

**Università degli Studi di Firenze
sede di Empoli**

**Corso di laurea in pianificazione della città del
territorio e del paesaggio**

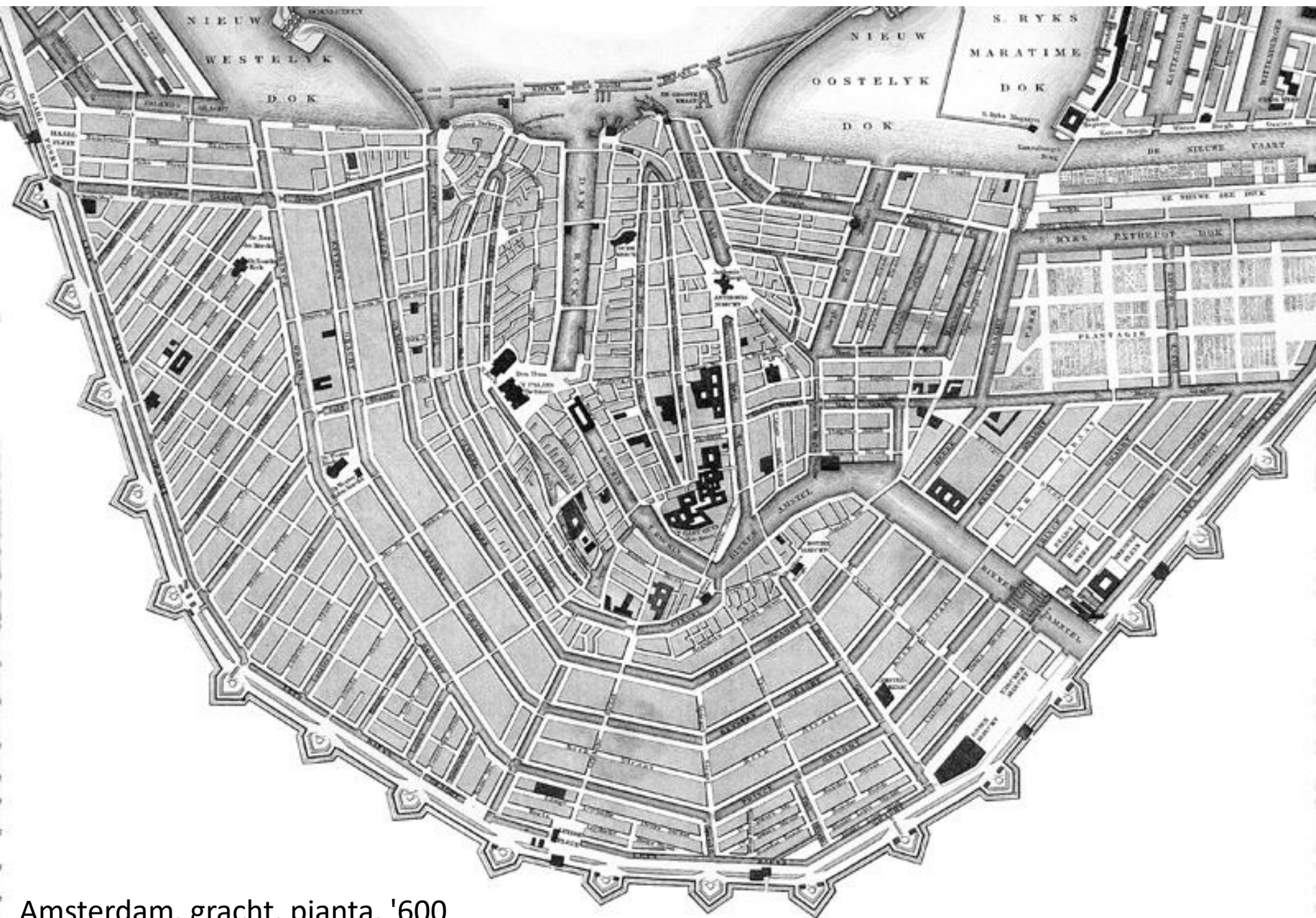
L'esperienza di Berlage ad Amsterdam, Karl Ehn a Vienna e la città industriale di Tony Garnier

Prof. Claudio Saragosa

**STORIA DELL'URBANISTICA MODERNA
B021540 - A.A. 2019-2020**



L'esperienza di Berlage ad Amsterdam



Amsterdam, gracht, pianta, '600



Fig. 9 - Antiche case del vecchio centro



Fig. 10 - L'Heeregracht visto dal battello



Fig. 11 - Il Voorburgwallen e le antiche case-magazzino. Si notino la mancanza del marciapiedi e la presenza della carrucola sul pignone



Fig. 12

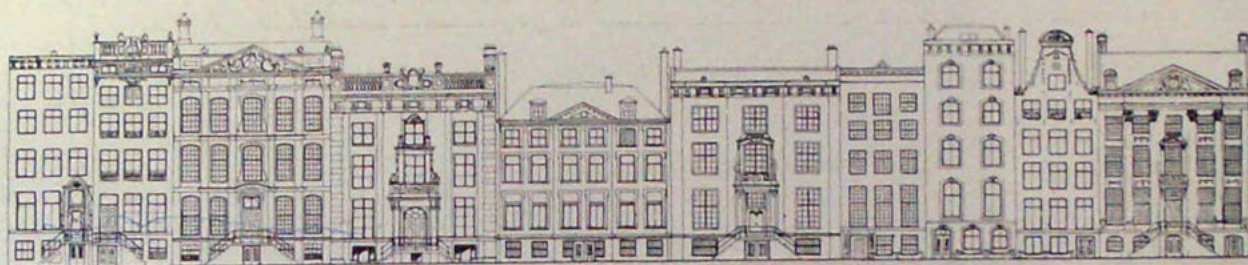


Fig. 14

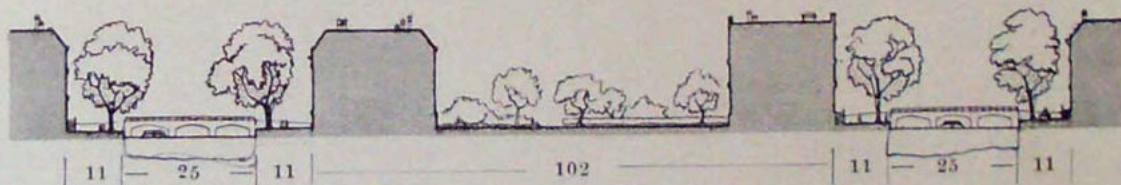
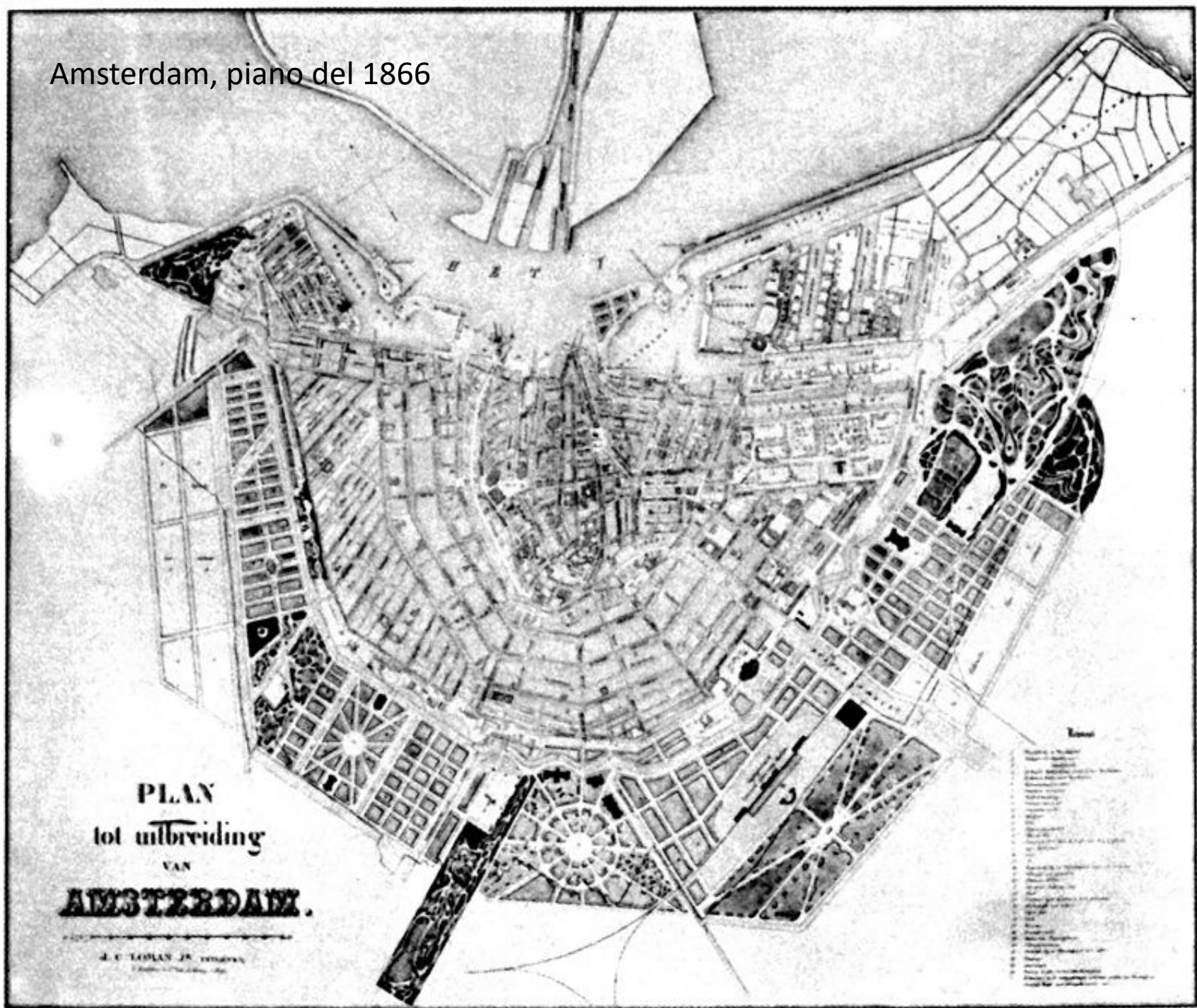


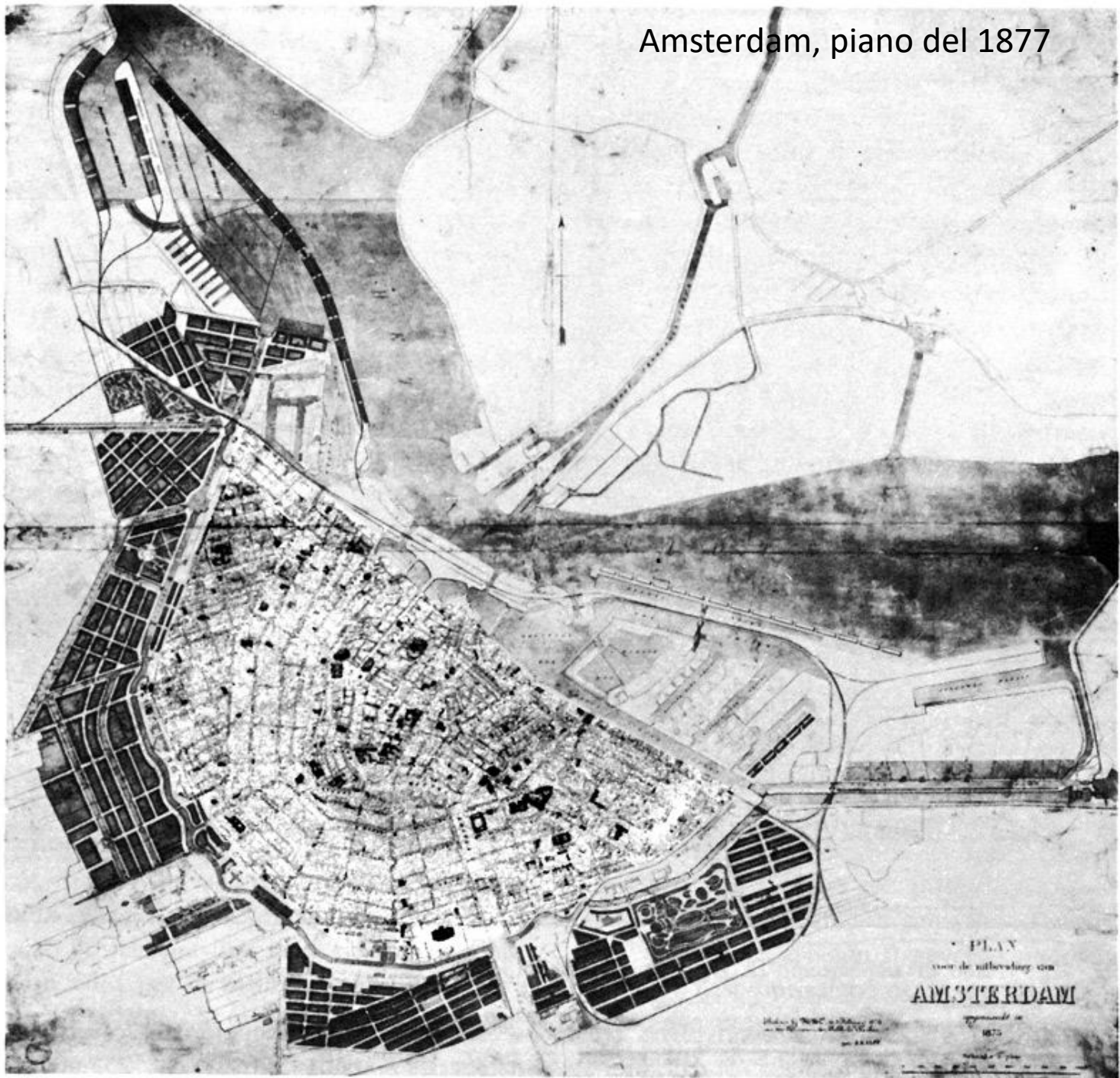
Fig. 13

Fig. 12 - Una porzione di prospetto dell'Heeregracht. - Fig. 13 - Profilo del canale dall'Heeregracht al Kelzersgracht - Fig. 14 - Uno dei ponti dei tre canali - Fig. 15 - Veduta aerea dei tre canali e del "Jordaan" (a sinistra di chi guarda) - Fig. 16 - Veduta parziale dell'Heeregracht e del Kelzersgracht nel punto in cui è stata effettuata la sezione di fig. 13

Amsterdam, piano del 1866

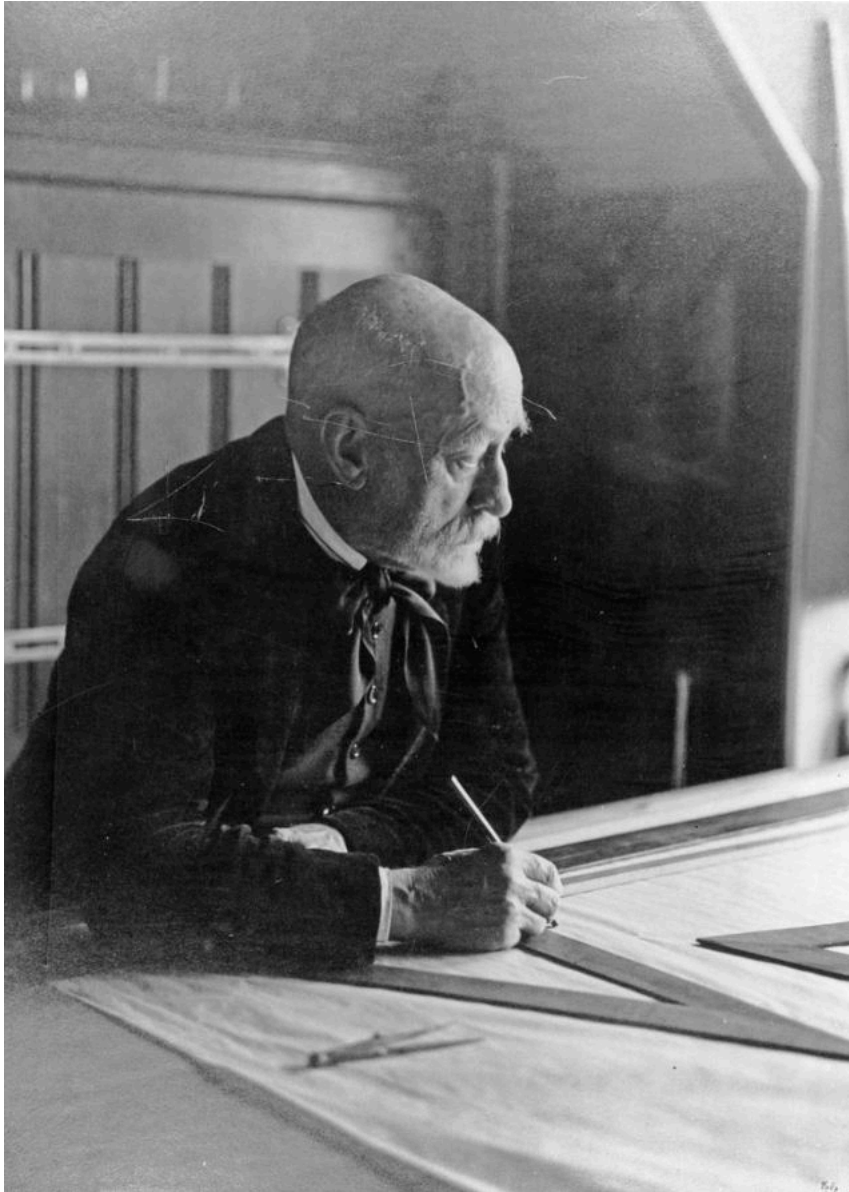


Amsterdam, piano del 1877





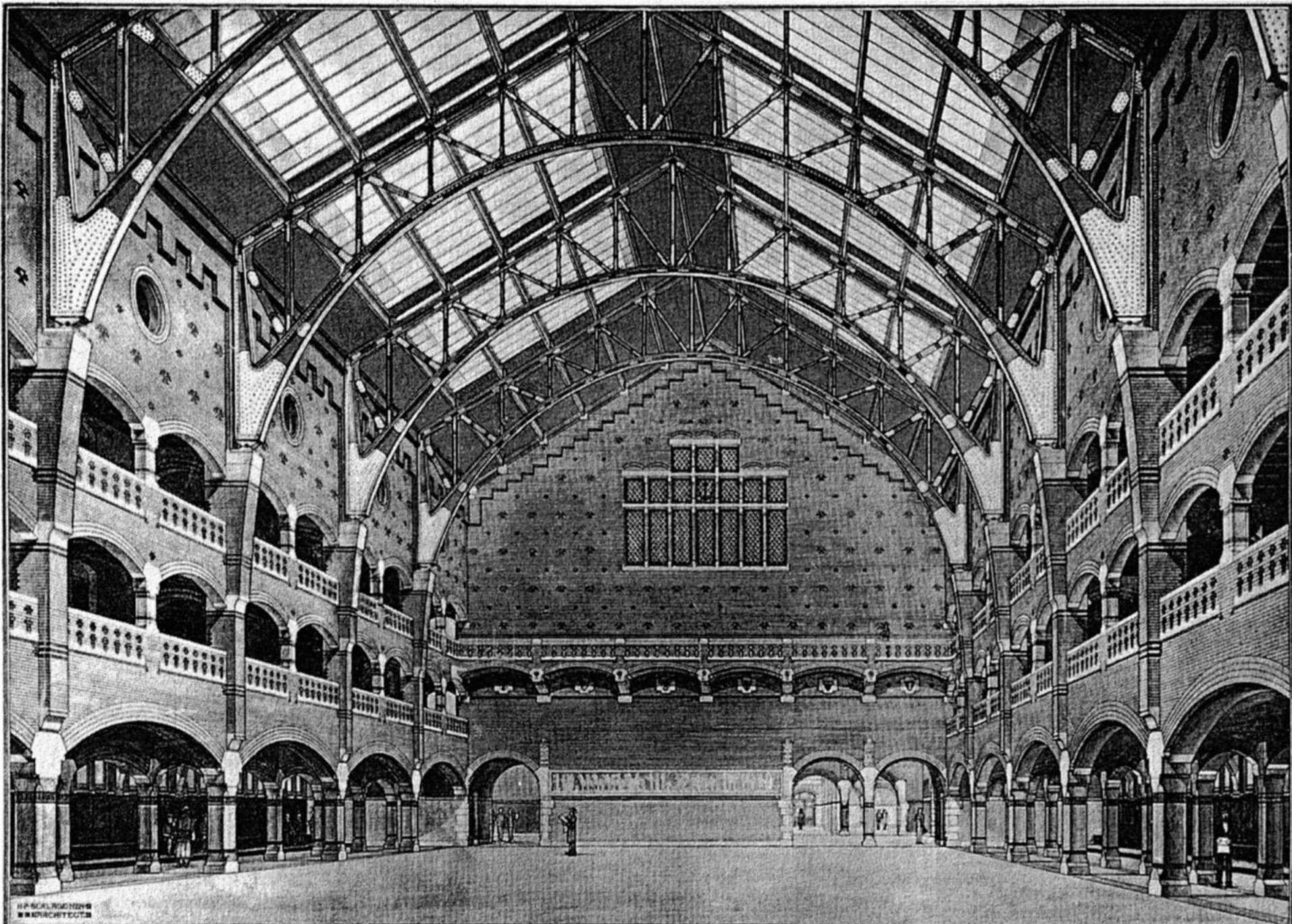
Hendrik Petrus Berlage (1856-1934)



youropi.com

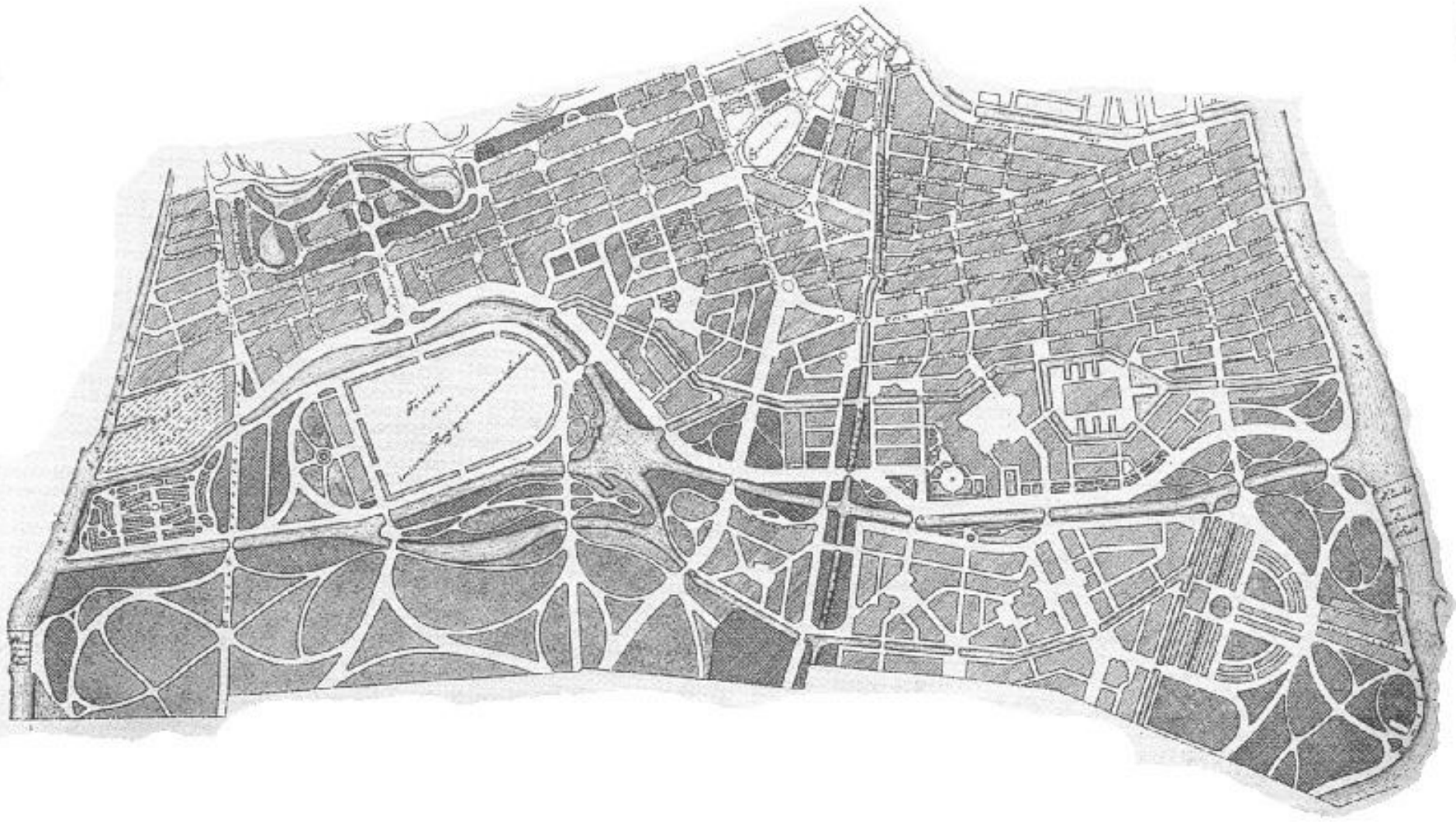
BEURS VAN BERLAGE



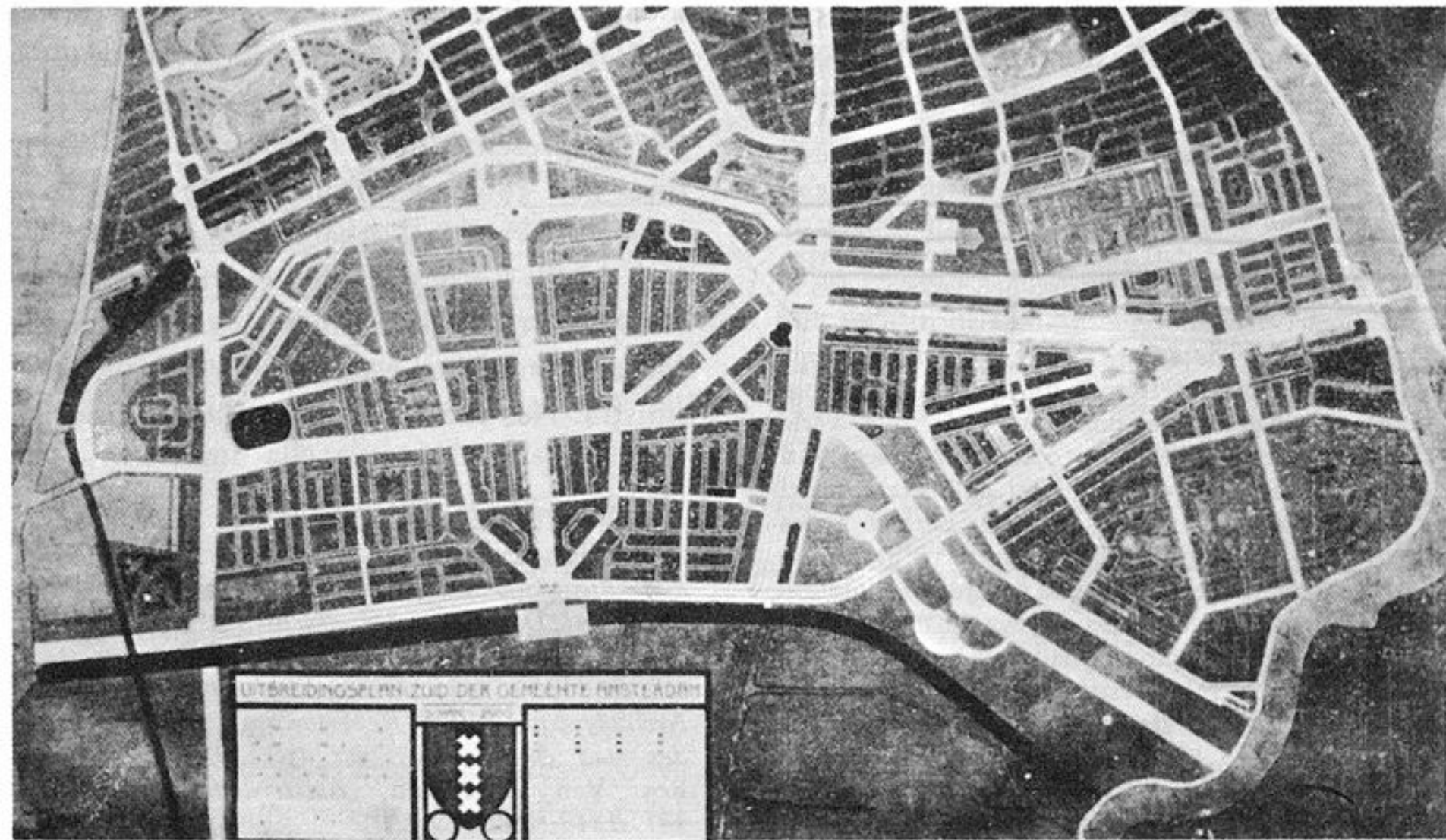


DE GOEDERENBEURS IN DE NIEUWE BEURS TE AMSTERDAM. †





Amsterdam, piano Berlage per Amsterdam Sud, prima versione, 1906



Amsterdam, piano Berlage per Amsterdam Sud, seconda versione, 1915









BERLAGE

SCHWIMMER

1906 1984







Makelaarsgroep Am30

WALSTRAAT





BIESB

Oad
REVEN

FRANK DE BARRER

PASTORIE NIEUW

WOLFFENBUTEL

WOLFFENBUTEL



59

61





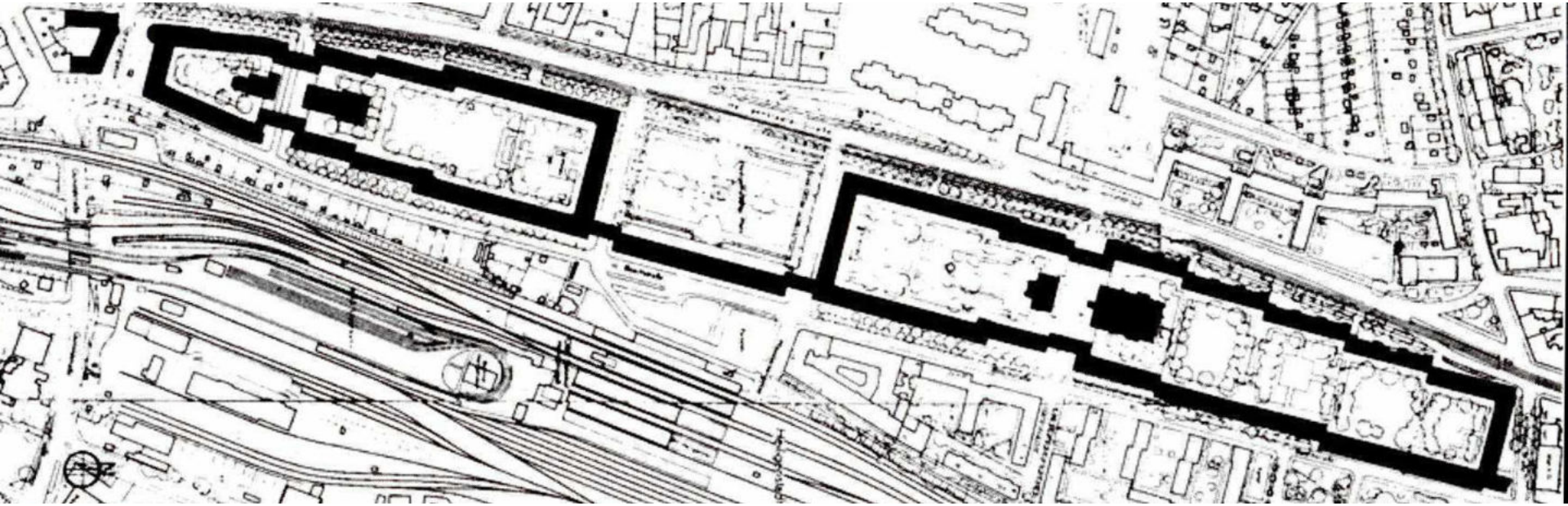


Karl Ehn a Vienna

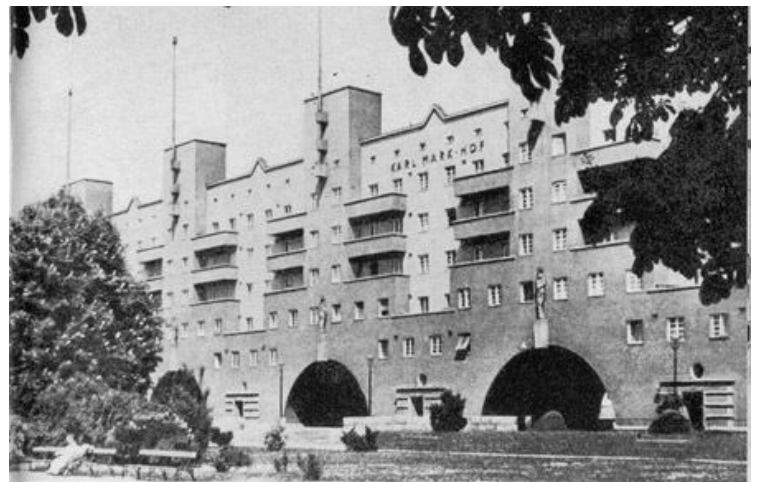
Karl Ehn (1884-1957)



Vienna Karl Marx Hof (1926-1930)

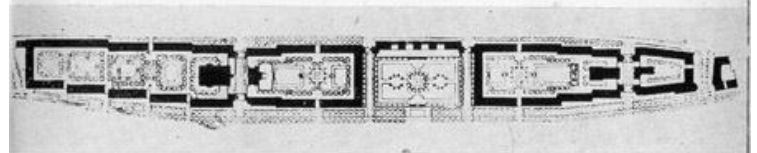




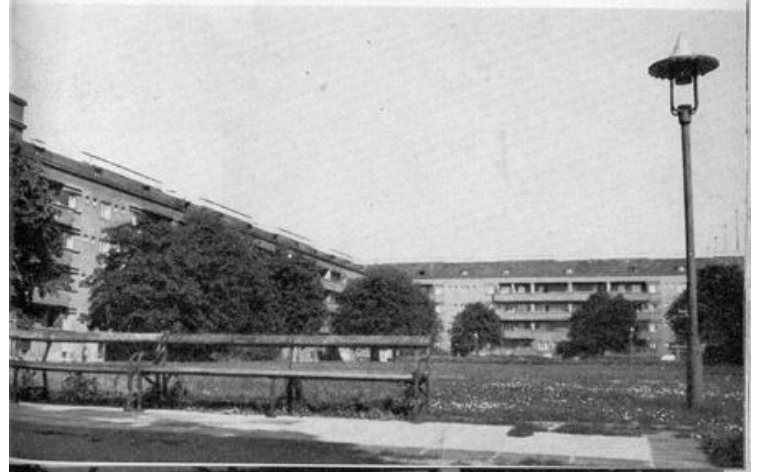


1) Ehn, Karl Marx Hof,
Veduta dall'esterno
Vienna (1927).

2) Ehn, Karl Marx Hof,
Planimetria d'insieme.



3) Ehn, Karl Marx Hof,
Sistemazione a verde dell'interno.





KARL MARX HOF

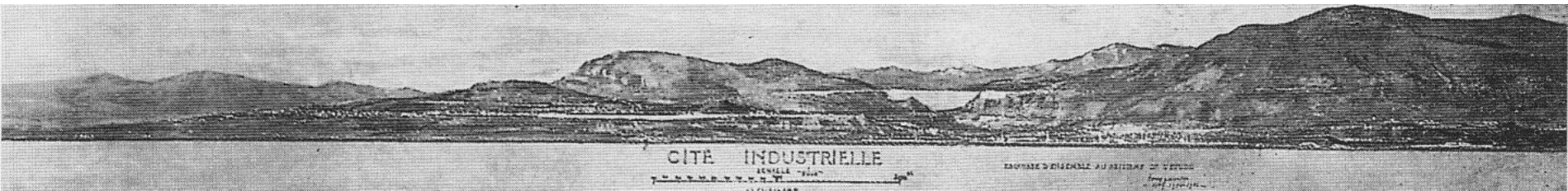




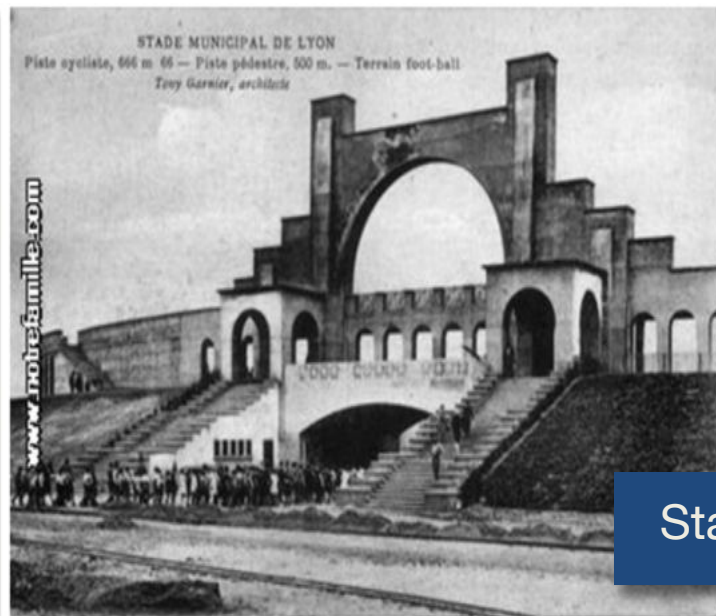
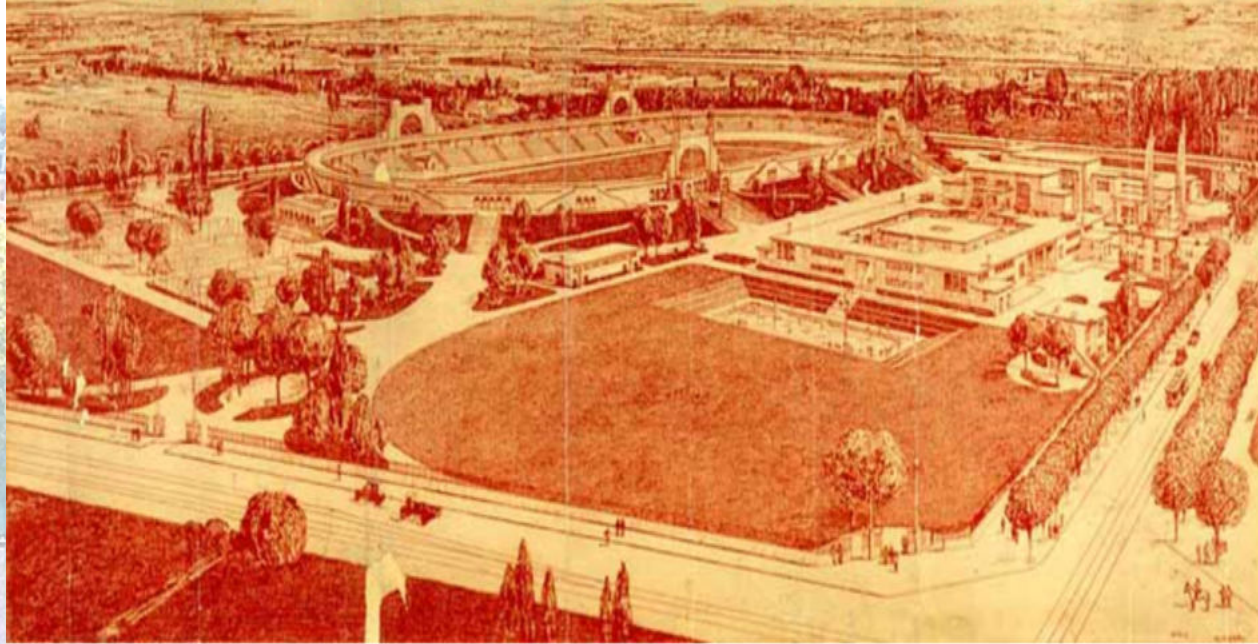


La città industriale di Tony Garnier

Tony Garnier (1869-1948)



VILLE DE LYON STADE DES SPORTS ATHLETIQUES



Stade de Gerland



Stade de Gerland



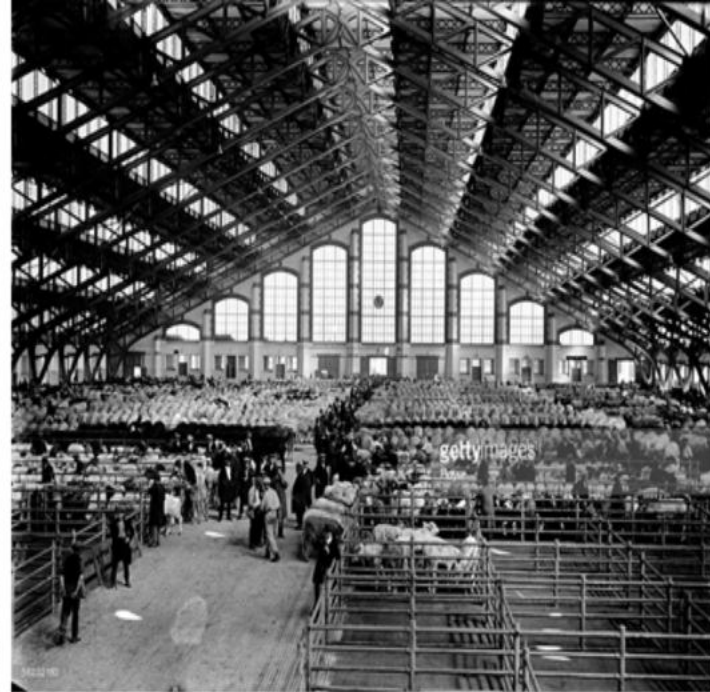
Stade de Gerland

1^{ER} MAI
1^{ER} NOV
-1914-

1^{ER} MAI
1^{ER} NOV
-1914-

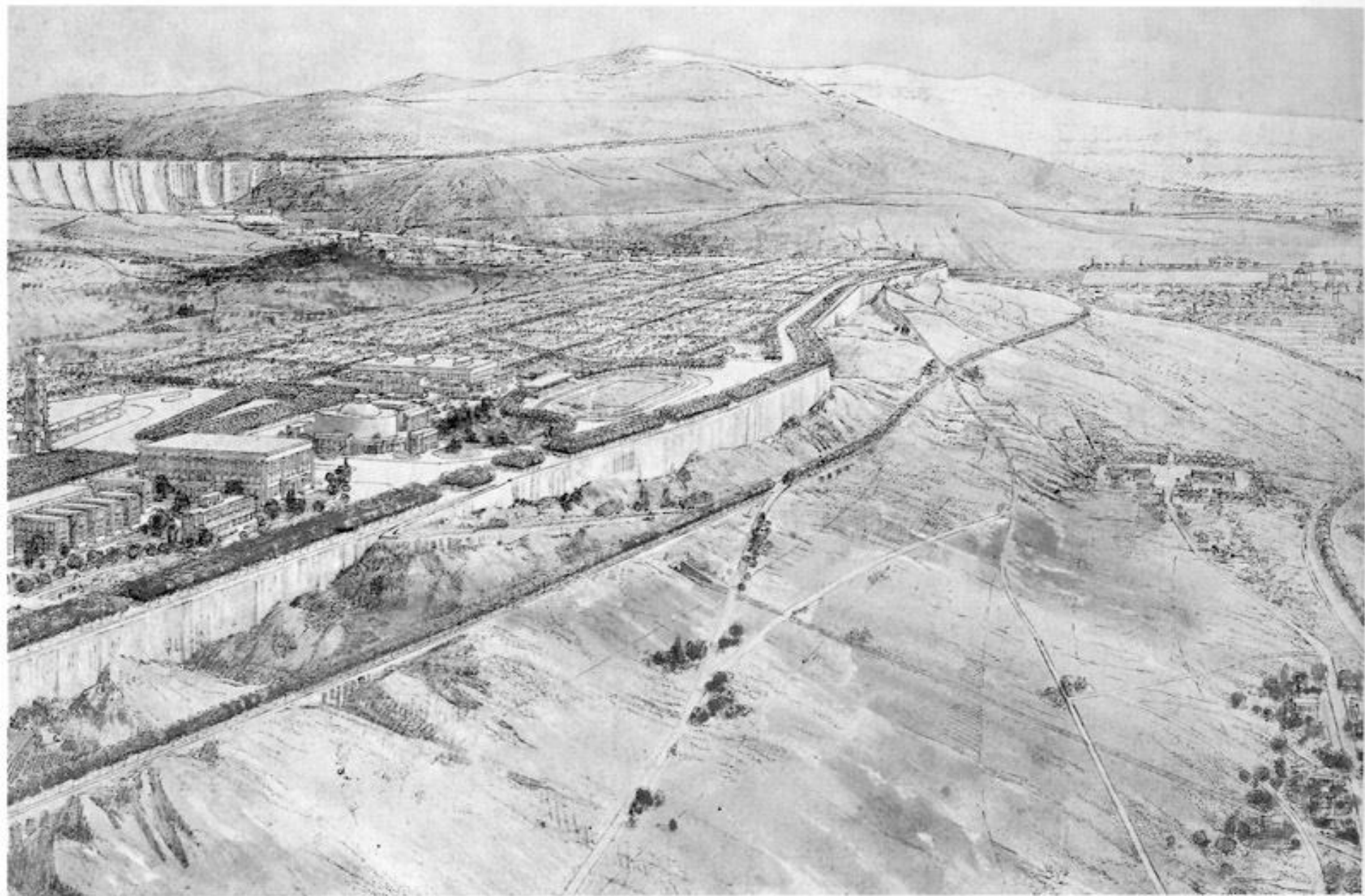


Affiche signée en 1913 par Tony Garnier, qui fonde l'identité visuelle de l'exposition internationale urbaine: la vue de l'intérieur du Grand Hall illuminé y est centrale. Elle est surmontée par une vue côté entrée principale des abattoirs, avec comme indicateurs de modernité voitures et tramways.

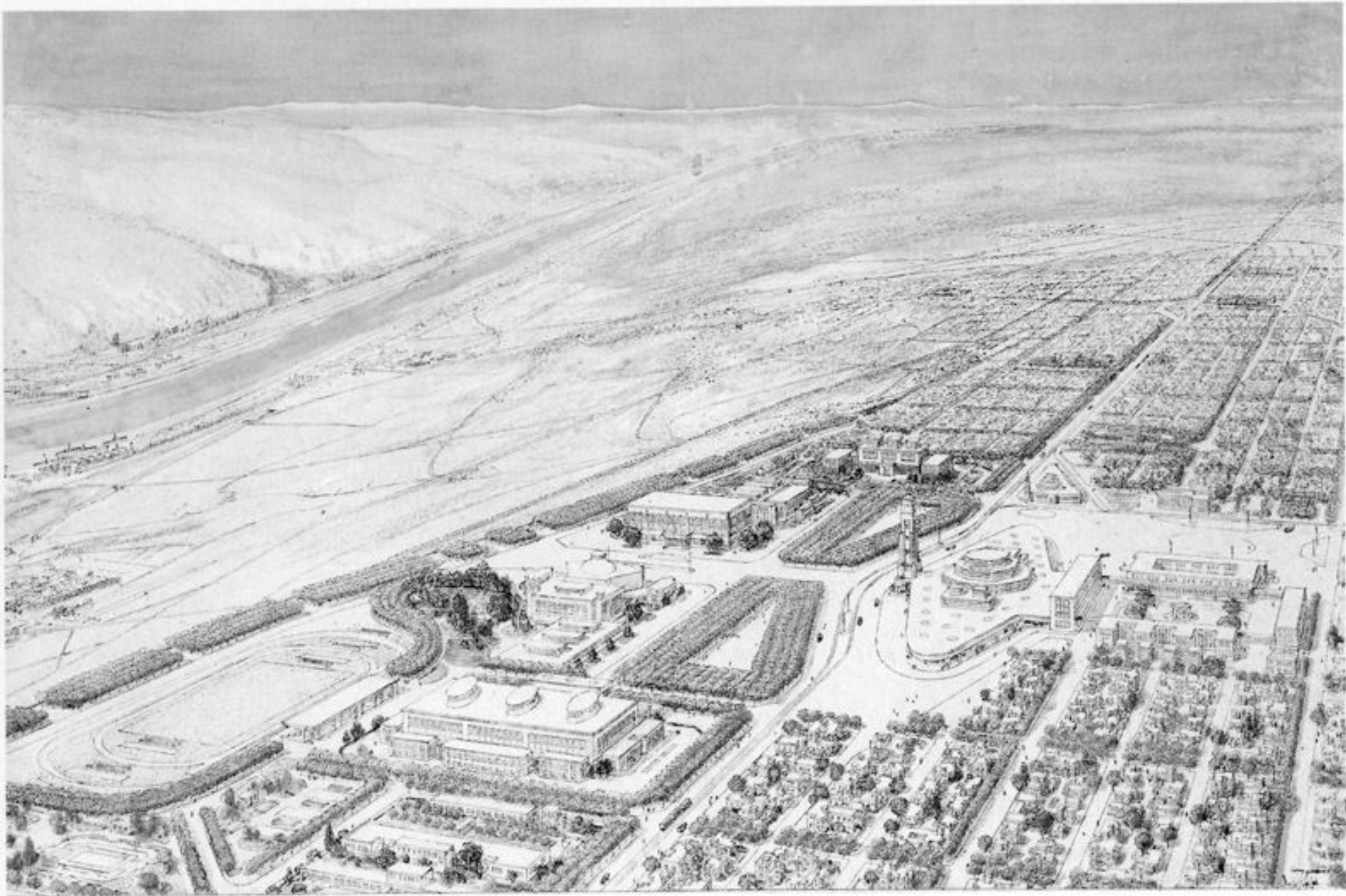




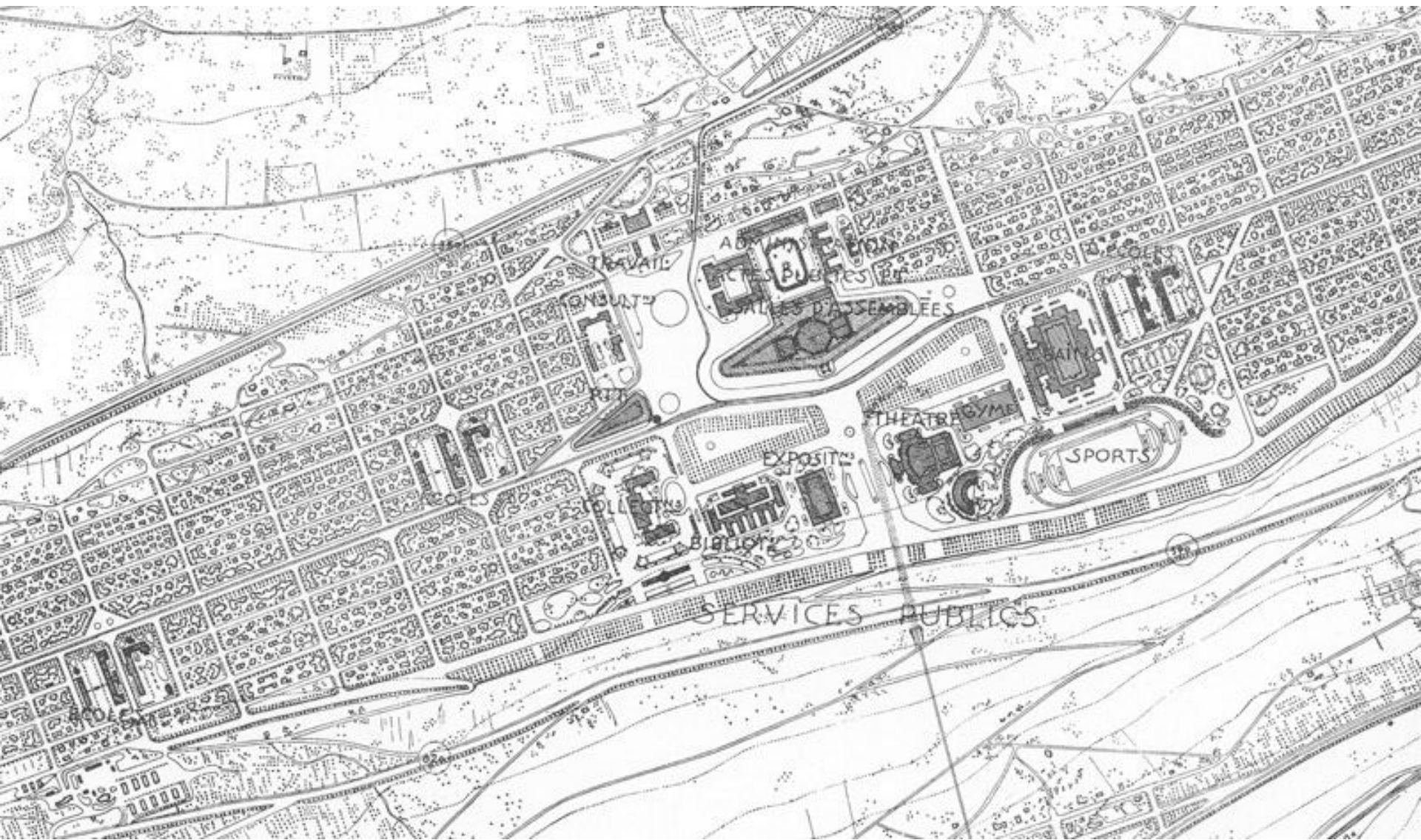
Cité industrielle, planimetria, 1901-1904, cartouche datata 1906. Stampa fotografica. Collezione Max Boursier. Questi due documenti sono riprodotti nella *Cité industrielle*, tav. 1.

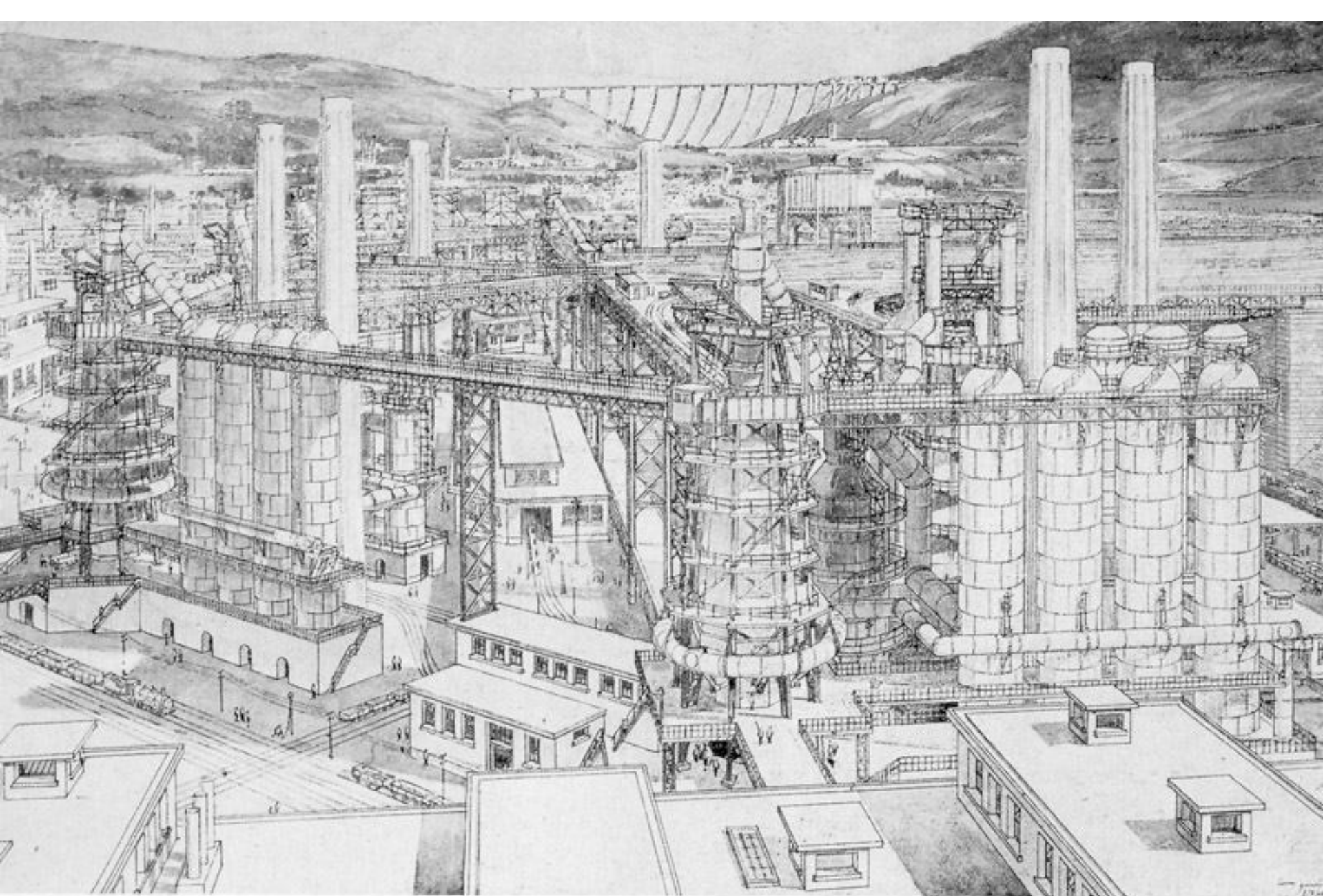


Une Cité industrielle, vista prospettica dei terrazzamenti sulla valle, 30 novembre 1917. Acquarello, 42,3 × 62,4 cm. Lyon, Musée des Beaux-Arts. Riprodotta in *Une Cité industrielle*, tav. 5.

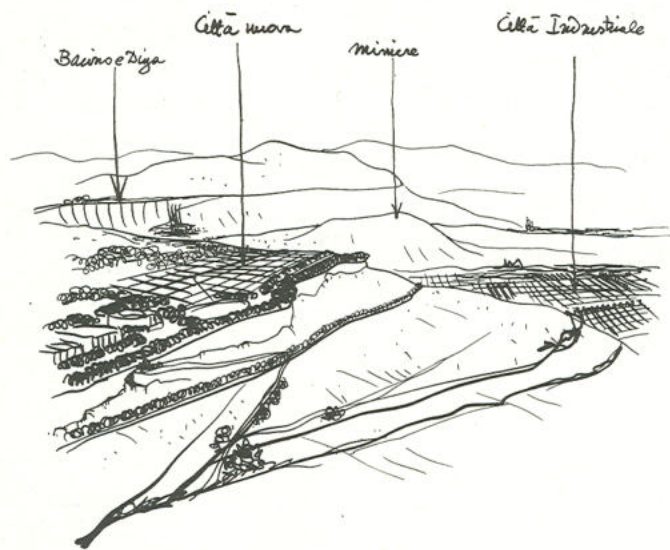
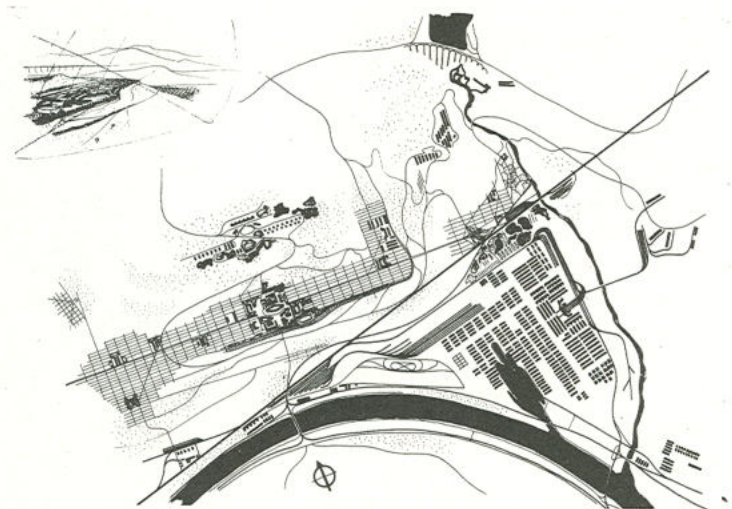


Une Cité industrielle, vista prospettica, i servizi pubblici, 30 novembre 1917. Acquarello, 42,3 × 62,4 cm. Lyon, Musée des Beaux-Arts. Riprodotta in *Une Cité industrielle*, tav. 4.





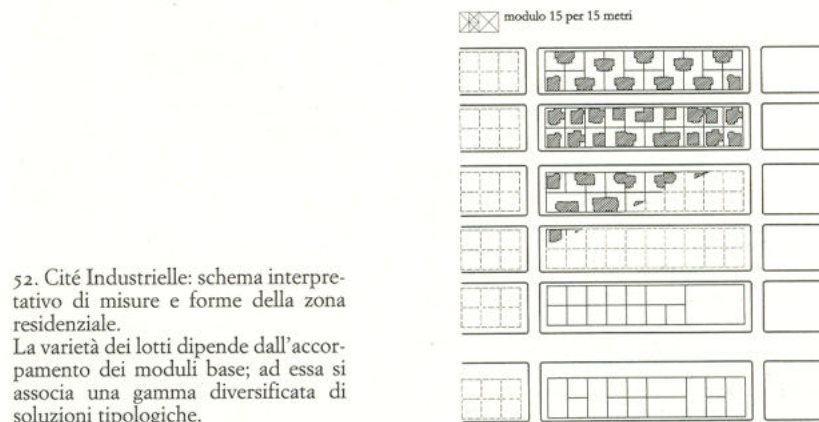
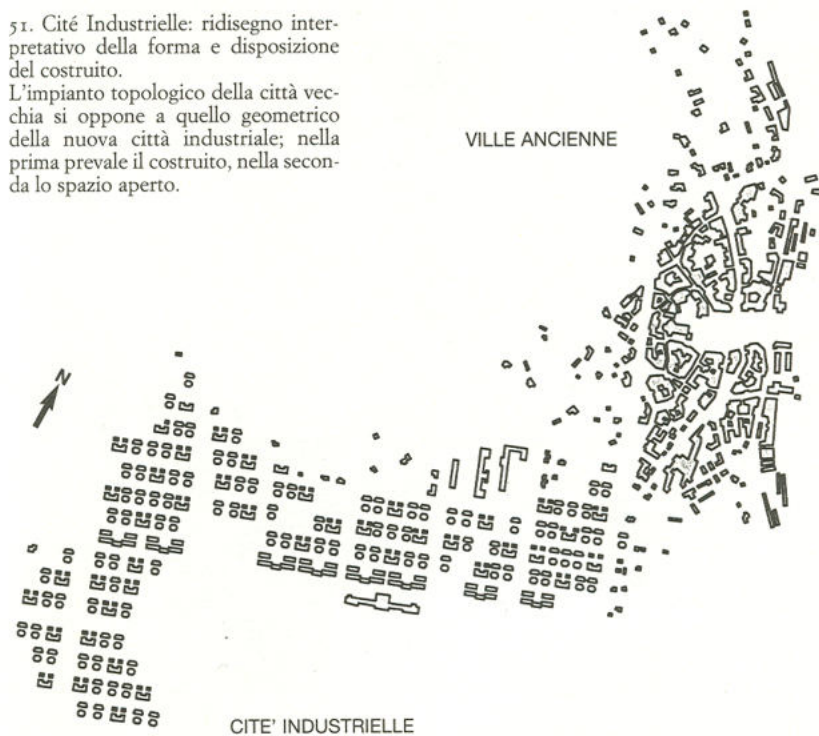
Une Cité industrielle, stabilimenti metallurgici, vista prospettica degli altiforni, 3 luglio 1917. Acquarello, 42,3 × 62,4 cm. Lyon, Musée des Beaux-Arts. Riprodotta in *Une Cité industrielle*, tav. 164.



49-50. Cité Industrielle: planimetria generale e veduta prospettica dei terrazzamenti sulla valle. Nei due disegni di Giovanni Astengo per il libro, rimasto inedito, *Abitazioni e lavoro nella città di domani*, si riconosce l'idea compositiva, in particolare il rapporto stabilito dalla città industriale con il sito e la città vecchia, la netta separazione funzionale.

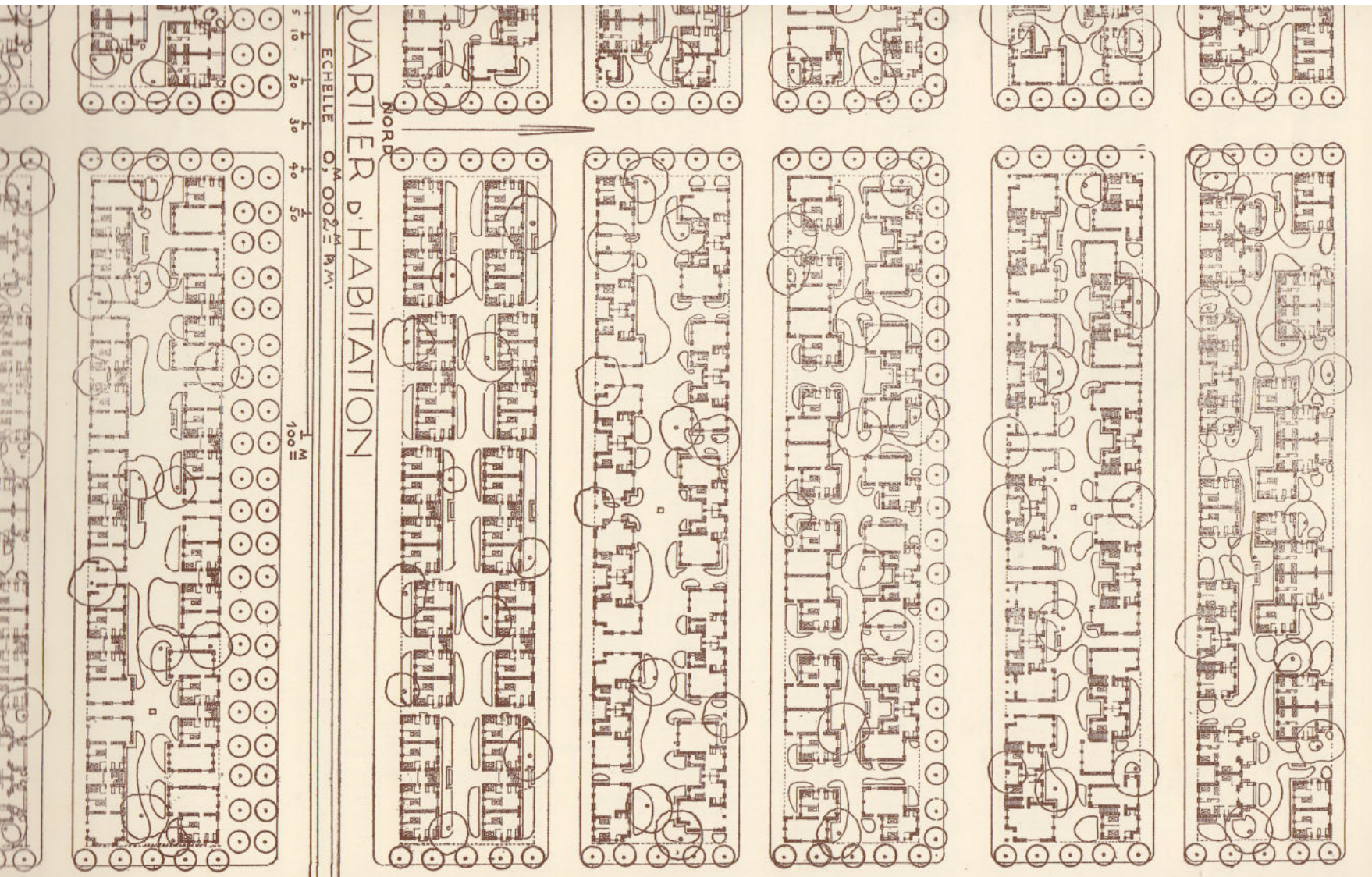
51. Cité Industrielle: ridisegno interpretativo della forma e disposizione del costruito.

L'impianto topologico della città vecchia si oppone a quello geometrico della nuova città industriale; nella prima prevale il costruito, nella seconda lo spazio aperto.



52. Cité Industrielle: schema interpretativo di misure e forme della zona residenziale.

La varietà dei lotti dipende dall'accorpamento dei moduli base; ad essa si associa una gamma diversificata di soluzioni tipologiche.



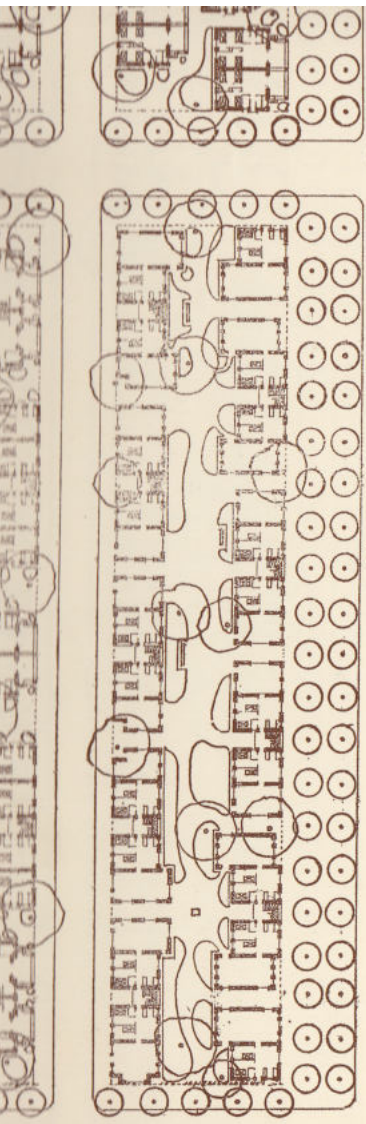
Nord

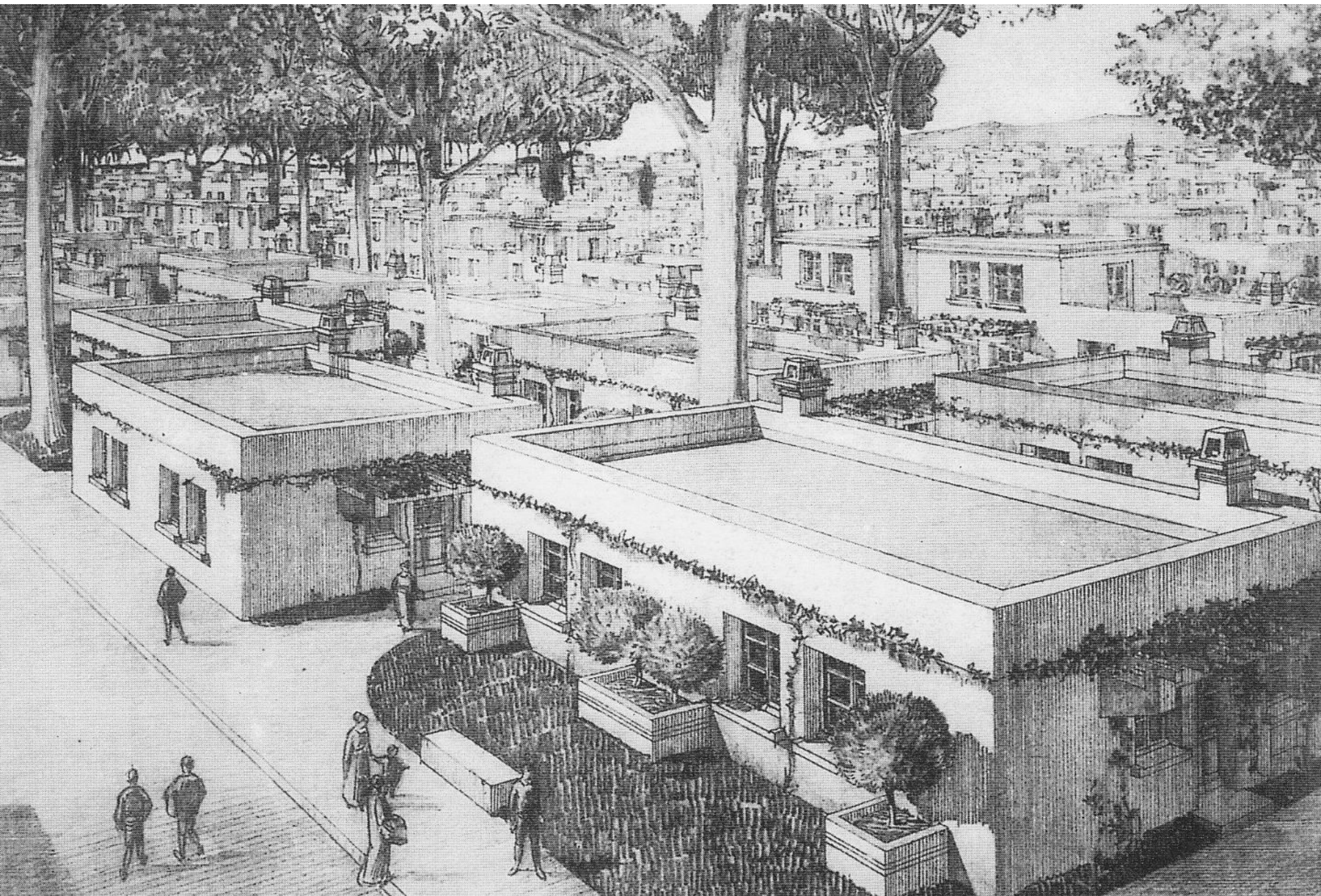
QUARTIER D'HABITATION

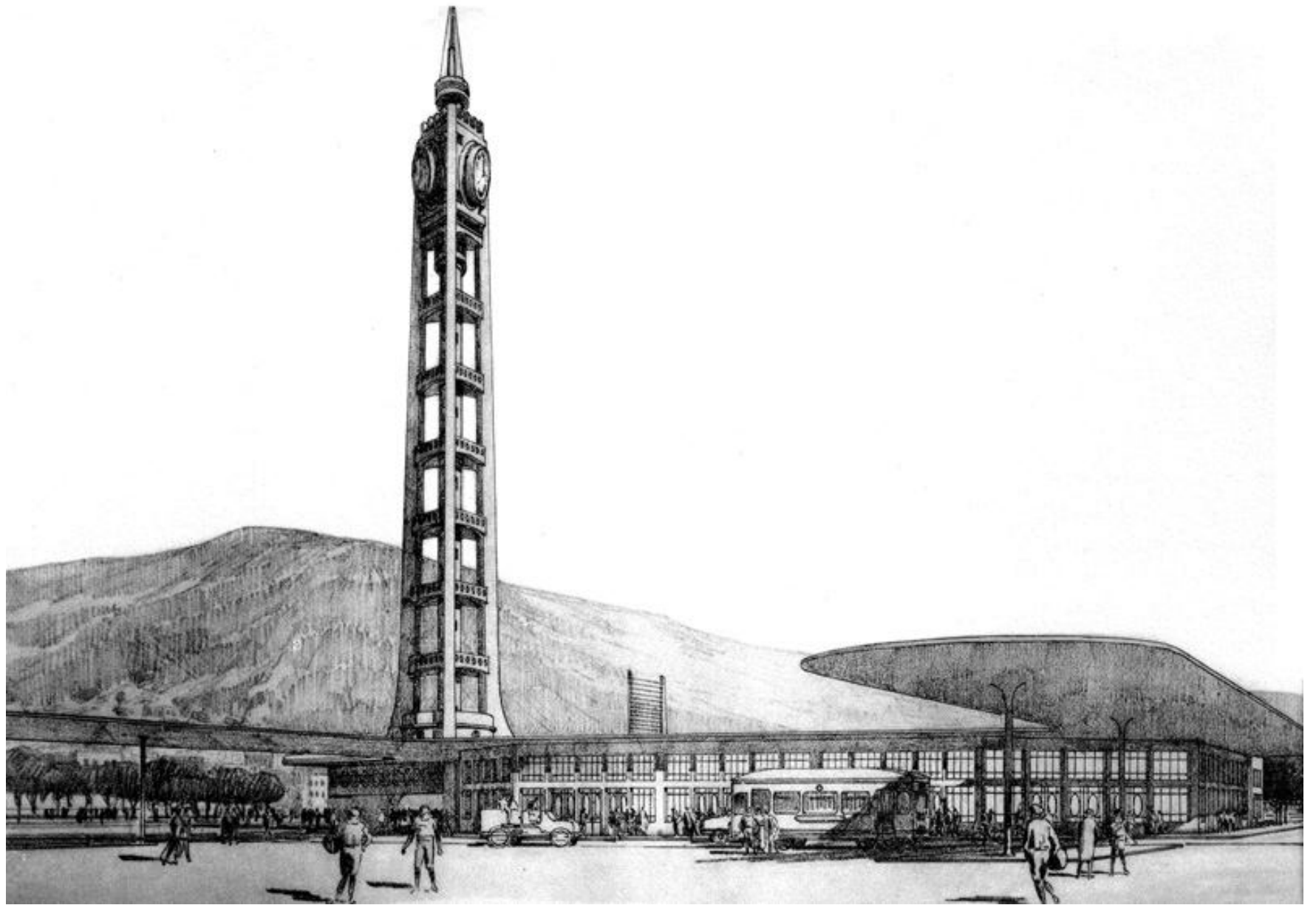
ECHELLE 0,002 M.P.M.

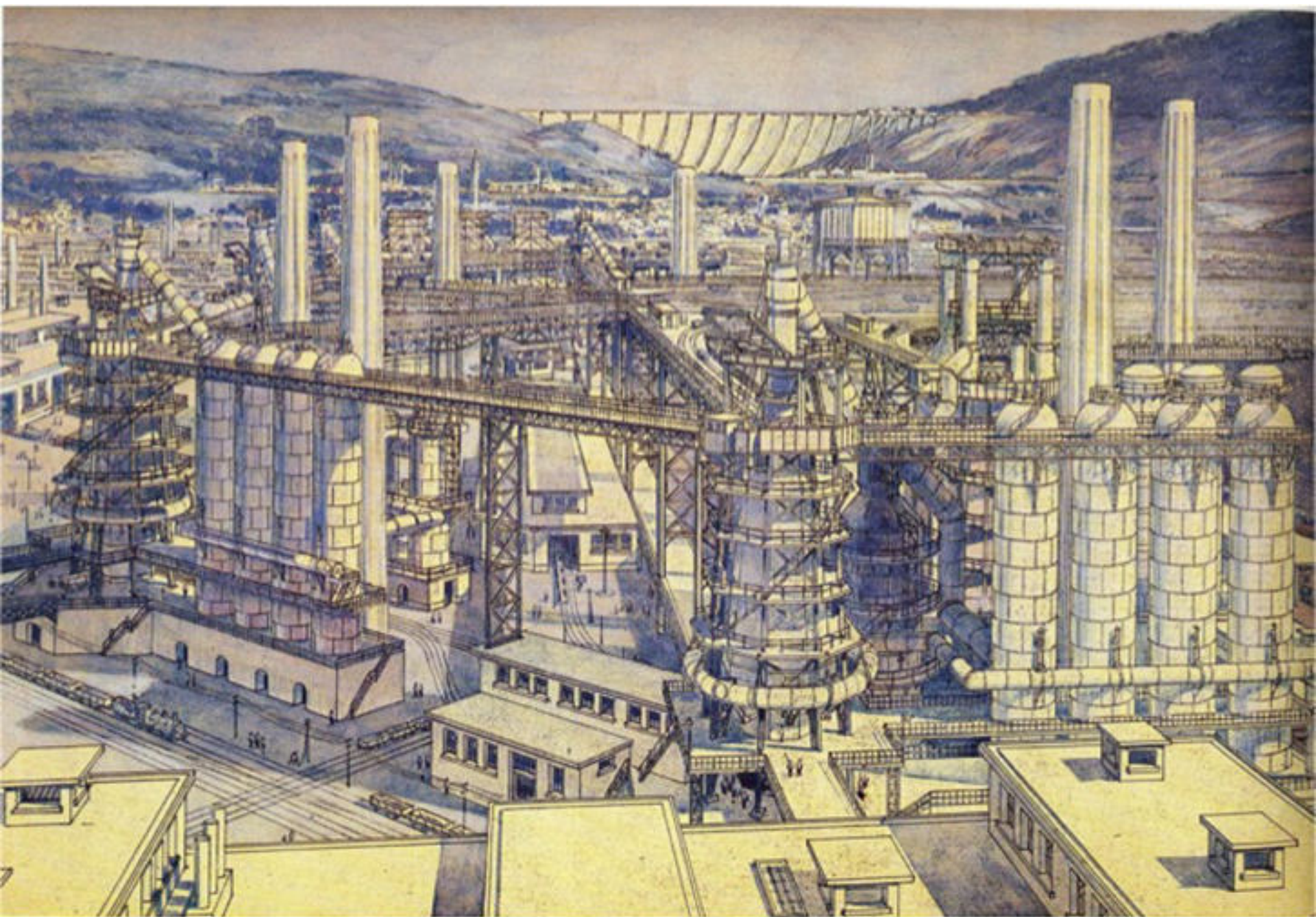
5 10 20 30 40 50

1 M
100 M











La CITE des ÉTATS-UNIS à LYON

Quartiere Etats-Unis



H. B. M. Lyon. Cité des États-Unis.

Quartiere Etats-Unis



Quartiere Etats-Unis

LA FORMA DELLA CITTA'

Il quartiere residenziale è allineato lungo un grande asse largo 40 metri che organizza un sistema viabilistico a maglia ortogonale: «la strada principale inizia dalla stazione ferroviaria, e va da est a ovest. Le strade nord-sud sono larghe 20 metri e sono alberate da entrambi i lati; le strade ovest-est sono larghe 13 o 19 metri; quelle di 19 metri sono alberate solo lungo il lato sud, quelle di 13 metri non lo sono affatto». Questo sistema di viabilità, intersecandosi, genera un insieme di isolati lunghi e stretti della dimensione di 150 x 30 metri, suddivisi ulteriormente in lotti di 15 x 15 metri in modo che si possa avere sempre un affaccio sulla strada. Gli edifici residenziali devono rispettare alcune norme edili fondamentali pensate tenendo conto dell'orientamento e del regime dei venti: le camere da letto debbono avere almeno una finestra a sud abbastanza grande da illuminare la stanza e farvi entrare abbondante luce solare; sono proibite corti e cavedi, quindi, ogni spazio, seppur piccolo, deve essere illuminato e ventilato dall'esterno; le superfici presenti nell'abitazione (pareti, pavimenti, ecc.) devono avere una finitura liscia, e i raccordi d'angolo arrotondati. Le abitazioni (o anche i servizi) possono essere disposte su uno o più lotti «**ma la superficie edificata dovrà sempre essere inferiore alla metà della superficie totale, il resto del lotto essendo destinato a giardino pubblico e permanendo accessibile ai pedoni: ciò significa che ogni costruzione deve lasciare sulla parte non edificata del proprio lotto un passaggio libero, che va dalla strada all'edificio retrostante. Questa disposizione permette l'attraversamento della città in ogni direzione; indipendentemente dalle strade, che non è più necessario seguire; e il terreno della città, considerato nel suo assieme, è come un grande parco, senza alcun muro di cinta a delimitare i terreni. Lo spazio fra due abitazioni in direzione nord-sud è perlomeno uguale all'altezza della costruzione situata a sud. Per via di queste norme, che non consentono l'uso se non della metà del terreno e proibiscono ogni recinzione, ed anche poiché il suolo è livellato solo in funzione dello smaltimento delle acque, non c'è da temere la monotonia dei nostri attuali allineamenti»**

LA CITTA' INDUSTRIALE CONTRO LA CITTA' TRADIZIONALE

La vera demolizione dello spazio urbano tradizionale lo troviamo quando scendiamo dall'organizzazione generale della città alla definizione dello spazio residenziale: esiste ancora un sistema di tracciati stradali ortogonali che disegnano degli isolati, ma lo spazio pubblico di connessione non è più uno spazio di relazione sociale, inizia a divenire una semplice rete di distribuzione degli spostamenti. In questa semplificazione dello spazio urbano emerge con potenza il problema dell'igiene, della disposizione dei fabbricati, del verde che pervade e sommerge l'insediamento: «questa disposizione permette l'attraversamento della città in ogni direzione; indipendentemente dalle strade, che non è più necessario seguire; e il terreno della città, considerato nel suo assieme, è come un grande parco, senza alcun muro di cinta a delimitare i terreni. Lo spazio fra due abitazioni in direzione nord-sud è perlomeno uguale all'altezza della costruzione situata a sud. Per via di queste norme, che non consentono l'uso se non della metà del terreno e proibiscono ogni recinzione, ed anche poiché il suolo è livellato solo in funzione dello smaltimento delle acque, non c'è da temere la monotonia dei nostri attuali allineamenti»

IL LINGUAGGIO DELL' EDIFICATO

Garnier esordisce con l' affermazione «la regione del Sud-Est della Francia è quella in cui situiamo il luogo di questo studio, e i materiali in uso in questa regione saranno quelli da noi impiegati come mezzi di costruzione», ma successivamente sottolinea con molta determinazione che «i materiali impiegati sono il conglomerato cementizio per le fondazioni e i muri, e il cemento armato per le solette e le coperture. Tutti gli edifici importanti sono costruiti quasi esclusivamente in cemento armato. Questi due materiali hanno una consistenza plastica all'utilizzo, e necessitano di casseri preparati appositamente. Più le casserature saranno semplici, più ne sarà facile l'allestimento e conseguentemente minore il costo. Questa semplicità dei mezzi conduce logicamente ad una grande semplicità di espressione nella struttura. Rileviamo d'altronde che, se la nostra struttura resta semplice, senza ornamento, senza modanature, nuda ovunque, possiamo disporre in seguito delle arti decorative in tutte le loro forme, ed ogni oggetto artistico manterrà la sua espressività tanto più netta e pura in quanto sarà del tutto indipendente dalla costruzione. Chi non vede inoltre che l'impiego di questi materiali permette più che mai di ottenere grandi linee orizzontali e grandi tratti verticali, atti a conferire agli edifici quell'aria di calma e di equilibrio che li armonizzi con le linee della natura?».