

Il rapporto strutturale odierno tra edilizia speciale e organismo urbano

di Gian Luigi Maffei

Ex Presidente ISUF - International Seminar on Urban Form.

E-mail: gianluigimaffei@libero.it

The modern-day structural relationship between non-residential buildings and urban organisms

Up until the XX century, when interpreting the evolutionary phases of an urban organism, one could trace the rationale behind the location of non-residential buildings and their diachronic changes during different historical periods back to their intrinsic structure, determined by their various different functions. Hence, the positioning peculiar to non-residential buildings was determined by the type of service they provided, and they were placed in either a polar or anti-polar part of the urban organism. For example, a cathedral and a town hall were polar (Caniggia, Maffei, 2008) -and therefore located in the city centre- while the cemetery and factories were anti-polar and therefore located in outlying areas. In the modular growth typical of an urban organism, we can also easily see the different ways in which service-providing buildings changed. What emerges is that if buildings were polar, their role remained unchanged or, at most, they only grew in size and remained in the same place. In contrast, anti-polar buildings located on the edge of an older city would find themselves suddenly "reversed" (Caniggia, Maffei, 2008) with subsequent urban expansion, whereby older anti-polar buildings were moved to new outlying areas, and non-residential buildings -constructed in line with the proportions of the newly expanded city- were built in their place (Caniggia, Maffei, 2008).

Up until the XX century, when interpreting old town centres, we could also observe and reconstruct the hierarchies of urban routes throughout different phases of an urban organism's development. Routes differed according to their function and usually complemented each other. As regards this phenomenon, what emerges is a different use of the parts of a building that were more easily accessed from the street: ground floors. The varying levels of importance of particular routes during the relevant phase of urban development influenced a hierarchy of different types of services found along that route, just as it influenced the different functions of non-residential buildings. The main streets of a city had higher value uses compared to those found along minor routes and would usually be distributed from the centre to the suburbs in proportion to that particular phase of urban growth (Caniggia, Maffei, 2008). This fact determined the hierarchy of services found along particular routes: not just on radial streets if they were close enough to the "centre" of the urban organism, but also along ring roads. In any case, it was possible to read the circumstances,

Fino al XX secolo nella lettura delle fasi formative di un organismo urbano si comprendono le ragioni delle localizzazioni e delle trasformazioni diacroniche che gli edifici speciali assumono nell'avvicinarsi delle fasi storiche nella propria conformazione intrinseca relazionata alle diverse funzioni. La dislocazione peculiare degli edifici speciali deriva pertanto dalla diversa tipologia del servizio disponendosi in zona polare o antipolare nei confronti dell'organismo urbano: per esempio, la Cattedrale e il Palazzo comunale sono polari (Caniggia, Maffei, 2008) -quindi dislocati al centro della città- mentre il cimitero e le fabbriche sono invece antipolari e quindi in aree periferiche. Nella crescita modulare, tipica dell'organismo urbano, si leggono bene anche i diversi modi con cui vengono a trasformarsi gli edifici di servizio: si verifica infatti che se sono polari il loro ruolo resta immutato o, al massimo, crescono solo dimensionalmente restando nello stesso luogo. Quelli antipolari, invece, situati al confine di una città precedente, si vengono a trovare su un'asse di ribaltamento (Caniggia, Maffei, 2008) della crescita urbana successiva per cui gli edifici antipolari precedenti saranno spostati nella nuova periferia e al loro posto saranno costruiti gli edifici speciali tipici della scala della città accresciuta (Caniggia, Maffei, 2008).

Nella lettura della città storica fino al XX secolo si riescono anche a leggere e a ricostruire le gerarchie dei percorsi urbani nelle diverse fasi di sviluppo dell'organismo urbano: i percorsi hanno una distinzione funzionale e normalmente sono reciprocamente complementari. Per questo fenomeno si assiste ad una diversa utilizzazione delle parti degli edifici più direttamente accessibili dalla strada: i piani terra. La diversità di gerarchia del percorso, nella fase pertinente dello sviluppo urbano, determina di conseguenza una gerarchia delle diverse destinazioni dei servizi presenti lungo il percorso, così come si vengono a determinare le diversificate funzioni degli edifici specialistici. Le strade centrali di una città avranno utilizzazioni di maggior valore rispetto a quelle presenti nei percorsi più periferici e genericamente con un rapporto scalare dal centro alla periferia di quella determinata fase della crescita urbana (Caniggia, Maffei, 2008). Questo fatto determinava la gerarchizzazione dei servizi distribuiti lungo un percorso -non solo sulle strade radiali se più o meno vicini al "centro" dell'organismo- ma anche nei percorsi contro radiali. La lettura era comunque possibile nella sua complessità in maniera scalare dall'intero organismo urbano fino al singolo edificio speciale o alla diversa utilizzazione dei percorsi per servizi in una continuità di logica morfologica che ha subito nel tempo solo temporanei rallentamenti o accelerazioni nella logica delle strutturazioni antropiche tipiche della scala della città (Maffei G.L., Maffei M., 2008).

A metà del XX secolo, dopo la seconda guerra mondiale e, successivamente, negli anni '70 e '80, si è verificata una trasformazione sostanziale nella filosofia delle localizzazioni degli edifici speciali per i servizi commerciali che ha trainato anche una diversificata logica per gli altri servizi. I motivi principali che hanno determinato la nuova filosofia sono: lo sviluppo della motorizzazione privata e l'importazione di modelli culturali dal Nord America. Infatti negli USA i centri commerciali, sia quelli periferici dei singoli organismi urbani, ma anche quelli distribuiti nel territorio -con nessun rapporto con le singole città- sono invece



Fig. 1 - Italia: la distribuzione dei principali "outlet" relazionati alla rete autostradale. Italy: the relation between outlets and the highways.

relazionate ad una rete di servizi che fa sistema a se stante coprendo le zone più densamente abitate del paese. Queste strutture si dislocano in spazi vuoti, sono servite da grandi parcheggi e genericamente non sono relazionati con insediamenti preesistenti e peraltro non generano edificazioni successive di tipo insediativo. I centri commerciali sono autonomi e auto-sufficienti per una visita di shopping diffuso che può durare anche per l'intera giornata: così la famigliola che si vestiva bene per andare il sabato pomeriggio o la domenica in centro città a fare spese, oggi ha portato le stesse abitudini negli Outlet o nei Mall extraurbani.

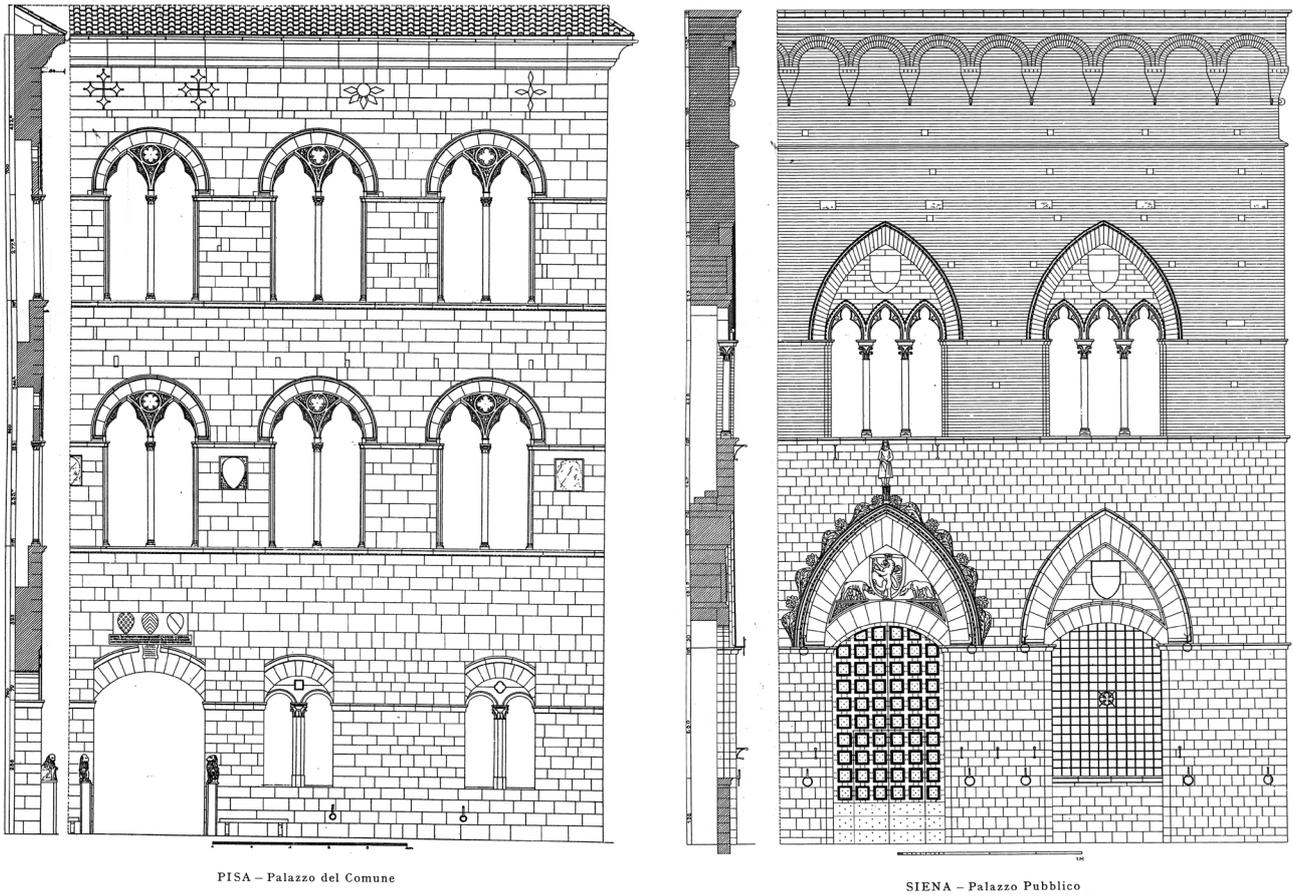
Contemporaneamente si è verificata la globalizzazione della produzione per cui è più conveniente importare che produrre una vastissima gamma di prodotti legati alla catena manifatturiera tradizionale. Solo i prodotti ad alto contenuto tecnologico avanzato e quelli di qualità e/o di nicchia resistono e rimangono nella produzione del nostro continente.

Questo si è verificato anche in Italia per cui la grande distribuzione ha creato i suoi luoghi commerciali sparsi nel territorio, connessi con la rete autostradale nazionale, contenuti in edificazioni appositamente costruite spesso imitando i caratteri generali dei tessuti insediativi tradizionali -con strade, piazze, verde attrezzato, parco giochi- e spesso anche con caratteri architettonici-linguistici in stile imitativo di quelli presenti nelle zone limitrofe.

Questa nuova filosofia della strutture di servizio ha prodotto delle notevoli trasformazioni nelle nostre città storiche in cui si sono verificate in maniera massiccia, sia negli edifici speciali che nelle strutture di servizio di base, come possiamo facilmente verificare vivendo le città. Nei centri storici si assiste allo svuotamento ed abbandono di molti edifici specialistici che, svuotati delle loro funzioni -spostate nelle periferie più facilmente raggiungibili- rimangono

in all their complexity, at every level -from the entire urban organism down to a single non residential building or the different use of routes for services- in a consistent morphological rationale that only suffered temporary delays or accelerations over time as part of an approach to how cities are typically constructed (Maffei G.L., Maffei M., 2008).

In the mid XX century, after the Second World War and, later, in the '70s and '80s, the approach to non-residential building location for commercial services changed enormously and led to a different rationale for other services as well. The main factors behind this new philosophy were the expansion of private car use and the importation of North American cultural models. In the USA, shopping malls -both those in the suburban areas of particular urban organisms as well as those scattered throughout the territory- with no direct relationship with particular cities are linked to a network of services that create their own system, covering the most densely populated areas of the country. These businesses are located in empty areas, they boast large car parks and are usually unassociated with pre-existing towns. Moreover, they do not lead to the construction of residential areas. Shopping malls are independent and self-sufficient, designed for a large-scale shopping spree that can last a whole day. Thus, the family who used to dress up to go shopping in the city centre on a Saturday afternoon or a Sunday has now transferred



PISA – Palazzo del Comune

SIENA – Palazzo Pubblico

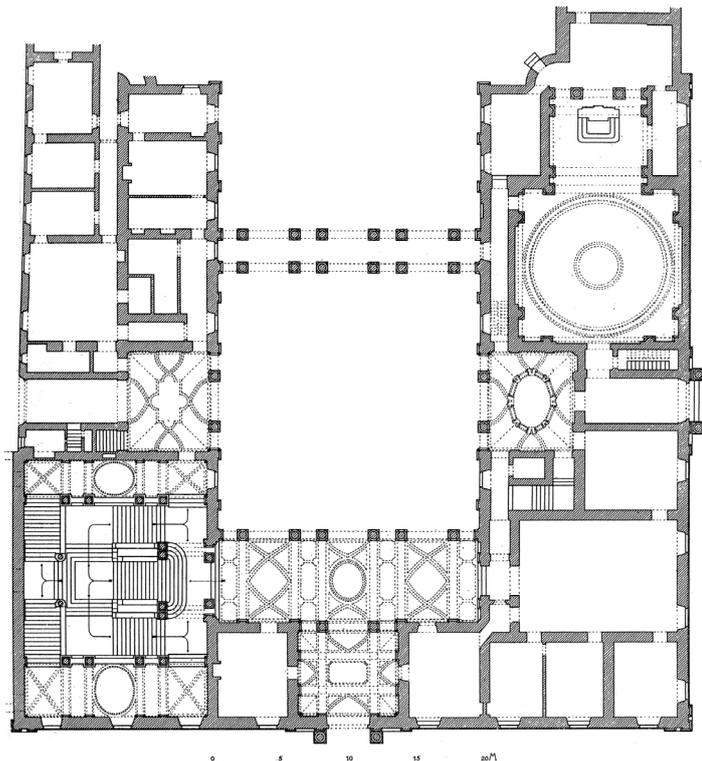
Fig. 2 - Pisa, Palazzo del Comune. Siena, Palazzo Pubblico.
Sources: Haupt A., *Architettura dei Palazzi dell'Italia Settentrionale e della Toscana*, Milano, 1930.

Fig. 3 - Cremona, Palazzo Dati.
Sources: Haupt A., *Architettura dei Palazzi dell'Italia Settentrionale e della Toscana*, Milano, 1930.

those same habits to shopping outlets and out-of-town malls.

At the same time, the globalisation of manufacturing has taken hold, whereby it is cheaper to import than to produce a vast range of products once part of our traditional production chain. Only avantgarde, high-tech products and quality and/or niche items have survived and are still produced on this continent. This applies to Italy as well, where large-scale retail has created its sales areas, which are scattered throughout the territory and connected up to the national motorway network, based in specially-built facilities, usually constructed by imitating the general characteristics of traditional cities -with roads, city squares, parks and playgrounds- and sometimes even adopting the architectural/linguistic stylistic features of neighbouring areas.

This new service building philosophy has caused significant changes in our old town centres, where they are widespread, both as regards non-residential and residential buildings, as anyone living in a city centre will have noticed. Many non-residential buildings in historic city centres have been left empty and abandoned and, having been deprived of their purpose (moved to outlying areas that are easier to reach), are left unused. Even the many shops found in older shopping precincts along a city's high streets have now either closed down or their use has been changed to meet the needs that have developed



CREMONA – Palazzo Dati

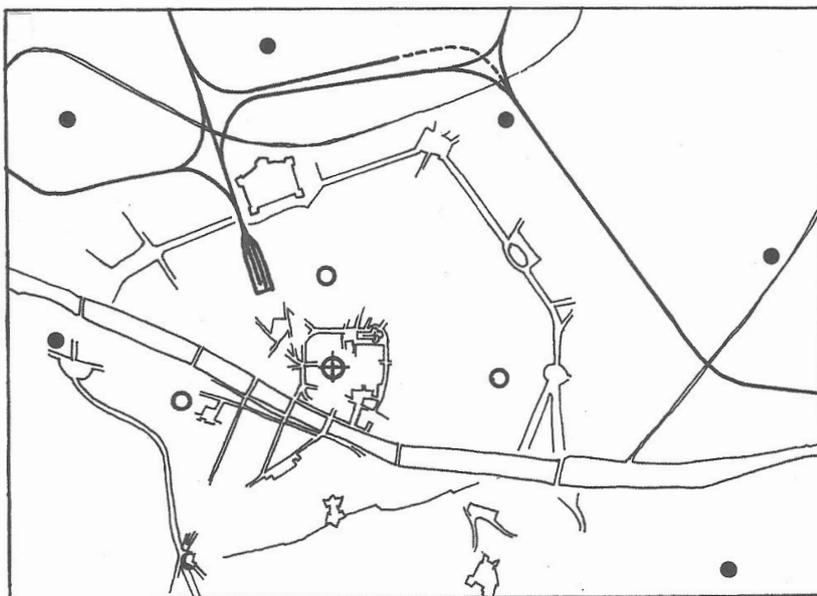


Fig. 4 - Firenze, schema di gemmazione progressiva dei "mercati": dal mercato medievale nel luogo centrale dell'antico "forum", ai tre mercati del piano Poggi (fine XIX sec.) alle localizzazioni dei "supermarket" (seconda metà del XX secolo). Florence: "markets" distribution from the medieval age, through Poggi's plan (XIX century), to the modern "supermarket" (second half of XX century).

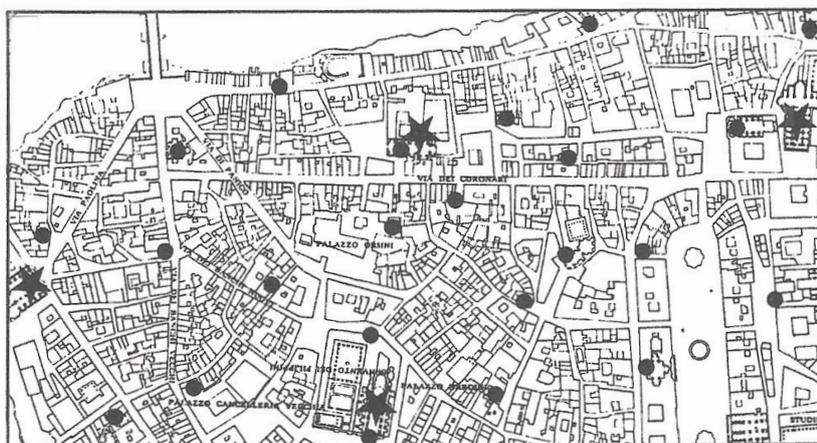


Fig. 5 - Roma, quartiere di Tor di Nona: schema delle modularità crescenti del raggio di influenza delle "parrocchie" nel confronto tra quelle medioevali (pallino nero) e quelle del XVI/XVII secolo (stelle). Rome, Tor di Nona district: modular scheme denoting the influence areas of the parishes (black circle indicating medieval ones, black stars indicating XVI-XVII centuries ones).

inutilizzati. Anche le diffuse botteghe delle zone commerciali precedenti -le vie più centrali- si trovano ormai chiuse e/o trasformate nelle utilizzazioni che assumono i caratteri legati alle necessità che si sono venute formando nella trasformazione generale. Per esempio nelle città "d'arte" (Venezia, Firenze, Roma, etc.) la frequenza sempre più massiccia del turismo "culturale" ha portato a trasformare l'utilizzo legato prima alla caratterizzazione specifica per gli abitanti (dai negozi di base a quelli via via più specialistici) ad una serie infinita di negozi di *souvenir*, pizzerie a taglio, snack-bar, o altrimenti ad offrire, in strade centralissime, tutta la gamma dei negozi delle "firme" dei prodotti di lusso che si ritrovano uguali in tutte le città del mondo. Si sono perse cioè quelle caratterizzazioni specifiche che distinguevano i diversi luoghi non solo tra città e città, ma addirittura tra i diversi quartieri di ciascuna di esse. La constatazione della mutata filosofia morfogenetica presente nella strutturazione attuale ci fa presumere che una nuova fase si sta compiendo nella evoluzione organica delle città.

during this general transformation. For example, in "art cities" such as Venice, Florence and Rome, the increasing levels of "cultural" tourism have turned shops that were originally designed to meet the specific needs of residents (from basic shops to increasingly niche retailers) into a host of souvenir stalls, pizza takeaways and snack bars, or boutiques offering the whole range of luxury brands in high streets that are the same in cities all over the world. Hence, we have lost the distinctive traits that made every place different, not just one city from another, but even different districts in each of those cities. Having observed a change in the morphogenetic philosophy at the heart of the current planning situation, we cannot but presume that a new phase in the organic evolution of cities is underway.

References

- Caniggia G., Maffei G.L. (2008), *Lettura dell'edilizia di base*, Alinea, Firenze.
 Maffei G.L., Maffei M. (2011), *Lettura dell'edilizia speciale*, Alinea, Firenze.