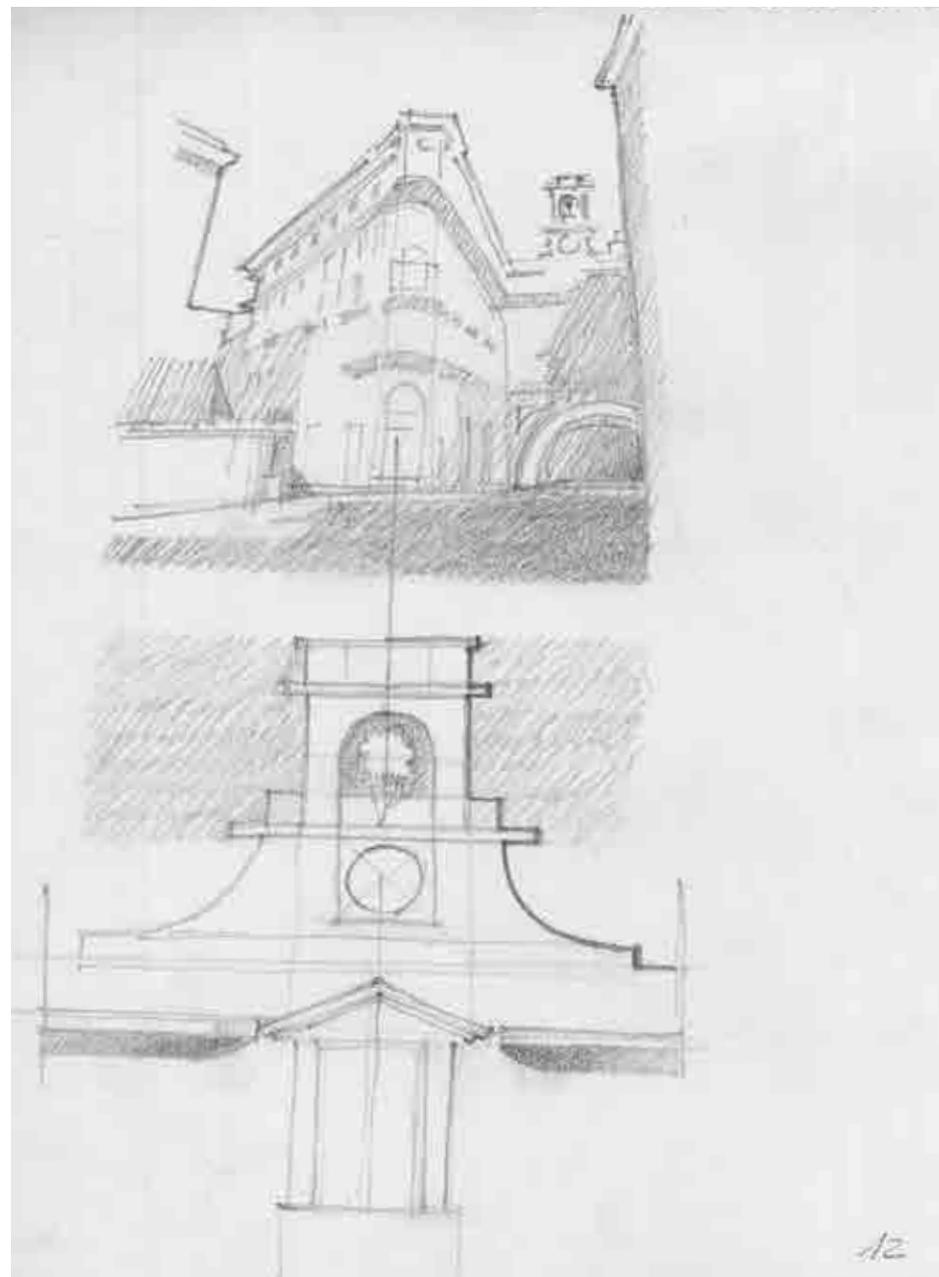
periodo di costruzione
XIX secolo

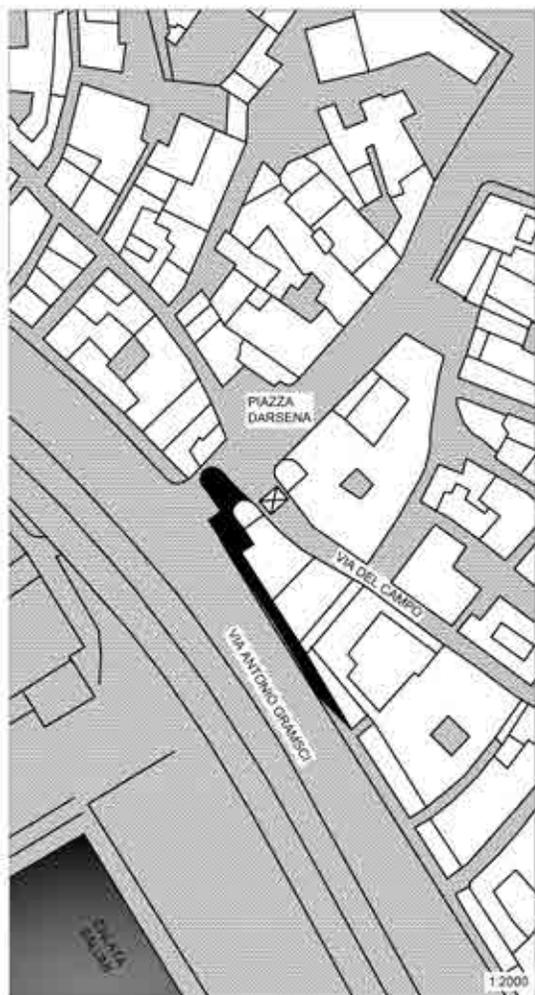


L'edificio impera deciso, imponendosi lungo l'asse carraio che collega piazza Corvetto con largo della Zecca. Il suo prospetto plasma parte dei sette piani fuori terra anche al di sopra del fornice della galleria Giuseppe Verdi che, del trafficato asse urbano ne rappresenta il percorso coperto. Il piano attico, con la torretta poligonale si reitera tramite un'edera, sopra l'orologio, all'interno della quale è inaspettatamente piantumato un albero.



Immagine evocativa di confronto: Giovanni Patrone, manifesto pubblicitario *Saturnia-Vulcania*, 1948.





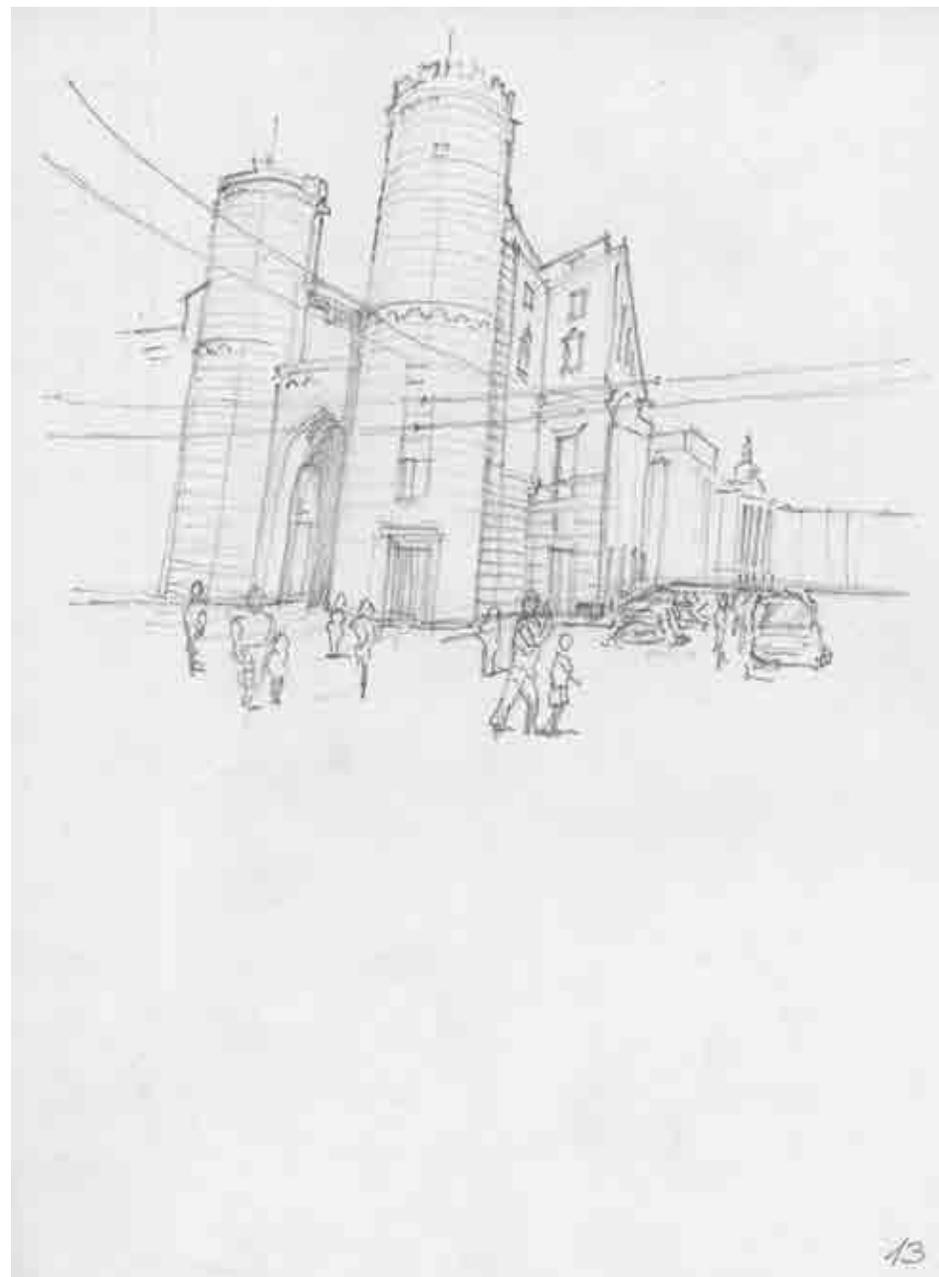
TAV. 13 VIA DEL CAMPO 1

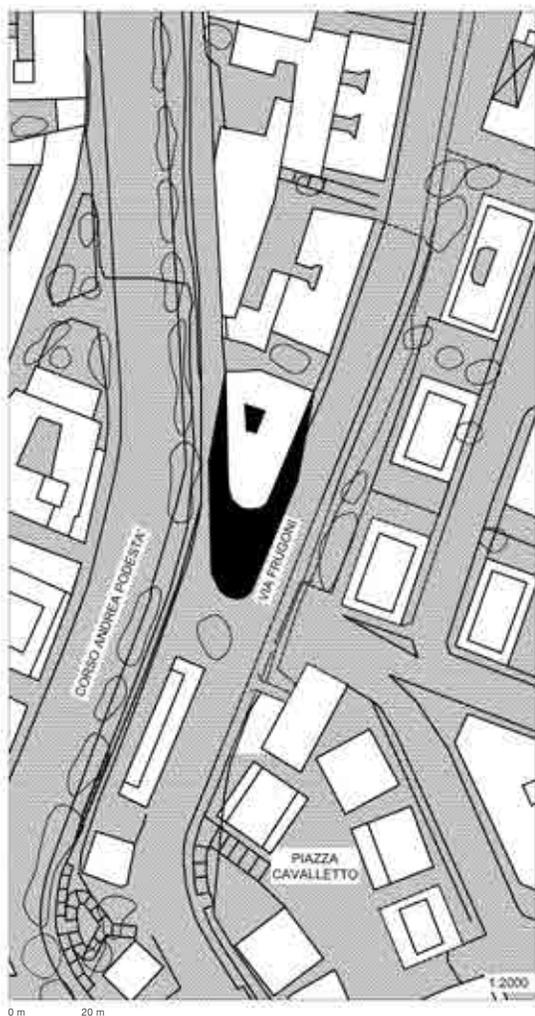
periodo di costruzione
epoca medioevale
con restauri in epoche
disuguali fino al 1992

Porta di Vacca, *star gate* urbano per eccellenza all'accesso *intra menia* della città storica, diventa elemento di spartizione morfologica, tra centro storico, porto antico ed il fronte del mare vero e proprio. Nella simmetria delle due torri di pietra si conclude la fuga prospettica dell'intera palazzata a mare, diventando con il suo sviluppo orizzontale la possibile cartina tornasole della stratificazione storica per la zona di Prè.



Immagine evocativa di confronto: il fronte del porto nella sua diversa animazione di ieri e di oggi.



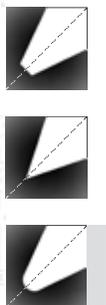
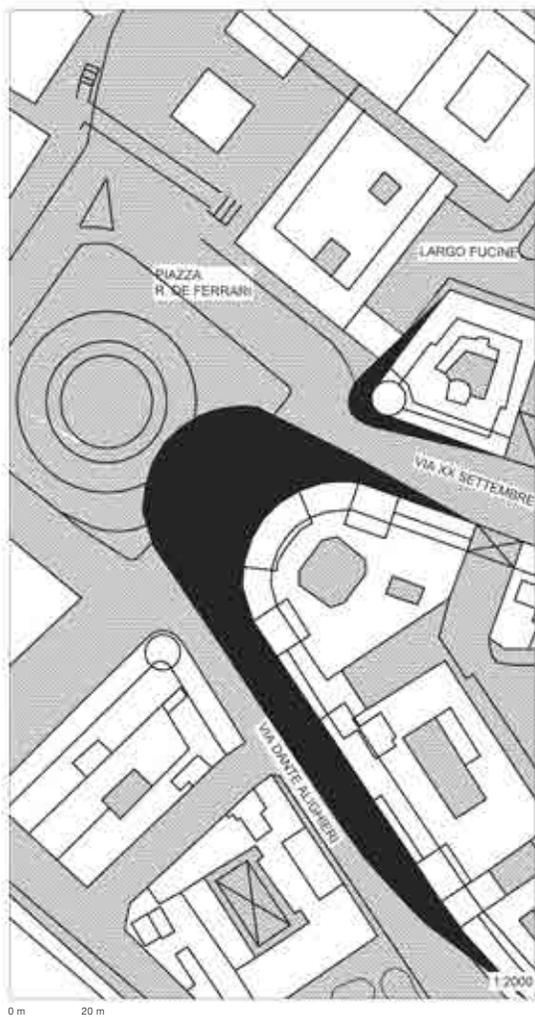


TAV. 14
VIA INNOCENZO
FRUGONI 15

periodo di costruzione
XIX secolo

L'elegantissimo palazzo di civile abitazione, con un coinvolgente prospetto ogivale, è l'elemento caratterizzante l'intera via. Sul forte basamento a bugnato del piano terra, si impostano quattro piani scanditi da bucatre e terrazzini modanati da un ricco decoro architettonico, fortemente riscattato dalla tonalità ocra degli intonaci del muro.





TAV. 15 VIA DANTE 2

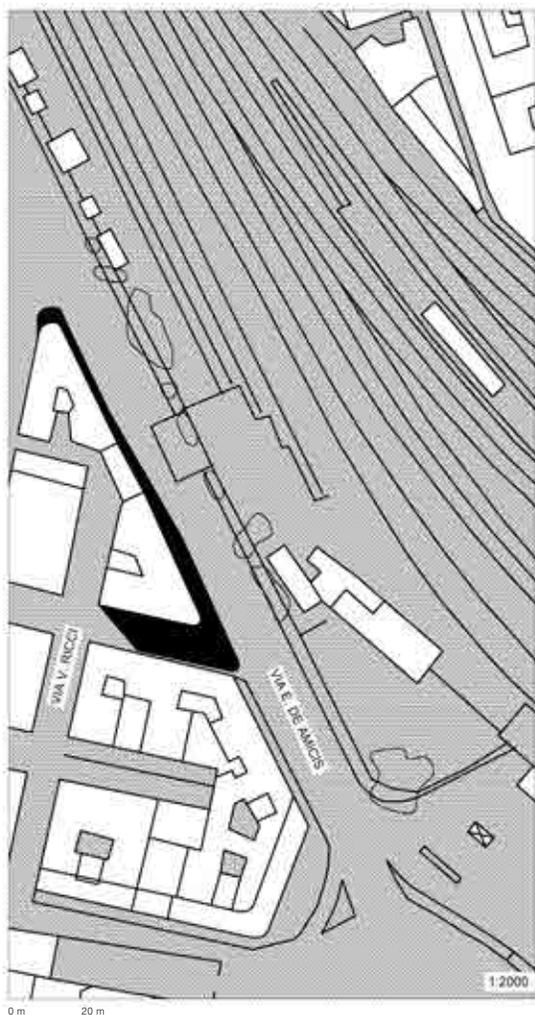
periodo di costruzione
XIX secolo

Il palazzo della Borsa può considerarsi l'apoteosi della corrente di fine Ottocento di tutta la via XX Settembre. Costituisce non solo l'edificio di chiusura per il grandissimo lotto che gli fa da sedime, ma diventa l'elemento di maggior coinvolgimento percettivo per la piazza De Ferrari. Assieme al suo palazzo "dirimpettaio" assume un aspetto cinetico, suggerendo una sorta di movimento centrifugo e centripeto al tempo stesso attraverso le decorazioni architettoniche che lo caratterizzano.



La via XX Settembre allestita in un parco acquatico temporaneo per il giubileo di una compagnia di navigazione, 7 luglio 2018.

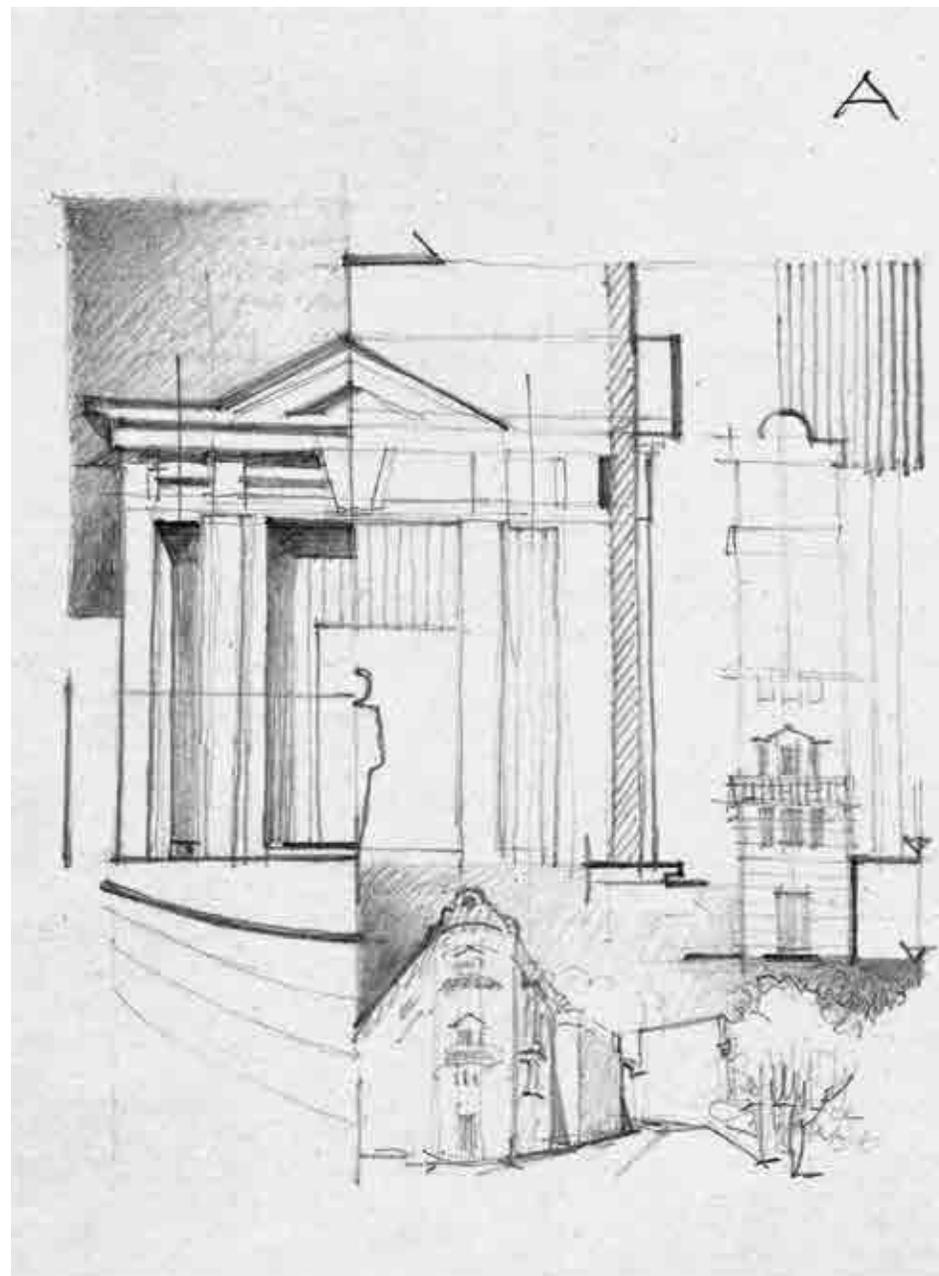


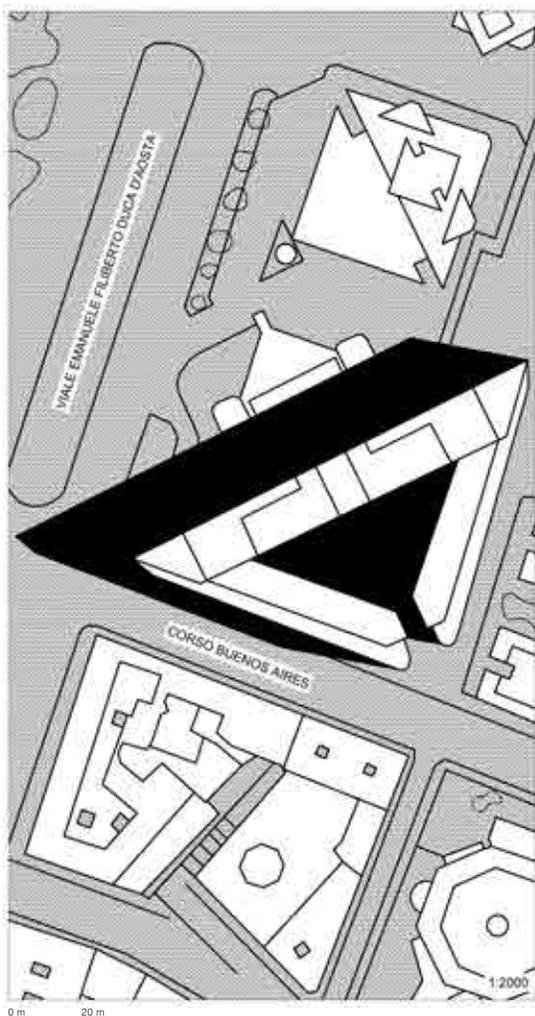


TAV. 16
VIA DE AMICIS 4 E 6

periodo di costruzione
XIX secolo

Pressoché palindromi nella struttura morfologica generale e dei relativi lotti edificatori, i due edifici si distinguono invece nella decorazione dei prospetti. Alla ricercata partitura, attraverso timpani, *bowindow* (nella traduzione della lingua inglese il significato della singola parola *bow*, se pronunciato *bau* si traduce in prua o prora della nave), e lesene del primo (civico 4), si contrappongono le medesime partiture, ma con un trattamento più lineare del civico 6.





TAV. 17
CORSO BUENOS AYRES
CIVICI DAL 2 AL 16

periodo di costruzione
anni '80

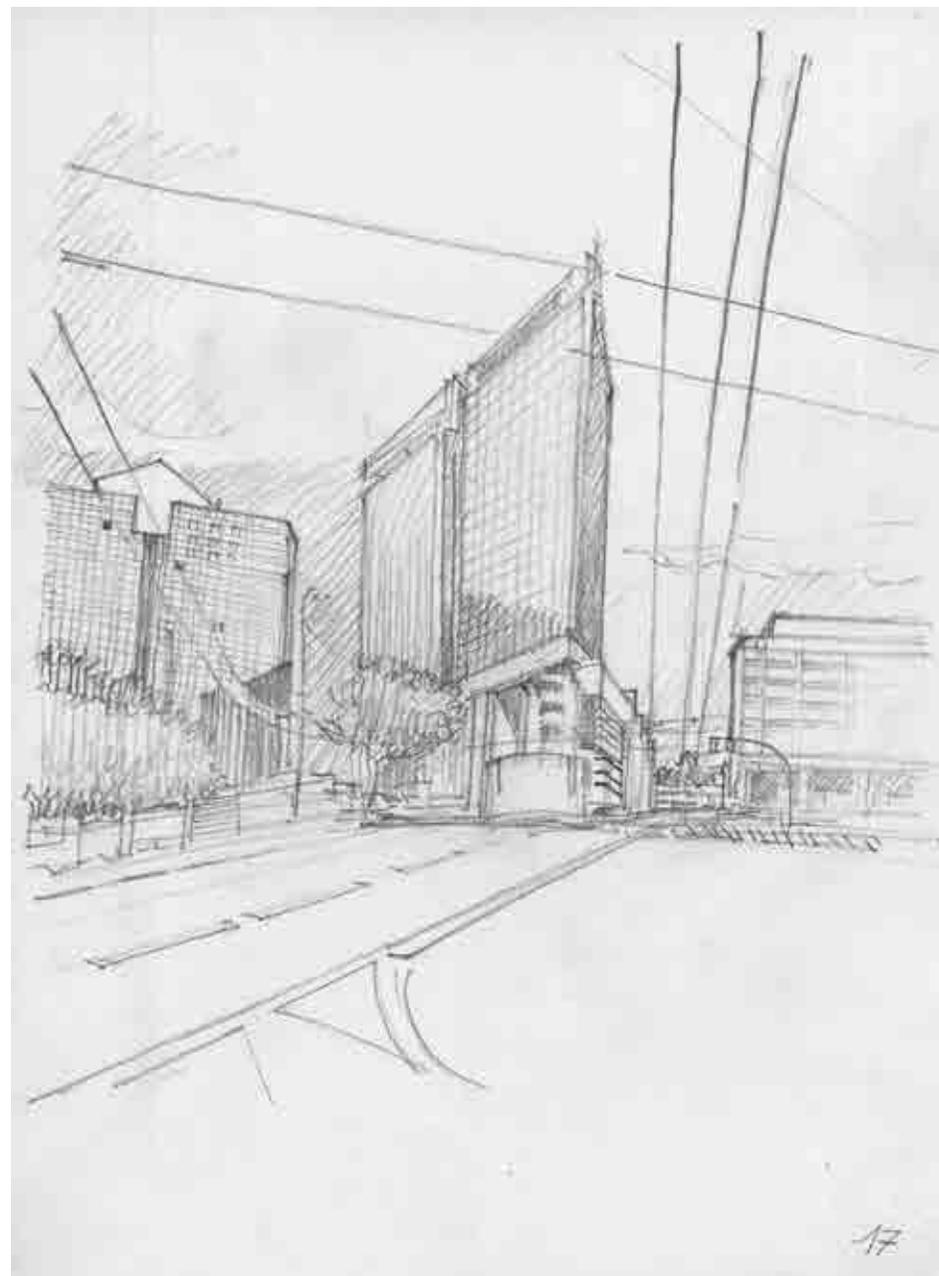


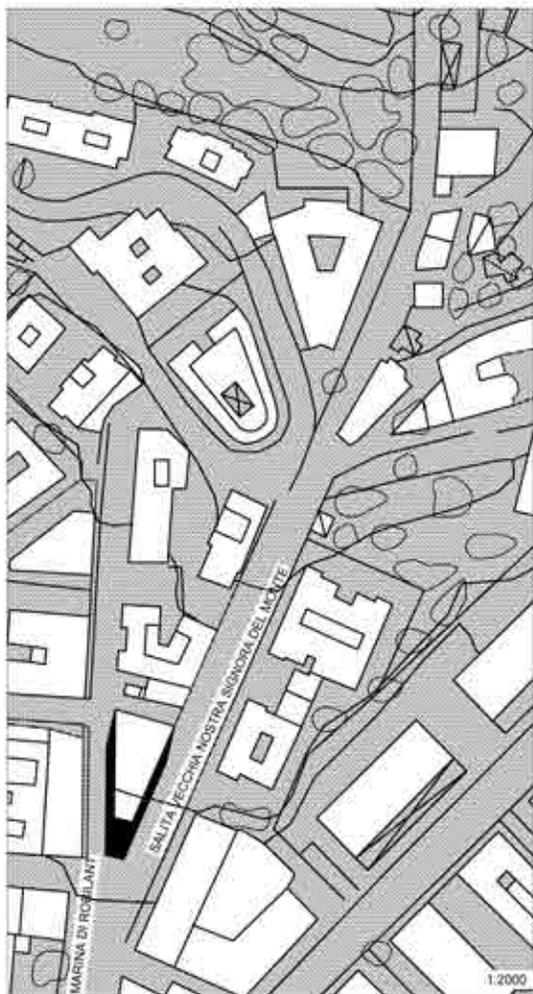
Vera e propria "prua" di cristallo e cemento, l'impattante edificio, adibito nella sua prevalenza ad uffici, delimita l'incrocio viario tra il corso Buenos Ayres e l'alveolo fluviale del Bisagno, tombinato dall'omonima strada. Il progetto, dalla lunga gestazione, sostituì il vuoto urbano creatosi con la demolizione della storica Corte Lambruschini. A poca distanza dall'attuale edificio, venne costruita nell'effimero scenografico una prua di nave per il discorso di Mussolini a Genova il 14 marzo 1938.



Sopra Port House di Zaha Hadid ad Anversa.

Immagini evocative di confronto:
A destra
 Installazione effimera della prua di una nave per il discorso di Mussolini a Genova, 1938.





TAV. 18
SALITA VECCHIA
DI NOSTRA SIGNORA
DEL MONTE 11

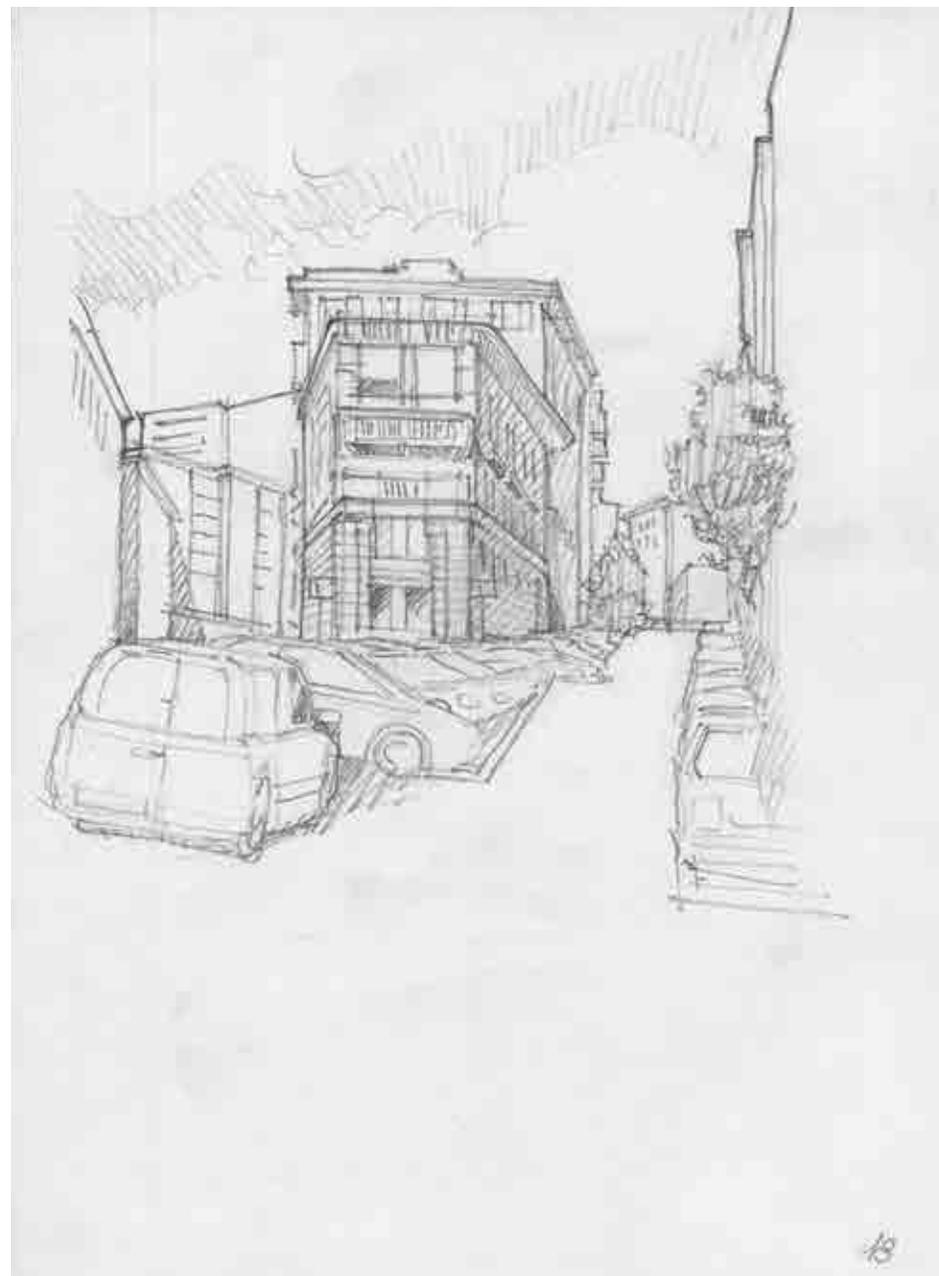
periodo di costruzione
XIX secolo

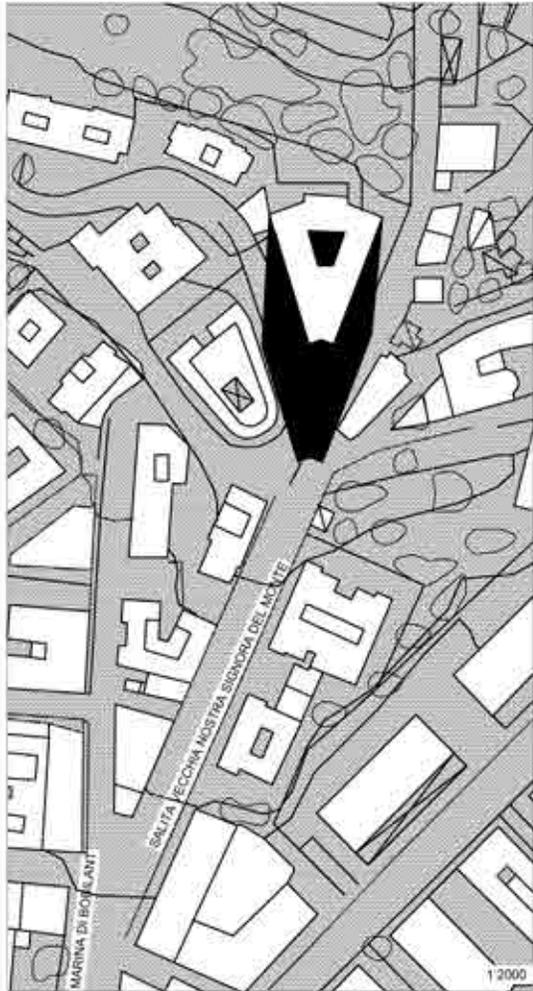


Nel quartiere di San Fruttuoso, la sua biforcazione dà accesso al "Monte", importante propaggine tettonica all'interno di questa parte del tessuto urbano della città, caratterizzata dal piccolo santuario mariano collocato sulla sua sommità. Il lotto a rombo, declina in due volumi, entrambe adibiti a civile abitazione, due corpi di fabbrica distinti, di cui il più piccolo e più basso, anticipa il secondo con una grande terrazza.



Immagine evocativa di confronto: motoscafo *Wallypower*.





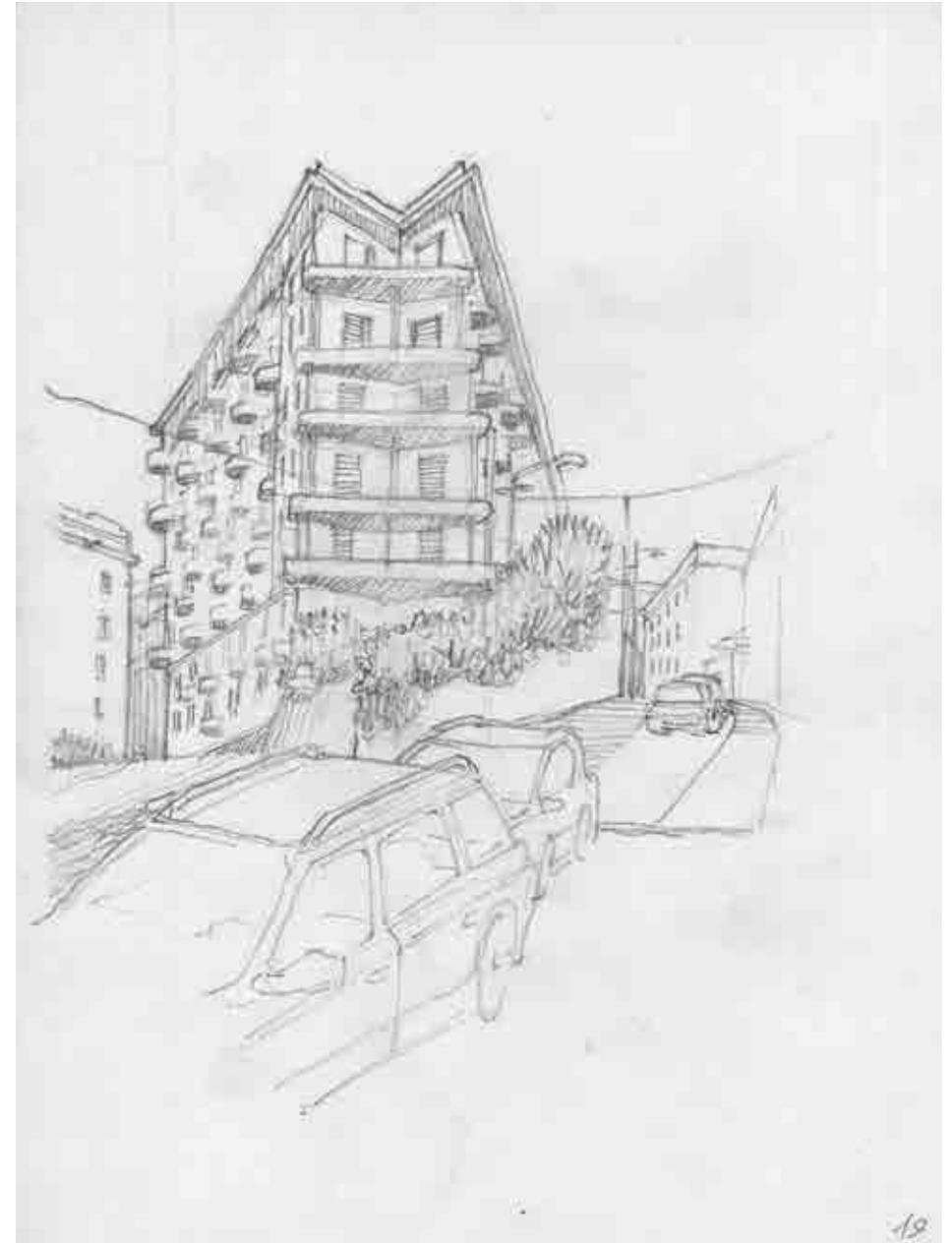
TAV. 19
VIA MARINA DI
ROBILANT 49

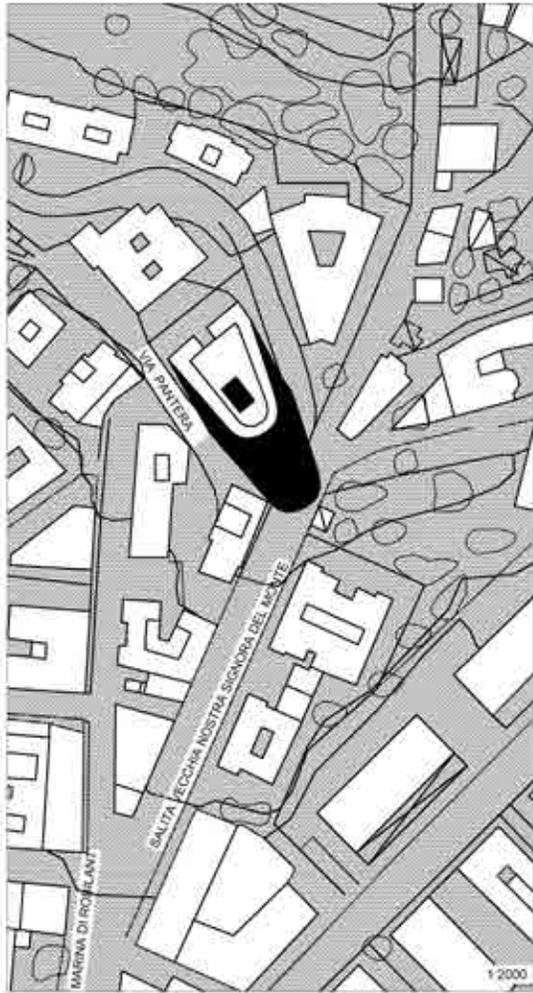
periodo di costruzione
anni '50

Collocato all'inizio della strada a ciottoli e mattoni, fiancheggiata dalla tipica mulattiera, il maestoso condominio si manifesta con i suoi otto piani fuori terra dai quali i poggiali fuoriescono come i cannoni della murata di un galeone. Il prospetto corto, del lotto a coda di rondine, raccorda la sua "piega" sull'asse di simmetria con eleganti poggiali, il cui sbalzo è risolto staticamente da una ricercata mensola a "T", di cui il disegno ricorda quello del ponte di plancia delle vecchie navi passeggeri.



Immagine evocativa di confronto: Genova, Porto Antico, replica di galeone impiegato sul set cinematografico del film *Pirati* di Roman Polański, 1986.

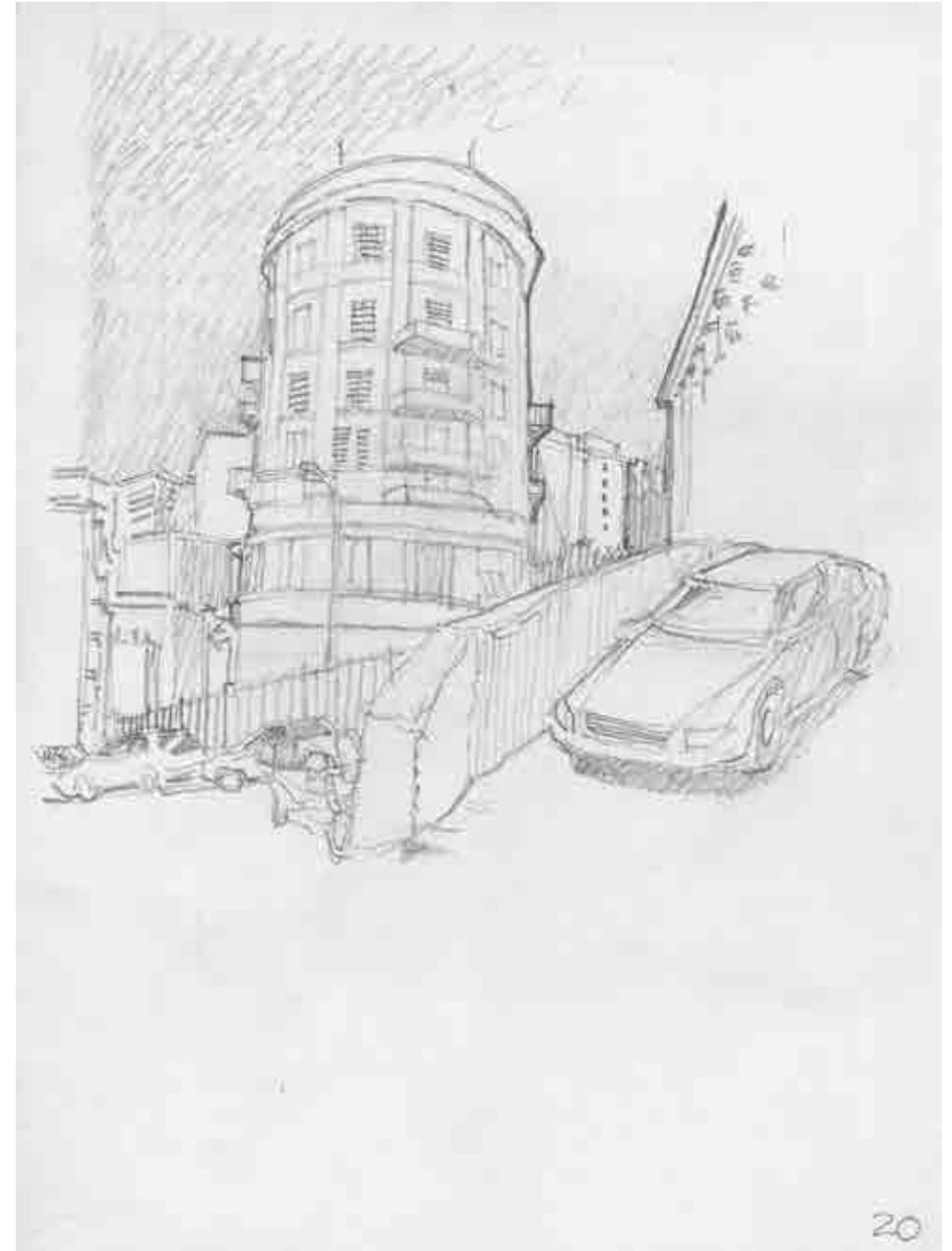


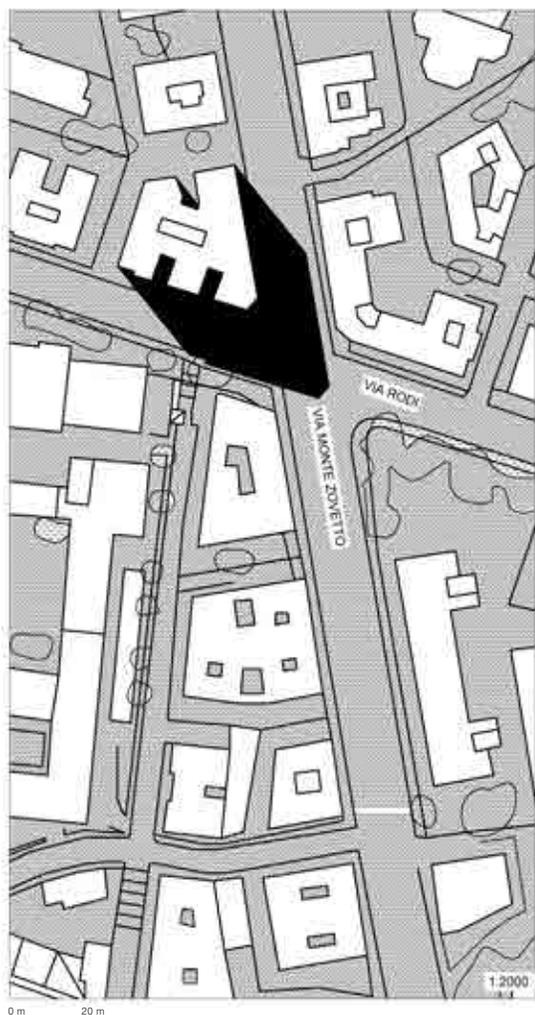


TAV. 20
VIA PANTERA 14

periodo di costruzione
anni '40

La forma architettonica, fortemente espressa nel suo prospetto absidale, diventa importante elemento di testa per il raccordo viario in questo comparto urbano di San Fruttuoso, dove la città diffusa, confonde la sua promiscuità tra gli edifici degli anni '40, quelli del boom edilizio (anni '60) la cinquecentesca villa Imperiale e lo storico scalo merci ferroviario di Terralba.

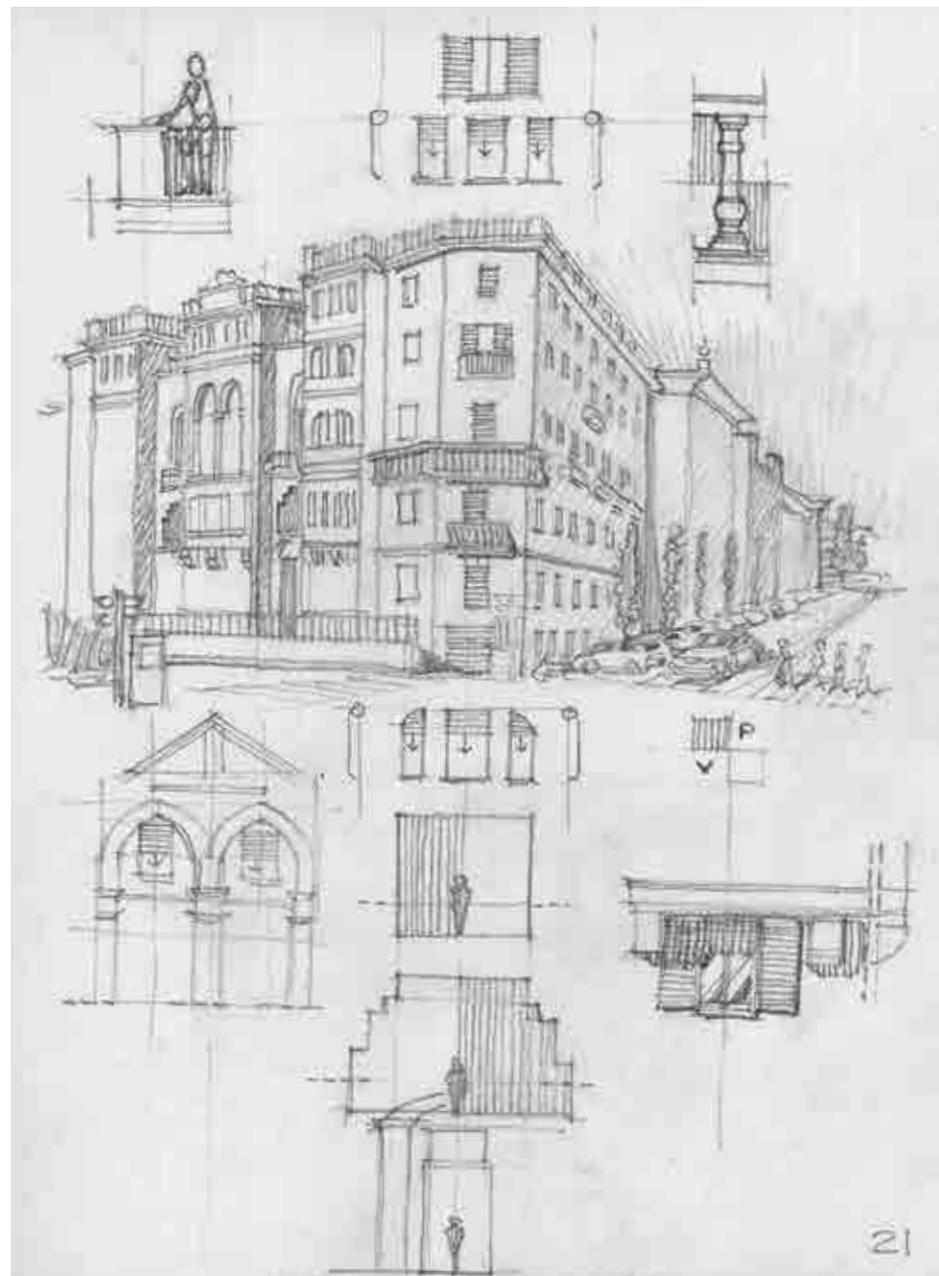


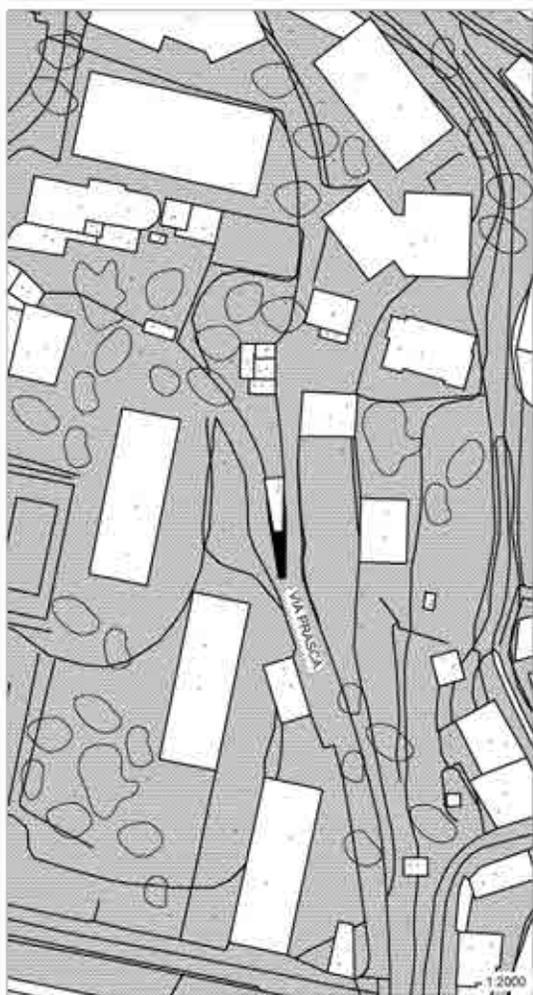


TAV. 21 VIA RODI 21

periodo di costruzione
anni '40

Edificio limite nella tipologia oggetto dell'indagine, in quanto il sedime del lotto edificatorio, ricade di pochissimo nella forma a rombo. L'edificio, presenta comunque un ricercato disegno del prospetto principale, semplificandosi altresì su via Monte Zovetto, dove i poggiali sono l'unico elemento di decoro plastico. Il ritmo di questi si reitera sul prospetto corto di testa, mentre il prospetto principale trova la sua gerarchizzazione in un'autonomia di *bowindow*, esedre con archi acuti e finestre tripartite da decori a lesena.

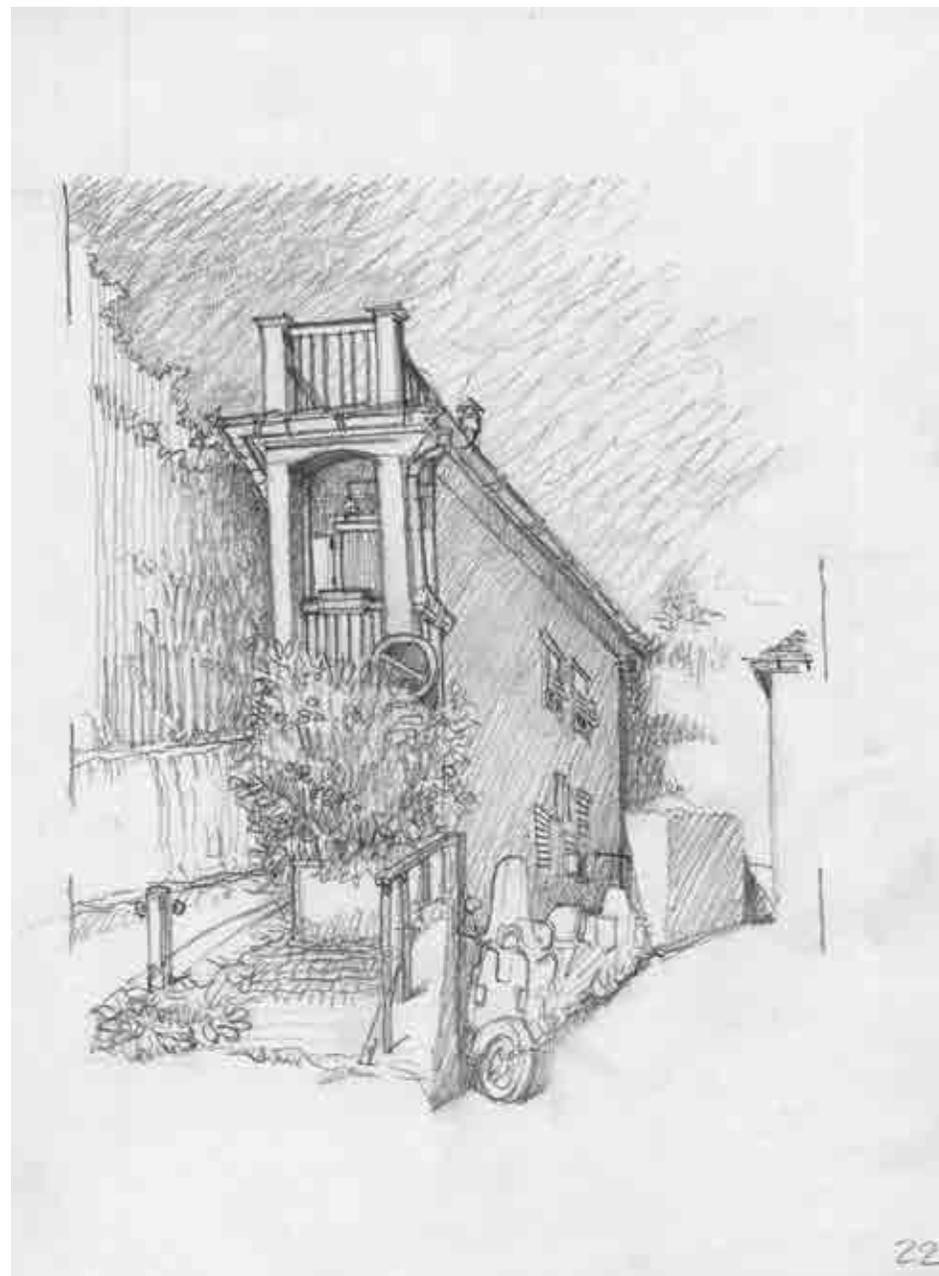




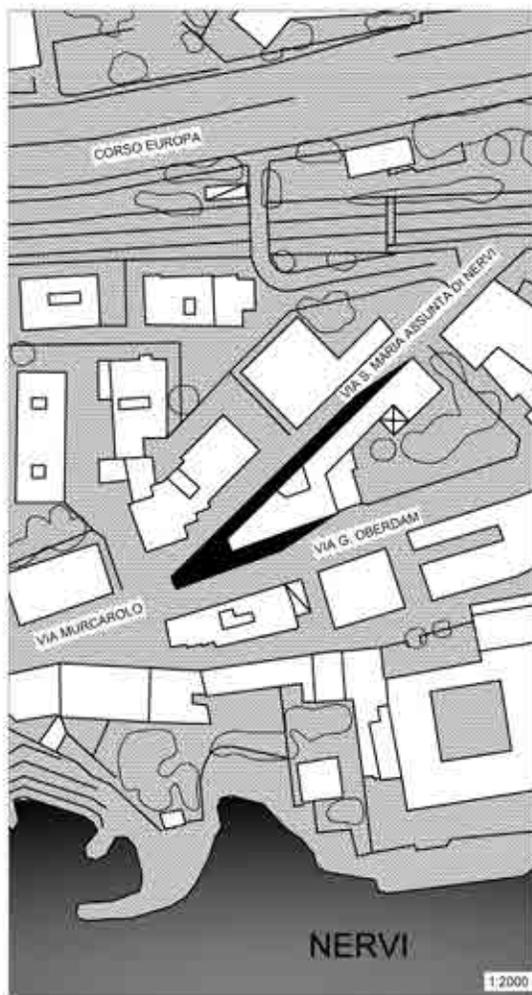
TAV. 22
VIA PRASCA 64

periodo di costruzione
anni '50

Edificio di civile abitazione mono familiare costruito su di un lotto edificatorio strettissimo. I due piani fuori terra hanno, quale copertura, un tetto a falde in abbadini alla genovese, dove trova spazio e respiro un discreto terrazzino; sorretto da due pilastri solitari in calcestruzzo armato, proietta la sua ombra al piano sottostante, dando origine ad un singolare balcone sulla biforcazione dei due percorsi carrai.



22

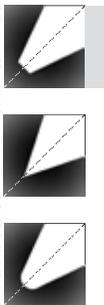
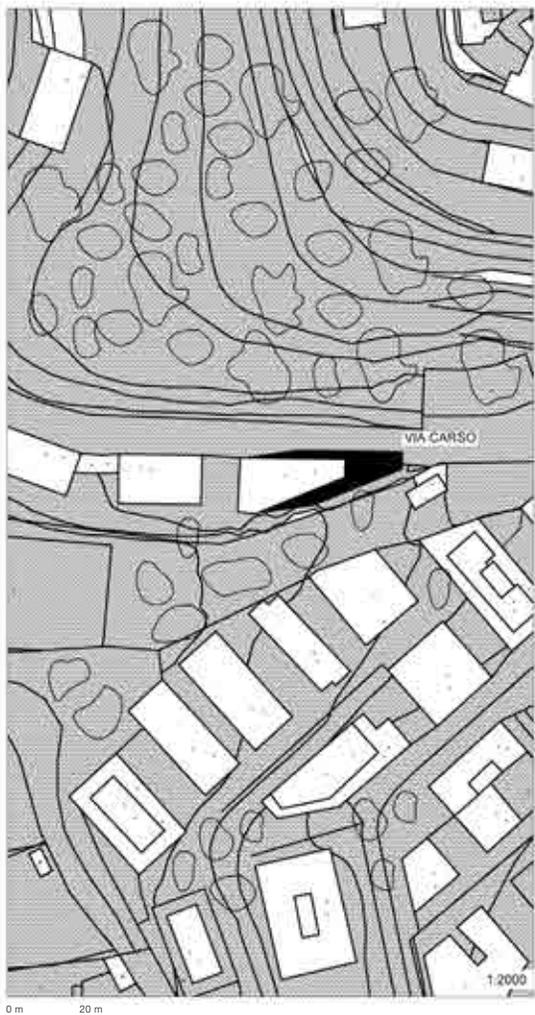


TAV. 23
VIA SANTA MARIA
ASSUNTA DI NERVI 3

periodo di costruzione
anni '50

L'edificio con l'intero suo lotto di giacenza, rappresenta il punto di confine della ricerca verso levante. Sede della Casa del Sacro Cuore, i suoi spazi fanno parte degli immobili dell'Ordine degli Emiliani di Nervi. I tre piani fuori terra sono caratterizzati da un rilevante interpiano.

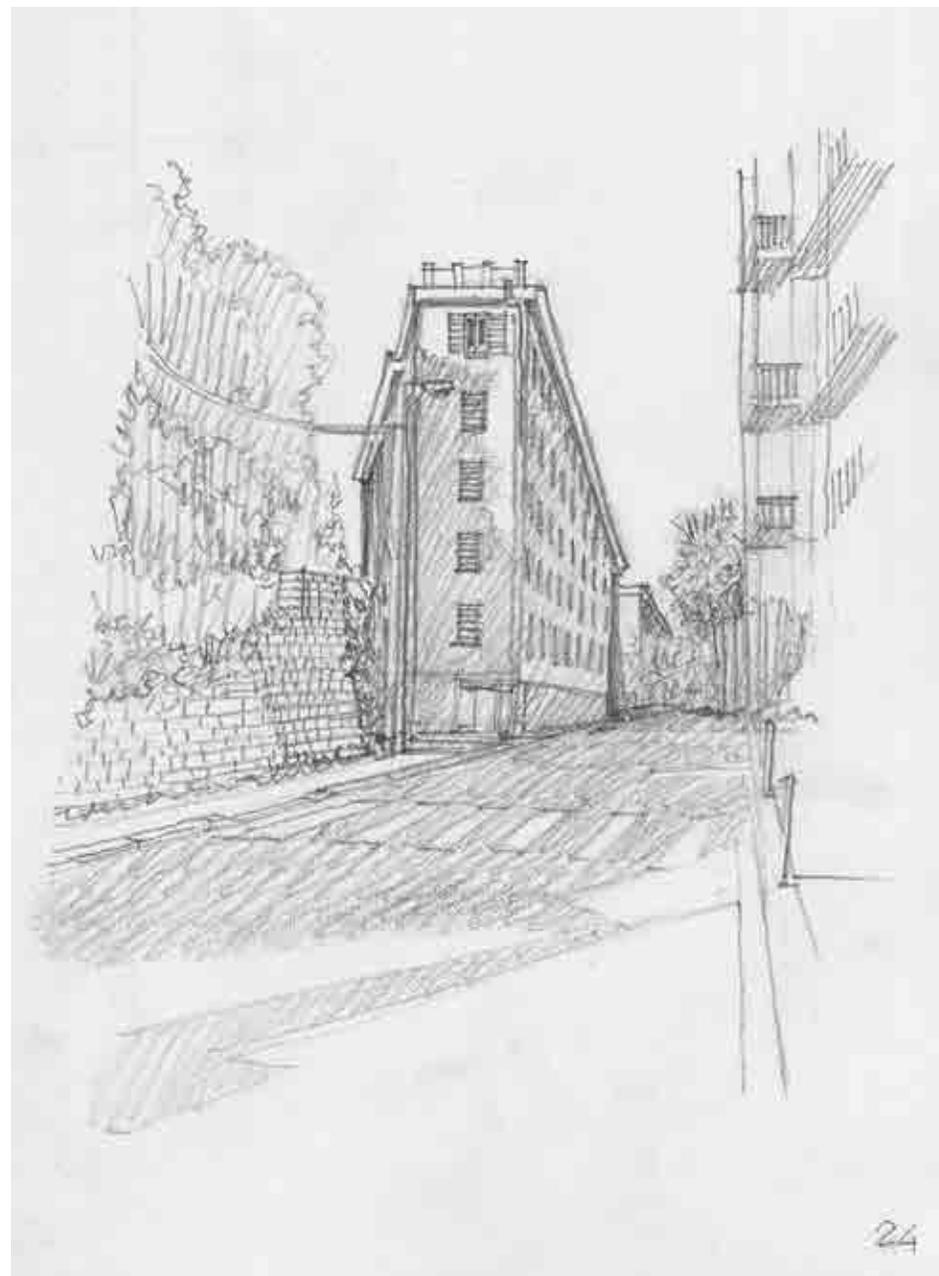


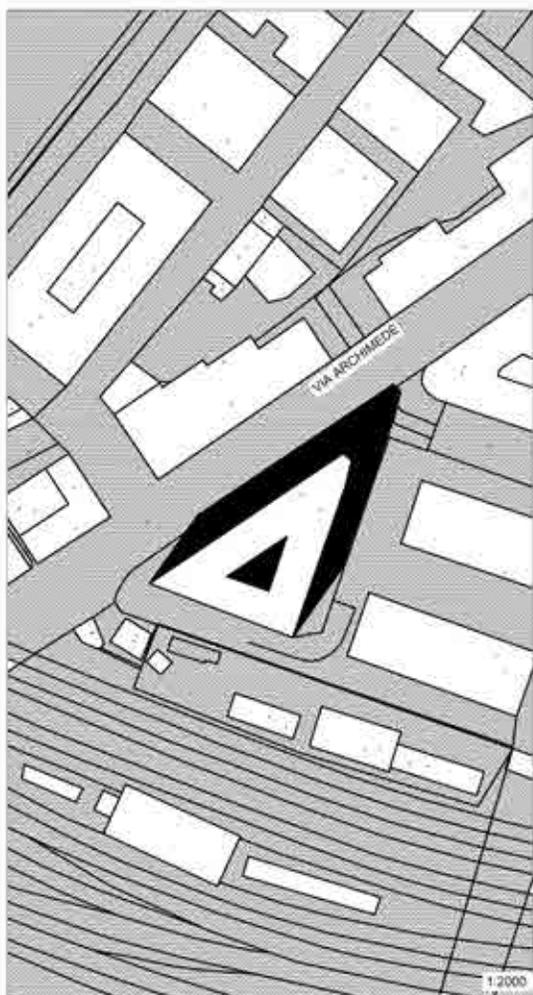


TAV. 24
VIA CARSO 2

periodo di costruzione
anni 20/30

Edificio di civile abitazione dello I.A.C.P. (Istituto Autonomo Case Popolari) è costituito da quattro piani fuori terra completamente privi di balconi; un grande terrazzo a lastrico solare, copre il semplicissimo corpo di fabbrica dai prospetti esenti di qualsiasi decorazione, la cui linearità è interrotta solo dal disegno verticale della ferreamenta dei pluviali.





TAV. 25
VIA ARCHIMEDE DAL
105 AL 131

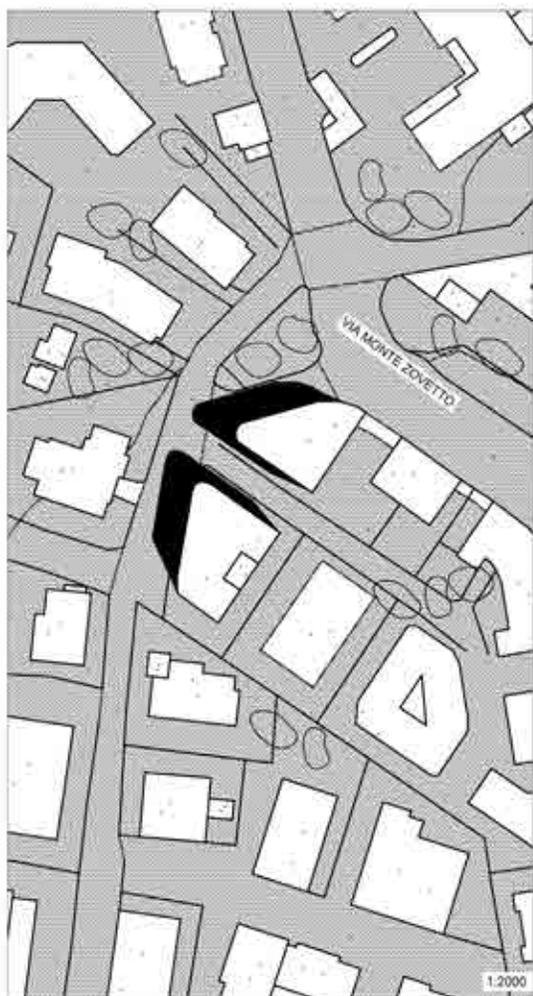
periodo di costruzione
XIX secolo

L'imponente edificio di civile abitazione, con il lato corto del suo sedime trapezoidale, conclude il cannocchiale prospettico sull'asse ferroviario della limitrofa stazione Brignole. Il piano terra adibito ad attività commerciale, si sviluppa con quattro piani oltre i quali un arioso piano attico è scandito e illuminato con ampie bucatore centinate da voltine a botte.



Immagine evocativa di confronto: Federico Fellini sul set del film *Amarcord*, 1973, filma l'apparizione della motonave *Rex* nella sua scenografica ricostruzione a Cinecittà.



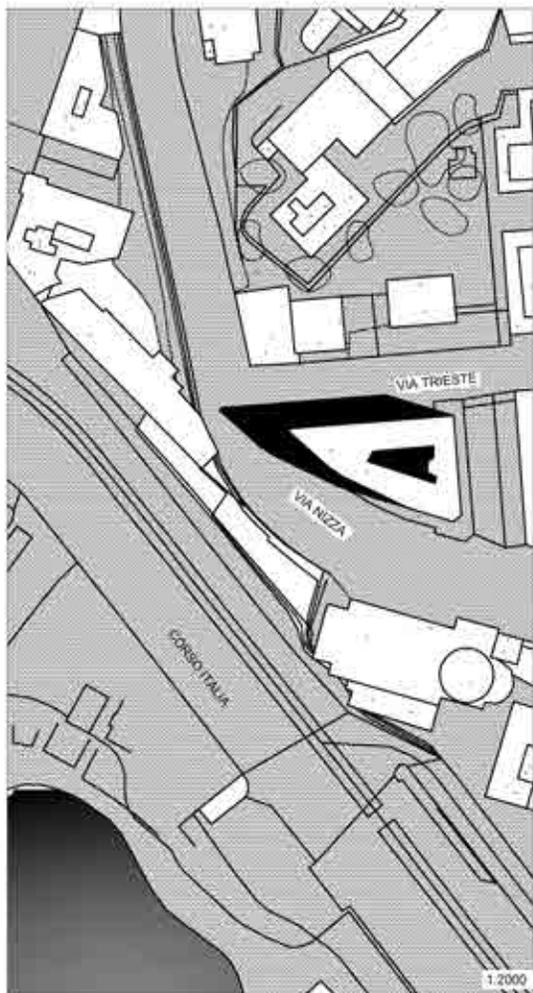


TAV. 26
VIA MONTE ZOVETTO
26

periodo di costruzione
XIX secolo

L'edificio di civile abitazione, integra magistralmente gli stilemi dei suoi decori, con l'edificio che le fa da contr'altare lungo l'asse viario su cui entrambe simmetricamente si prospettano, sottolineando ancora una volta la coerenza della pianificazione urbana e urbanistica dell'epoca.



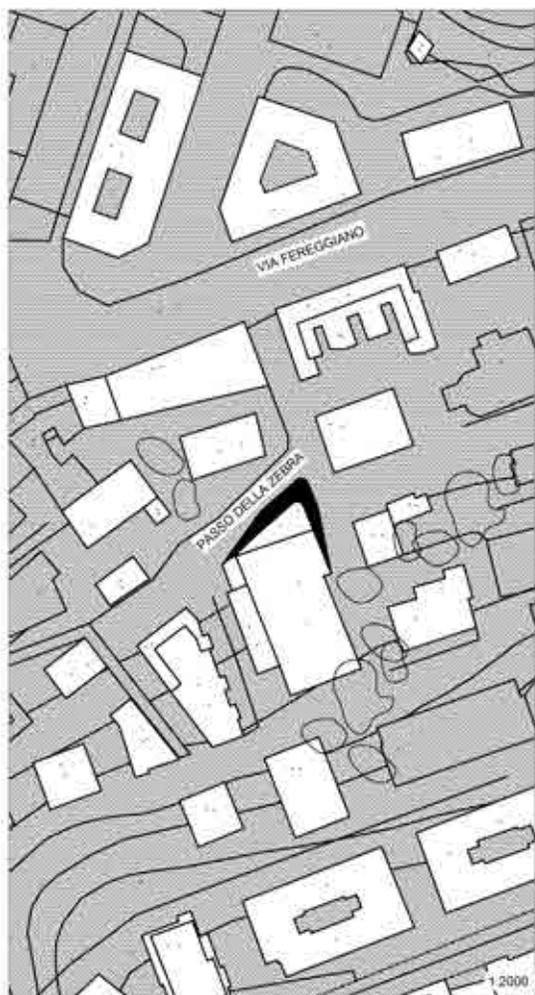


TAV. 27
VIA NIZZA 104

periodo di costruzione
XIX secolo

Il forte aggetto degli ultimi tre piani, che sbalzano sulle massicce mensole a ginocchio, garantiscono a questo edificio di civile abitazione un ottimo panorama verso il mare. Il piano terra, delegato ad attività commerciale, si sviluppa verticalmente con quattro piani fuori terra intercalati da una considerevole quota d'interpiano.





TAV. 28
PASSO DELLA ZEBRA 6B



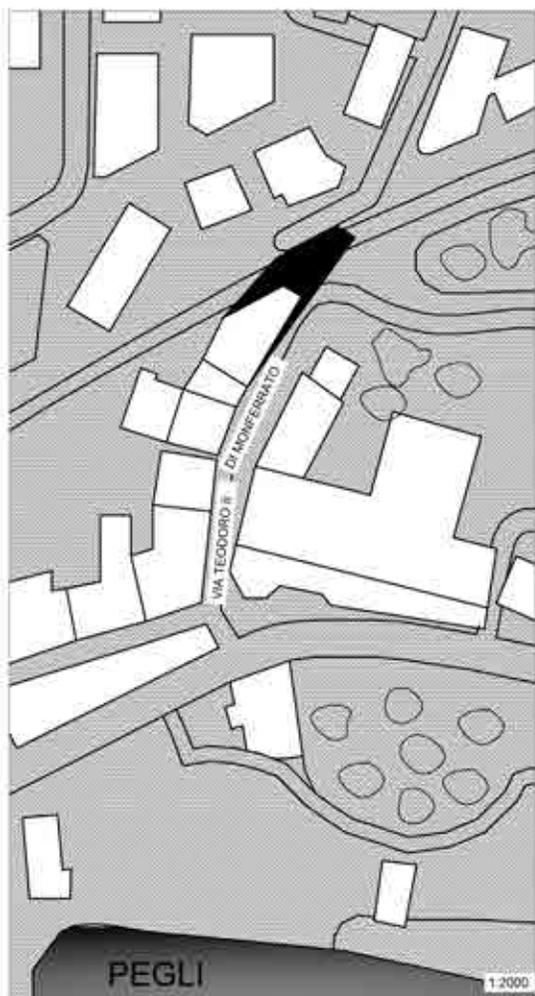
periodo di costruzione
anni '50



Il piano terra, caratterizzato dall'ardita palpebra in aggetto di calcestruzzo armato, che ne sottolinea il prospetto ogivale, ha ospitato sino alla fine degli anni '60 il cinema teatro Capitol. Il grande spazio a tripla altezza, da allora, non ha mai più recuperato la sua epifanica destinazione e a oggi ospita un modesto auto silos.

Immagini evocative di confronto: Milano, ex stazione Eni (a sinistra), attuale sede di Garage Italia (a destra), progetto di riqualificazione di Michele De Lucchi, 2017.





TAV. 29
VIA TEODORO II DI
MONFERRATO 14

periodo di costruzione
XIX secolo

L'edificio nel tempo ha rappresentato l'elemento di chiusura tra la strada carraia e quella ferrata. I quattro piani fuori terra gerarchizzati nelle bucatre decorate plasticamente e dai balconi a balaustra, sveltano solo sull'angolo dell'edificio verso un ulteriore e ultimo piano (il quinto), sottolineando così, in questo punto nevralgico, il suo dominio sul territorio.



FLATIRON

Vittorio Pizzigoni*

«Make no little plans; they have no magic
to stir men's blood and probably
themselves will not be realized».

Daniel H. Burnham

Il Flatiron Building è innanzitutto un pezzo di Chicago che è stato realizzato a New York. Per molti versi è un edificio anomalo nel panorama newyorkese e forse anche per questo, almeno all'inizio, ha attirato in ugual modo apprezzamenti e critiche. Il Flatiron nasce dalla collaborazione di due delle realtà più di successo di Chicago, lo studio di architettura Burnham & Co. e l'impresa di costruzione Fuller Company¹.

Daniel Burnham è stato uno dei più importanti architetti di Chicago, direttore della World's Columbian Exhibition che aprì nel 1893, progettista dei grandi magazzini Marshall Field nel 1892 e di molti importanti grattacieli fra cui il Rookery Building nel 1886, il Monadnock Building nel 1891 e il Reliance Building nel 1895; nel 1909 pubblicò insieme a Edward Bennet il grande piano per lo sviluppo urbanistico di Chicago. Nel 1873 aprì lo studio Burnham & Root che nel 1891 dopo la morte di John Wellborn Root cambiò nome in D. H. Burnham and Company, non più un semplice studio di architettura ma probabilmente la prima

società di progettazione della storia: un'azienda dentro la quale si formarono molti protagonisti dell'architettura dei decenni seguenti, una corporation la cui organizzazione interna fu presa ad esempio da tutti gli altri grandi studi di Chicago.

George Allon Fuller è colui che inventò l'idea del General Contractor, ossia la figura dell'appaltatore generale. A quel tempo gli studi di architettura gestivano l'intero processo di costruzione, dal primo disegno agli arredi. L'idea di George Fuller fu quella di occuparsi solamente ed esclusivamente del processo di costruzione e con quest'idea nel 1882 fondò la G.A. Fuller Company. In questo modo Fuller era libero di collaborare con diversi architetti, sperimentando e raffinando le sue conoscenze costruttive e organizzative: ad esempio a Chicago nel 1885 realizzò la Chicago Opera House di Cobb & Frost, dove usò per la prima volta un solaio in ferro, nel 1889 costruì il Tacoma Building di Holabird & Roche, nel 1891 il Monadnock Building e nel 1895 il Reliance Building entrambi progettati da Burnham & Root; ancora nel 1889

costruì a New York il grattacielo del New York Times Building disegnato da George B. Post e più tardi sarà l'impresa che realizzerà la Pennsylvania Station, la Lever House e il Seagram Building. Alla morte di George Allon Fuller il 14 dicembre 1900 la direzione della Fuller Company passò a suo genero, il canadese Harry Black, che presto attraverso fondi fiduciari e processi di fusioni societarie rese la società di costruzioni col capitale sociale più grande del pianeta. Nel consiglio di amministrazione della Fuller Company ora sedevano anche molti membri della U.S. Steel, la più grande corporation del pianeta fondata il 2 marzo 1901 da J.P. Morgan, facendo in modo di sfruttare sempre meglio la posizione predominante sul mercato edilizio americano.

È in questo momento che Black decide di acquistare quel triangolo di terreno affacciato su Madison Square per costruirci la sede della Fuller Company: si tratta di un lotto triangolare di circa 50x32 metri (173 x 87 piedi), con un'area di soli 800 metri quadrati circa, delimitato dalla 23.ma Strada, da Fifth Avenue e lungo la diagonale da Broadway. Questo piccolo triangolo dove sorgevano alcuni negozi e un piccolo hotel era chiamato dai newyorkesi fin dalla metà dell'Ottocento "cawcacher", come quell'elemento triangolare davanti alle locomotive detto anche spazzaneve o spazzapietre, oppure "flatiron" per la similitudine con la forma triangolare del ferro da stiro, nomignolo che in seguito prevalse.

Questa zona stava diventando il centro della vita cittadina di Manhattan. Si trovava a nord di quell'area che si estendeva tra Broadway e la Fifth Avenue e dalla 9.ma alla 24.ma Strada nota come il Ladies Mile, un immenso tempio del commercio dove erano concentrati tutti i più grandi e i più importanti negozi della città. A riprova della crescente importanza di questa parte di Manhattan basti ricordare che proprio a Madison Square Theodore Roosevelt festeggia nel 1904 la sua elezione a Presidente degli Stati Uniti d'America e sempre a

Madison Square nel 1919 si svolge la parata di festeggiamento per la vittoria nella Grande Guerra. Il 10 maggio 1901 il New York Times annuncia che la Cumberland Realty Company – una società di comodo creata da Black ispirandosi al nome dell'hotel Cumberland che occupava la zona a sud del lotto² – ha acquistato per 2 milioni di dollari quel piccolo triangolo chiamato "flatiron" rendendolo il pezzo di terra più caro al mondo. Ora, al pari delle altre grandi corporation di New York, Black voleva il suo grattacielo affacciato su Broadway, il Fuller Building. Un mese prima, nel febbraio 1901, Black aveva incaricato della progettazione Daniel Burnham. Come ingegnere aveva scelto Corydon Tyler Purdy con cui aveva già lavorato alla costruzione del Tacoma Building a Chicago; Purdy si era formato progettando ponti e grattacieli a Chicago prima di trasferire il suo studio Purdy & Henderson a New York. Al contempo Black aveva assegnato la direzione di questa operazione newyorkese a Paul Starret, che alla fine degli anni Venti diventerà il direttore della Starrett Brothers, l'impresa che fra le altre cose costruirà l'Empire State Building, ma che in questo momento lavorava per Black.

È la prima volta che un architetto di Chicago è incaricato di costruire un grattacielo a New York, perfino per Daniel Burnham si tratta di un'occasione unica. Nel 1893 Burnham aveva invitato molti architetti newyorkesi a partecipare alla Fiera Mondiale di Chicago e questi per ringraziarlo avevano organizzato al Madison Square Garden una cena di gala con oltre trecento invitati selezionati fra i più influenti cittadini di Manhattan, ma nonostante una simile presentazione alla società newyorkese non gli era arrivato nessun incarico. Ora finalmente un architetto di Chicago – ossia della città che aveva inventato il grattacielo – poteva costruirne uno a New York.

Si conosce molto poco di come si sia sviluppato il progetto. All'interno dello studio D.H. Burnham & Co. l'incarico di seguire il Fuller Building viene affidato a Frederick Dinkelberg, uno dei principali



1. Pianta tipo, Flatiron Building, 1902.

architetti dello studio³. Non è noto nessuno dei disegni originali, e non sono sopravvissuti neppure i disegni che furono pubblicati su *American Architect* o *Architectural Record* per pubblicizzare l'edificio durante la costruzione. L'unico disegno conosciuto è un acquerello di presentazione tracciato da Jules Guérin attorno al 1902 e poi regalato a Daniel Burnham⁴. Sappiamo che probabilmente il progetto si sviluppò molto rapidamente visto che solo un mese dopo l'incarico, il 5 marzo 1901, Daniel Burnham incontra Henry Black per presentargli i primi disegni.

Il grattacielo progettato dallo studio Burnham & Co. è abbastanza basso per gli standard newyorkesi del tempo: è di soli 22 piani (87 metri o 285 piedi)⁵ e non si avvicina nemmeno ad essere il grattacielo più alto di New York, che dal 1899 al 1908 è il Park Row Building alto 391 piedi. L'altezza limitata deriva probabilmente dalla forma triangolare e dalla forte esposizione ai venti della nuova struttura⁶ anche perché le fondazioni furono abbastanza semplici visto che la roccia si trovava a soli 30-37 piedi sotto il livello della strada. A differenza dei grattacieli ammassati nella City poteva essere visto anche da una certa distanza sia perché si trova all'incrocio con Broadway e di fronte a Madison Square sia perché nell'intera zona a nord di Union Square non c'erano altri edifici così alti. L'essere una struttura completamente isolata è

sicuramente una delle caratteristiche più nuove del Fuller Building. Da allora questa caratteristica diventerà tipica di ogni grattacielo, quasi a dichiarare ancor più esplicitamente l'intrinseca ambizione che ogni grattacielo possiede di moltiplicare quante più volte possibile la superficie del lotto su cui viene realizzato. Il Fuller Building esplicita perfettamente questa caratteristica sia perché sorge su un lotto triangolare, sia perché lo occupa interamente distaccandosi dalla città finito e decorato su tutti i lati, compiuto e immutabile, ma ancora di più perché presenta una terminazione piatta, e non una qualche guglia turrita come invece allora era usuale fra i grattacieli di New York. Nel Fuller Building i piani sono tutti identici dal primo all'ultimo; una particolare che verrà pubblicizzato come un grande risultato nel progetto di E. R. Graham per l'*Equitable Building* del 1915⁷. Il grattacielo si ferma dove è riuscito ad arrivare, piatto, anche in questo simile a molti grattacieli di Chicago, e solo una balaustra lo stacca dal cielo.

Sui giornali si assiste subito a una crescente preoccupazione per le conseguenze di questo nuovo grattacielo sul contesto edilizio borghese di Madison Square; nell'editoriale della rivista *Life* del 20 giugno 1901 si legge: «In questa città e in questo tempo parzialmente civilizzato si è proposto di costruire sul flatiron alla 23.ma strada [...] un edificio di uffici alto più di venti piani. Il terreno è stato acquistato a una grande cifra e l'acquirente vuole trarre profitto dal suo investimento anche a costo di danneggiare le ampie visuali di Madison Square. New York non ha nessuna legge per limitare l'altezza degli edifici [...]. È triste pensare che le belle proporzioni della piazza saranno deturpate da questa bizzarra struttura. A Boston a volte si riescono a evitare simili catastrofi, ma qui a New York è il prezzo del terreno a determinare l'altezza degli edifici, e dobbiamo tenerci quello che arriva. Possiamo solo sperare che non sia così brutto come temiamo e, se lo fosse, possiamo guardare dall'altra parte».



2. Dettaglio della facciata, Flatiron Building, 1902.

Ma contrariamente a queste preoccupazioni il Fuller Building piace, e piace perché piace al pubblico e non per un'opinione della critica. Piace a tal punto che il pubblico inizia a chiamarlo amichevolmente Flatiron, come il pezzo di terra su cui sorge. «A flatiron 1902 version!» scrive *Architectural Record*, «è il più famoso edificio di New York e cattura l'attenzione più di tutti gli altri edifici che si costruiscono oggi in città messi assieme»⁸. Il nome Flatiron entra a tal punto nella cultura popolare che presto anche la proprietà deciderà di cambiare il nome del grattacielo da Fuller Building a Flatiron Building, forse con un certo rammarico per non essere riusciti a legare il nome della società di costruzioni a quello dell'edificio. Al timore per la grandezza di questa nuova struttura s'accompagna subito il timore e il fascino per la mostruosa sproporzione del suo spigolo acuto. Un angolo largo 3 e alto 87 metri (10 x 285 piedi) che porta i giornali a definirlo «il più snello edificio della città...

il più aquilino... la cosa più appuntita che un architetto abbia mai compiuto»⁹. Il suo angolo acuto viene subito paragonato alla prua di un transatlantico. Anche Alfred Stieglitz, il grande fotografo che con le sue fotografie su *Camera Work* contribuì alla fama del grattacielo, lo ricorda in questo modo: «Con gli alberi di Madison Square coperti di neve il Flat Iron mi ha impressionato come mai

prima d'allora. Mi appariva muoversi verso di me come la prua di un mostruoso piroscalo nell'oceano – un'immagine di una nuova America che si stava ancora realizzando [...] Mi ricordo mio padre venirmi incontro mentre stavo fotografando in mezzo a Fifth Avenue. "Alfred – mi disse – come può interessarti un edificio tanto orribile?" "Perché? – risposi – non è odioso, è la nuova America. Il Flat Iron è per gli Stati Uniti quello che fu il Partenone per la Grecia"»¹⁰. Mentre l'edificio è in costruzione Charles F. McKim scrive a Daniel Burnham paragonandolo alla Torre di Babele¹¹; altri lo paragonano a una locomotiva che si trascina dietro di sé tutti gli edifici di Broadway¹².

Passa del tempo prima che si possa pensare a un grattacielo come a un edificio bello, e il primo grattacielo che compie questo passo è appunto il Flatiron, opera di un architetto di Chicago, straniero a New York. Il Flatiron non è l'edificio più alto della città, neppure il primo su un lotto triangolare, non presenta particolari innovazioni tecnologiche e non è certo il primo edificio in ferro di New York. Quando l'edificio è ancora in costruzione il grande opinionista e critico di architettura Montgomery Schuyler, uno dei fondatori della rivista «*Architectural Record*», pubblica una feroce stroncatura del grattacielo senza neppure citare i nomi degli architetti. Nel mezzo di tale stroncatura afferma, dopo aver riconosciuto le difficoltà del sito: l'edificio «lascia completamente irrisolte queste difficoltà, e non prova neppure a risolverle, anzi sembra aggravarle. Infatti la disgrazia di questa costruzione è che questi problemi non sembra che si siano presentati all'architetto come problemi»¹³. Altri definiranno il Flatiron «mostruoso e al contempo infantile»¹⁴. Forse queste critiche, più di molte lodi, chiariscono le qualità che il pubblico apprezzò nel Flatiron: una certa freschezza infantile e la capacità di accettare la nuova cultura capitalista americana togliendo di mezzo quei problemi di disegno antiquati e inadatti a queste nuove costruzioni.

Il Flatiron si presenta come una colonna isolata,

come un grattacielo ideale esso è completamente libero su ogni lato. L'esterno è suddiviso in tre sezioni, un basamento che occupa il primi cinque piani, un fusto che ne occupa 12, e un coronamento di cinque piani; una suddivisione tipica per i grattacieli e magistralmente esemplificata dal Wainwright Building costruito da Adler & Sullivan nel 1891 a St. Louis.

Nei piani bassi l'esterno leggermente bugnato del Flatiron è di pietra sedimentaria, più in alto è in blocchi di terracotta stampati e che riescono ad avere il medesimo colore caldo giallo-grigio della pietra presente nel basamento¹⁵. Tre leggeri bow-windows, elementi tipici della produzione di Burnham a Chicago ma quasi assenti a New York movimentano i lati più lunghi dell'edificio e ne accentuano la verticalità quasi fossero delle moderne rudentature. La decorazione del fusto è tutta volta a sottolineare l'unità della facciata evitando che ci sia una prevalenza di linee verticali o di linee orizzontali. Gli aggetti e le rientranze dei blocchi di terracotta, l'alternanza tra blocchi lisci e blocchi decorati, le profonde giunture fra i blocchi, sono gli elementi con cui si è riusciti a dare unità all'intera superficie al punto da farla apparire "piatta", nonostante una grandissima percentuale della facciata sia fatta di finestre. Le decorazioni classiche – chiamate anche con disprezzo "Burnham Baroque" – presentano teste di leone, corone di fiori, patere, tondi e palmette, tutti elementi vagamente classici che fanno parte di quel tentativo portato avanti da Daniel Burnham di coniugare queste nuove strutture con la precedente tradizione dell'architettura. Alla sommità dopo una zona smaterializzata da gigantesche vetrate la composizione è chiusa da una gigantesca cornice aggettante, proporzionata sull'altezza dell'intero edificio. Sopra di essa una leggera balaustra si staglia contro il cielo.

Il Flatiron aveva la propria caldaia e la propria centrale elettrica. Poteva ospitare fino a 17-20 uffici per piano. A ogni piano c'era un bagno, a piani alterni per uomini e donne. In cima nei primi anni



3. Celebrazioni per la vittoria della Grande Guerra, Madison Square, 1919.

c'era un osservatorio e un ristorante. Sei ascensori idraulici e una scala distribuivano l'intero edificio, e questo causò anche delle discussioni con il Buildings Department di New York riguardo alle dotazioni antiincendio del grattacielo, dotazioni che al tempo in assenza di una legge generale venivano contrattate volta a volta con le imprese di costruzione. Per questo fu stabilito che tutto il legno degli interni, sia quello del mobilio sia quello degli infissi fosse reso ignifugo. La distribuzione prevedeva una grande flessibilità nella suddivisione e nell'affitto degli spazi.

Infine è interessante notare come lo studio di Daniel Burnham abbia risolto in modo molto semplice il problema derivante dalla forma triangolare dell'edificio: il cateto maggiore e l'ipotenusa, nonostante abbiano misure diverse, presentano la stessa identica scansione di aperture! Ne consegue che le proporzioni delle campate sono differenti sui due lati e risultano più strette sul cateto mag-

giore e più larghe sull'ipotenusa; tutti gli elementi – finestre, pilastri, campiture – vengono leggermente deformati e allargati, senza curarsi minimamente di antiche regole proporzionali, ma risolvendo il problema con innocente pragmatismo. Tale deformazione inoltre aiuta a far apparire l'edificio – se visto dallo spigolo – come un triangolo isoscele, visto che l'occhio non riesce a percepire le differenze dimensionali dei due lati.

Riguardo agli angoli poi si nota la grande maestria del progetto: il pieno sfruttamento del sito avrebbe richiesto di estendere l'edificio fino al limite del lotto, invece le facciate piatte dell'edificio vengono raccordate fra di loro attraverso dei raccordi circolari leggermente sottomessi, in questo veramente barocchi, garantendo il fluido passaggio da una faccia alla successiva che fa percepire l'edificio come un elemento circolare se non tondo e che lo assimila a una vera e propria colonna – ancorché di base triangolare.

Harry Black si lamentò con Daniel Burnham per lo spreco di quei 93 piedi quadrati (8 metri quadrati e mezzo) e gli propose di aggiungere un'estensione

al piano terreno che recuperasse almeno la parte più acuta della punta. Burnham fu inflessibile e l'edificio fu realizzato senza tale estensione. Però, alcuni anni più tardi, quando Burnham non poteva più interferire, questa piccola protuberanza fu comunque aggiunta¹⁶.

Alcuni anni dopo, nel 1905, un altro grattacielo fu realizzato sul lotto triangolare dove Broadway interseca la Settima Strada, in quella che si chiamava Longacre Square e che dopo la costruzione dell'edificio del Times fu ribattezzata Times Square. Ma questo era un tipico edificio newyorkese, con tanto di torre gotica terminale ed ebbe un altro tipo di fortuna destinato come fu a diventare un edificio completamente vuoto e completamente avvolto da cartelloni pubblicitari.

Il Flatiron non ebbe molto seguito fra gli edifici di New York, pochi o forse nessuno dei grattacieli di Manhattan riprese la sua forma troncata di netto come se fosse una colonna isolata. E tuttavia fra il pubblico il Flatiron continua ad esercitare il suo fascino e a venire amato come uno dei grattacieli più belli della città.

* Vittorio Pizzigoni è architetto, professore di progettazione all'Università di Genova e socio fondatore dello studio di architettura baukuh.

¹ Sul tema si segnalano i seguenti volumi: Naef, Kreidler 1990; Bradford Landau, Condit 1996, pp. 298-305; Sparberg Alexiou, 2018.

² Sul numero del 5 ottobre 1901 di «Record and Guide» il grattacielo triangolare e visto di spigolo viene indicato col nome «The Cumberland» e stranamente descritto come un progetto di Bruce Price.

³ Frederick P. Dinkelberg all'interno dell'ufficio Daniel Burnham & Co. lavorò anche al Railway Exchange Building 1903, al Wanamaker's Stores in New York 1907 e al Conway Building 1912 prima di aprire un proprio ufficio.

⁴ Per una approfondita analisi di questo disegno cfr. Zukowsky, Saliga 1984, p. 73.

⁵ È curioso che il «New York Tribune» nel 1902 scriva che l'al-

tezza dell'edificio è di 307, cfr. «New York Tribune», Illustrated Supplement, 29 June 1902.

⁶ Sulle strade a fianco del Flatiron il vento era talmente forte che faceva volar via il cappello e alzare le gonne alle signore come testimoniano anche alcuni video dell'epoca, si dice anche che da questo sia nata la popolare espressione «23 skidoo», col significato grossomodo di «fuggire al momento opportuno».

⁷ Cfr. Schultz, Simmons 1959, p. 80.

⁸ *The Flatiron or Fuller Building* 1902, pp. 528-536.

⁹ *A Wonderful Building* 1902.

¹⁰ Citato in Norman 1973, p. 45.

¹¹ Hines 1974.

¹² Pennell 1912, tavola VII.

¹³ «Evening Post», 15 marzo 1902; citato in Naef, Kreidler 1990.

¹⁴ Parafasato da Saltus 1905, p. 387.

¹⁵ *The Flatiron or Fuller Building* 1902, p. 528-536.

¹⁶ Stern 1986, p. 255.

IL DIBATTITO SUL CENTRO STORICO, FRA GLI ANNI TRENTA E GLI ANNI CINQUANTA

Francesco Gastaldi*

Negli anni Venti dello scorso secolo la città di Genova muta i propri confini, espandendosi; a partire dal 1926, la "Grande Genova" ingloba 19 comuni (del levante, del ponente, della val Polcevera e della val Bisagno) che fino ad allora avevano goduto di autonomia amministrativa. L'esigenza di una maggiore rappresentatività porta il Comune a delineare una serie di interventi di trasformazione urbana nelle aree centrali della città.

Il primo concorso (nazionale) per il piano regolatore delle zone centrali della città di Genova è bandito dal podestà Eugenio Broccardi nel febbraio 1930 e nasce con l'intento di risolvere i problemi della viabilità di attraversamento, incrementati a causa dell'aumento della motorizzazione civile. L'area oggetto del concorso, definita con decreto del podestà nel giugno 1929, esclude il nucleo più antico del Centro storico e ha come limite l'asse piazza De Ferrari - via Roma; l'attenzione dei progettisti partecipan-

ti viene concentrata su piazza Dante e sulla zona di Piccapietra che, secondo gli obiettivi del bando, devono divenire «moderni centri direzionali» degni delle «tradizioni edilizie genovesi». Queste trasformazioni avrebbero dovuto assurgere a simbolo della politica di rinnovamento edilizio e urbano portata avanti dal fascismo. I ventidue progetti partecipanti sono esaminati dalla commissione presieduta da Eugenio Broccardi che ha i suoi membri più autorevoli in Marcello Piacentini e in Cesare Albertini (autore del piano regolatore generale di Milano).

Nel settembre 1932 il piano regolatore di massima di alcune zone del centro è approvato con Regio Decreto Legge; redatto dal Comune di Genova esso comprende anche un regolamento contenente norme generali e prescrizioni tecniche esecutive per una realizzabilità operativa e concreta del piano. Quest'ultimo, redatto dal caposegretario lavori pubblici del comune Aldo Viale e da Giulio



Piero Barbieri, Piano regolatore e di diradamento della Genova Medioevale (in «Genova», 5, 1937; Fonte: F. Gastaldi, S. Soppa, *Triennale di Milano-Università degli Studi di Genova-Progetto CNR, Genova. Piani 1866-1980*, Milano 2004).

Zappa, recepisce nella sostanza le indicazioni del progetto primo classificato al concorso (progetto Janua)¹. Il principio base che orienta il piano è quello della preminenza dei problemi di viabilità e comunicazione. Il piano prevede, tra l'altro, l'eliminazione del colle di Morcento e del quartiere di Ponticello (nell'attuale zona di piazza Dante), il collegamento di quest'ultima (e di via Petrarca) con via Vittorio Emanuele (oggi via Turati) per mezzo di una strada in galleria da imboccarsi nei pressi di Porta Soprana. Per tale arteria è previsto un andamento parallelo a quello di via San Lorenzo secondo un tracciato di «minima resistenza archeologica» che renda facilmente accessibile la zona monumentale e «metta in

valore» le chiese di San Donato, Sant'Agostino, Santi Cosma e Damiano, Torre degli Embriaci. Tutto il piano ruota intorno alla «messa in piena luce» di Porta Soprana che assurge a «monumento glorioso e caratteristico della Genova medioevale» ponendone in evidenza «le severe linee della sua robusta architettura» (Braccialini 1938).

Una seconda arteria avrebbe poi dovuto collegare la zona di San Vincenzo con quella di Piccapietra e successivamente, passando a nord del teatro Carlo Felice, connettersi con via Roma; anche in questo caso il primo tratto è previsto in galleria². Tra i progetti partecipanti, il secondo premio va al progetto "Genuensis ergo mercator" di Luigi Carlo Da-

neri e Luigi Ferrarì che, oltre che per la particolare rappresentazione grafica, è conosciuto perché prevede il “grattanuvole”. Anche in questo progetto troviamo espressi i temi dello sventramento, del diradamento e dell’isolamento dei monumenti con conseguente manipolazione scenografica degli spazi. Il piano trova attuazione in alcune sue parti prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale attraverso la realizzazione dei piani particolareggiati di piazza Dante, di piazza della Vittoria, di corso Aurelio Saffi e della zona orientale del Bisagno. Lo strumento urbanistico pone le basi per una serie di scelte urbanistiche che caratterizzeranno l’area per i successivi cinquant’anni e prevede che l’attuazione avvenga tramite piani particolareggiati redatti dal comune per le singole zone. Per le zone di Piccapietra, San Vincenzo e Madre di Dio si ipotizza un totale “rinnovamento”, cioè la completa eliminazione, salvo specificare che “nessun sacrificio di valori storici ed artistici sarà compiuto e le memorie più preziose, i quadri ambientali più singolari saranno conservati” (Braccialini 1938). Il piano propone inoltre una nuova sistemazione per tutta la zona compresa tra piazza Caricamento e piazza Cavour e una nuova circoscrizione a mare a quota 5 metri tra piazza Cavour e la foce del Bisagno. Sono esplicitamente salvate: via San Luca, piazza Soziglia e le “strade nuove”. La viabilità di attraversamento trasversale è risolta con la creazione di un asse che correndo lungo via Madre di Dio, raggiunge Piccapietra a partire dalla circoscrizione a mare. Il fulcro del progetto è piazza Dante su cui confluiscono cinque assi viabilistici, la cui rilevanza è evidenziata dalla previsione di quattro grattacieli. Occorre rimarcare il ruolo di primo piano che il Comune di Genova aveva in seno all’I.N.U. (Istituto Nazionale di Urbanistica) di cui era socio fondatore e l’intensa partecipazione

dei funzionari dell’amministrazione ai principali congressi internazionali di urbanistica (Mansueto 1992). Vanno principalmente segnalate le posizioni critiche nei riguardi dello sventramento dei centri storici che era privilegiato in quegli anni sia dal potere centrale che da varie amministrazioni locali. In particolare il tecnico comunale Aldo Viale (Viale 1931) sottolinea sulla rivista municipale Genova (che in questi anni ospita gran parte del dibattito culturale sulla città) “la necessità di non apportare trasformazioni a quei quartieri che, per essere i più vecchi, presentano una maggiore importanza dal lato storico e artistico” e ammoniscono che “se il concetto del risanamento integrale dovesse predominare (...), ciò porterebbe ad un’alterazione completa della struttura originaria della città”. Aldo Viale si dichiara inoltre favorevole ad un piano generale che superi l’episodicità e la frammentarietà di piani parziali e limitati, per considerare la “Grande Genova dominante del mare” come un unico organismo omogeneo (Viale 1931). I due funzionari non hanno però nulla da eccepire al diradamento. Le affermazioni riportate appaiono nettamente contrastanti, e per certi versi antitetici, rispetto a quanto scrive nell’aprile 1937 la rivista municipale “Genova”, che, esaltando “l’opera risanatrice del piccone” e la “grandiosità di concezione architettonica e urbanistica del nuovo centro”, si appella a già citate concezioni igieniste e parla quasi con disprezzo di “vetusti nuclei” e di “un agglomerato di vecchie costruzioni senza eccezioni malsane e addossate le une sulle altre” (Pavolini 1937). È inoltre evidente che da questi progetti sembra emergere il “problema centro storico”, la cui risoluzione tende a configurarsi come l’eliminazione o la riduzione di un ostacolo. Non va infine sottovalutato l’aspetto propagandistico e di ricerca del consenso che il regime fascista investiva sull’operazione.



Piano regolatore delle zone centrali della città 1932 (e successive modifiche e integrazioni, aggiornato al 1959), parte relativa al Centro storico (Gastaldi, Soppa 2004).

Nel luglio 1933 il podestà trasmette al Ministero dei lavori pubblici il piano particolareggiato di esecuzione di piazza Dante che otteneva la definitiva approvazione. In totale l’operazione interessa una superficie di 23.000 metri quadrati e sbancamenti per un totale di 500.000 metri cubi. Come già detto sono previsti quattro “grattacieli” che poi verranno ridotti a due di 78 metri di altezza (superiore a quella consentita dal regolamento edilizio). Le realizzazioni comportano ovviamente ingenti trasferimenti (o “espulsioni” usando un termine in voga negli anni settanta) di popolazione ed attività dal “vetusto nucleo di Morcento”. La rivista Genova parla di “sventramento

dell’ammasso di vecchie costruzioni, di case malsane e cadenti, nelle quali intere famiglie, secondo l’antico sistema e per la centralità del luogo che trovansi nei pressi della casa di Cristoforo Colombo, vivono agglomerate in pochi, ristretti e insalubri ambienti”. Tutto il ventennio si caratterizza per un impegno nelle realizzazioni di opere pubbliche e infrastrutturali che non ha precedenti e che non riguardano solo le zone centrali, ma l’intero territorio comunale. La ricerca di consenso si coniuga con la volontà unificatrice (e in parte omologatrice) rispetto alla complessa realtà urbana derivante dall’unificazione delle precedenti realtà amministrative e con l’esigenza di impiegare la forza lavoro espulsa da altri

campi dell'economia (si ricordi la grave crisi economica fra il 1929 e il 1934).

Tornando alle zone centrali, nel giugno 1936 iniziano i lavori di demolizione e scavo che porteranno tra il 1937 e il 1938 alla realizzazione dei "grattacieli" di piazza Dante; Piero Barbieri redige un "Piano regolatore e di diradamento della Genova medievale" che prevede soluzioni meno drastiche delle precedenti. I giochi visuali e le prospettive consentono di valorizzare i principali edifici storico-artistici mentre i diradamenti permettono inoltre l'agevole scorrimento dei flussi di traffico di penetrazione. L'assunto teorico che sta alla base del piano deriva dalle teorie di Gustavo Giovannoni (Cevini 1989, p. 69) ed è significativo che le emergenze architettoniche ("monumenti") siano disegnate in assonometria, mentre la parte restante del piano è in pianta (Barbieri 1937a).

Il piano regolatore ripropone la realizzazione della parallela a via San Lorenzo con un tratto in galleria nei pressi di Porta Soprana; vengono inoltre previste una parallela a via Garibaldi che unisca piazza Fontane Marose a piazza Fossatello, una parallela a via San Luca (verso mare) che unisca piazza Banchi a piazza Fossatello e una serie di slarghi nelle zone della Maddalena e di Soziglia. Il Barbieri è inoltre noto per i suoi studi di analisi sull'evoluzione della città, tra cui il più famoso è il *Forma Genuae* dove mette in evidenza l'evoluzione del tessuto urbano per soglie storiche (Barbieri 1938). Altrettanto interessante ai fini di una migliore conoscenza della formazione dell'organismo urbano del centro storico è lo studio *Le piazze urbanistiche di Genova* pubblicato dalla rivista "Genova" (Barbieri 1937b) in cui l'autore evidenzia la formazione graduale di alcune piazze del centro storico rifacendosi agli studi di Camillo Sitte (Cevini 1989, p. 133).

La strada di attraversamento parallela a via Garibaldi, sulla traccia di via della Maddalena, era già stata proposta nel 1934 in un progetto redatto dall'architetto Giuseppe Crosa di Vergagni in relazione al previsto ampliamento del palazzo municipale a valle di via Garibaldi. Nel 1938 gli uffici tecnici comunali redigono un piano particolareggiato per la sistemazione di Piccapietra e di San Vincenzo nel quale la galleria sotto l'Acquasola avrebbe dovuto sboccare in una grande piazza centrale disposta ad angolo con il prolungamento di via Sofia Lomellini.

Per concludere questa rapida panoramica sugli anni Trenta che abbiamo potuto ricostruire prevalentemente utilizzando articoli e dibattiti apparsi sulla rivista "Genova", va detto che nel 1934 viene studiato un progetto per la realizzazione della metropolitana e che ingenti investimenti pubblici vengono impiegati nel potenziamento del porto attraverso il prolungamento della diga foranea, la realizzazione di nuovi bacini e la costruzione della nuova Stazione Marittima.

Nel 1942, facendo seguito ad una proposta di David Chiossone, il Comune e la Sovrintendenza costituiscono l'Opera Genova Medievale, ente morale che si propone di ripristinare strutture e ambienti medioevali, isolandoli dalle successive sovrapposizioni. Pur essendo discutibile il fatto che venisse preso il Medioevo come parametro di tutte le epoche, va sottolineato l'azione di sensibilizzazione svolta da tale ente.

Durante il periodo 1940-1944, Genova subisce numerosi bombardamenti navali e aerei che provocano danni consistenti al patrimonio edilizio del Centro storico. Nel 1950 è approvato il Piano di ricostruzione che si occupa di favorire il recupero delle aree urbane più colpite; una di queste è senz'altro la zona di Piccapietra per cui viene redatto dagli uffici comunali

un apposito piano particolareggiato nel 1953. Altre parti significative subiranno molte varianti prima di arrivare a una concreta realizzazione (piano di Piccapietra e piano di via Madre di Dio), mentre altre pur rimanendo come previsioni anche nel piano regolatore generale del 1959 avranno attuazione solo in zone limitate (piano di San Vincenzo).

Il piano di ricostruzione e il piano di Piccapietra

Ne 1946 l'amministrazione comunale promuove lo studio del P.R.G. e avvia una inchiesta sulle condizioni igieniche e sociali del centro storico. Gli studi sono ripresi grazie alla deliberazione 11 dicembre 1948 n. 1620, con cui l'amministrazione comunale affida l'incarico di provvedere alla stesura del Piano Regolatore Generale al proprio ufficio tecnico e in particolare alla Ripartizione piani regolatori con la collaborazione di una speciale Commissione di consulenza composta dagli architetti Franco Albini ed Eugenio Fuselli oltre che dal senatore Mario Pucci (consulente per la viabilità). Tale commissione svolge i propri lavori dal 1948 al 1951 senza addvenire a proposte concrete.

Sempre del 1946 è un Concorso nazionale per il "Piano Regolatore Generale di massima e il Piano Particolareggiato di alcune zone centrali", bando che verrà poi ridimensionato nella primavera 1949 alla sistemazione di alcune zone particolarmente colpite dai bombardamenti bellici come Piccapietra, San Vincenzo e Madre di Dio. Tra le indicazioni fornite dal bando si evidenzia la possibilità di alcuni "tagli" al tessuto edilizio del centro storico e la "netta esclusione di tutto il traffico pesante proveniente da levante" (Labò 1950). La commissione esaminatrice si limiterà a segnalare

otto progetti meritevoli (tra i sedici presentati), ma non dichiarerà un vincitore. Gli uffici tecnici comunali facendo proprie alcune indicazioni dei piani presentati e con la consulenza della già citata commissione Albini - Fuselli - Pucci elaboreranno poi un Piano Particolareggiato esecutivo, reso operativo a partire dal 1954 per la sola zona di Piccapietra.

Altra conseguenza diretta dei bombardamenti bellici sarà, a Genova come in altre città³, la redazione da parte degli uffici comunali (in collaborazione con Aldo Assereto, Eugenio Fuselli, Mario Labò, Giovanni Romano) del Piano di Ricostruzione di alcune zone del centro (Molo, Maddalena, San Vincenzo e San Teodoro per una estensione di 365,9 ha) e di altre parti dell'abitato (Rivarolo, Teglia, Certosa, Voltri, Sampierdarena per una estensione di 153,5 ha). Il piano deliberato il 15 novembre 1945 è adottato dal Consiglio Comunale in data 14 maggio 1948; dopo una rielaborazione è nuovamente adottato dal Consiglio il 3 maggio 1949 e definitivamente approvato con Decreto Ministeriale n. 1436 del 24 gennaio 1950. La stesura definitiva del piano riguarda il 2,1% dell'intero territorio comunale ed è sintomatico degli sforzi e delle speranze che l'intera collettività si aspettava dalla ricostruzione. Per quanto riguarda il centro storico non si coglie la grossa occasione rappresentata dallo strumento urbanistico e ci si preoccupa unicamente della ricostruzione di alcuni comparti e dell'arretramento di alcuni fronti col fine dichiarato di migliorarne le condizioni igieniche; in compenso, per chi costruisce subito, c'è la possibilità di elevare la costruzione di un piano. Va rilevato che la definitiva approvazione del piano giunge solamente nel 1950, se fosse avvenuta più tempestivamente, l'efficacia sarebbe stata senz'altro superiore.

Emblemi di questo piano e delle sue logiche possono essere considerati l'edificio della

Società Generale Immobiliare a Caricamento e quello della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia nelle vicinanze di piazza De Ferrari (Gabrielli 1978). Nella prima metà degli anni Cinquanta, durante le amministrazioni Adamoli e Pertusio vengono approvate numerose varianti a tale piano fra cui la più importante è il già citato piano particolareggiato di Piccapietra adottato nel 1950, successivamente rielaborato, nuovamente adottato il 9 agosto 1952 e definitivamente approvato con Decreto Presidenziale del 22 novembre 1953 dopo trent'anni di rinvii e modifiche e a più di settant'anni dai primi studi⁴.

Va sottolineato che il comune era proprietario di circa i due terzi dell'intera superficie del quartiere di Piccapietra e per l'intervento prevalse il concetto della massima utilizzazione delle aree per rendere massimi i benefici ottenibili in base al criterio dell'autofinanziamento dei lavori pubblici necessari (Fazio 1959). Dagli sventramenti, che dovevano creare il "miracoloso polmone del traffico genovese", si salveranno solamente il palazzo di Pammatone "inglobato" nel nuovo palazzo di giustizia e la chiesa di Santa Croce e San Camillo (Fazio 1959). Del resto anche Mario Labò in un intervento pubblicato dalla rivista "Urbanistica" nel 1950 parla di "zone centralissime, relitto del centro antico, limitrofe alla parte rinnovata della città, che non possono resistere all'avanzare del rinnovamento edilizio e che devono essere tempestivamente pianificate se non si vuole che questo rinnovamento, nel cercare di concludersi le travolga anarchicamente" e aggiunge che la zona "è una plaga di valori modesti, in cui l'espropriazione non sarà gravosa, ed è quindi reale l'urgenza di metterla a disposizione dei costruttori" (Labò 1950).

I piani e gli studi dell'immediato dopoguerra, nati generalmente sotto l'urgenza del bisogno, senza studi approfonditi, e senza

relazioni con i problemi generali della città saranno definiti "i piani delle occasioni mancate" (Gabrielli 1963); è inoltre evidente come siano ancora una volta i problemi viabilistici e di traffico a farla da padroni ogni qual volta si predisponga o si discuta di programmazione urbanistica. Tra la metà degli anni Quaranta e la metà degli anni Cinquanta va anche rimarcata l'efficace opera di restauro di importanti monumenti cittadini portata avanti dalla Sovrintendenza ai monumenti e dall'Ufficio comunale Belle Arti come la Casa di Andrea Doria a San Matteo, San Giovanni di Prè, Porta Soprana, oltre alla riapertura e risistemazione di Palazzo Rosso (1951), Palazzo Bianco (1951) e del museo del Tesoro di San Lorenzo (1954-56); in tutti questi casi va sottolineato il valore di testimonianza e sensibilizzazione nei confronti del patrimonio storico-artistico racchiuso nel centro storico, che assurge a patrimonio dell'intera città.

Il piano regolatore generale del 1959

Intanto gli uffici comunali continuano a lavorare alla stesura del nuovo piano generale, le prime indiscrezioni le fornisce Eugenio Fuselli nel maggio 1954 in una conferenza tenuta alla "Società di Letture e Conversazioni Scientifiche". L'urbanista genovese nella sua ampia e articolata relazione si schiera decisamente a favore dell'intervento previsto a Piccapietra sostenendo il "radicale rinnovamento edilizio di una porzione centralissima della città rimasta esclusa dalla vita moderna". Il centro storico viene menzionato solamente a proposito del "baracchismo insediatosi nelle aree necrotiche e centrali residue dai bombardamenti come a San Silvestro" dove "tipiche isole etniche di immigrati in breve tempo si

ambientano e vengono raggiunti dai familiari" (Fuselli 1954). Altre anticipazioni si hanno in occasione della "Mostra delle attività comunali" tenutasi al palazzo dell'Accademia nel maggio 1954, in tale occasione viene esposta al pubblico una edizione del piano generale e numerosi plastici.

Al V Congresso Nazionale di Urbanistica che si tiene a Genova nell'ottobre 1954, l'ingegnere capo del Comune di Genova Mario Braccialini pur ribadendo la necessità che Genova adotti a breve termine il suo nuovo piano (tra le grandi città solo Milano l'aveva fatto nel 1953), dà alcune precise indicazioni su quelli che saranno i suoi contenuti. La stampa cittadina ne darà ampie divulgazioni così come la rivista "Urbanistica". Riferendosi esplicitamente al centro storico egli parla della volontà di redigere un piano «perfettamente sincronizzato» al piano del 1932 e di «far approvare i piani esecutivi già predisposti ed approvati dalla Commissione edilizia per le zone di San Vincenzo e Madre di Dio come completamento delle realizzazioni già avvenute di piazza Dante e piazza della Vittoria» e «confirmare la validità delle previsioni dei piani regolatori parziali approvati dopo il 1912». Braccialini parla di «rinnovamento dell'intero quartiere di Prè» (Braccialini 1955) e la frase potrebbe essere male interpretata se non si specificasse in seguito che le "regioni" di Prè, San Vincenzo, Madre di Dio e Piccapietra dovranno «scompare completamente» per offrire un «ampio campo all'iniziativa privata» e nuovi spazi viabilistici. Il «vecchio quartiere» della Maddalena è graziato rispetto a quelle che erano le previsioni del 1932 e del 1938 (era prevista una strada nella zona), a patto che sia «successivamente risanato» (Braccialini 1954). La previsione viene accantonata non tanto in base a considerazioni di tipo culturale, ma semplicemente perché «la



Piazza San Giorgio, Genova, fine anni Cinquanta.

sua approvazione avrebbe trovato gravi difficoltà da parte del Ministero della pubblica istruzione», non escludendo (forse auspicando) che la stessa potesse essere realizzata in futuro visto che «a tal scopo nel Piano Esecutivo di Piccapietra è stato predisposto un varco di passaggio lungo il lato nord del teatro Carlo Felice».

Il Piano Regolatore Generale è adottato dal Consiglio Comunale in data 29 marzo 1956 e approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 ottobre 1959⁵. L'assessore ai lavori pubblici Matteo Vita nella relazione di presentazione dopo aver lodato l'opera del Braccialini che «con tanto amore ha elaborato quest'opera», definisce il piano «lo strumento più importante che la città abbia mai avuto». Bruno Gabrielli qualche anno più tardi lo definirà «uno strumento aberrante, frutto degli interessi consolidati della città» (Gabrielli 1971). La relazione al piano afferma esplicitamente che il «piano del 1932 rappresenta una fortunata circostanza per la città» soprattutto in relazione ai problemi viabilistici del centro cittadino che il piano inquadra nelle previste infrastrutture necessarie alle direttrici di sviluppo urbano

e nell'ambito dei collegamenti a livello regionale. In dettaglio il nuovo piano conferma per le zone centrali il "piano particolareggiato di esecuzione per le zone di piazza Dante - Carignano", il "piano particolareggiato della zona di Piccapietra" e il "piano di ricostruzione di Genova Centro" che permetteranno la realizzazione di un nuovo collegamento trasversale tra piazza Corvetto, piazza Dante e la circonvallazione a Mare. Viene dunque confermata l'eliminazione totale dei quartieri di Piccapietra (in esecuzione dal 1954), Madre di Dio e San Vincenzo. Si precisa che sia per le abitazioni da demolire, sia per quelle da risanare gli abitanti che dovranno "emigrare" a seguito del "risanamento della Genova vecchia" sono 53.000 (di cui 2.200 a Piccapietra, 5.800 a Madre di Dio, 2.200 a San Vincenzo e 6.700 a Prè).

Per quanto riguarda Prè, il nuovo piano prevede (respingendo le osservazioni della sovrintendenza), la formazione «di un'arteria diagonale fra piazza della Nunziata e piazza dello Statuto con sbocco presso via Gramsci» la quale verrebbe ad essere ampliata tramite l'arretramento degli edifici (abbiamo già visto che per Prè era prevista un'azione di "risanamento"); questo coerentemente con le enunciazioni generali riguardanti la viabilità cittadina che prevedevano la creazione di «nuove strade adatte a favorire incremento e rinnovamento edilizio» (Comune di Genova 1959, p. 99) e bollavano come «insufficienti le strade che attraversano il nucleo urbano» (Comune di Genova 1959, p. 61)⁶.

Viene invece scartata l'ipotesi (prevista dal piano del 1932), della parallela a via San Lorenzo «perché il tracciato viene a sconvolgere tutta la zona antica della città, la cui alterazione non sarebbe attualmente consentita dal ministero della Pubblica Istruzione». La relazione è tutta pervasa da una logica di

sviluppo e di crescita quantitativa e non sono immaginabili i fenomeni di congestione a cui si sarebbe andati incontro se tutto quello che questo piano prevedeva per le zone centrali fosse stato realizzato⁷.

La commissione di studio sul centro storico

Nel frattempo, nel 1958, si conclude la prima fase di lavori del "Gruppo di studio per la valorizzazione, conservazione e risanamento del centro storico", fortemente voluto dal sindaco Vittorio Pertusio che ne promuove l'istituzione nel 1957 (delibera di Giunta del 21 febbraio). Il gruppo è formato, tra gli altri, da personalità di grande cultura e sensibilità come Franco Albini, Franca Helg, Giovanni Romano ed è presieduto dall'Assessore ai lavori pubblici Matteo Vita (per un breve periodo collabora ai lavori anche Ludovico Quaroni). La zona che viene presa in considerazione ai fini dello studio risulta abbastanza arbitraria ed è compresa all'interno di "Via delle Fontane, piazza della Nunziata, piazza de Ferrari, piazza Sazano, Mura delle Grazie e la Circonvallazione a mare" (Comune di Genova 1958, p. 6); vengono quindi esclusi il quartiere di Prè, quello del Molo e quelli di Madre di Dio, di Piccapietra e di San Vincenzo, nonché la zona di San Donato - Porta Soprana che con atteggiamento improntato alla rassegnazione vengono considerati ormai perduti (abbiamo visto che il Piano Regolare Generale in via di approvazione ne prevedeva la demolizione).

Grande influenza nei lavori del gruppo di studio ebbe certamente il rinnovato interesse per la salvaguardia del patrimonio storico e artistico che veniva emergendo dai primi convegni nazionali dedicati a questi temi come il primo convegno di Italia Nostra a Roma nel 1956,



Piazza Caricamento, Genova.

il VI convegno promosso dall'I.N.U. a Lucca nel 1957 ed il convegno dell'XI Triennale a Milano sempre nel 1957⁸. Coerentemente con quanto sembra emergere nel dibattito (anche a livello nazionale) le analisi contenute nella relazione prendono in considerazione il centro storico di per sé stesso e quindi senza alcuna relazione con il resto della città. La città di antica formazione e la città della più recente espansione, venivano considerate come ambiti concettualmente distinti e separati mentre l'assessore Vita in una lettera del 21 gennaio 1957 (riportata nella relazione) parla della necessità di provvedimenti che «risanino il corpo malato di vecchiaia e lo restituiscano al suo posto nell'organismo vivo della città» (Comune di Genova 1958, p. 6) facendo trapelare

come egli ponesse il problema centro storico in un'ottica di più stretto legame con la città. La relazione del gruppo di studio oscilla tra la volontà esplicita di un «risanamento igienico che eviti demolizioni e sventramenti» tramite un'appropriata strumentazione urbanistica e le nostalgie per le teorie del diradamento tanto che il piano del Barbieri viene definito: «ancor ora di particolare interesse» (Comune di Genova 1958, p. 22). Ci si preoccupa innanzi tutto di porre fuori gioco alcune ipotesi che in quegli anni andavano ancora per la maggiore: evitare diradamenti anche parziali, evitare nuove strade di penetrazione o l'ampliamento di quelle esistenti. Si parla invece di «restauro conservativo e valorizzazione dei caratteri culturali e ambientali, di conservazione ur-

banistica e di bonifica igienica specificando che l'area studiata è «zona da risanare senza alcuna discriminazione». Si prevede inoltre che la «zona sia sottoposta ad un vincolo di salvaguardia che subordini ogni intervento alla redazione di un piano particolareggiato». Tale indicazione sarà recepita dalle norme di attuazione del P.R.G. del 1959 (articolo 18) che impediscono qualsiasi intervento che non sia «l'esecuzione di modificazioni interne e di opere straordinarie di manutenzione che non danno luogo a trasformazioni essenziali della struttura dei fabbricati».

Nel febbraio 1959 il gruppo di studio si costituisce ufficialmente in «Commissione per la redazione del Piano di valorizzazione, conservazione e risanamento del centro storico». Ne fanno parte in veste di esperti e professionisti esterni: Franco Albini, Luigi Carlo Daneri, Cesare Fera, Luciano Grossi Bianchi, Giuliano Forno, Eugenio Fuselli, Franca Helg, Giovanni Romano (come consulenti esterni: Caterina Baglietto, Ennio Poleggi, Edda Ricagno). La commissione imposta numerose indagini col fine di giungere ad una conoscenza approfondita della struttura edilizia con particolare riferimento alle condizioni statiche, igieniche e di manutenzione degli edifici, della popolazione residente ed attiva, delle attività economiche e lavorative, della viabilità e dei servizi.

C'è chi, come Ennio Poleggi, ha voluto leggere queste lunghe fasi di studio in «nome della pesante complessità del problema», come una giustificazione atta a rinviare decisioni (Poleggi 1978). La commissione ha sempre respinto questo tipo di accuse lamentando gli scarsi mezzi economici e operativi a disposizione, ma sicuramente le estenuanti discussioni su problemi marginali e le opinioni discordanti dei vari componenti la commissione non giovarono alla produttività

del lavoro (Gabrielli 1963). La commissione si trincerò inoltre dietro la scusante della insufficiente legislazione⁹ in materia di tutela e conservazione dei centri storici.

Tra gli studi che vengono elaborati nel periodo meritano una citazione la poco conosciuta «Indagine sulle condizioni igieniche della zona monumentale di piazza San Matteo in Genova» (realizzata da Enzo Magnani e Andrea Rocca e pubblicata dall'Istituto di Architettura e tecnica urbanistica dell'Università) e l'articolo di Armando Dillon: *Un piano aperto e flessibile per la tutela del centro storico di Genova* pubblicato dalla rivista *Genova* nel 1962. Per quanto riguarda il primo studio va rilevato che la zona presa in considerazione è quella attorno a piazza di San Matteo, tutti gli edifici presi in considerazione sono analizzati attraverso dettagliati rilievi e sezioni e vengono suggerite proposte di miglioramento dal punto di vista igienico. L'articolo del Dillon prende posizione contro «gli elementi di contrasto, disturbo e disintegrazione spaziale e organica» causati dai nuovi interventi edilizi nel centro storico, ma nello stesso tempo si pone in aversità rispetto alle tesi «della conservazione integrale» proponendo una «tutela attiva del patrimonio edilizio esistente che elimini le parti morte ed irrecuperabili» (Dillon 1962). Lo studio si sofferma ad alcune indicazioni tra il «pratico» e il «folcloristico» come il divieto per il centro storico di aperture di «grandi magazzini, garage, distributori automatici, impianti pubblicitari e juke box» e in generale di tutto ciò che sia riconducibile alla modernità favorendo invece «le botteghe a conduzione familiare, senza orario, dove il padrone è padrone e passa la sua giornata con la famiglia, in negozio anche fino a mezzanotte» (Dillon 1962). Altre proposte riguardano limitazioni fiscali per gli immobili e il divieto della procedura d'appalto per l'effettuazione

dei lavori pubblici senza che si capisca in che modo questa procedura potesse ledere gli interessi del centro storico. In questo articolo sembra trasparire un atteggiamento «umanistico» e difensivo teso alla conservazione e al congelamento del patrimonio storico-artistico che viene concepito in modo autonomo

rispetto alla città e che sembra ricalcare il modello della difesa del singolo monumento ritrasposto a grande scala. Il centro storico è visto come un qualcosa che va difeso da funzioni e destinazioni d'uso contemporanee, la parte di città esterna al centro storico può invece accogliere la modernità.

⁷ Architetto, professore associato di Urbanistica presso l'Università IUAV di Venezia. Ha conseguito il dottorato di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale presso il Politecnico di Torino. Ha svolto e svolge attività di ricerca su temi riguardanti le politiche di sviluppo locale e la gestione urbana. Ha partecipato a ricerche MIUR, nazionali e internazionali, consulenze per soggetti pubblici e privati. Autore di articoli, saggi e pubblicazioni

¹ I risultati del concorso per il piano regolatore furono duramente contestati dal sindacato degli architetti che ravvedeva vulnus nella graduatoria che assegnava il primo premio al progetto firmato da Aldo Viale che era contemporaneamente capo dell'ufficio tecnico comunale.

² Esiste un troncone di galleria, (dove oggi c'è un'autostrada) che avrebbe dovuto essere collegata con l'incrocio tra via San Vincenzo e salita della Misericordia, il nuovo allineamento sarebbe stato quello del palazzo di via San Vincenzo angolo via Orti Sauli.

³ I piani di ricostruzione sono previsti dal Decreto legge 154 del 1945 e dalla legge 1402 del 1951, hanno validità decennale e contenuto urbanistico analogo a quello del piano particolareggiato di esecuzione. Nel 1955 ne risultano adottati 427, alla scadenza molti saranno prorogati e resteranno l'esclusivo strumento di pianificazione comunale (anche se relativi a zone limitate e centrali).

⁴ I primi studi furono iniziati sotto l'amministrazione di Andrea

Podestà sindaco di Genova nei periodi 1866-1873, 1883-1887, 1892-1895. La zona doveva essere demolita nel 1885 per motivi igienici, Genova era la città più densamente popolata d'Europa dopo Napoli e aveva alti tassi di mortalità infantile e di morbilità (Fazio 1959).

⁵ La necessità era divenuta obbligo con l'inserimento di Genova nel primo elenco (D.M. n.391 dell'11 maggio 1954) di comuni che dovevano obbligatoriamente redigere ed adottare il piano regolatore elaborato ai sensi della legge 1150 del 1942 e di trasmetterlo al Ministero dei Lavori Pubblici (che doveva provvedere all'approvazione) entro il settembre 1956

⁶ A piano approvato, Eugenio Fuselli afferma che il problema principale della città è quello della circolazione e lo antepone ai problemi del lavoro, della casa e dei servizi (Fuselli 1962).

⁷ Braccialini parlava comunque di «piano realistico».

⁸ Il piano regolatore generale di Siena del 1956 delimita per la prima volta in Italia l'ambito del centro storico (denominandolo fra l'altro «zona A», termine ripreso formalmente più di dieci anni dopo dalla «legge ponte»), proponendo esclusivamente interventi di salvaguardia e recupero del patrimonio storico.

⁹ Giovanni Romano doveva pensarla diversamente, se nel 1959 scriveva che occorreva *giovarsi della legislazione urbanistica, e cioè della legge urbanistica, la quale d'altronde offriva aperture e possibilità insospettite* (Romano 1959, p. 33). Le stesse possibilità erano già state evidenziate da Luigi Carlo Daneri nel 1958 (Daneri 1958, pp. 105-106).

LA BREVE VITA FELICE DELLE NAVI DI PIETRA

Valter Scelsi*

Andare alla ricerca, all'interno della città, di quelle che chiamiamo navi di pietra, che poi, il più delle volte, sono navi di cemento e di mattoni, genera un repertorio che conduce presto a un canone, il canone dell'edificio urbano a base triangolare o trapezoidale. Se poi, inoltrandoci in questa ricerca, possiamo ancora seguire Roland Barthes, e, in fondo, non vedo perché non potremmo, quando suggerisce che l'architettura è contesa tra sogno e funzione, arriviamo a notare che gli innumerevoli edifici costruiti in giro per il mondo dentro sedimi appuntiti, lotti generati da incroci non-ortogonali di strade, nascono sbilanciati verso il secondo termine, la necessità contingente, per poi finire col sovvertirne l'equilibrio, slanciandosi, spesso senza freno, verso la opposta dimensione retorica.

Se quella della nave di pietra è una metafora ancora oggi pienamente comprensibile, va detto, lo è grazie al cinema e alla fotografia, perché le prue verticali dei piroscafi – quei volumi al-

tissimi tagliati ad angolo acuto che accendono la scintilla analogica sulla quale si fonda la relazione con gli spigoli dei palazzi angolari – non si vedono più nei porti o per mare da almeno mezzo secolo¹. Anzi, a meglio guardare, le prue a piombo dei grandi scafi furono una prassi, se non proprio un'invenzione, poco successiva alla nascita della fotografia e contemporanea proprio a quella del cinema.

Così ci chiediamo, una volta identificata una possibile canone, quale può essere il destino delle navi di pietra nel paesaggio urbano?

Nella città moderna, il generarsi di un paesaggio architettonico che consente il proprio riconoscimento da parte della società tramite l'azione critica dell'individuo, origina figure la cui espressività risulta – proprio per via del processo di riconoscimento – ampiamente condivisa, finendo con l'essere percepita come una sorta di diritto, come un bene collettivo. Sono figure nella quali l'identificazione città-edificio avviene in maniera largamente

diffusa: si pensi, per meglio capire, alle torri di San Gimignano o ai mirador di Lisbona.

Le città diventano, nell'immaginario globale, luoghi tipici di queste figure, come la Parigi dei passages couvert nell'Ottocento. Le navi di pietra ospitate nei lotti triangolari sono figure di questo tipo, si direbbe “generate per forma”. Tutto questo in un quadro generale dove con figura si intende il contenuto percettivo staccato da uno sfondo più o meno neutro, o, se si preferisce, più o meno uniforme e indifferenziato, e colto in una condizione nella quale non dobbiamo tanto chiederci se percepiamo veramente il mondo, ma dobbiamo invece dire: il mondo è ciò che noi percepiamo (e questo se ci è concesso impegnare, piegandola un poco alla nostra tesi, un'affermazione di Maurice Merleau-Ponty²).

È in questa chiave che si finisce per parlare di una Genova delle navi di pietra.

A tutto ciò va aggiunto che nello scenario storico del Novecento la nave è stata – nella sua più celebrata evoluzione, il transatlantico – un riferimento costante e disponibile per l'architettura. E non solo per l'architettura, evidentemente, ma anche per tutto il mondo del progetto dell'abitare moderno. Il transatlantico è vera sintesi di modernità, nell'immaginario di innumerevoli genti. Basta richiamarlo per evocare concetti di funzionalità, organizzazione, tecnologia, potenza.

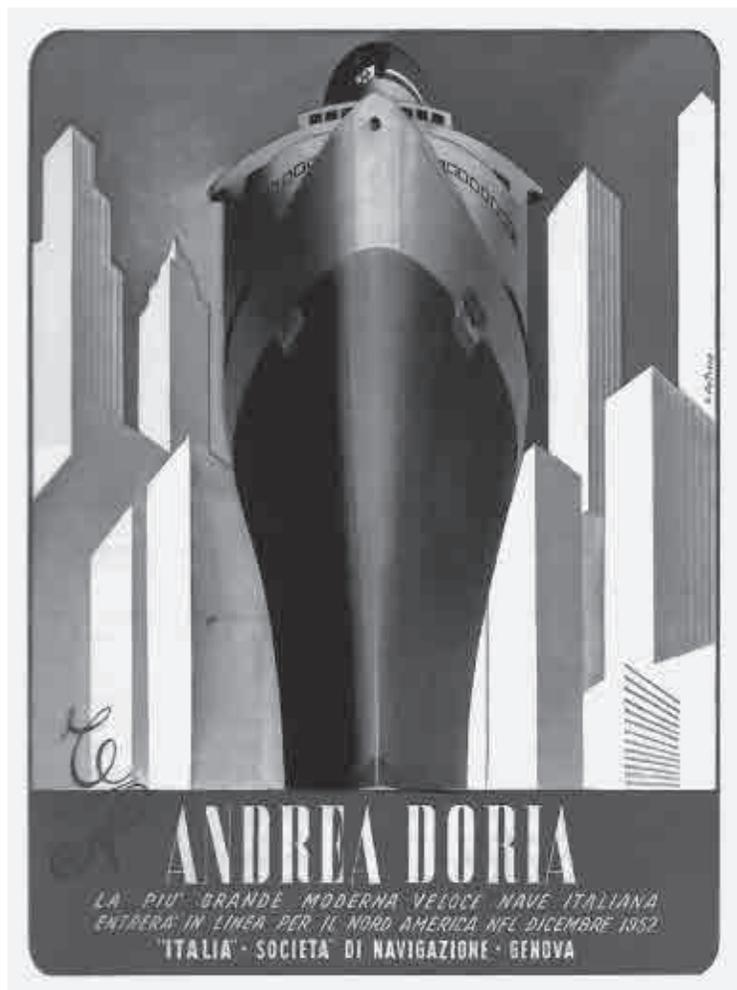
«Non è un caso, insomma, se intorno alle figurazioni della nave – del transatlantico, della nave da crociera turistica – si sia ordita tutta una serie di semplificazioni iconologiche; ma ancora più spesso con una finalità decisamente pubblicitaria che rendesse evidente la funzione e l'aspetto della nave e le sue caratteristiche legate alla crociera, alla mondanità, al privilegio della vacanza d'eccezione»³.

La forza dei motori spinge le prue dei pirosc-

fi, simili a immense lame capaci di tagliare le onde, non più costrette a planarvi sopra come per secoli avevano fatto i vascelli sospinti dall'energia del vento. E l'uomo cittadino è spettatore, quasi identificatosi con la fauna marina, affascinato ed escluso da quei mondi di favola, maestosi e brulicanti di luci che attraversano quella che nel 1889 Camillo Sitte definiva «la monotonia dell'oceano edilizio»⁴. Ecco, le navi di pietra sono figlie di questo fascino sgomento, più che dell'edificante rimando alle qualità del bastimento e della mariniera continuamente presente nel Movimento Moderno⁵.

Ma allora, cosa succede al riferimento metaforico (nave/palazzo) se ci allontaniamo dalla modernità ripercorrendo a ritroso le epoche? Semplicemente scompare, o meglio, non si attiva mediante la presenza di quella forma nella quale siamo soliti riconoscere l'analogia con la grande nave (il filo verticale dello spigolo acuto di un edificio) in quanto essa perde ogni capacità di riconoscimento. Prima della seconda metà del XIX secolo⁶, perché si parli di navi nella città si deve verificare la compiuta trasposizione di altri elementi nautici tipici (sartie, scalmi, gomene, fasciame, ancore, oblò, alberi e pennoni), come nella nave di pietra dell'isola Tiberina⁷. Gli edifici a base triangolare semplicemente non evocano, prima di quest'epoca, che analogie diverse. Quelle alimentari della fetta di formaggio o di polenta, ad esempio.

Rientra in questa vicenda di figurazioni gastronomiche una storia contenuta tra le vicende che legano il nome di Alessandro Antonelli⁸ al borgo Vanchiglia, quartiere storico di Torino – situato al confine nord-est del centro storico cittadino e prossimo alla confluenza della Dora Riparia nel Po – e in particolare a corso San Maurizio, tracciato urbano prefigurato in epoca napoleonica e poi compiutamente realizzato con la Restaurazione, che



Giovanni Patrone,
poster per
Italia-Società di
Navigazione, 1952.

produce, introducendosi in maniera diagonale nella maglia storica torinese, residui triangolari, allo stesso modo di quell'autentico generatore seriale di triangoli che è la celebre Avinguda Diagonal di Barcellona⁹.

Progettati nel 1840 i primi quattro piani della casa nota come “fetta di polenta” nella proprietà della moglie Francesca Scaccabarozzi, edificio tutto contenuto in un sottilissimo sedime trapezoidale residuo dall'apertura della

via dei Macelli (oggi Giulia di Barolo), nuova traversa di corso San Maurizio, Antonelli come ulteriore dimostrazione di destrezza tecnica aggiunge, nel 1881, l'attuale ultimo piano¹⁰. A poco decine di metri, lungo il lato opposto del corso, il marchese Carlo Emanuele Birago di Vische decide di costruire un casino, una padiglione per il diletto. Ricevuto il premezzo edilizio nel febbraio 1947, il “casino Birago di Vische” sorge su un lotto trapezoidale se-



La turbonave *Duilio* nel cantiere navale di Sestri Ponente, 1915 (Archivio Fondazione Ansaldo).

condo il progetto di Fernando Reycond. Nel 1850 Alessandro Antonelli, su richiesta del proprietario, ne immagina una sopraelevazione, mai realizzata secondo il suo disegno. La principale differenza con il progetto della fetta di polenta sembra la rinuncia a sistematizzare l'analisi della forma del lotto, e in particolare a trarre ispirazione da essa per invenzioni spaziali specifiche, a esclusione dell'utilizzo della porzione più a est, la più stretta, per articolare lo sviluppo della scala, per altro già collocata in quella parte dell'edificio nei piano sottostanti dal progetto di Reycond. Molto differente sarà la soluzione progettata nel 1854 dall'architetto Carlo Trocelli, che vuole un grande ambiente a forma di ottagono irregolare a risolvere quasi tutto lo spazio disponibile. Il casino poi, nel corso del Novecento, subisce danni di guerra e pesanti manomissioni che lo conducono a essere un condominio di abitazione, così come si presenta oggi. Nel complesso dispie-

garsi di vicende che trasformano, nel corso di un secolo e mezzo, il piccolo fabbricato torinese, non compare mai alcun riferimento alla nave: il casino Birago di Vische è noto, al più, come la fetta di formaggio. Ma l'edificio, come sappiamo, viene completato a metà del XIX, proprio poco prima, vale a dire, che la sfrenata metafora navale assuma il senso che abbiamo visto e che, quindi, si diffonda nelle città. Naturalmente, perché questo avvenga occorre che l'idea di nave moderna si associ saldamente alla parola che la esprime, come ha ben chiaro l'uomo post-illuminista dell'Ottocento. Ma le immagini mentali sono soggettive e diverse per ognuno di noi, così il “principio del contesto”¹¹ nel quale queste immagini assumono significato si afferma progressivamente con l'avvento del XX secolo. Nel caso dell'immagine della nave transatlantica, tale contesto coincide con quello in cui si muove “l'uomo tipografico”: la pubblicità, il mondo dei grandi billboard stradali e delle pagine illustrate di periodici e quotidiani. Genova, sede del principale porto mediterraneo di partenza e di arrivo delle rotte transoceaniche, ha i suoi costruttori del mito, illustratori che mettono la propria capacità al servizio della produzione di un immaginario il più possibile condiviso e accessibile da tutti¹². Ne ricordiamo due, entrambi autori di lavori immaginifici, dove le prue diritte dei transatlantici si fondono in paesaggi di architetture alte: Giovanni Patrone (Genova, 1904-1963) e Giuseppe Riccobaldi Del Bava (Firenze, 1887 – Genova, 1976). Patrone, illustratore e pittore, nasce e vive a Genova dove si afferma come uno dei principali cartellonisti italiani, realizzando immagini per le grandi società di navigazione, come il “Lloyd Triestino”, la “Tirrenia” e l'“Italian Line” (denominazione d'ambito internazionale della compagnia di bandiera nata come “Italia Flotte Riunite” e conosciuta poi come “Italia-Società di Navigazio-

ne”¹³). Riccobaldi¹⁴ – scenografo e illustratore di libri, oltre che cartellonista cinematografico – lavora a lungo nell’ambito pubblicitario, realizzando, a partire dagli anni Venti, manifesti di propaganda turistica e réclame commerciali per aziende della dimensione di Pirelli, Ansaldo, Magneti Marelli, Martini&Rossi, Cinzano. In questo ambito professionale firma nel 1928 il celebre cartellone raffigurante due grandi berline Fiat blu che s’inerpicano nella notte lungo una tortuosa rampa sorretta dal logotipo della casa automobilistica torinese. Buona parte dei suoi manifesti vengono stampati dalla tipografia genovese Barabino & Graeve¹⁵. Entrambi gli autori contribuiranno a glorificare le prue dritte dei grandi liners italiani. Patrone dipingerà nel 1952 il transatlantico *Andrea Doria* come parte dello skyline di New York, la città dove la nave approda dopo avere attraversato, in sei giorni di navigazione, l’oceano Atlantico. Riccobaldi accosterà le linee dritte del maggiore campanile veneziano (per altro appena ricostruito dopo il crollo del 1902) con quelle di un piroscalo della compagnia San Marco. Ma è un terzo autore, il pittore e illustratore Giuseppe Minonzio (Corciago di Nebbiuno, ora Ghiffa, 1889 – Rapallo, 1959), attivo nella grafica pubblicitaria della prima metà del Novecento, a lanciare per noi un ponte analogico tra interpretazione pittorica e documento fotografico.

Il suo poster per il transatlantico *Duilio*¹⁶ della Compagnia di Navigazione Generale Italiana, stampato nel 1924 dalla Bozzo & Coccarelli di Genova, rappresenta in navigazione quella stessa prua che una fotografia degli anni Dieci del Novecento, oggi custodita nella Fototeca della Fondazione Ansaldo, mostra a secco, immersa nel tessuto urbano di Sestri Ponente fronteggiare, sovrastandolo, le case di abitazione della località del genovesato¹⁷ più prossime ai cantieri navali. Nelle due immagini la prua verticale svolge a pieno il suo ruolo retorico di sineddoche, la prua è la nave stessa intera, e l’idea di transatlantico accetta due contesti diversi, le onde dell’oceano e le pietre della città. Accostando l’edificio alla nave si ottiene, poi, qualcosa di simile a quello che Umberto Eco¹⁸ quando scrive di figure visive definisce la «doppia metonimia», e si stabilisce una indiscutibile identità tra i due fattori, ma anche un duplice significato del contesto che li accoglie: il transatlantico è una vera architettura, solida e sicura come i palazzi della metropoli verso la quale viaggia in quanto già parte di essa nella visualizzazione pubblicitaria; l’edificio a prua di nave è, invece, elemento di crisi della maglia ortogonale, eccezionale e iconico, capace di evocare, accostandoli alla città, gli spazi naturali degli oceani, luoghi immensi aperti all’infinito, all’imprevedibile, al mistero, in una parola all’avventura.

Architetto, professore associato di progettazione architettonica e urbana presso l’Università di Genova.

¹ Il piroscalo è una nave mossa da una macchina a vapore con trazione a ruota o a elica. In Italia la prima nave a vapore fu la *Ferdinando I*, costruita nei cantieri partenopei di Vigliena e salpata dal porto di Napoli il 27 settembre 1818. Nel corso del Novecento le navi a vapore saranno progressivamente sostituite dalle motonavi dotate di un apparato motore a combustione interna. Dello stesso anno, il 1911, sono i vari del *Titanic* (31 maggio, Southampton), ancora dotato di enormi motori a vapore, e della *Selandia* (4 novembre, Copenaghen), la prima nave transatlantica di grande tonnellaggio equipaggiata con un motore diesel.

² Si veda Merleau-Ponty 1945.

³ Dorflès 2002, p.14.

⁴ Sitte 1889.

⁵ A questo punto occorre ricordare un distinguo tra le architetture che nel Novecento hanno fatto ricorso alla metafora nautica. Da una parte i numerosi edifici che utilizzano elementi navali (ringhiere, oblò, passerelle, cromatismi e finiture) secondo un’ortodossia corbuseriana, insieme a quelli che ricorrono ancor più direttamente al rimando formale con lo scafo (ne è un esempio la colonia marina XVIII Ottobre, nota come Le navi, costruita a Cattolica presso Rimini tra il 1932 e il 1936 su progetto dell’ingegnere architetto romano Clemente Busiri Vici), dall’altra le navi di pietra, quegli edifici che a causa della presenza di uno spigolo acuto mandano il pensiero alle prue verticali (si pensi, per citare solo due esempi italiani, al complesso noto come la Nave costruito nel 1944 a Viterbo su progetto di Giovanni Fabi, e alla palazzina altrettanto nota come la Nave progettata e costruita da Ugo Lucichenti, in via Fratelli Ruspoli a Roma, tra il 1949 e il 1950).

⁶ In parte anche dopo. Un esempio genovese è la “Nave-Teatro” progettata dall’architetto Gino Coppè in occasione l’Esposizione internazionale di Marina e Igiene Marinara - Mostra coloniale italiana del 1914. Si trovava nel mezzo di un laghetto artificiale e, costruita in gesso, legno e calcestruzzo, si presentava come una “gigantesca galea sormontata da una cupola turrita con merli sotto i quali occhieggiavano, fra l’ilare e il tremendo, visi mostruosi”. Questo teatro, capace di duemila posti a sedere, venne inaugurato nel maggio del 1914 con l’operetta *Conte di Lussemburgo* di Franz Lehár. Nel 1928 sarà demolito per far spazio alla realizzazione della attuale piazza della Vittoria (notizie in Ragazzi 2003, pp. 32-39).

⁷ Le leggende e il profilo stesso della piccola isola sul Tevere probabilmente suggerirono la composizione del perimetro esterno in forma di nave. Questa visione della nave-isola influenzerà nei secoli la cartografia e le raffigurazioni della città di Roma. La datazione della sistemazione monumentale è ancora incerta, il Moroni la colloca nel 259 a.C. (495 a.U.c.). Il disegno dell’isola in forma di nave influenza, nel corso dei secoli successivi, anche il “modo di vedere” isole analoghe, si pensi alla tavola XV in *Entwurf einer historischen Architectur* (1725) dell’architetto au-

striaco Johann Fischer von Erlach (1656-1723) che rappresenta la prospettiva dell’isola Borromea sul lago Maggiore come una scorcialissima nave in navigazione.

⁸ Alessandro Pietro Ercole Sigismondo Antonelli (Ghemme, 14 luglio 1798 – Torino, 18 ottobre 1888), ingegnere, architetto, politico e docente universitario. Sulla figura e sull’opera di Antonelli si vedano: Gabetti 1989; Gritti 1988; Rosso 1989.

⁹ La strada attraverso l’Eixample (in catalano, o Ensanche, “ampliamento”, in castigliano), che è il secondo distretto di Barcellona e che occupa la parte centrale della città, disegnato tra il 1855 e il 1863 da Ildefonso Cerda.

¹⁰ *Politecnico di Torino* 1984, p. 450.

¹¹ Frege 2001.

¹² Notizie in Fochessati 2002, pp. 134-155.

¹³ Fondata nel 1932, con il nome di Italia Flotte Riunite, riunito sotto un’unica bandiera le tre principali compagnie di navigazione italiane dell’epoca: la Navigazione Generale Italiana di Genova, la Lloyd Sabaudo di Torino e la Cosulich di Trieste. La sede della compagnia era situata in piazza De Ferrari, a Genova, nel palazzo attuale sede della Regione Liguria, completato su progetto di Cesare Gamba e Giuseppe Tallero nel 1924.

¹⁴ Nato a Firenze, nel 1901 dopo la morte del padre si trasferisce a Genova scoprendo il suo interesse per la scenografia. Nel 1903 si iscrive all’Accademia Ligustica di Belle Arti dove frequenta i corsi di disegno. A partire dalla metà degli anni Trenta viene incaricato dalla Barabino & Graeve di illustrare varie campagne pubblicitarie, per cui, dopo una parentesi di vita milanese, si trasferisce nuovamente a Genova. I suoi poster di ispirazione futurista rinforzarono l’immagine di alcune grandi compagnie di navigazione come Lloyd Triestino, Sidarma, Cosulich, Lloyd Sabaudo, San Marco, Navigazione Generale Italiana.

¹⁵ Si veda *Barabino & Graeve* 1996.

¹⁶ Si trattava di un piroscalo di 22.000 tonnellate di stazza, oltre il doppio di qualunque nave passeggeri mai costruita prima in Italia, la più grande del mondo sulla rotta del Sudamerica e ammiraglia delle flotte mediterranee. L’Ansaldo di Sestri Ponente considerava questa commessa una prova importantissima. Varato il 9 gennaio 1916 e rimasto incompleto fino alla ripresa dei lavori, nel 1921, il 30 ottobre 1923 il *Duilio* parte per il suo viaggio inaugurale sulla rotta Genova - New York. Il nuovo transatlantico servì su questa rotta fino ad agosto 1928, quando fu trasferito sulla linea Genova - Buenos Aires, in seguito all’entrata in servizio dell’*Augustus* sulla tratta nord atlantica. La nave misurava 193 metri di lunghezza e 23 metri di larghezza, raggiungeva una velocità di crociera di 19/21 nodi, aveva una capacità di 1673 passeggeri e di 542 membri di equipaggio.

¹⁷ Comune autonomo del Ponente ligure fino al 1926, quando insieme ad altri diciotto comuni venne inglobato nel territorio del capoluogo, a costituire la cosiddetta Grande Genova. Nella ripartizione amministrativa fu dapprima definito “delegazione”, poi “circostrizione”. Nella nuova ripartizione territoriale in vigore dal 2005 fa parte del Municipio VI - Medio Ponente.

¹⁸ Eco 2016, p. 241.

BIBLIOGRAFIA

La miglior bibliografia? L'Encyclopédie.

Philippe Daverio

- Barabino & Graeve, *Storia di una grande azienda grafica a Genova*, Genova 1996.
- P. Barbieri, *Forma Genuae*, Genova 1938.
- P. Barbieri, *Le piazze urbanistiche di Genova*, in «Genova», 9, 1937b, pp. 43-74.
- P. Barbieri, *Studio di piano regolatore e di diradamento della Genova medievale*, in «Genova», 5, 1937a, pp. 47-68.
- M. Braccialini, *Il nuovo Piano regolatore di Genova*, in «Urbanistica», 15-16, 1955, pp. 160-165.
- M. Braccialini, *Piani regolatori parziali e varianti per la sistemazione del centro di Genova*, in «Genova», 12, 1938, pp. 33-42.
- S. Bradford Landau, C.W. Condit, *Rise of New York Skyscraper 1865-1913*, Yale 1996.
- P. Cevini Paolo, *Genova anni Trenta: da Labò a Daneri*, Genova 1989.
- Comune di Genova, *Centro storico di Genova: preliminari allo studio del piano di valorizzazione, conservazione e risanamento*, Genova 1958.
- Comune di Genova, *Piano Regolatore Generale*, Genova 1959.
- L.C. Daneri, *L'attuale legge urbanistica ed il Centro storico* pubblicato all'interno dei lavori della Commissione, in «Comune di Genova», 1958, pp. 105-106.
- A. Dillon, *Un piano aperto e flessibile per la tutela del centro storico di Genova*, in «Genova», 3, 1962, pp. 2-9.
- G. Dorflès, *Le grandi navi: costume e gusto*, in *Six Wonderful Days. Un invito al viaggio sulle grandi navi italiane*, Tormena, Genova 2002.
- U. Eco, *La struttura assente. La ricerca semiotica e il metodo strutturale* (1968), Milano 2016.
- M. Fazio, *Genova cambia aspetto*, in «Le vie d'Italia», 4, 1959, pp. 502-509.
- M. Fochessati, *Arte in crociera. Il contributo degli artisti liguri tra promozione e produzione*, in *Six Wonderful Days. Un invito al viaggio sulle grandi navi italiane*, Genova 2002.
- G. Frege, *Senso, riferimento e logica* (1897), in G. Frege, *Senso, funzione e concetto*, Roma-Bari 2001.
- E. Fuselli, *La città e il piano*, (conferenza tenuta a Genova alla Società di Letture e Conversazioni Scientifiche il 22 maggio 1954) in «Le compere di San Giorgio», 8-9, 1954.
- E. Fuselli, *Risultati della indagine origine-destinazione del traffico stradale a Genova* (X convegno internazionale delle comunicazioni, Genova 7-12 ottobre 1962), Genova 1962.
- R. Gabetti, *Alessandro Antonelli*, Milano 1989.
- B. Gabrielli, *Il nuovo piano regolatore di Genova*, in «Urbanistica», 68-69 dicembre, 1978, pp. 8-10.
- B. Gabrielli, *Il problema politico e culturale dello sviluppo urbanistico di Genova*, in «Itinerari», 69/72, 1963, pp.239-266.
- B. Gabrielli Bruno, *L'impasse urbanistico genovese*, in «Controspazio», n. 1/2, 1971, pp. 2-21.
- F. Gastaldi, S. Soppa, *Triennale di Milano-Università degli Studi di Genova-Progetto CNR, Genova. Piani 1866-1980*, Milano 2004.
- S. Gritti (a cura di), *Il secolo di Antonelli: Novara 1798-1888*, Novara 1988.
- T.S. Hines, *Burnham of Chicago: architect and planner*, Chicago c1974.
- M. Labò, *Il concorso di Piccapietra a Genova*, in «Urbanistica», 4, 1950, pp. 36-41.
- E. Magnani, A. Rocca, *Indagine sulle condizioni igieniche degli edifici della zona monumentale di piazza San Matteo in Genova*, Genova 1962.
- R. Mansueto, *Silvio Ardy e la cultura urbanistica a Genova*, in C. Bianchetti (a cura di), *Città immaginata, città costruita*, Milano 1992, pp. 160-170.
- M. Merleau-Ponty, *Phénoménologie de la perception*, Éditions Gallimard, collana «Bibliothèque des Idées», Parigi 1945.
- M. Moriconi, F. Rosadini, *Genova Novecento. L'architettura del Movimento Moderno*, Roma 2004.
- W.J. Naef, P.G. Kreidler, *Flatiron. A photographic history of the world's first steel frame skyscraper. 1901-1990*, Washington 1990.
- P.L. Nervi, *La nuova piazza al mare alla Foce a Genova*, in «Architettura», 7, 1938, pp. 417-427.
- D. Norman, *Alfred Stieglitz: An American Seer*, New York 1973.
- P. Patrone, *Daneri*, Genova 1982.
- E. Pavolini, *La demolizione del colle di Morcento*, in «Genova», 4, 1937, pp. 51-54.
- J. Pennell, *The Great New York*, New York 1912, tav. VII.
- E. Poggi, *Il centro storico di Genova ad una svolta*, in «Indice per i beni culturali del territorio ligure», 10, 1978, pp. 2-6.
- Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, 1984, p. 450.
- Franco Ragazzi, *Teatri e scene nell'età del Liberty in Liguria*, in «La Casana», n° 4, 2003, pp. 32-39).
- G. Romano, *Gli studi preliminari per il piano di conservazione, valorizzazione e risanamento del centro storico di Genova*, in «Urbanistica», 26, 1959, pp. 33-37.
- F. Rosadini, *Luigi Carlo Daneri. Razionalista a Genova*, Roma 2003.
- F. Rosso (a cura di), *Alessandro Antonelli: 1798-1888*, Milano 1989.
- E. Saltus, *New York from the Flatiron*, in «Munsey's Magazine, July 1905, p. 387.
- E. Schultz, W. Simmons, *Offices in the Sky*, Indianapolis-New York 1959.
- P. Sica, *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, parte II, Roma-Bari 1978.
- C. Sitte, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Vienna 1889.
- A. Sparberg Alexiou, *The Flatiron. The New York Landmark and the Incomparable City That Arose with It*, New York 2018.
- R.A.M. Stern, *Pride of Place: Building the American Dream*, Boston 1986.
- The Flatiron or Fuller Building*, in «Architectural Record», October 1902, pp. 528-36.
- A Wonderful Building*, in «New York Tribune», Illustrated Supplement, 29 June 1902.
- A. Viale, *Il piano regolatore generale di Genova*, prima parte in *Genova* n. 1, pp. 27-38, seconda parte in «Genova», 2, 1931, pp. 107-117.
- J. Zukowsky, P. Saliga, *Late Works by Burnham and Sullivan*, in «Museum Studies – Art Institute of Chicago», 11, Fall 1984, p. 73.