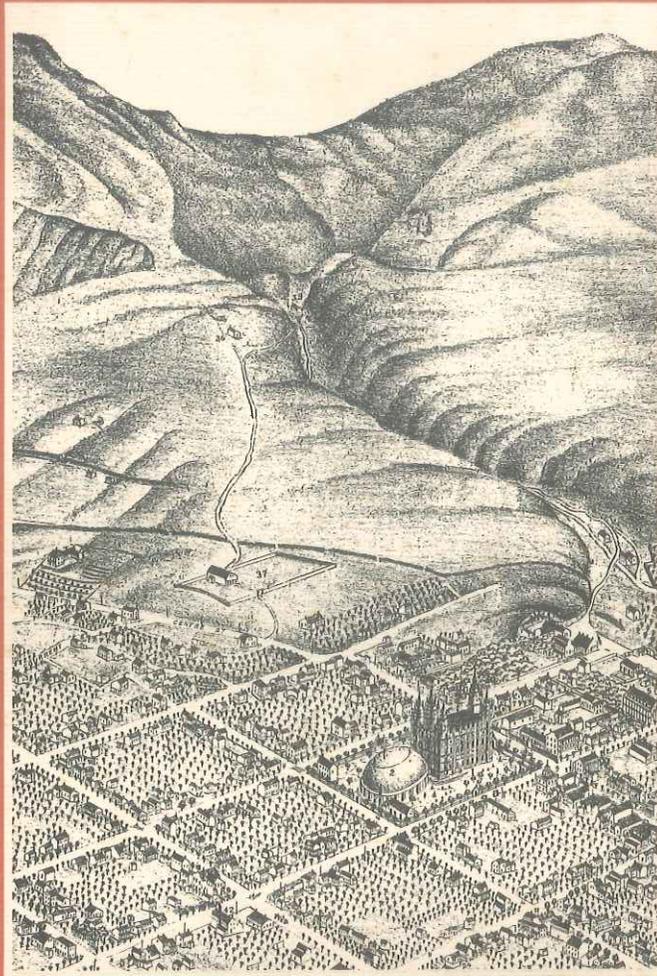


Studi
sulla città e sul paesaggio



Atti IRTU 89/90

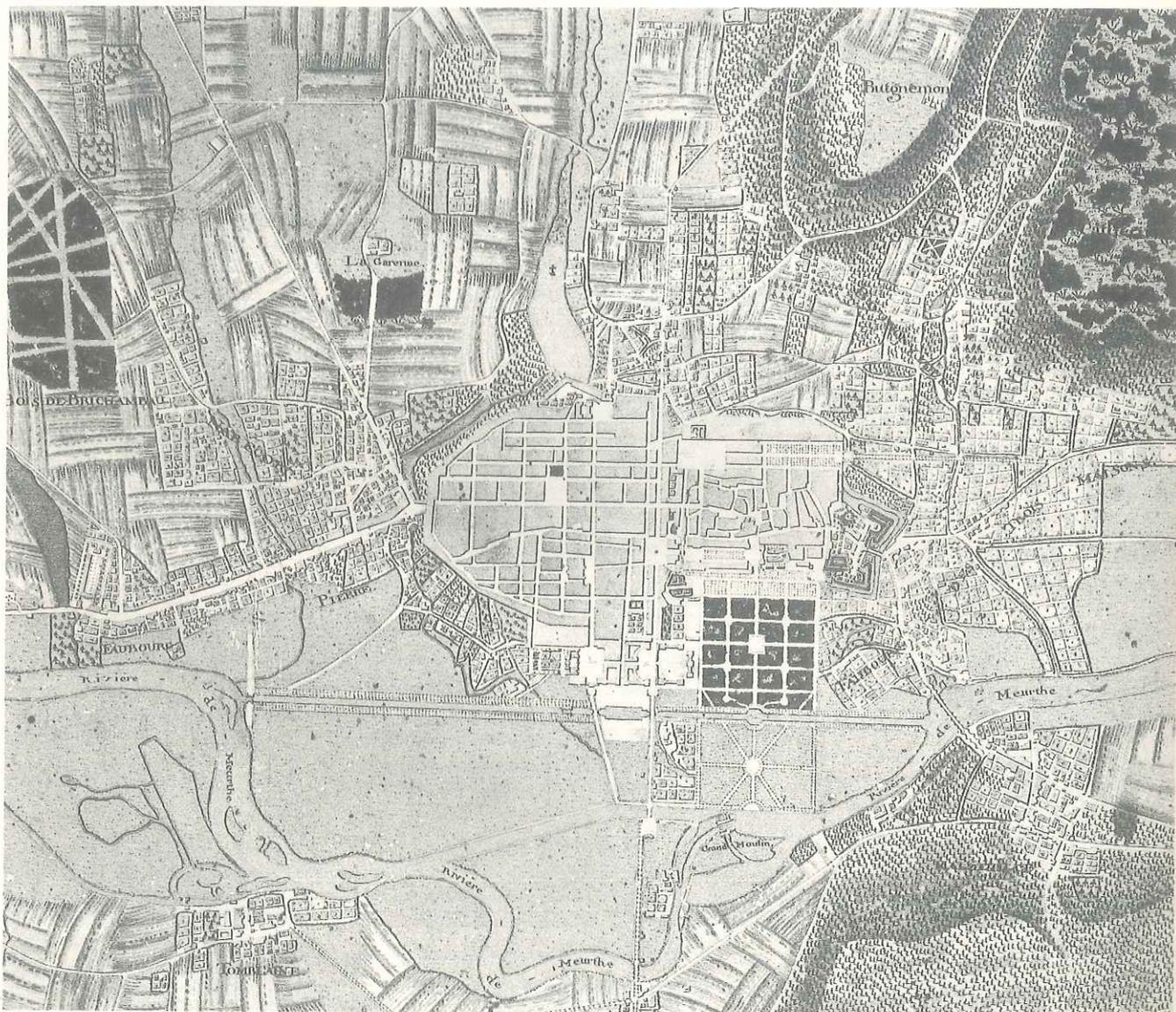
4

Nel 1988 è stato creato per iniziativa delle scuole e delle facoltà di architettura di Barcellona, Delft, Firenze e Nancy un seminario internazionale sul tema della progettazione urbanistica nel quadro di un programma Erasmus. Il seminario propone ogni anno come tema di lavoro un progetto riferito ad una situazione urbanistica concreta sulla quale le diverse scuole lavorano, sviluppano proposte e contribuiscono alla fine alla valutazione e al bilancio generale dell'esperienza. Nell'anno '88-'89 il seminario si è tenuto alla scuola di architettura di Nancy ed ha visto la partecipazione di gruppi di studio delle scuole e delle università di Barcellona, Cracovia, Delft, Firenze, Grenoble, Marsiglia, Nancy, Praga, Treviri, per un totale di

25 docenti e 70 studenti. Sei di questi gruppi hanno soggiornato per cinque settimane a Nancy per una fase intensiva di lavoro coordinata ad un ciclo di lezioni, conferenze e visite guidate.

La settimana dal 22 al 27 maggio è stata dedicata alla presentazione e alla valutazione dei lavori dei gruppi e si è conclusa con un convegno sul tema della progettazione urbanistica.

Il lavoro di progettazione urbanistica del seminario ha affrontato il tema della ristrutturazione di un settore di circa 17 ettari della prima periferia industriale, che costituisce uno dei principali nodi dello sviluppo futuro dell'est di Nancy.



Progetti per aree industriali dismesse

Marco Massa, Paolo Ventura

Il settore di progetto fa parte di un'ampia zona industriale lungo l'importante canale navigabile "de la Marne au Rhin", la cui costruzione alla metà dell'Ottocento aveva consentito la bonifica idraulica e la successiva urbanizzazione dei terreni più bassi a est della città storica prima periodicamente inondati dal fiume Meurthe.

L'urbanizzazione della fascia al di là del canale, compresa tra il canale stesso e la Meurthe (larga da 100 metri a un chilometro) ha luogo a partire dal 1870, assumendo fin dall'inizio i caratteri modesti e funzionali di un sobborgo industriale e di residenza operaia.

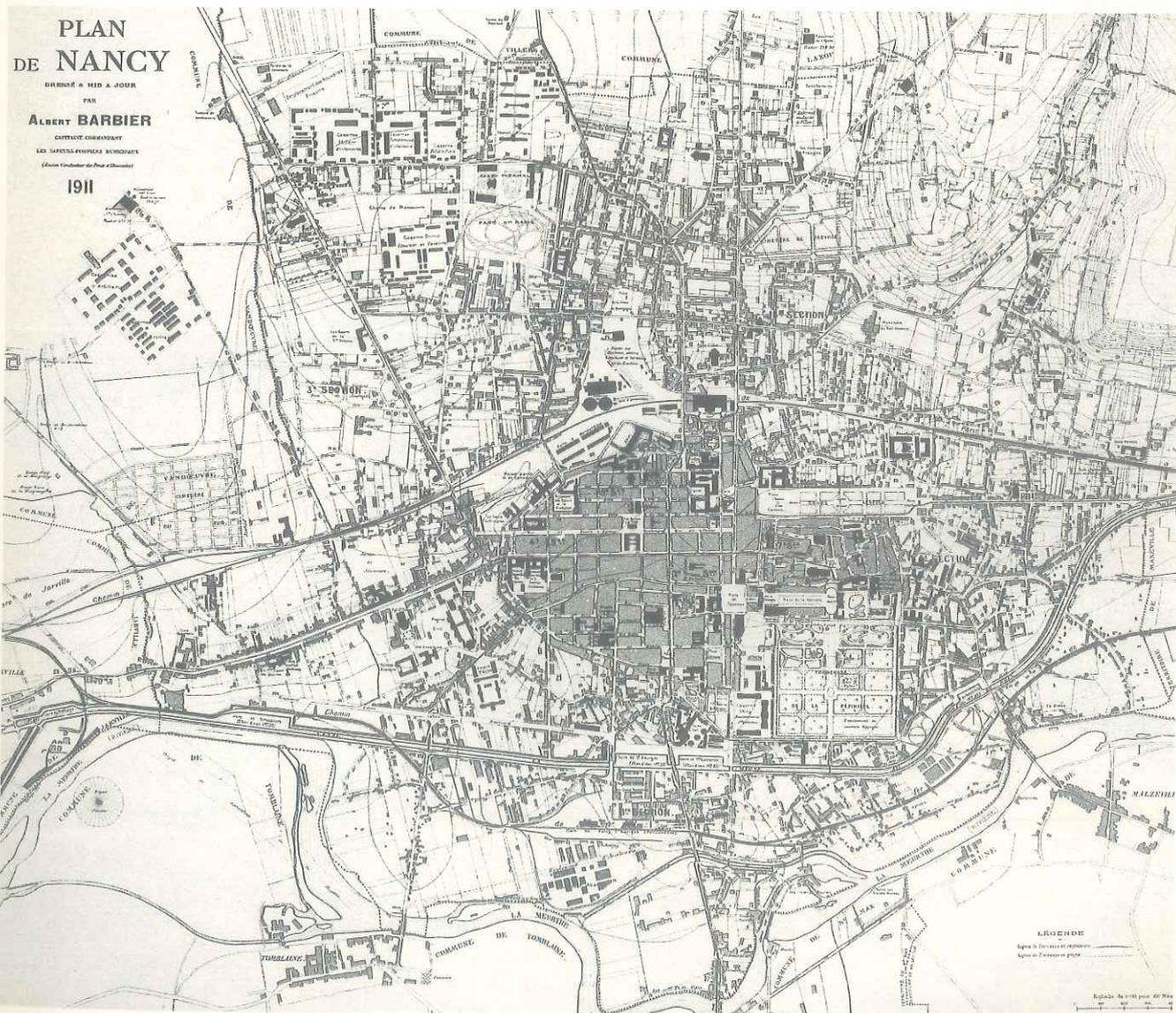
Gli insediamenti, dai quali emergono alcuni notevoli fabbricati industriali (come i grandi mulini), serviti dai

numerosi porti del canale, si consolidano con la costruzione di una diramazione ferroviaria e di uno scalo merci (1880) e con il successivo completamento dell'urbanizzazione nei primi anni del secolo, per lo più a bassa densità, fino alla ferrovia.

Nel periodo tra le due guerre si registra un ulteriore sviluppo con l'edificazione, sempre a densità medio-basse, di pressoché tutte le parcelle disponibili, senza però modificare la rete viaria preesistente.

La decadenza dell'area inizia dopo la seconda guerra mondiale con la crisi del trasporto fluviale e dell'intero comparto industriale: le unità produttive tendono a trasferirsi e a far posto per lo più a magazzini e depositi, il canale,

5





3

1 (p. prec.). Progetto di abbellimento della città di Nancy dell'ing. Lecreux (1784). In questo periodo si inizia a pensare a interventi di razionalizzazione delle vie d'acqua e dei rapporti della città col canale. Oltre a due ampliamenti, a est e ad ovest, nella parte est Lecreux tracciava un canale navigabile, che "saltava" la larga ansa della Meurthe. In posizione centrale (in corrispondenza della porta S. Georges) era ubicato il porto fluviale con un nuovo quartiere dall'impianto monumentale.

6

di sezione troppo ridotta per la stazza delle moderne imbarcazioni da carico, viene progressivamente abbandonato.

Nel periodo più recente i fenomeni di degrado si intensificano, mentre l'Amministrazione di Nancy opta per un completo rinnovo urbano di tutta la zona. Primo passo è la demolizione totale (effettuata dopo il 1983) di tutti gli edifici situati nel settore "Ports Saint Georges et Sainte Catherine" ritenuti irrimediabilmente obsoleti nella prospettiva di un nuovo insediamento con caratteristiche miste residenziali (50%), terziarie e direzionali strettamente integrato ai quartieri centrali a ovest del canale.

Il settore di progetto vero e proprio (circa 17 ettari) confina ad ovest col canale, a est con lo scalo merci, a nord col settore "Ports Saint Georges et Sainte Catherine" e a sud con un modesto quartiere residenziale e altre aree produttive.

L'impianto urbanistico è caratterizzato dalla diagonale della rue Victor, sulla quale si inseriscono a pettine le strade di distribuzione e i fabbricati industriali. Scarsi gli edifici residenziali, in condizioni mediocri e spesso abbandonati, per lo più unifamiliari a schiera.

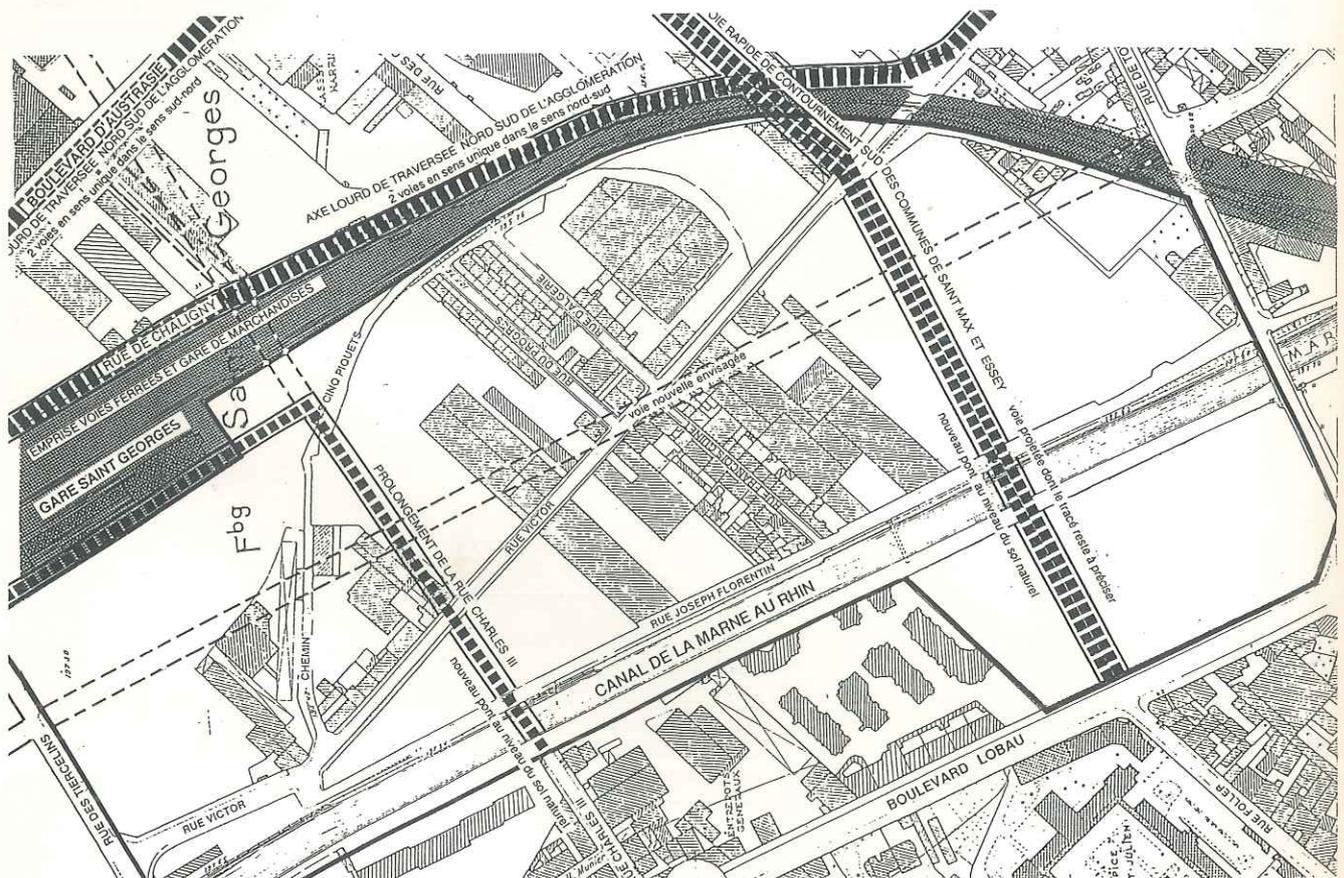
I principali problemi di progetto sviluppati nel quadro del seminario sono i seguenti:

– *Il ruolo urbano del settore:*

per la sua posizione vicina alla città e insieme separata (dall'acqua) il settore ha posto il problema di quali siano le nuove destinazioni d'uso da attribuire ai nuovi insediamenti previsti e conseguentemente quale rapporto debba essere stabilito con il resto della città (autonomia, interdipendenza, omologazione?).

– *I rapporti con la viabilità di attraversamento:*

secondo le proposte dell'Amministrazione il settore dovrebbe essere attraversato da una nuova strada nord-sud parallela al canale e da due strade nel senso est-ovest (la seconda con carattere di autostrada urbana); a est la viabilità esistente dovrebbe essere rinforzata ad accogliere il traffico pesante di attraversamento nella direzione nord-sud; un così complesso rinnovamento del sistema stradale, che comporterebbe la totale riedificazione dell'area e favorirebbe la localizzazione di insediamenti (terziari), ha sollevato notevoli interrogativi e non è stato mai recepito in toto dai gruppi partecipanti.



4

2 (p. prec.). Nancy, pianta "Barber" (1911). Il settore Meurthe canal risulta urbanizzato fino alla ferrovia. Il settore Ports Saint Georges et Sainte Catherine è il più «densamente» costruito.

3. Foto aerea da ovest. Si nota nel fondo l'ansa del fiume Meurthe.

4. Area di intervento e programmi ufficiali per la viabilità (in tratteggio).

5. Il canale visto da sud.



5

– *La conservazione degli edifici esistenti:*

proprio per il suo carattere di marginalità l'area ha posto il problema di come si debba o si possa conservare "lo spirito dei luoghi" anche all'interno di trasformazioni urbanistiche di notevole portata, fino a definire i limiti all'interno dei quali si può parlare di conservazione dei caratteri ambientali.

– *Suddivisione dell'area in comparti attuativi:*

uno degli obiettivi di partenza era di definire i procedimenti attraverso i quali realizzare le trasformazioni previste dai vari progetti, ferma restando una diffidenza di principio verso soluzioni globali (unico progetto e unico soggetto realizzatore) che in genere non consentono una reale integrazione morfologica del quartiere alla città.

– *La città e l'acqua:*

il tema ha posto il problema generale della riqualificazione e del riuso del canale, nonché quello più di dettaglio della sistemazione delle rive e della definizione eventuale di regole per l'edificazione dei fronti sull'acqua.

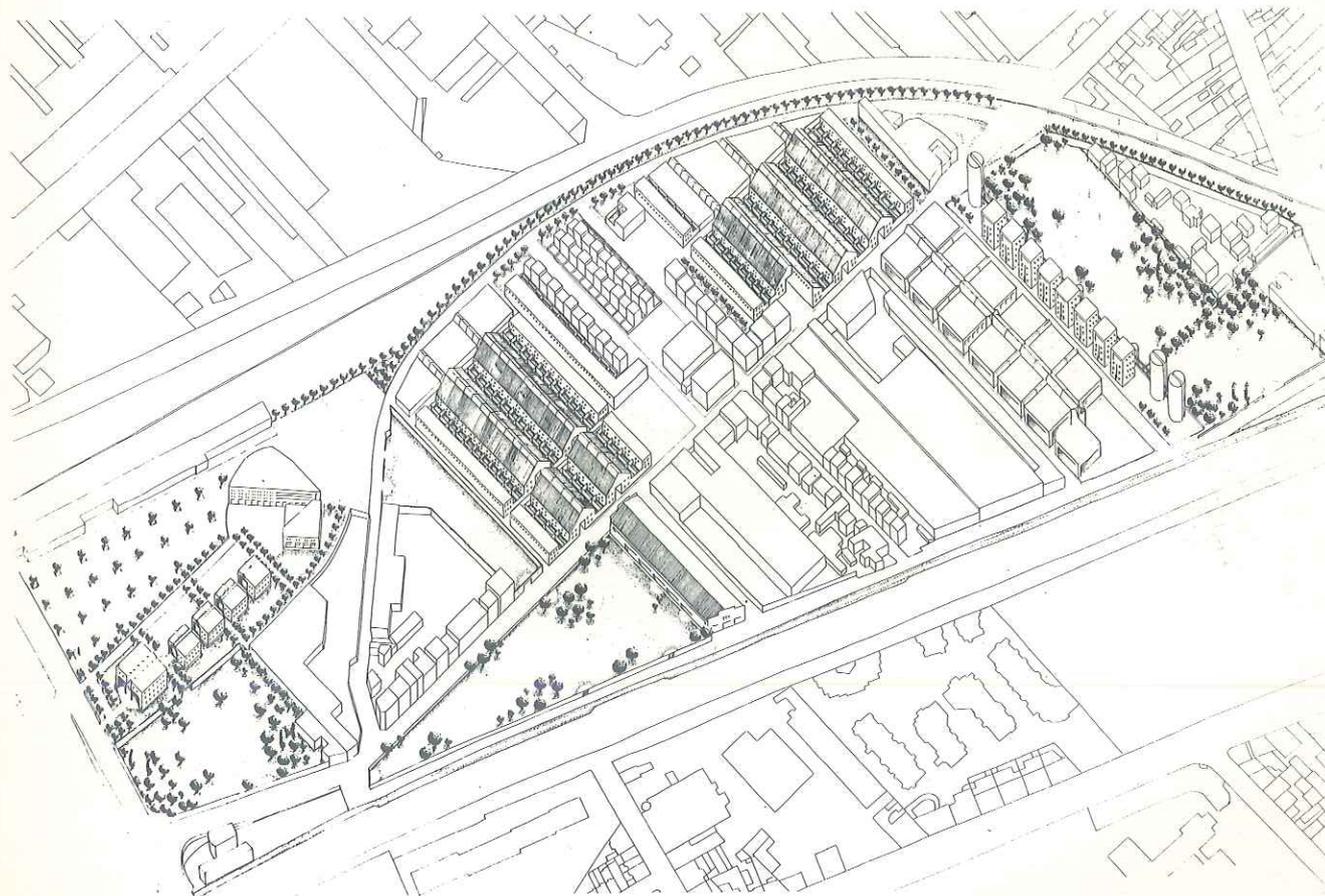
Abbiamo tentato di distinguere i progetti elaborati in occasione del seminario secondo una serie di categorie

interpretative (che sottendono precisi orientamenti culturali), prescindendo dalle notevoli disomogeneità di elaborazione dipese dal numero di studenti impegnati sul singolo progetto, dalla conoscenza dei luoghi, dalla partecipazione alla fase intensiva, dalla diversa formazione culturale dei vari gruppi.

Una questione a parte riguarda gli studi preliminari. Nonostante l'abbondante documentazione fornita, si è sentita la necessità di una ricognizione che ha assunto pesi e forme diverse a seconda dei gruppi. Prevale una lettura delle caratteristiche morfologiche più semplici (il paesaggio urbano e fluviale) o a scala urbana (i grandi tracciati). Solo il gruppo italiano ha tentato un'analisi sistematica delle caratteristiche fisiche (edilizie e ambientali). Il rapporto tra analisi e progetto si caratterizza con una certa proporzionalità: ad analisi più accurate corrispondono progetti più prudenti.

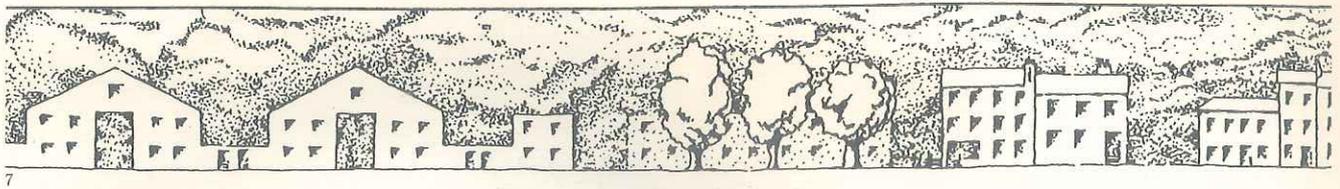
La maggioranza dei progetti mostra l'adesione e la riproposizione delle morfologie tradizionali della città (la strada, la piazza, l'isolato, la facciata urbana, ecc.).

È facile quindi vedere il richiamo culturale alle altre esperienze recenti europee impegnate sul tema del recu-



6

7



6 (p. prec.), 7, 8, 9. Progetto della facoltà di architettura di Firenze. Il progetto fiorentino è stato elaborato dagli studenti Marisa Caputi, Massimo Ceragioli, Luca Demuru, Pierre Igor Garoia, Antonella Giusti. Il progetto si basa su un'accurata lettura

delle caratteristiche storiche, sociali e ambientali. Il disegno d'insieme propone un'immagine che richiama la dialettica originaria tra volumi edificati grandi e piccoli: i primi sono ora ex impianti industriali convertiti ad usi urbani; i

secondi sono le residenze che riprendono tipi e caratteri dell'edilizia ottonevicesca a schiera, e nell'insieme richiamano anch'essi le sagome dell'edilizia industriale. Le "porte" di ingresso al quartiere sono valorizzate con attrezzature pubbliche e spazi verdi.

8

pero e della valorizzazione della città tradizionale. Il gruppo della scuola di Nancy, come spiega A. Vaxelaire, animatore e organizzatore del seminario, punta esplicitamente ad una sintesi tra tradizione antica e tradizione moderna. Il loro progetto, nato "dal basso", dalla studio dei caratteri e delle potenzialità d'uso dei singoli edifici, accoglie alcune opzioni fondamentali dell'Amministrazione municipale riferite alla viabilità, salvo la distruttiva previsione di un nuovo asse nord sud. La rete stradale è mantenuta, gli edifici esistenti per la gran parte, dopo una minuziosa analisi, vengono conservati e riconvertiti. Le nuove addizioni sono disegnate per tramite di uno studio meticoloso di inserimento (effettuato da singoli studenti) alla scala di isolato, di segmento stradale, di spazio pubblico, di singolo edificio industriale. Dopo un'attenta valutazione collegiale coordinata dal docente, a seguito della quale si individuano perfezionamenti e modificazioni, i singoli progetti di microsetto sono assemblati a costituire il progetto generale.

Il risultato, di una forte coerenza formale si pone forse come il massimo teorico di densificazione sopportabile dall'area all'interno di una prospettiva di conservazione.

I gruppi ospiti alla scuola di Nancy hanno approfondito il tema delle relazioni urbanistiche del settore col contesto generale della città.

Una serie di équipes ha sviluppato la ricerca di regole compositive di integrazione del settore rinnovato alla città esistente. Le nuove proposte si sono appuntate sul riassetto della rete della viabilità, sovente con la previsione di nuovi assi prospettici, sulla congruenza con le geometrie dell'impianto catastale; in generale sul controllo morfologico del disegno urbano del settore alla grande scala.

Appartiene a questa linea il radicale progetto spagnolo (coord. Calvet) che propone una nuova viabilità urbana

impennata su un asse nord-sud in tutto il settore Meurthe-canal a grandi isolati rettangolari densamente edificati. La nuova maglia si sovrappone, integra e sostituisce la precedente obbligando ad una totale riedificazione dell'area.

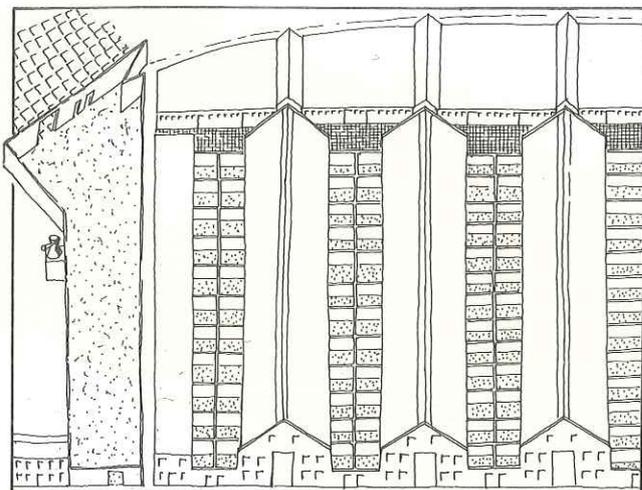
Affine, anche se mutuata da un diverso approccio culturale, è la proposta degli studenti di Grenoble (coord. Malverti) che ha approfondito lo studio della formazione della maglia catastale dell'area e, ipotizzata una nuova maglia modulare, ne ha verificato l'estensione a zone esterne al comparto di progetto.

Significativi pure gli studi e gli schemi urbanistici elaborati dagli studenti della scuola di Treviri (coord. Schmidt-Valentini) che simulano la completa riurbanizzazione della area di progetto, a partire dal forte segno planimetrico della rue Victor e da pochi edifici conservati, proponendo delle maglie geometriche autonome da quelle dei tessuti adiacenti.

Un dato di fondo che va sottolineato è che molti progetti presentati ricercano con maggiore o minore insistenza la concretezza di una possibile realizzazione (anche contrapponendosi alla cattiva qualità di molta urbanistica contemporanea) e la compatibilità con i meccanismi economici esistenti.

Il gruppo della scuola di Nancy si è mosso su questa linea con molta determinazione ricercando un compromesso con le proposte dell'Amministrazione Comunale in materia di traffico e prevedendo un meccanismo flessibile di gestione e di attuazione del progetto per fasi corrispondenti ad interventi di piccola e media dimensione.

Su una medesima linea di elevata e concreta professionalità si è mosso il progetto polacco che ha indirizzato (con elevata qualità grafica e con sensibilità ai valori ambientali) le proposte alla definizione degli spazi pubblici, alle



8



9

10, 11, 12. Progetto della facoltà di architettura di Barcellona.

Il progetto spagnolo è stato elaborato dagli studenti V.A. Sabater, M.A. Pujol, M.F. Astica, J.A. Gil Puertas, A.P. Marin, seguiti dal prof. Luis Calvet Mulleras. Il progetto si basa su un'analisi urbanistica accurata delle relazioni che l'area di intervento intrattiene con il territorio circostante. L'obiettivo di questa parte del lavoro è di individuare un carattere specifico per l'area. Il progetto interessa il quadro territoriale, il settore urbano e precisa anche alcuni schemi di architettura. Il disegno proposto tenta di mediare le preesistenze

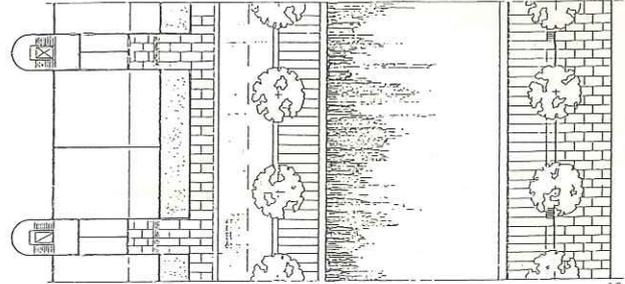
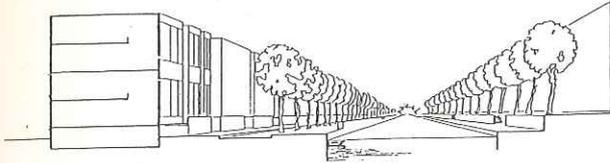
viarie ed edilizie con un nuovo impianto a isolati appoggiato a un boulevard collocato, anziché al centro dell'area (come vorrebbero i programmi ufficiali), sull'attuale zona ferroviaria; è prevista la dismissione della ferrovia. Nell'impianto sono inglobati i due bordi del canale, uniti da nuovi ponti. I bordi del canale sono organizzati in un sistema di spazi pubblici e a verde.

recupero di rue Victor come percorso pedonale ordinatore.

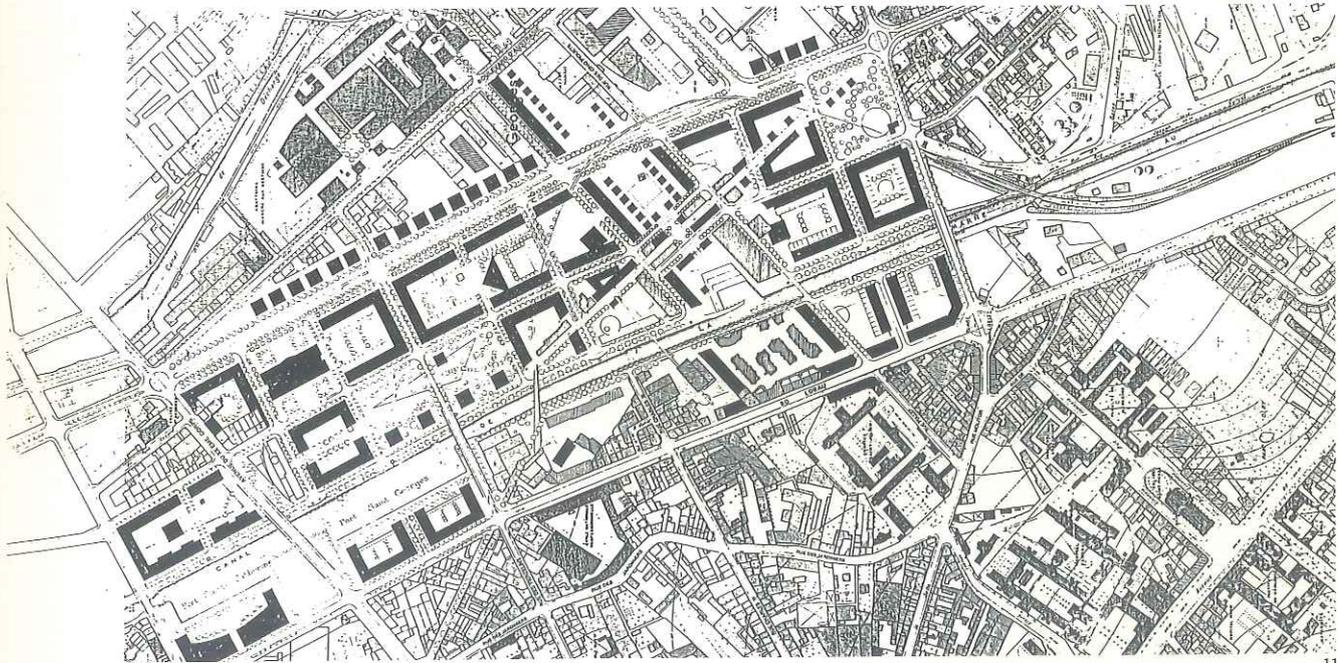
12. Veduta prospettica dell'intervento e delle connessioni col resto del territorio.

10. Sezione sul canale.

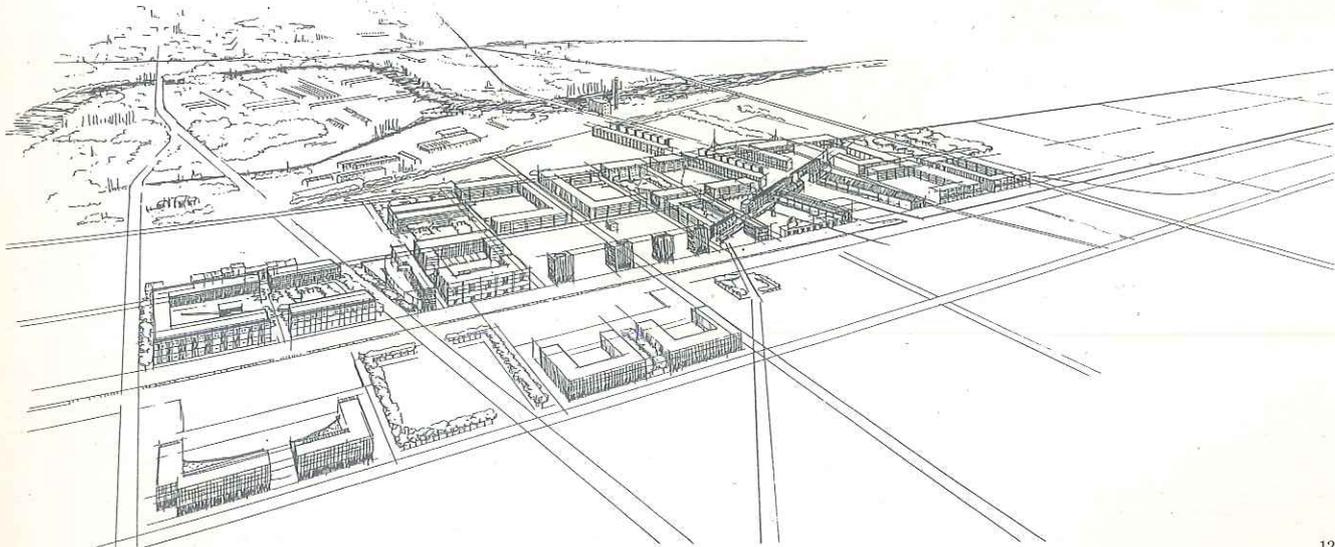
11. Planimetria generale. Tracciato del nuovo boulevard (denominato "Barcelona") come asse strutturante e



10



11



12



13, 14 (p. sg.). Progetto della scuola di architettura di Nancy.

La rete stradale è mantenuta, gli edifici esistenti, dopo una minuziosa analisi, sono in gran parte conservati e riconvertiti. Le nuove addizioni sono disegnate per tramite di uno studio meticoloso di inserimento (effettuato da singoli studenti), alla scala di isolato, di segmento stradale, di spazio pubblico, di singolo edificio industriale.

10

regole geometriche da seguirsi durante l'edificazione (profili regolatori, allineamenti facciate con obbligo di disegno unitario, ecc.) e ai procedimenti attuativi (micro-comparti, aree organiche di intervento).

Da questi atteggiamenti di concretezza disciplinare si sono discostati il gruppo italiano e quello olandese.

Il progetto italiano (coord. Massa e Ventura) si differenzia per la maggior importanza data alla conservazione dei caratteri sociali e ambientali dell'area (ciò anche in rapporto allo studio citato sul contesto ampio, circa l'intera zona tra canale e Meurthe) e per il conseguente progetto molto critico verso i programmi ufficiali di ristrutturazione pesante dell'area.

I progetti del gruppo olandese (coord. Bosman) sono stati i più "liberi": gestualità, tavole non convenzionali con tecnica del fotomontaggio e del collage, presentazione tipo happening.

Punto forte per gli studenti olandesi è l'ipotesi di trasformazione dell'esistente scalo merci in stazione del TGV, che diventa il nuovo polo dell'area rinnovata; (una proposta tra il serio e l'ironico che è piaciuta ai giornali locali!); l'idea viene variamente sviluppata nei progetti individuali che si caratterizzano oltre che per la freschezza dell'imma-

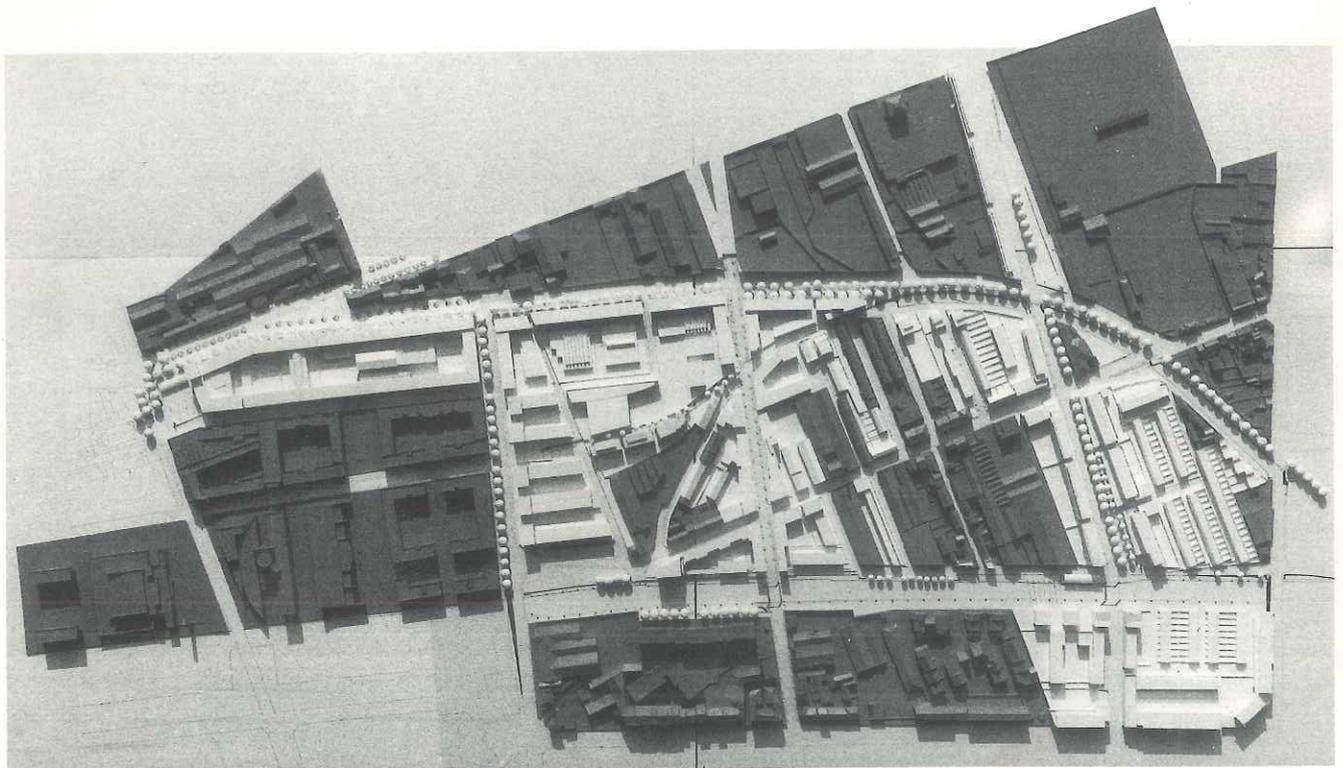
gine anche per l'essere sempre ambigualmente in bilico tra conservazione e completa ristrutturazione del settore e tra realtà e utopia.

Va citato pure tra i progetti "diversi" la proposta, da un lato eversiva, dall'altra fortemente semplificatrice, di uno studente di Treviri di un grande lago con al centro un grattacielo di 400 metri inglobante tutte le volumetrie disponibili e collegato alla città tramite percorsi sotterranei e subacquei.

In conclusione i progetti delle varie scuole, pur muovendo dal comune concetto di progettazione urbanistica spiegato da A. Vaxelaire, mettono in evidenza differenti modi di intendere il rinnovo urbano di aree periferiche.

Queste differenze rendono utile proprio il lavoro *sul campo*, cioè la pratica didattica svolta in comune, sullo stesso tema, assai più che non un tradizionale confronto di posizioni teoriche, quale si può avere nei convegni accademici tradizionali.

Sarà interessante perciò seguire lo sviluppo del seminario nei prossimi anni per verificare se da ciò si può derivare un metodo pragmatico in grado di delineare, se non un'idea comune, un progetto pluralistico ma ordinato di città.



André Vaxelaire *

Gli elementi qui presentati sul progetto urbanistico realizzato dagli studenti di Nancy nel quadro del primo seminario internazionale dedicato all'insegnamento e alla pratica della progettazione urbanistica (aprile/maggio 1989) testimonia dei principi teorici e dei metodi pedagogici sviluppati da parecchi anni nel quadro dei seguenti "certificati di insegnamento"*** alla scuola di architettura di Nancy: architettura e progetto (IV anno) e architettura della città e del territorio (V anno).

La problematica che sottende i lavori realizzati in questo contesto pedagogico si fonda esplicitamente:

- Sulla critica radicale dei modi di produzione, delle politiche urbanistiche e dei metodi di progettazione elaborati nella maggior parte dei paesi europei dopo la seconda guerra mondiale, che, da una parte, hanno generato nelle nuove periferie un ambiente costruito esteso, frazionato, composto di edifici o di quartieri richiusi in se stessi (in dipendenza da una concezione dello zoning il più delle volte caricaturale, inconsistente, incapace di generare luoghi identificabili ed appropriabili dalla popolazione), e che dall'altra hanno cercato di imporre ai centri antichi gli standard di una visione *modernista* della città (grande viabilità e autostrade urbane, edifici di grande altezza, urbanistica sotterranea, suoli artificiali), conducendo alla distruzione di numerosi quartieri troppo facilmente dichiarati insalubri o anacronistici.

- Sulla rivalutazione positiva dell'eredità costituita dai tessuti urbani tradizionali (quegli stessi che certi architetti moderni in modo perentorio destinavano alla distruzione), poiché la città, nel loro modo convenzionale di organizzazione, non solo costituiscono una parte integrante del patrimonio culturale, che deve essere oggetto di misure di tutela e valorizzazione ben al di là dei soli *centri storici*, ma anche, ed è più importante, offrono un tipo di strutturazione dello spazio fisico dei più ricchi e più stimolanti per la vita quotidiana, strutturazione che si rivela del tutto compatibile con le specifiche esigenze delle società urbane contemporanee.

Questa problematica profondamente legata al movimento di riflessione operato in Francia intorno alle nozioni di *progetto urbano* e *architettura urbana*, avanza semplicemente le seguenti idee:

- da un lato, di una indispensabile riconciliazione dell'Architettura con la città, presupponendo in particolare che le nuove edificazioni, rifiutando le logiche di isolamento e di dissociazione, contribuiscano di nuovo in positivo a creare degli spazi urbani formalmente significativi,

- dall'altro, di una necessaria riutilizzazione nella concezione progettuale dei nuovi quartieri urbani contemporanei, evidentemente *attualizzata*, dei dispositivi morfologi-

ci e degli elementi costitutivi fondamentali della struttura tradizionale della città.

Una tale ricerca ha l'ambizione (al di fuori delle vie irrealiste dell'imitazione, in senso stretto) di interrogarsi, come propone Bernard Huet, sulle forme urbane che può prendere questa permanenza che è la città, basandosi sulla assimilazione critica, non solo della tradizione urbana - quella istituzionalizzata nelle teorie, e quella concreta nella diversità dei tessuti - ma anche delle migliori pagine della tradizione moderna.

La ricerca vuole in conclusione dare tutta la sua importanza alla questione del luogo - del *genius loci* -, al di fuori degli stereotipi del regionalismo e delle questioni di linguaggio architettonico.

In effetti, è chiaro che la progettazione urbanistica, se non vuole essere mero esercizio utopistico, si deve confrontare, nelle città concrete, a delle situazioni molto diversificate (comprese quelle ereditate negli anni del dopoguerra), che non consentono un'applicazione meccanica di un modello canonico, come ha potuto fare Leon Krier per parecchi anni.

È dunque necessario riconoscere, ricercare e prendere sul serio questa diversità, peraltro sinonimo di ricchezza, e di riconoscere il luogo come portatore di potenzialità specifiche che inducono ad adattare e specificare i principi generali.

Tre punti sono particolarmente messi in evidenza nei progetti realizzati nel quadro dei certificati:

- lo spazio pubblico

all'inverso della concezione sviluppata nella maggior parte dei territori urbanizzati dopo la 2^a guerra mondiale (concezione ancora largamente messa in opera nelle città nuove francesi e nelle recenti operazioni di ristrutturazione dei quartieri urbani esistenti) che ha prodotto uno spazio pubblico ipertrofico, (esteso anche alle zone non costruite), e caotico, prodotto dalla giustapposizione spesso brutale delle *operazioni* di costruzione, è necessario ritornare a una visione di uno spazio pubblico limitato, chiaramente gerarchizzato in rapporto agli altri spazi (collettivi e privati) e perfettamente identificabile sul piano formale; con queste modalità lo spazio pubblico potrà ritrovare una presenza, una forza ed un senso che esso ha in certi casi del tutto perduto.

- la suddivisione del suolo

è necessario nei progetti urbanistici reintrodurre il lotto, da una parte in quanto unità territoriale di base della costruzione della città, sulla quale l'edificio può essere concepito con un certo margine di autonomia; dall'altra, in quanto mezzo per assicurare una reale flessibilità di gestione, di costruzione, e di rinnovo o di densificazione dei

tessuti urbani. Questa esigenza deve, particolarmente per i quartieri nuovi, far partire una ricerca concreta e metodica sulle forme della maglia parcellare e della lottizzazione le più adatte alle tipologie edilizie esistenti.

– il rapporto architettura-città:

è necessario insistere sul fatto che la qualità principale di un edificio non è di testimoniare a priori uno stile individuale o di marcare l'ambiente con la sua presenza – certi quartieri delle città nuove francesi mostrano il ridicolo e l'assenza di una via d'uscita a questi atteggiamenti – ma di contribuire con equilibrio, anche silenzioso, alla costruzione di questa opera così particolare – collettiva e diacronica – che è la città. È in questa chiara coscienza del suo ruolo urbano o più generalmente territoriale che l'edificio può sviluppare i suoi dispositivi architettonici specifici in tutta autonomia.

In questo quadro generale i metodi proposti ritengono necessario in particolare:

– la necessità di un'analisi fine dei luoghi capace di individuare, non tanto le loro caratteristiche morfologiche specifiche, quanto le loro potenzialità puntuali; gli strumenti ormai classici dell'analisi urbanistica (la comprensione dei processi storici di formazione dei tessuti e dei caratteri specifici degli spazi pubblici e delle reti, della maglia catastale, l'inventario tipologico degli edifici, ecc.) sono utilizzati in una prospettiva progettuale aperta, in cui i nuovi apporti non saprebbero a priori imitare o interpretare le strutture preesistenti, ma portare una "nuova pietra" in perfetta consapevolezza dei suoi rapporti con i caratteri del luogo preesistente.

– l'obbligatorio superamento di quelle concezioni e tecniche progettuali che, ignorando che l'Architettura della Città per realizzarsi ha bisogno di tener conto della variabile tempo per conseguire una certa maturità, densità e qualità, propongono degli schemi fissi (in particolare le rappresentazioni planivolumetriche) che non consentono trasformazioni né sul breve periodo, in corrispondenza della loro realizzazione, né sul lungo periodo, in corrispondenza del loro eventuale rinnovo.

– il parallelo abbandono o la profonda revisione dell'urbanistica concertata, il cui non definito negli schemi direttivi o nei piani di sistemazione di zona ha contribuito in Francia all'ulteriore recente crescita e delocalizzazione della città e alla atomizzazione delle periferie.

Questi obiettivi possono essere conseguiti con un lavoro di nuovo centrato sugli elementi costitutivi della matrice permanente della città, lo spazio pubblico, l'isolato, il lotto, l'edificio, un lavoro che permetterà di trovare una coerenza delle nuove inserzioni urbanistiche realmente

analogo a quella riscontrabile nei tessuti urbani tradizionali, assicurando una reale autonomia progettuale e di realizzazione ad ogni livello.

Il lavoro progettuale effettuato nel maggio 1989 nel quadro del seminario internazionale ha tentato di mettere in opera questi metodi e questi principi.

I concreti risultati mostrano che è possibile progettare uno spazio ed un tessuto urbano che continua, pur trasformandola, una certa visione tradizionale della Città, senza porsi in una prospettiva irrealista di un "ritorno al passato", bensì accettando molti vincoli dettati dagli attuali modi di produzione dell'edilizia e dell'ambiente urbano.

* Architetto, docente, ricercatore alla scuola di architettura di Nancy.

** Corrispondono a raggruppamenti di materie finalizzate all'elaborazione di una esperienza progettuale. L'esame è sostenuto davanti ad una commissione composta dai professori responsabili delle diverse materie. In tal modo si fondono il contenuto di svariati insegnamenti secondari e certe volte propedeutici inerenti la storia e l'analisi urbanistica, la conoscenza delle teorie ed esperienze contemporanee nel campo della progettazione urbanistica o nelle condizioni attuali della produzione edilizia.

