

Costruzione e interpretazione di un'idea di 'città-natura'. La lezione di Stoccarda.

Francesco Defilippis

Department of Civil Engineering and Architecture Sciences, Politecnico di Bari, Bari, Italy

Abstract

The article deals with the theme of the continuity of the development of the European city, a continuity historically pursued through coherence with an idea of the city and the characters of the place, undermined by contemporary expansion processes. The topic is tackled by critically interpreting the historical development of the city of Stuttgart, from its foundation to the present day, up to the great expansion project "Stuttgart 21", which affects the area of the Hauptbahnhof of Paul Bonatz and undermines the urban form.

Despite its 'territorial' dimension, the city of Stuttgart has an intelligible urban structure, which is the expression of a coherent and significant relationship with the physical form of the place and its topological characters. A structure that, perhaps for this reason, has been preserved over time despite the heavy war destruction and subsequent reconstructions. Its current form, apparently disordered like that of many big contemporary cities, manifests a settlement idea based on a conscious relationship with 'nature', an idea that has been built, pursued and interpreted over time both through the construction of single buildings and the planning of entire urban parts.

This idea seems to be in line with the conformation of the German city - and the northern European city in general - which constitutively provides for the presence of large spaces of nature within the city, maintained in their natural form and considered as places of relationship in the same way as the traditional urban spaces (squares and avenues).

A significant interpretation of this urban structure seems to be precisely the relationship with the geography of the place conceived as a natural syntactic structure capable of suggesting settlement principles, directions, arrangements, measures and limits and, as such, capable of explaining the reasons for the constitutive settlement choices in the process of defining the built form of the city and the character of its spaces.

The "Stuttgart 21" project seems to 'betray' the urban structure of the city, characterized by this tension with the natural forms of the place and always based on the recognition of their topological value as well as on their interpretation through the forms of architecture. Starting from the knowledge of the form of the consolidated city, the essay tries to understand and critically describes the reasons.

Keywords: City-Nature, Urban Form, Contemporary City.

Nonostante la sua dimensione estesa e la sua configurazione complessa, la città di Stoccarda è dotata di una struttura urbana intellegibile, espressione di un rapporto coerente e significativo con la forma fisica del luogo su cui sorge e con i suoi caratteri topologici. Una struttura che, forse per questa ragione, si è conservata nel tempo nonostante le pesanti distruzioni belliche e le successive ricostruzioni.

La sua forma attuale, apparentemente disordinata come quella di tante altre grandi città contemporanee, manifesta un'idea insediativa fondata su un rapporto consapevole con la 'natura', un'idea che è stata costruita, perseguita ed interpretata nel tempo sia attraverso la costruzione di singoli edifici che attraverso la pianificazione e costruzione di intere parti di città. Questa idea sembra essere in linea con la concezione e la tradizione della città tedesca - e nordeuropea in generale - che prevede costitutivamente la presenza di ampi spazi di natura dentro la città, mantenuti nella loro forma naturale e assunti come luoghi di relazione alla stessa stregua degli spazi urbani tradizionali, delle piazze e dei viali, sebbene con un significato differente. Paradigmatica, a tal proposito, è l'idea di città definita da Karl Friedrich Schinkel e proposta attraverso i suoi progetti urbani per le città di Berlino e Potsdam (Bergdoll, 1994); significativa è l'esperienza di definizione della forma urbana della vicina Monaco di Baviera e dei suoi piani ottocenteschi che fissano le basi per la costruzione della città con il più alto numero di spazi verdi d'Europa, tra i quali spicca l'Englischer Garten, realizzato tra il 1789 e il 1804, che è ancora oggi uno dei parchi pubblici più grandi al mondo.

Stoccarda presenta una forte analogia planimetrica con Monaco; entrambe le città sono connotate, infatti, da una 'spina' verde centrale, un parco lineare coincidente con l'alveo di un fiume, che come un 'cordone ombelicale' congiunge il centro antico agli spazi aperti ed estesi della campagna periurbana. Ma mentre nel caso di Monaco il fiume è l'unico elemento geografico condizionante in un territorio pianeggiante e topologicamente 'isotropo', nel caso di Stoccarda la conformazione orografica del territorio su cui sorge la città è dotata di una propria peculiare matrice topologica che si riverbera nella sua forma e ne determina la struttura. Per questa ragione, una chiave di lettura significativa di questa città sembra essere proprio quella del rapporto con la geografia del luogo, con la forma della Terra intesa come struttura sintattica naturale capace di suggerire principi insediativi, orientamenti, disposizioni, misure e limiti e, in quanto tale, capace di spiegare le ragioni delle scelte insediative costitutive nel processo di definizione della sua forma costruita e del carattere dei suoi spazi urbani.

La città di Stoccarda, la sua parte compatta, sorge in un luogo circoscritto e riparato da una corona di fertili colline, peculiare nel verde territorio collinare del Baden-Württemberg. Questa corona di colline, un tempo terrazzate per essere agevolmente coltivate a vigneti e frutteti, si apre in due punti creando due 'varchi' naturali. Essi corrispondono all'attraversamento del torrente Nesenbach (oggi quasi completamente interrato) il cui corso tagliava in due parti la conca, lambiva la città antica, alimentando il fossato delle sue mura, e confluiva nel fiume Neckar, importante affluente del Reno, in corrispondenza di una sua piega presidiata dalla città di Cannstatt (la odierna Bad Cannstatt). Il varco di uscita del Nesenbach dalla conca, attraversando uno 'spessore' collinare maggiore, ha la forma di una sorta di corridoio, un '*dromos*' naturale che si arresta, dilatandosi, in corrispondenza dell'ansa del Neckar.

Rispetto al varco di entrata, quello di uscita è orograficamente più rilevante, oltre che strategicamente più importante per la relazione che consente di stabilire con il fiume Neckar, in passato una delle vie di comunicazione più importanti della regione in quanto navigabile dalla città di Plochingen, posta a monte di Bad Cannstatt, fino a Mannheim, dove affluisce nel Reno.

Questa condizione geografica, determinata dalla forma e dalla reciproca disposizione di elementi fisici (il fiume, le colline), conferisce un verso, un orientamento allo spazio della conca, naturalmente proiettato e rivolto verso il '*dromos*' di uscita del Nesenbach che assume il valore di 'porta' naturale verso i pianeggianti ed estesi territori esterni solcati dal Neckar.



Fig.1. La città di Stoccarda e il suo territorio nel 1834 [Stuttgart, verlag von Carl Hoffmann, 1834. Fonte: Universitätsbibliothek, Stuttgart]



Fig.2. La città di Stoccarda e il suo territorio nel 1788 [*Plan der gegend und stadt Stuttgart, 1788*. Fonte: Universitätsbibliothek, Stuttgart]

Il nucleo antico della città di Stoccarda si insedia al centro di questo ‘catino’ naturale, bonificandolo dalle acque irregimentate del torrente Nesenbach e assumendolo come una ‘stanza’ territoriale, come un luogo protetto e delimitato, dotato di una propria finitezza ed ‘internità’ spaziale peculiare rispetto all’esternità indifferenziata del territorio circostante. Esso sceglie per la sua costruzione un luogo riparato ma allo stesso tempo collegato al territorio esterno attraverso il ‘corridoio’ naturale solcato dal Nesenbach e dai percorsi territoriali che ad esso nel tempo si affiancano, tra i quali il più importante sarà, per un lungo periodo di tempo, quello di collegamento con la vicina città di Ludwigsburg, la ‘Versaille’ del ducato di Württemberg.

Tra la città e l’ansa del fiume Neckar, tra la città e l’insediamento strategico di Cannstat, si stabilisce così fin dalle origini una stretta relazione definendo nel tempo un sistema territoriale a ‘pendolo’, cioè un sistema lineare bipolare che costituirà l’ossatura portante dei futuri sviluppi urbani. Non è un caso che il percorso ‘matrice’ dell’impianto urbano del nucleo antico sia orientato secondo l’asse di questo sistema e che all’interno della cinta muraria, di forma ellissoidale, gli edifici rappresentativi dei due poteri (la cattedrale e il primo castello) siano disposti all’estremità verso il Neckar, protesi verso la ‘porta’ naturale di accesso alla conca, definendo una polarità e imprimendo un verso che saranno assunti nei successivi processi di sviluppo e trasformazione della città.

Le prime espansioni oltre la prima cinta muraria interessano gli adiacenti versanti pianeggianti della conca, prima quello a sud-est e poi quello a nord-ovest.

La città triplica le sue dimensioni attraverso la costruzione di due nuovi borghi ad impianto regolare, dotati di propri monumenti (rispettivamente la Leonhardskirche e la Hospitalkirche), e

attestati quello a sud-est sul corso rettificato del Nesenbach e quello a nord-ovest sul percorso esterno alle mura che successivamente diventerà la attuale Königstrasse.

L'unità elementare di costruzione di questi borghi è l'isolato a blocco con corte centrale, chiusa o aperta, declinazione urbana del tipo insediativo rurale della Germania meridionale. L'ampiezza delle maglie stradali è tale da definire isolati di grandi dimensioni capaci di accogliere al loro interno spazi vuoti, inizialmente destinati ad orti e giardini, concepiti come luoghi di relazione delle case. L'edificazione a cortina lungo il perimetro dell'isolato definisce, infatti, uno spessore continuo che tuttavia non intasa tutto lo spazio disponibile; la casa, inizialmente del tipo a schiera, è così dotata di un doppio affaccio: uno verso la strada e l'altro verso la corte, uno principale verso lo spazio pubblico della città e l'altro secondario verso lo spazio 'domestico' interno all'isolato. Le carte a colori del XVIII secolo descrivono bene questo tipo insediativo; gli spazi delle corti residenziali dei due borghi appaiono occupati da giardini e orti urbani, geometrizzati da percorsi e recinti di siepi e custoditi dalle cortine edilizie delle abitazioni.

Contemporaneamente alla nascita di questi borghi residenziali, la città si espande anche verso nord-est, nella direzione dell'asse territoriale verso il Neckar, ampliando il polo monumentale esistente, definito dall'Alte Schloss, dalla Stiftskirche e dal Marstall. Lo fa attraverso la costruzione del nuovo grande castello (Neues Schloss), un edificio a corte aperta orientata verso il tracciato della Königstrasse, dell'antistante Piazza d'Armi, della retrostante caserma, del teatro e di un sistema articolato di parchi e giardini, spazi vuoti definiti dalle relazioni reciproche tra questi edifici, tutti dotati di una forte individualità formale. Il vecchio castello viene accolto in questo nuovo sistema monumentale, gerarchizzato dal nuovo castello. La sequenza dei due edifici della caserma e del nuovo castello e dello spazio della Piazza d'Armi, disposti secondo un asse trasversale all'asse territoriale città-Neckar, fissa ed esalta una misura importante nella città, quella individuata dai due tracciati viari territoriali della Neckarstrasse, prosecuzione della Esslingerstrasse (percorso 'matrice' del borgo di sud-est) verso il Neckar e Cannstatt, e della Ludwigsburgerstrasse, prosecuzione della Königstrasse verso Württemberg. Questi due tracciati, che bordano il 'corridoio' naturale tra la conca e le rive del Neckar, delimitano il grande parco lineare ('*dromos verde*') che successivamente sarà definito e pianificato come elemento territoriale di relazione tra la città e il fiume, diventando il principale elemento strutturante e caratterizzante della forma urbana della città attuale.

Come illustrano le belle carte topografiche del tempo, in questa fase i due nuovi borghi e il nuovo polo monumentale della città erano delimitati dalla nuova cinta muraria, che inglobava anche ampi spazi liberi, destinati ad orti, parchi e giardini pubblici, alimentati dalle acque del torrente Nesenbach.

Nei primi anni dell'Ottocento la seconda cinta muraria viene abbattuta. Gli spazi vuoti interni risultano ormai saturati dall'edilizia residenziale e la città inizia ad espandersi occupando in primo luogo le residue aree pianeggianti della conca. Si procede così alla pianificazione e costruzione di tre grandi quartieri, attestati rispettivamente lungo la Rothebühlstrasse e la Neckarstrasse e intorno all'asse diagonale della Friedrichstrasse.



Fig.3. Stoccarda, pianta della città nel 1794 [*Grund Riss der Herzoglich Württembergischen Haupt und Ersten Residenz Stadt Stuttgardt, MDCCXCIV*. Fonte: Stadtarchiv, Stuttgart]

La maglia del primo quartiere, ortogonale alla Rothebühlstrasse, è gerarchizzata dall'asse centrale della Johannesstrasse, un moderno boulevard che collega la Johannes Kirche alla prima strada pedecollinare (la attuale Hölderlinstrasse); il secondo quartiere, il cui sviluppo longitudinale è legato alla forma dell'area su cui sorge, stretta tra le colline e la Neckarstrasse, è caratterizzato da un impianto di tipo barocco per la presenza di tracciati diagonali, rispetto alle giaciture ortogonali del piano, che determinano incroci a stella; infine, il terzo quartiere, oggi completamente modificato, era connotato da un impianto radiocentrico, imperniato sulla Friedrichsplatz, generato dal raccordo geometrizzato tra la giacitura diagonale della Friedrichstrasse e quelle delle parti di città adiacenti.

Tra la fine dell'Ottocento e i primi anni del Novecento Stoccarda assume e consolida la sua forma attuale. La città ottocentesca, con la sua forma continua e compatta, costruita attraverso l'unità elementare dell'isolato a blocco, ha occupato tutte le aree pianeggianti della conca; nei primi anni del Novecento si dà inizio, pertanto, all'urbanizzazione delle pendici delle colline, attraverso un principio insediativo differente, basato sul tipo edilizio della casa isolata con giardino, adeguato all'orografia e al carattere dei luoghi nonché alle aspirazioni del tempo. Al modello insediativo della città ottocentesca, che si iscrive nella tradizione 'barocca' tedesca inaugurata dal piano di Nehring per la Friedrichstadt di Berlino del 1688, si sostituisce il modello insediativo della città giardino o della città 'aperta', che in qualche modo sarà assunto ed interpretato anche dal progetto per la Weissenhofsiedlung del 1927, costruita sulle colline a nord della città. Parallelamente alla definizione e costruzione della forma della città contemporanea si precisano la forma, il carattere ed il valore del sistema territoriale di collegamento tra il centro della città di Stoccarda e il fiume Neckar, tra la 'stanza' territoriale 'abitata' dalla città e il territorio esterno.

Dopo l'abbattimento della seconda cinta muraria, si decide di estendere il parco del castello fino alla riva del Neckar, attribuendo definitivamente al 'corridoio' del corso del Nesenbach il carattere di parco territoriale lineare. Riconoscendo il valore sintattico contenuto nella sua forma naturale, si decide, cioè, di attribuire allo spazio del '*dromos*' definito topologicamente dalle pendici delle colline, il ruolo di elemento/luogo di relazione tra la città e il territorio esterno alla conca, tra la sua area monumentale centrale e il fiume Neckar.

Sulle carte del 1809 e del 1827 lo Schloss Garten appare disegnato come un parco barocco alla francese: un sistema geometrico di viali alberati, gerarchizzato da un grande viale centrale longitudinale, si sovrappone ad un sistema secondario costituito da percorsi irregolari e da canali e laghetti artificiali. Lungo i due percorsi che lo delimitano, la Ludwigsburgerstrasse e la Neckarstrasse, sorgono alcuni edifici importanti come il Königliche Marstall (le Scuderie Reali, demolite durante la guerra) e il Königliche Museum (l'attuale Staatsgalerie). In prossimità del Neckar questo parco si fonde con quello dello Schloss Rosenstein e con l'attiguo giardino botanico e zoologico del Wilhelma, entrambi affacciati sulla riva esterna dell'ansa del fiume.

La ferrovia arriva a Stoccarda alla metà dell'Ottocento e si definisce come sistema di testa, in congruenza con la forma e la posizione della città nel territorio nonché con la forma fisica dei luoghi. Essa entra nella conca attraverso il '*dromos*' e una delle due diramazioni, quella verso Bad Canstatt-Esslingen, si affianca alla Ludwigsburgerstrasse e quindi al sistema lineare del parco. La prima stazione si attesta sulla Schloss Strasse, in linea con il teatro e di fronte all'edificio delle poste, dall'altra parte della Königstrasse. Dopo un primo ampliamento, necessario per far fronte all'aumento del traffico ferroviario, si decide di costruire una nuova stazione arretrandola di circa cinquecento metri rispetto alla precedente, per guadagnare una posizione più esterna alla città, adatta ad accogliere un edificio più grande adeguato alle nuove istanze.

La nuova stazione sarà progettata e costruita da Paul Bonatz tra il 1914 e il 1928. L'edificio, connotato dallo spazio della galleria passeggeri trasversale al tracciato dei binari, è concepito come un'architettura urbana, cioè come un 'edificio-città' capace non solo di riconoscere ed esaltare il sistema delle relazioni urbane esistenti ma di istituire allo stesso tempo nuove relazioni. La sua forma e la disposizione degli elementi che la definiscono (la galleria passeggeri, l'atrio delle biglietterie, l'atrio secondario, il portico, la torre) assumono, infatti, i caratteri topologici del luogo e il valore 'nodale' della sua posizione rispetto al parco e alla città.



Fig.4. Stoccarda, pianta della città nel 1855 [Stuttgart 1855. Fonte: Universitätsbibliothek, Stuttgart]

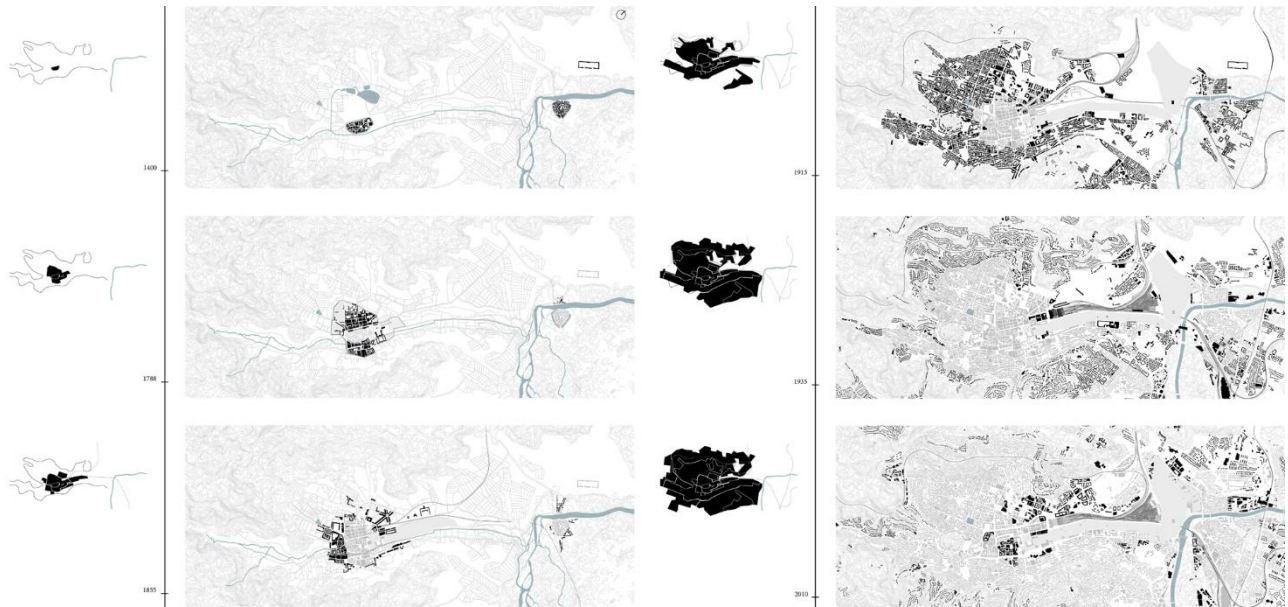


Fig. 5. Stoccarda, fasi principali di sviluppo della città [Balestra M., Carbone M., Fornarelli L., Franciolapilla F., Musaiò Somma L., Saponara A. R., Strada F.]

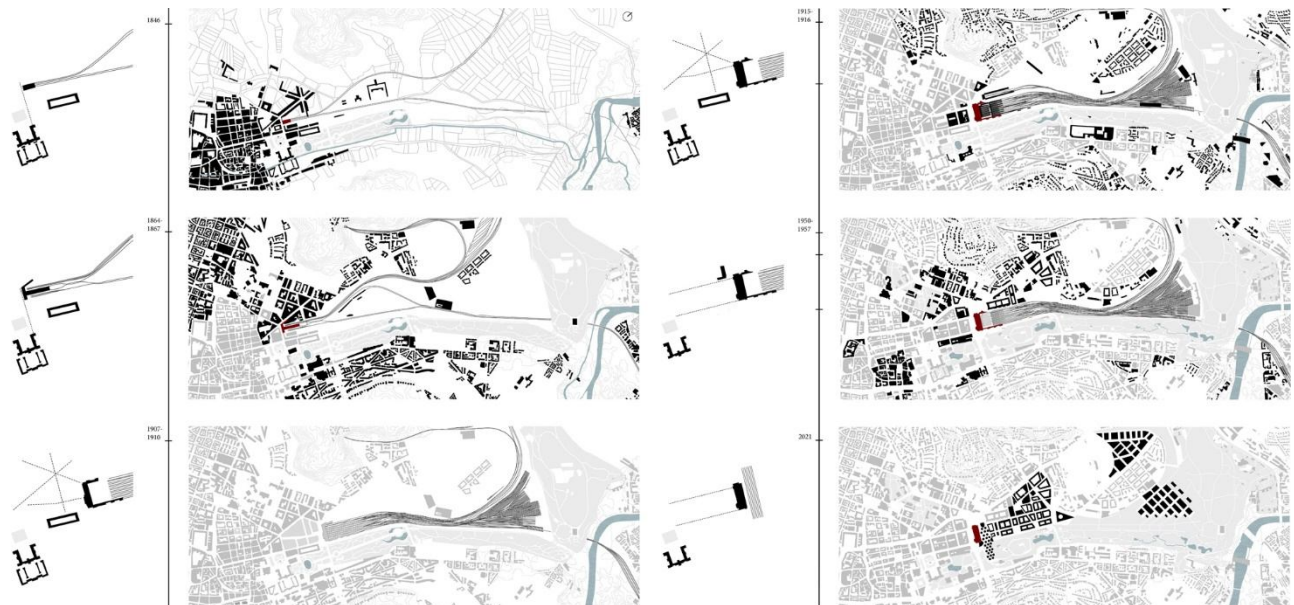


Fig. 6. Stoccarda, fasi principali di sviluppo e trasformazione dell'area della stazione dal 1846 ad oggi [Balestra M., Carbone M., Fornarelli L., Franciolapilla F., Musaiò Somma L., Saponara A. R., Strada F.]

L'obiettivo principale di Bonatz è quello di costruire una nuova 'porta' urbana lungo il tracciato storico della Ludwigsburgerstrasse e in adiacenza al parco, un edificio di testata, rispetto al vuoto del fascio dei binari, capace di confrontarsi e misurarsi con i monumenti di testata del parco e di stabilire una relazione significativa con loro e con il parco stesso.

L'atrio delle biglietterie e la torre, che rompono la simmetria della facciata, sbilanciando l'edificio verso il parco ne esprimono il suo valore di 'caposaldo'; in particolare, la torre, posta lungo l'asse urbano-territoriale della Königstrasse-Ludwigsburgerstrasse, costituisce una meta visiva nello spazio vuoto del parco e in quello parallelo/simmetrico del fascio dei binari e istituisce una relazione a distanza con gli altri 'capisaldi' della città. Il corpo longitudinale della galleria dei passeggeri, lungo il quale si attestano da un lato gli ingressi e dall'altro le banchine dei binari con le loro coperture leggere, assume ed afferma la misura del tessuto urbano compreso tra la Königstrasse e la Lautenschlagerstrasse, tessuto che prima delle distruzioni belliche si poneva in continuità con una parte del borgo a nord-ovest della città antica, precisamente quella compresa tra la stessa Königstrasse e la Calwerstrasse. Rispetto a questa fascia, che bordava verso nord e teneva insieme il centro antico ed il polo monumentale, la stazione assumeva il valore di testata. Inoltre, il volume dell'atrio di accesso secondario, oltre ad essere in asse con la Lautenschlagerstrasse, definiva angolarmente il fondale della Alleenstrasse, uno dei tracciati centrali del quartiere imperniato sulla Friedrichsplatz, distrutto dai bombardamenti.

Questo complesso ed intenzionale sistema di relazioni conferisce alla Hauptbahnhof di Bonatz un riconoscibile valore urbano; attraverso questo sistema sintattico, dispiegato sul piano morfologico e visivo, essa si pone in continuità con l'esperienza di costruzione della città e di definizione della sua forma e, assumendo i suoi principali temi insediativi, interpreta alla scala dell'edificio il suo rapporto identitario con il luogo.

Questo 'edificio-città', divenuto a ragione uno dei simboli di Stoccarda, è ora coinvolto, per la sua funzione e per la sua posizione strategica, in un grande progetto di sviluppo infrastrutturale e urbano, noto come "Stoccarda 21". Incardinato nel piano nazionale di ristrutturazione e ammodernamento della linea ferroviaria Stoccarda-Ulm (tratto tedesco della linea europea Parigi-Budapest), questo progetto prevede, in primo luogo, un piano di ristrutturazione del nodo ferroviario della città attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato interrato, parallelo e adiacente al corpo della galleria dei passeggeri della stazione, e la conseguente trasformazione di quest'ultima da stazione di testa in stazione passante. Questo piano, in fase di attuazione, comporterà la dismissione del fascio di binari paralleli allo Schlossgarten e quindi la liberazione di una grande area ineditata, che si estende dalla stazione al Rosensteinpark. Secondo il *rahmenplan* approvato nel 1997, quest'area sarà prevalentemente utilizzata per la costruzione di due nuovi grossi quartieri e solo una piccola parte sarà ceduta ai due parchi confinanti.

Le ragioni che sostengono le scelte del progetto "Stoccarda 21" sono indiscutibili ed i suoi vantaggi, sul piano urbano ed infrastrutturale, sono innegabili (Sicklinger, 2009). Ma, come la storia della città insegna, spetta all'architettura, al suo valore relazionale ed interscalare, saper assumere ed interpretare nel processo di definizione della forma il palinsesto degli elementi naturali ed artificiali che connotano i luoghi oggetto di trasformazione, riconoscendone il loro valore sintattico.

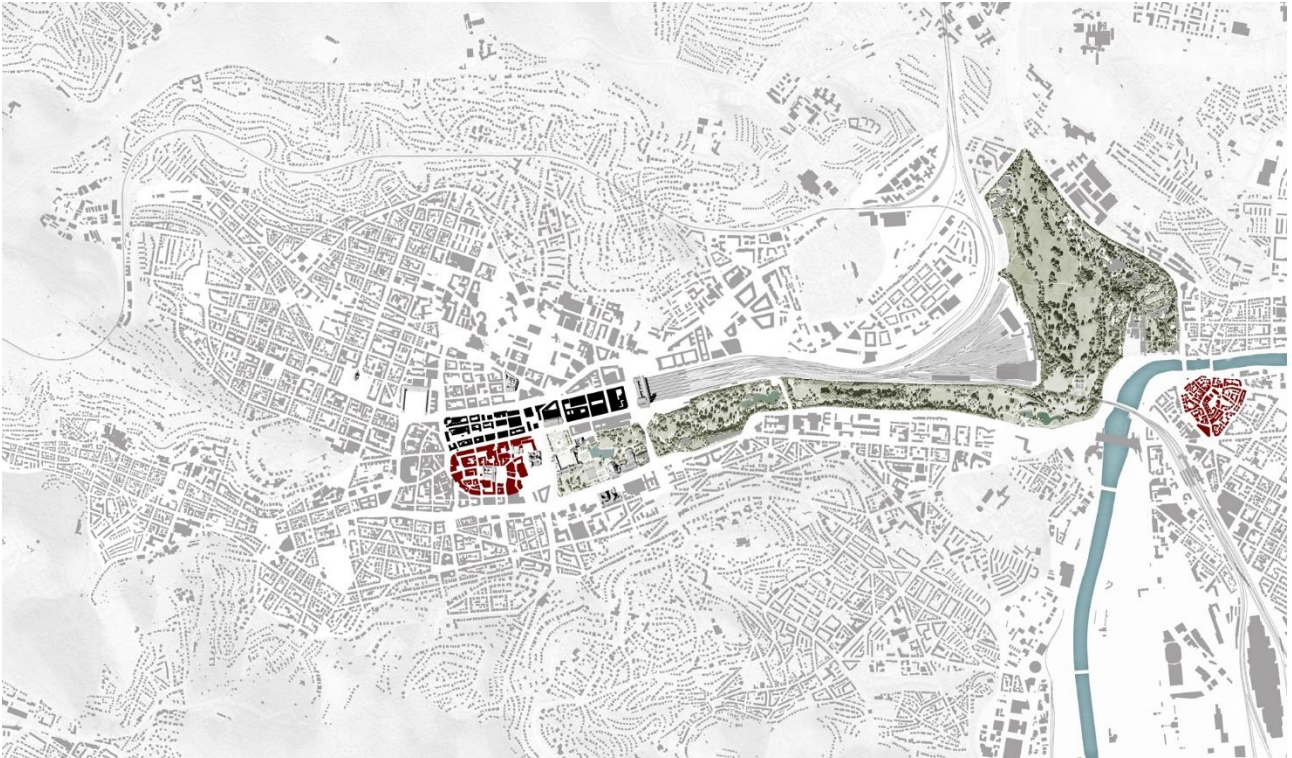


Fig.7. Stoccarda, ideografia della forma urbana contemporanea [Balestra M., Carbone M., Fornarelli L., Franciolapilla F., Musaiio Somma L., Saponara A. R., Strada F.]

Il progetto di ristrutturazione dell'edificio della stazione, necessario per adeguarlo alla nuova posizione dei binari (interrati e ruotati di 90° gradi rispetto alla giacitura precedente), ha già determinato l'abbattimento delle sue due 'ali' che delimitavano e definivano la 'corte' dei treni. Per la realizzazione della nuova *bahnhofshalle*, che sarà contenuta in una piastra ipogea adiacente alla vecchia galleria dei passeggeri, è stata demolita anche la copertura metallica che copriva le banchine e al loro posto, sulla superficie della piastra, sarà realizzata la Strassburger Platz, una nuova piazza il cui piano sarà definito e caratterizzato dai volumi di vetro di grandi lucernari a forma di squame sollevate (denominati *light eyes*), alti oltre quattro metri, pensati come dispositivi per l'illuminazione e l'areazione della sottostante *bahnhofshalle*.

Una delle due quinte di questa piazza sarà costituita dalla parete forata ad archi del volume longitudinale della galleria dei passeggeri, messa a nudo dopo la demolizione della copertura in metallo delle banchine. Questa parete, concepita da Bonatz come un 'muro-diaframma' di transizione tra lo spazio della galleria dei passeggeri e lo spazio coperto dei treni, sarà, dunque, trasformato in una facciata prospiciente una grande piazza. Di conseguenza, l'edificio della stazione diventerà un edificio 'bifronte', collocato tra due piazze poste a quote diverse: la Arnulf-Klett Platz, la vecchia piazza della stazione rivolta verso la città, e la nuova Strassburger Platz, intesa come spazio di connessione, lungo il suo asse longitudinale, tra la Kurt-Georg-Kiesinger Platz e lo Schlossgarten.

Nonostante le trasformazioni imposte dal progetto di ristrutturazione, considerate come “mutilazioni” ai danni di un’opera importante del patrimonio storico-architettonico della città (Roser, 2010), l’edificio della Hauptbahnhof, in ragione della sua forma, incardinata in quella della città, e della sua posizione nodale, manterrà inalterata la sua identità e la sua capacità di stabilire relazioni, anche nel nuovo scenario urbano. In analogia con la sua città, che ha conservato la sua struttura nonostante i pesanti bombardamenti e le ricostruzioni, esso sarà capace di interpretare le nuove condizioni morfologiche e spaziali. Tuttavia, il progetto in corso di realizzazione presenta due problemi, il primo legato alla forma della parete esterna della galleria dei passeggeri, destinata a diventare una ‘nuova’ facciata dell’edificio, il secondo costituito dalla sua relazione con lo spazio della nuova piazza.

La proporzione delle grandi aperture arcuate della parete della galleria e il loro ritmo erano legati al passo dei binari e alla loro copertura, che le tagliava all’altezza dell’imposta degli archi. Eliminati questi elementi, la parete resta ‘nuda’, priva di espressività e di carattere, e soprattutto non si capisce più la ragione dell’ordine delle aperture. Il progetto della nuova stazione non si pone questo problema, prevedendo di lasciare la parete così com’è. Ci vorrebbe, invece, il coraggio di interpretare questa sua nuova condizione topologica, ridefinendola come una ‘facciata-sezione’, in congruenza con la sua natura originaria, oppure disegnando una nuova facciata attraverso la ‘sovrapposizione’ all’ordine delle arcate esistenti di un nuovo ordine, costituito da articolazioni plastiche, capace di attribuirgli un ritmo appropriato.

Il secondo problema riguarda la relazione tra questa facciata, con il suo carattere e le sue proporzioni, e lo spazio dilatato della piazza su cui si affaccerà. Le dimensioni di questo spazio non sembrano pensate in ragione delle quinte che lo delimiteranno e, soprattutto, non sembrano calibrate rispetto alla nuova facciata della Hauptbahnhof, che, come emerge dalle viste prospettiche del progetto, appare sproporzionata e ‘fuori scala’. Il progetto non riconosce neanche questo problema, attestando gli edifici che delimiteranno la piazza verso nord-est ad una distanza casuale, eccessiva per consentire una relazione di tensione spaziale con la nuova facciata della stazione. Uno spazio più serrato gioverebbe non solo alla Hauptbahnhof, che non è stata concepita come un edificio isolato al centro di un grande vuoto, ma sarebbe più appropriato rispetto alla relazione con lo spazio esteso e dilatato del parco.

In merito alle aree rese libere dallo smantellamento del fascio dei binari, esse costituiscono per la città di Stoccarda una nuova occasione per riaffermare e rinnovare la sua identità, fondata su questo rapporto intimo con la forma naturale del luogo eletto per la sua costruzione. I due grandi quartieri previsti dal progetto “Stoccarda 21”, l’Europaviertel (destinato a funzioni pubbliche primarie) e il Rosensteinviertel (destinato a residenze), sono invece concepiti senza riconoscere ed assumere i temi ‘topologici’ posti dalle aree interessate: il rapporto con il parco lineare dello Schlossgarten e con il parco di testata del Rosenteingarten; la definizione architettonica dei limiti tra città e natura e tra le parti di città, nuove ed esistenti; l’individuazione di misure adeguate al ruolo degli edifici e agli spazi di relazione. Il principio insediativo della maglia ortogonale e dell’isolato a blocco, adeguato alla condizione più urbana dell’area dell’Europaviertel, sembra invece inadatto all’area del Rosensteinviertel, più esterna alla città.

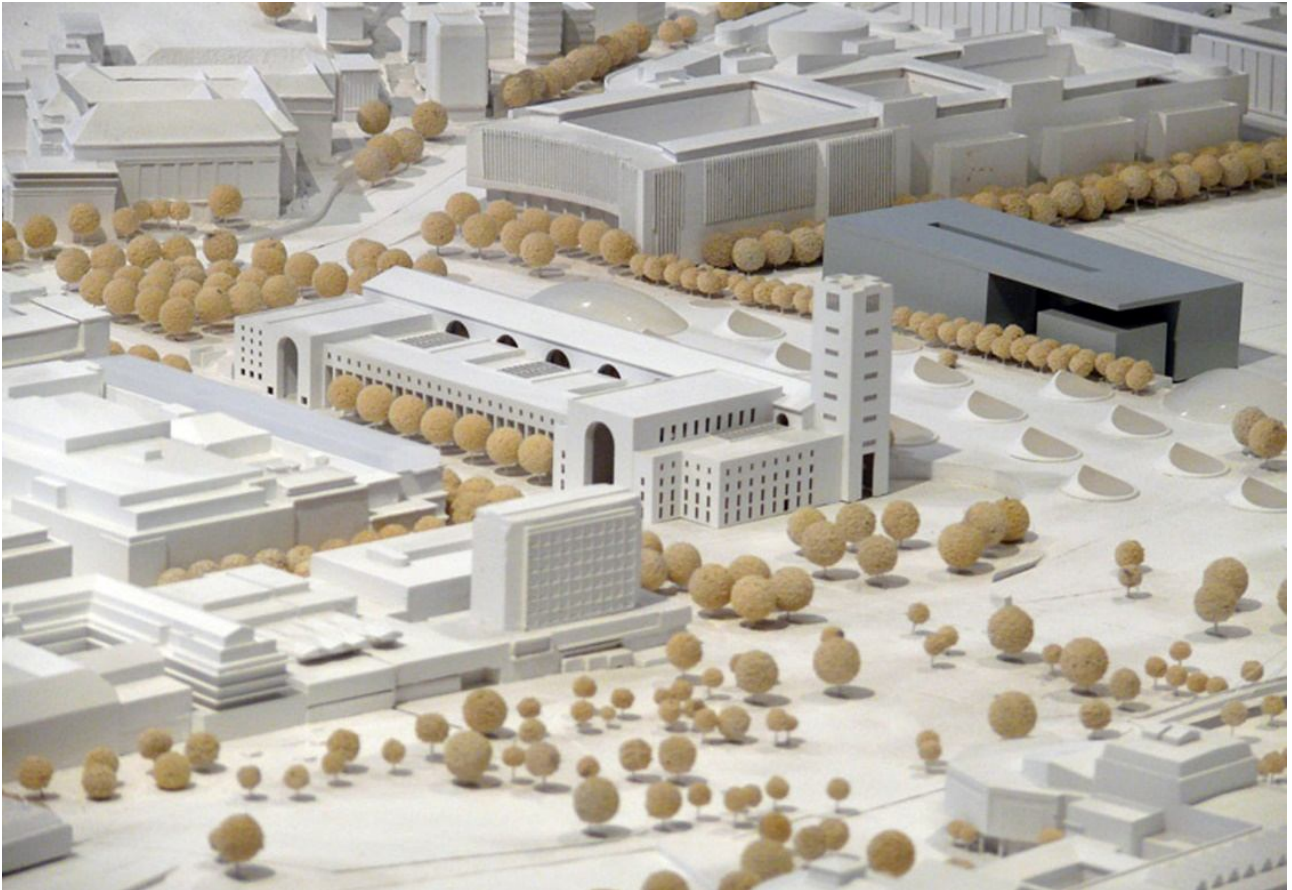


Fig.8. “Stoccarda 21”, vista del modello [Fonte: <http://transpressnz.blogspot.com/2011/10/controversial-redevelopment-of.html>]

Sospendendo il giudizio sull’opportunità della sua edificazione, quest’area, trovandosi in corrispondenza della confluenza dello Schlossgarten nel Rosenteinpark, richiede un principio insediativo meno rigido, capace di assecondare le diverse giaciture e orientamenti che caratterizzano l’area. La scelta di continuare univocamente la giacitura del preesistente quartiere determina verso lo Schlossgarten, che presenta in quel tratto una giacitura differente, una condizione di ‘sfrangiamento’ che gli espedienti adottati nel *rahmenplan* non riusciranno a risolvere. Infine, il principio di edificazione del blocco chiuso, congruente con la tradizione abitativa della città, non può essere adottato indifferentemente sia sui bordi che nelle aree interne dei quartieri. Sarebbe conveniente adottare declinazioni dello stesso principio capaci di interpretare e coniugare tra loro il tema della costruzione del limite e quello della relazione tra gli spazi compressi della città e quelli dilatati della natura.

Ridefinire e risignificare il rapporto con la natura, con le sue forme ed i suoi spazi, costituisce una delle sfide più importanti per la città contemporanea. Per questa ragione, la restituzione alla città di grandi aree vuote in seguito ai processi di dismissione rappresenta un’occasione speciale che non

può essere sprecata, soprattutto in quei casi, come quello di Stoccarda, in cui le forme della geografia hanno avuto un evidente e riconoscibile valore fondativo, svolgendo il ruolo di strutture sintattiche nella definizione della forma urbana e di “elementi catalizzatori” dei suoi spazi rappresentativi (Martí Arís, 2007).

Il programma “Stoccarda 21” costituisce senza dubbio un’importante occasione di rinnovamento per la città di Stoccarda e l’accesso dibattito da esso alimentato lo attesta, esprimendo il dissenso della collettività nei confronti della sua proposta progettuale ritenuta “mastodontica, senza senso, contraria alla città” (Dübbers, 2013). Per superare questa legittima resistenza è necessario coniugare le istanze progressiste e quelle conservatrici riconducendo ed esplorando le possibilità di trasformazione generate dal nuovo piano infrastrutturale all’interno dell’esperienza storica di costruzione della città, connotata da una ‘tensione’ con le forme naturali del luogo, ovvero da sempre basata sul riconoscimento del loro valore topologico e sulla loro interpretazione attraverso le forme dell’architettura. Solo se si inscriveranno all’interno di questa ‘tradizione’, le operazioni di riconfigurazione delle architetture esistenti e di costruzione di nuove parti di città, previste dal progetto, potranno acquistare significato, perdendo il loro timbro ‘speculativo’, e concorrere a riaffermare e rafforzare un’identità urbana, fondata su un’idea di ‘città-natura’, reinterpretandola attraverso le forme del nostro tempo.

Bibliografia

- Dübbers, P. 2013. *Das Urheberrecht am Hauptbahnhof Stuttgart und sein vergeblicher Einsatz gegen die Verstümmelung eines Baudenkmals*. In: Alt, F. et al., *Visionen und Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt*, Peter-Grohmann-Verlag, Stuttgart.
- Martí Arís, C. 2007. *La centina e l’arco. Pensiero, teoria, progetto in architettura*. Christian Marinotti Edizioni, Milano.
- Roser, M. 2010. *Der Stuttgarter Hauptbahnhof: Vom Denkmal zum Mahnmal*. Schmetterling Verlag, Stuttgart.
- Sicklinger, A. 2009, “Stoccarda si reinventa con la cura del ferro”. In: *Il Giornale dell’Architettura*, n.69, Umberto Allemandi & C., Torino.

Ringraziamenti e crediti

L’articolo sintetizza le ricerche e le riflessioni condotte dall’autore in occasione e a seguito della sua partecipazione, in qualità di componente del collegio dei docenti, al Laboratorio di Laurea “La stazione centrale di Stoccarda di Paul Bonatz. L’edificio urbano e la città” del Corso di Laurea in Architettura del Politecnico di Bari (a.a. 2013/14).

L’autore ringrazia gli altri docenti del collegio, Vitangelo Ardito (Coordinatore), Loredana Ficarelli e Francesco Ruggiero, per aver condiviso il percorso di conoscenza critica della città e dei suoi processi di trasformazione, rendendolo stimolante attraverso la discussione; ringrazia, inoltre, gli architetti Miriam Balestra, Micaela Carbone, Lucia Fornarelli, Federica Franciolapilla, Letizia Musaiò Somma, Anna Roberta Saponara e Francesco Strada, laureandi del laboratorio, per il loro indispensabile contributo reso attraverso la ricerca documentaria e cartografica e le elaborazioni grafiche, frutto di intelligenti interpretazioni critiche.

L’abstract è stato precedentemente pubblicato in lingua italiana in: Nepravishita, F. et al. (a cura di), *Modernization and Globalization: Challenges and Opportunities in Architecture, Urbanism, Cultural Heritage*. Abstract Proceeding Book, 3rd International Forum on Architecture and Urbanism (IFAU), Tirana, Albania, 21-23 November 2019.