

Capitolo quarto  
*La "Piazza delle scuole" e i luoghi di barriera Bixio*  
Dario Costi

*Il progetto nasce dalla conoscenza del luogo ma,  
al tempo stesso, la mia architettura ridefinisce quel luogo.  
Anzi, l'architettura è il processo di ridefinizione del luogo.*

Fernando Tavora<sup>1</sup>

Il progetto architettonico è la sintesi dialettica tra componenti opposte e complementari: il luogo della conoscenza e lo spazio dell'esperienza, l'elemento oggettivo e il contributo soggettivo, la responsabilità collettiva e l'intuizione individuale.

La cultura architettonica italiana ha consolidato nel tempo l'attitudine a costruire il senso del progetto all'interno di un sistema logico con cui confrontarsi.

Non, ovviamente, un unico assetto definito una volta per tutte ma, piuttosto, alcune o anche molte modalità di pensare l'architettura in termini almeno in parte trasmissibili.

Un'attitudine alla ricerca delle ragioni del progetto che vede l'architettura come esito di un processo di conoscenza.

È questa la forza e l'attualità dell'impostazione di Rogers.

Il suo metodo aperto è strumento di lavoro capace di storizzare l'azione progettuale e, allo stesso momento, di rispondere con coerenza e in maniera sempre differente alle esigenze della società e dei luoghi con cui si confronta.

Lo stesso programma funzionale non è un dato acquisito ma un obiettivo da verificare e sperimentare sul campo in ragione delle suscettività, delle difficoltà, delle indicazioni incontrate e del rapporto costruito con i vari interlocutori coinvolti.

Il progetto è un percorso di avvicinamento progressivo e sequenziale, un lavoro continuo e non scontato di interpretazione e contestualizzazione.

La parte conoscitiva è la metà del progetto che si può ricostruire, trasmettere e rivendicare come fondamento. Un itinerario con tappe certe che si può tracciare e ripercorrere. La componente soggettiva è, invece, un tracciato sconosciuto di cui si ricordano solo alcuni passaggi.

Due momenti del progetto distinti in teoria ma continuamente intrecciati e sovrapposti nella pratica dove il primo è il sostegno del secondo e il secondo è lo stimolo per il primo. Una modalità di lavoro comunque descrivibile che stabilisce gerarchie, definisce principi e riconosce caratteri.

#### *Sperimentazione progettuale e considerazioni metodologiche*

Il progetto per i luoghi di barriera Bixio ha rappresentato l'occasione per verificare alcune convinzioni sul ruolo del progetto d'architettura e mettere in pratica una modalità di lavoro sperimentale.

A consuntivo mi sembra di poter individuare alcune questioni d'interesse che hanno valore e significato non solo episodico: il valore del processo di condivisione del progetto, l'applicazione di un'idea di architettura come "spazio intermedio" e la conseguente strutturazione del "palinsesto del progetto" come strumento di sintesi operativa.

Occorre innanzitutto fare una precisazione, peraltro già anticipata nel breve testo introduttivo in premessa: al progetto realizzato per la riqualificazione architettonica e urbana del complesso sono seguite le prefigurazioni progettuali per l'intero sistema degli spazi pubblici che gravitano intorno alla barriera.

Così a un intervento compiuto si affiancano le proposte per gli altri tre ambiti complementari.

La prima riflessione progettuale ha trovato conferme e nuovi stimoli nelle successive in un processo positivo di allargamento della conoscenza e di scambio di informazioni in andata e in ritorno che ha molto arricchito ogni approfondimento progettuale.

In tutti i casi la fase preliminare ha visto l'elaborazione di

scenari alternativi al termine della definizione iniziale di precisi temi progettuali.

Così dai risultati della fase dello studio storico sono stati individuati alcuni caratteri capaci di orientare le scelte e i punti fermi da mantenere di fronte alle diverse esigenze e opportunità.

In termini generali il progetto urbano degli spazi pubblici prende atto della diversità dei quattro luoghi su cui insiste: la piazza circolare di barriera Bixio, lo spazio informale tra il casello occidentale e la preesistente porta di san Francesco, il recinto delle ex tramvie provinciali oggetto d'intervento e



1. Veduta aerea della barriera Nino Bixio (fine anni '40).

lo slargo indefinito che unisce la rettifica viaria della strada al suo sedime precedente lungo il tessuto storico in corrispondenza dell'ex fabbrica Robuschi.

Quattro ambiti accomunati dalla stessa condizione di sospensione e rarefazione spaziale che segna i limiti incerti e contraddittori della città storica nei punti di apertura forzata verso l'esterno.

Una sequenza di fatti urbani solitari ed isolati o incompiuti e residui, semplicemente collegati dalle mura di cinta come ultima memoria di quell'assetto.

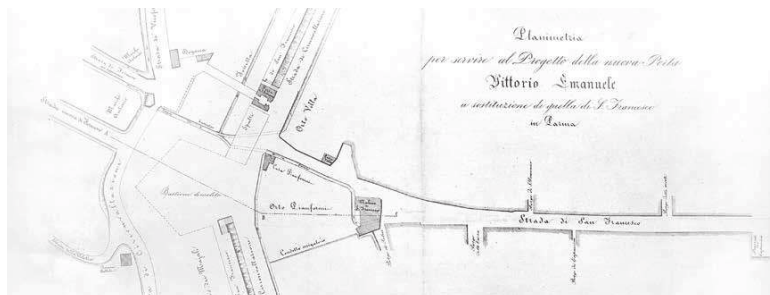
Una fragilità di carattere dell'insieme che diviene straordinaria condizione per l'individuazione e la valorizzazione dell'identità delle parti.

Il rilievo della sistemazione urbanistica del 1859<sup>2</sup> descrive

chiaramente questa incertezza insediativa che affianca canali, orti e opifici al borgo urbano.

Un assetto in bilico tra l'impianto perduto delle mura farnesiane e l'attesa per la barriera daziaria come nodo di scambio. Quest'ultima regolarizza il sedime precedentemente occupato dal bastione, ricucendo le relazioni urbane con l'intorno. Sulle tre radiali che dipartono dalla grande rotonda progettata dall'Angelucci si dispongono altrettante appendici spaziali a essa visivamente e fisicamente collegate.

Tre ambiti differenti per la configurazione derivata dal grande intervento urbano.



2

2. BPPr, Manoscritti parmensi, 3715/3.

Così la proposizione di un'idea di luogo specifica per ognuno di essi è questione centrale per il progetto e diviene la base necessaria per la predisposizione di scenari praticabili. A partire da questo giudizio iniziale, di seguito descritto caso per caso, si apre una dialettica articolata fatta di sollecitazioni culturali,<sup>3</sup> contributi tecnici,<sup>4</sup> comprensione e presa in carico delle problematiche di varia natura.

È proprio grazie a questo confronto sui molti tavoli della città che il progetto prende forma come soluzione capace di interpretare i luoghi nella loro caratterizzazione specifica, ma anche, nella prospettiva futura, di cogliere la sfida infrastrutturale come tema architettonico e, nel fare questo, di pensare lo spazio pubblico come luogo della socialità contemporanea di questa parte di città.

Un approccio critico che mette in valore i molti elementi che entrano in gioco e ricerca le ragioni delle proprie scelte all'interno di un riconosciuto quadro di indicazioni ed esigenze.

Una presa di distanza sia dall'adesione filologica che dalle velleità autoreferenziali: la ricerca piuttosto di un punto di equilibrio con l'esistente e una riflessione sulla pertinenza del progetto rispetto al contesto.

Cogliendo il suggerimento di Pasquale Culotta, appreso grazie alle frequentazioni palermitane iniziate proprio in quegli anni, abbiamo progressivamente affinato la soluzione progettuale partendo dai dati trovati sul campo: "la qualità esiste in ogni luogo abitato, il poeta la svela e la fa conoscere agli uomini sensibili. L'architetto di fronte ai suoi compiti, se è educato a farlo, la svela con l'architettura".<sup>5</sup>

L'architetto come "disvelatore di qualità" lavora nei luoghi in uno "spazio intermedio" tra preesistenza e nuovo di natura innanzitutto concettuale.

Una definizione, quella di "spazio intermedio", maturata leggendo tra le righe la Carta di Venezia<sup>6</sup> quando propone di intervenire a fianco dell'antico con un atteggiamento differente sia dall'adesione filologica che dall'autonomia formale. Una modalità di lavoro al tempo stesso fortemente radicata e necessariamente contemporanea. "Il restauro deve fermarsi dove ha inizio l'ipotesi: qualsiasi lavoro di completamento, riconosciuto indispensabile per ragioni estetiche e teoriche, deve distinguersi dalla progettazione architettonica e dovrà recare il segno della nostra epoca".

La diversità dalla progettazione architettonica, intesa in questo caso come esercizio autoreferenziale, e la conferma della necessità di un linguaggio contemporaneo per l'architettura costituiscono insieme, a mio avviso, un'indicazione utile non solo per i contesti storici e non solo per gli interventi di completamento.

Nel paesaggio in cui siamo chiamati ad intervenire, questo atteggiamento interpretativo è, anche nel nuovo, la condizione per mettere in valore i caratteri dei luoghi come stimoli progettuali capaci di incidere nella realtà senza contraddirla. Siamo tutti restauratori, ricordava Fernando Tavora: "ogni architetto è un *restauratore* nel senso proprio del termine:

cerca le migliori qualità che sono già presenti in un luogo o in un edificio. Il fatto stesso di esistere è, in se, una qualità e talvolta può essere giusto modificarla. Il mio unico specialismo è fare architettura".<sup>7</sup>

Il progetto è, allora, strumento di risoluzione dei problemi ma anche occasione di disvelamento della natura articolata e composita delle varie parti di città.

Chiamiamo "palinsesto del progetto" il tavolo di lavoro dove convergono ed interagiscono i materiali degli archivi, gli accadimenti e le questioni irrisolte, le possibilità studiate sulla carta e quelle intuite sul campo, le indicazioni e gli stimoli raccolti nei numerosi incontri.

Uno spazio logico necessario capace di interpretare i diversi livelli di informazioni: lo sfondo delle matrici storiche, le tracce trovate o ricostruite, le proiezioni delle suscettività attuali, i percorsi e le diverse vocazioni dei bordi, le occasioni percettive e la dinamica degli sguardi che attraversano lo spazio.

L'esito è un groviglio di segni e riferimenti dei tempi passati e futuri della città da cui far decantare, con la distanza critica necessaria, il disegno del progetto.

*Lo "spazio intermedio" della "Piazza delle scuole" come ridefinizione del luogo*

Ai primi del Novecento il recinto delle tramvie costituisce l'unico ambito precisamente configurato a fianco della centralità circolare della barriera.

Nelle altre due direzioni lo slargo dell'antica giacitura della via Bixio, nella piega che conduceva alla porta san Francesco, e lo spazio compreso tra quest'ultima ed il casello occidentale sono, come ora, spazi residuali in attesa di una definizione.

Con il rigore e il senso di necessità che assumono spesso i luoghi di lavoro, il complesso delle tramvie parmensi dispone sul terreno la sequenza delle sue strutture.

Come precisamente ricostruito nel saggio storico che introduce questo scritto l'assetto tipologico risponde a una chiara logica operativa che suddivide gli ambiti compresi all'interno del muro di cinta e distingue gli spazi per le persone e per

i mezzi collocando i primi in prossimità del casello orientale e i secondi a occupare buona parte del sedime restante fino al torrente.

Nella parte più prossima alla barriera il lotto triangolare è suddiviso in tre fasce: quella centrale più larga è occupata dagli edifici principali come la direzione e la centrale delle turbine, quella superiore lungo il muro di cinta viene fin da subito saturata di corpi di servizio, magazzini e ampliamenti, quella inferiore che raccorda il piano di disposizione delle fabbriche e la giacitura obliqua del viale viene lasciata libera e attraversata continuamente dai tram che rientravano verso la rimessa delle vetture.

Le fotografie aeree documentano questa suddivisione funzionale dell'area che assume valore anche di differenziazione formale delle parti con la disposizione degli edifici nel mezzo, dei corpi edilizi di servizio come ispessimento opportunistico del muro di recinzione nella parte superiore e dei binari totalmente inerbati nella lingua inferiore.

A questa prima suddivisione per fasce si sovrappone una seconda differenziazione gerarchica degli spazi aperti che vede privilegiare quello compreso tra gli edifici principali: su questa area interna, caratterizzata dalla presenza di un pozzo, poi sostituito da quella che sembra essere un'aiuola circolare, le due architetture si fronteggiano con impaginati simmetrici.

Se le due facciate interne e lo spazio tra loro racchiuso stabiliscono una prima centralità interna, un secondo e non meno importante elemento di caratterizzazione è dato dagli affacci sui lati lunghi. Quello a nord è caratterizzato da un punto di vista ravvicinato, chiuso dal muro di recinzione, quello a sud si apre sui viali di circonvallazione.

Questo secondo punto di vista condiziona la composizione architettonica originaria che si articola a fianco della barriera come una scena urbana con due corpi affiancati che emergono in termini volumetrici e rappresentativi sul fondale del muro. La sequenza barriera-direzione-centrale scandisce il paesaggio urbano applicando un analogo linguaggio architettonico declinato con intensità variata alle diverse funzioni.

Ne consegue un'uniformità di intervento con uno stesso disegno di tori, cornici e lesene e con la stessa combinazione di colori sui toni del giallo e del rosso.

Nella ricostruzione condivisa con gli storici e la Soprintendenza è stata proprio questa caratterizzazione stilistica il discriminare tra gli elementi da mantenere e valorizzare e quelli da sostituire.<sup>3</sup>

Il progetto interpreta e mette in valore l'assetto tipo-morfologico e il carattere figurativo del complesso a partire dalla lettura appena ricostruita.

La suddivisione per fasce, la centralità dello spazio racchiuso tra i due edifici e la disposizione in sequenza degli episodi architettonici lungo il viale di circonvallazione sono i criteri compositivi con cui si confronta il nostro lavoro.



3

3. Veduta aerea (2004) della barriera Nino Bixio prima del progetto realizzato.

Su questa base si sedimentano nel tempo successive proposte e considerazioni, condivise con i vari interlocutori coinvolti.

Una questione decisiva riguarda le funzioni insediate e il conseguente ruolo urbano del complesso.

La richiesta della Provincia di collocare nel complesso la sede dell'indirizzo di Teatro del Liceo d'Arte è soddisfatta

dagli edifici esistenti. Se l'ex direzione e il piano seminterrato della centrale sono stati destinati ad aule e spazi didattici, per il piano superiore di quest'ultimo e il nuovo coperto, il programma funzionale era da trovare. La soluzione ragionata, proposta e approvata è legata dalle suscettività di questa parte di città e da riflessioni che riguardano l'intero sistema di istruzione secondaria.

Due fatti hanno inciso profondamente sulla strategia progettuale. Una prima riflessione decisiva riguarda le potenzialità dell'intervento rispetto alla geografia urbana delle scuole. Nel vicino tratto di Lungoparma, compreso tra i ponti Italia



4

4. Veduta aerea (2004) del sistema dell'istruzione superiore a Parma lungo il viale Maria Luigia: gli istituti tecnici Rondani e Melloni, il Liceo scientifico Ulivi, il Liceo classico Romagnosi e la sezione linguistica del Liceo scientifico Marconi.

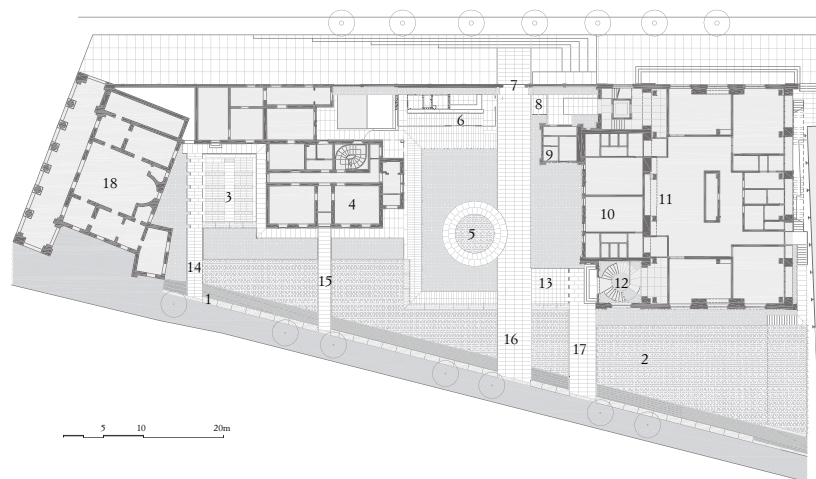
e Caprazzucca, si è insediata nel tempo la gran parte degli istituti superiori della città.

A fianco del progetto, e in parte all'interno dell'area originaria del complesso tramviario, si trovano le palestre e l'istituto per geometri e per ragionieri, mentre i vari licei, a cui sono integrate alcune scuole inferiori, si affacciano in sequenza, da lì in avanti, lungo il corso d'acqua.





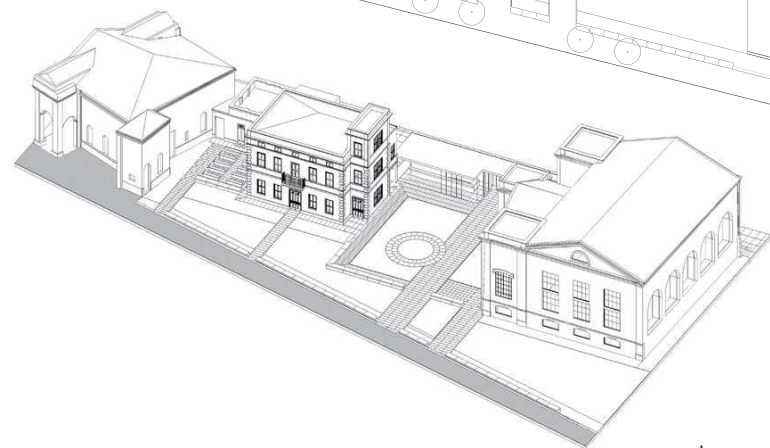
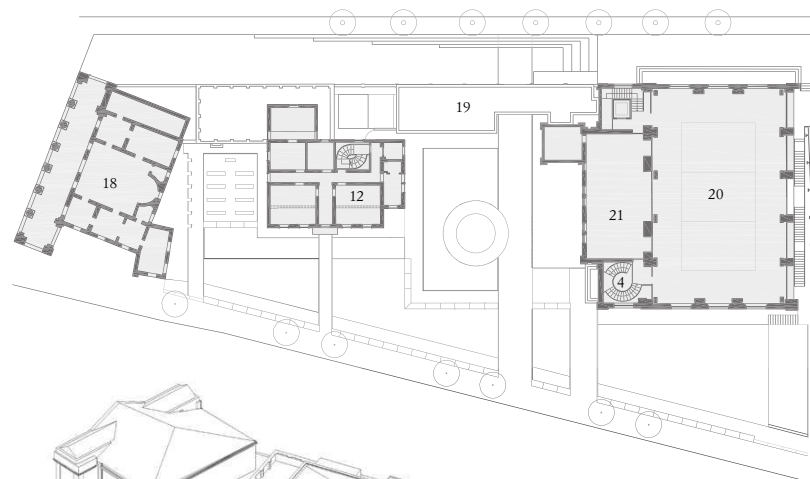
Prospetto lungo viale Caprera



Pianta piano terra

1. La panca in pietra di Carniglia e la pista ciclopedonale sul viale Caprera
2. La fascia verde
3. L'aula all'aperto
4. La palazzina dell'ex direzione delle tramvie adibita ad uso scolastico
5. "Piazza delle scuole" con il ridisegno dell'aiuola centrale
6. Il bar sulla piazza
7. Il passaggio sul muro storico verso il sistema dell'istruzione superiore di Parma
8. L'accesso al plesso scolastico dell'ex centrale elettrica
9. La portineria e il pronto soccorso
10. Gli spogliatoi per la palestra/teatro alla quota superiore
11. Le aule e lo spazio espositivo
12. La scala circolare di ingresso alla palestra/teatro del primo piano
13. Il foyer all'aperto
14. Il percorso all'aula all'aperto
15. Il percorso alla palazzina dell'ex direzione delle tramvie
16. Il passaggio carrabile verso via Pintor
17. L'accesso alla palestra/teatro
18. Il casello daziario adibito a biglietteria TEP
19. Il coperto contemporaneo di sostituzione dell'edificio incongruo
20. L'aula magna delle scuole, palestra/teatro per 300 persone
21. Il foyer/aula del primo piano

Pianta piano primo



Assonometria

Una seconda considerazione riguarda le problematiche dei percorsi quotidiani degli studenti. Sul limite sud dell'area di intervento sono da tempo collocate le fermate urbane dei collegamenti provinciali, punto di approdo di chi tutti i giorni arriva in città dal territorio.

Così quella che abbiamo non a caso iniziato a chiamare "Piazza delle scuole" valorizza la posizione strategica di connessione tra provincia e città per assumere il ruolo di primo spazio di interazione e socialità per gli studenti dei licei e degli istituti superiori. Ne derivano alcune scelte fondamentali su cui si struttura il progetto.

La prima risponde all'esigenza di aprire un passaggio sul muro di recinzione a nord del complesso che consenta a chi scende alla fermata provinciale un passaggio diretto alla via Pintor e da lì al vicino lungoparma evitando il passaggio dalla barriera, prima obbligato a causa della configurazione chiusa del complesso. Questa scelta è stata a lungo discussa con Soprintendenza e Provincia, che hanno convenuto sull'opportunità di stabilire questo nuovo attraversamento pedonale utile per una serie di ragioni.

Oltre alla già descritta semplificazione dei percorsi di molti utenti dei mezzi pubblici, l'apertura di un percorso interno crea le condizioni per rendere praticabile e più che mai opportuna la collocazione di servizi e di destinazioni di diversa caratura e più fortemente integrate all'intero sistema delle scuole superiori.

Di qui l'idea di ricollocare all'interno della piazza e a fianco del passaggio il bar attualmente insediato in una struttura incongrua su via Pintor, con due vantaggi collegati: poter programmare un processo allargato di riqualificazione del contesto e dotare il nuovo spazio pubblico di un servizio attrattivo. Il nuovo esercizio viene poi messo in condizione ottimale sia per quanto riguarda i flussi pedonali che per quanto riguarda la possibilità di utilizzo degli spazi aperti nella stagione estiva.

A questa prima scelta strategica si integra una seconda potenzialità della struttura.

Abbiamo proposto, studiato e ottenuto l'utilizzo del primo livello della centrale delle turbine non solo come palestra, ma anche come sala conferenze e teatro per trecento posti,

grazie a un sistema di uscite contrapposte e di percorsi che consentono un utilizzo del grande spazio interno indipendentemente da quello delle aule collocate nel piano seminterrato.

Questa grande sala, se opportunamente attrezzata e utilizzata dall'intero sistema secondario dell'istruzione, è nelle condizioni di assumere il significato di una vera e propria *aula magna delle scuole superiori* dove i vari istituti possono condividere iniziative e momenti di formazione.

In altre parole la "Piazza delle scuole" può assumere, grazie alla posizione strategica e a queste dotazioni, una valenza collettiva al servizio tanto della comunità scolastica quanto dell'intero Oltretorrente, se non della città nel suo insieme.

Il progetto prende forma a partire dalla sovrapposizione tra la lettura compositiva dei caratteri brevemente enunciati e le proposte di rifunzionalizzazione appena descritte. L'acciottolato e la pietra di Carniglia sono i materiali utilizzati che individuano rispettivamente la condizione originaria e la sua ridefinizione nell'accezione suggerita da Tavola e riportata in premessa. Se il primo costituisce il fondo indeterminato come riproposizione della pavimentazione iniziale, la seconda assume il significato di sovrapposizione dei nuovi tracciati di orientamento e riconfigurazione del luogo.

Seguendo la disposizione dei selciati in pietra possiamo allora ripercorrere le scelte compositive che trasformano il cortile interno al complesso delle tramvie in nuova piazza attraversata.

La suddivisione per fasce viene reinterpretata dal parallelo disporsi di tre ambiti diversi: quello del verde che segue la pista ciclabile, quello intermedio del rinnovato assetto degli spazi pubblici e quello superiore del coperto lungo il muro di cinta.

Il primo ripercorre la traccia del suolo inerbato dei binari. La centralità del secondo, racchiuso tra i due edifici, viene rafforzata attraverso alcune scelte progettuali che lo trasformano in una piazza formalmente definita: il disegno di un nastro richiuso sulla geometria del quadrato e bordata in parte dagli edifici e in parte dall'emersione di blocchi di pietra, l'attraversamento principale dell'area di cui si dirà

5. Il varco nel muro storico del passaggio tra "Piazza delle scuole" e via Pintor.



più avanti e la riproposizione di un cerchio verde che rilegge la memoria dell'aiuola originaria.

Per quanto riguarda il terzo, la fascia superiore, la sostituzione edilizia che dà luogo al nuovo coperto necessita di una descrizione più accurata.

All'inizio del cantiere il manufatto addossato al muro di cinta si impostava sull'angolo del corpo "in stile" del depuratore interrompendone la lesena e il toro e nascondendone la scarpata.

L'obiettivo era rispondere alla richiesta della Provincia di non perdere la volumetria esistente e all'indicazione della Soprintendenza di recuperare il più possibile l'assetto originario valorizzando gli edifici vincolati e riportando in primo piano il fondale del recinto come elemento partecipe della composizione architettonica ed urbana del complesso.

In pianta la sagoma della nuova copertura si imposta a nord sul filo del muro a riaffermarne ruolo e presenza mentre si muove nello spazio a sud adattandosi alle condizioni trovate. Qui, con molta libertà, il piano prosegue sulla linea precedente fino all'attraversamento in corrispondenza del quale si ritrae per accompagnare il flusso delle persone verso via Pintor e, allo stesso tempo, scorrere dietro l'elemento "in stile" del depuratore lasciando libera la facciata occidentale ricomposta.

In alzato la copertura si assottiglia il più possibile, riprende l'imposta del marcapiano della palazzina della direzione e la prosegue fino all'edificio della centrale.

Il volume più ampio a ovest dell'attraversamento ospita il bar e diviene il fondale della piazza mentre quello quasi nascosto e compreso tra il muro, il depuratore e la torre angolare settentrionale diviene il nuovo ingresso alle aule didattiche dove trova spazio la rampa in pietra che recupera il dislivello tra piazza e centrale delle turbine.

La nuova struttura tocca l'architettura storica solo dove strettamente necessario, in corrispondenza dell'accesso principale e di quello di servizio, arretrando dove possibile e ricavando un piccolo *impluvium* vetrato che lascia intatto l'angolo interno recuperato.

Il sistema degli appoggi viene dissimulato e rinuncia a essere scansione geometrica e misura dello spazio.



I sostegni vengono prima nascosti nel muro e nella griglia di aereazione e poi utilizzati come stipiti strutturali delle porte trasparenti del bar e della scuola, intenzionalmente di dimensioni diverse.

Due elementi emergono all'interno del bar.

Il bancone in pietra di Carniglia è il termine fisico della proiezione della piazza di cui diviene bordo emergente, come fosse una lunga panca portata in quota.

Il blocco dei servizi al bar si appoggia sulla pavimentazione in pietra a ridosso del bancone. Il rivestimento in legno che lo ricopre intende rendere evidente il carattere di provvisorietà dell'intervento e dichiarare la propria presenza come accidentale.

Alle loro spalle lo scorrere del muro di cinta viene rafforzato verso l'alto dalla linea del coperto e verso il basso dalla striscia di acciottolato che allontana la pavimentazione in pietra.

La disposizione sequenziale colta come secondo criterio compositivo del complesso viene sottolineata dal nuovo sistema dei percorsi trasversali in Carniglia che interrompono la lunga panca obliqua sul limite inferiore, attraversano le tre fasce e conducono ai vari punti del complesso: ognuno di essi ha dimensione variata in ragione del punto che deve collegare e dell'importanza che assume come attraversamento.

Una differenziazione che diventa pretesto per variare e caratterizzare i diversi ambiti raggiunti rendendoli complementari e integrati alle funzioni insediate.

Così il percorso più a ovest serve i corpi compresi tra il casello orientale, la palazzina della direzione ed il muro e diviene anche occasione di disegno dell'*aula all'aperto* racchiusa tra i tre edifici. Qui le sedute in pietra caratterizzano l'ambito raccolto rendendolo stabilmente predisposto ad ospitare incontri, lezioni e momenti di socialità informali. Lo stretto percorso intermedio che conduce al portone di ingresso della palazzina della direzione ne riprende la ridotta dimensione e si dispone sull'asse di simmetria del fronte.

Il passaggio più a est collega i viali alla torre angolare meridionale della centrale che, oltre a essere accesso secon-



6. L'aula all'aperto.

dario al plesso scolastico, diviene l'ingresso principale alla sala teatrale del primo piano. Qui il collegamento si dilata disegnando a terra un *foyer all'aperto* che si estende fino al vicino attraversamento della piazza definendo un ambito interno al perimetro delle panche.

L'attraversamento centrale è quello più largo ed è l'unico che taglia la piazza per tutta la sua estensione. È il percorso principale che porta gli studenti verso via Pintor, al bar e all'ingresso principale delle aule didattiche.

Sul fondo l'interruzione del muro storico in corrispondenza del percorso in pietra è una scelta in apparenza contraddittoria rispetto all'idea centrale di valorizzarne il ruolo di fondale architettonico. È però, come detto, una scelta necessaria per dare un nuovo ruolo al complesso e renderlo uno spazio quotidianamente attraversato dagli studenti parmensi che utilizzano i mezzi pubblici.

Il passaggio non è così una semplice apertura ma un varco reso quasi reversibile attraverso due lastre di acciaio *corten* che tagliano il muro non in corrispondenza del pilastro ma appena oltre a rendere evidente l'originaria continuità interrotta.

Ne conseguono, quasi per negazione, il rafforzamento del recinto come limite spaziale e l'individuazione chiara di una soglia che separa i due luoghi collegati della piazza e della strada alberata.

Alle spalle del muro rimane ancora incompiuto il ridisegno della pavimentazione su via Pintor che raccorda la quota della barriera e del collegamento al torrente e quella più alta del complesso.

Il dislivello è l'ultima memoria delle mura.

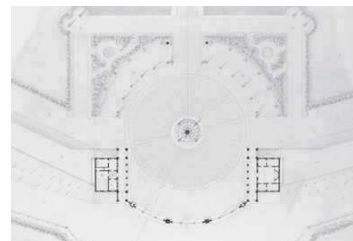
Nel momento di realizzazione dei caselli daziari la testata nord del portico era infatti il punto di accesso per la scalinata che conduceva ad un tratto di cinta allora ancora preservato.

Il disegno di questa variazione di quota si limita ad assecondare la pendenza raccordando lateralmente la linea obliqua del passaggio e il piano della strada sottostante con una serie di gradoni di bordo che accompagnano, ritraendosi, la discesa.

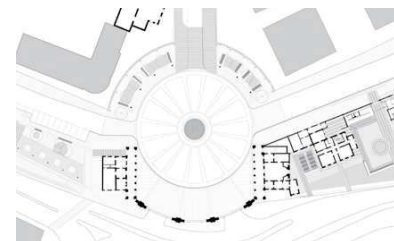
### *Il recinto neoclassico e la piazza della barriera*

Nel definire i criteri di intervento sulla barriera il progetto si è confrontato con il disegno ottocentesco dandone un'interpretazione selettiva.

L'attuale condizione della barriera vede il sostanziale mantenimento degli elementi architettonici tridimensionali e molte difformità problematiche in termini di trattamento e fruizione del suolo. Il passaggio della filovia è il condizionamento infrastrutturale che ha finora compromesso la qualità dello spazio pubblico centrale caratterizzato da una serie di



7



8



7

7. Angelo Angelucci, *Barriera Vittorio Emanuele*, planimetria generale e prospetti.

8. Il progetto di riqualificazione degli spazi pubblici della barriera.

strutture di fissaggio dei cavi e dalla presenza di un'isola viabilistica rialzata e allestita a meridiana spartitraffico.

Altra parte su cui intervenire è l'assetto della corona circolare: qui, ad oggi, il disegno originario è perduto, la quota delle pavimentazioni è cresciuta fino a lambire quella delle sedute perimetrali, rendendo sostanzialmente inutilizzabile il sistema di panche neoclassiche della circonferenza esterna.

Una serie di piccoli coperti commerciali incongrui occupa buona parte dello spazio pedonale rendendolo sostanzialmente impraticabile.

La proposta riprende il disegno originario per alcune precise indicazioni ancora praticabili: la valorizzazione del centro della composizione per il quale era previsto un monumento al Re unificatore, la sottolineatura della circonferenza interna con il sistema di illuminazione a riprendere

9. I coperti commerciali incongrui affacciati sulla rotonda della barriera ottocentesca.

10. Il sistema delle sedute ottocentesche e la variazione della quota della piazza.

11. Il sistema del verde a schermatura per gli edifici fuori scala.



9



10



11

il disegno radiale della pavimentazione centrale e la riproposizione del ruolo del verde lungo il bordo settentrionale dell'invaso.

Il progetto approfitta della fase di riorganizzazione e di semplificazione dei tracciati filoviari in corso per governare in termini architettonici il tema dei sostegni all'interno dell'impianto originario. Una reinterpretazione non allusiva dell'idea spaziale originaria che vede la riproposizione attualizzata del mai realizzato sistema radiale di lampioni tramite una sequenza di colonne contemporanee che assolve la doppia funzione di illuminare la piazza e sostenere i cavi filoviari.

Questa scelta persegue una serie di obiettivi collegati: interpreta l'infrastruttura come elemento architettonico consentendo la rimozione degli attuali sostegni incongrui, affronta con la luce il problema della sicurezza, ridelimita la corona destinata alla fruizione pedonale e ricompono la percezione spaziale circolare prevista dal progetto originario.

Tra le sedute ottocentesche – da restaurare – e la semicorona delle colonne/sostegni il progetto fa proprio e completa la recente disposizione delle alberature disposte radialmente. È questa una scelta in difformità con il disegno dell'Angelucci che si pone, però, in linea con la sua idea di circondare l'esedra con uno sfondo verde omogeneo e compatto (in origine previsto alle spalle della cortina muraria delle sedute).

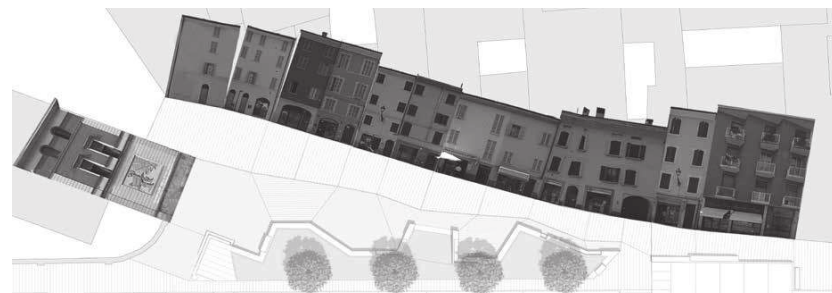
Il sistema degli alberi, opportunamente completato, oltre a ombreggiare lo spazio pubblico nei mesi estivi, lascia sostanzialmente intatta la percezione del bordo monumentale e diviene un diaframma verde capace di ricreare le condizioni previste e mai realizzate di integrazione tra architettura e artificio naturale e di nascondere alla piazza gli affacci fuori scala degli imponenti edifici residenziali insediatisi anche di recente.

Al di sotto del sistema degli alberi lo spazio viene riconfigurato: la trama della pavimentazione disposta radialmente si interrompe nella fascia centrale per lasciare spazio a una corona circolare verde delimitata da alcune sedute pensate come grandi lastre semplicemente emerse dalla linea del suolo.

*Tra tessuto e orti. Lo slargo verso la porta e il fondale della fabbrica*

L'Atlante Sardi<sup>9</sup> rappresenta la parte terminale del tratto urbano della strada per La Spezia come il confronto tra un'appendice morfologica della città e il contesto aperto degli orti intra-moenia.

La "rettifica" della strada per La Spezia sull'asse centrale della barriera lascia nella seconda metà dell'Ottocento uno spazio intermedio tra il nuovo tracciato e il vecchio sedime che piegava verso la porta san Francesco, a lato dell'omonimo



12



13

12. Progetto per lo slargo davanti alla fabbrica Robuschi.

13. Gian Pietro Sardi, *La città di Parma delineata* [...], tav. III, particolare.

mo bastione.

Un'area che viene in gran parte occupata dall'insediamento industriale Robuschi con l'eccezione di uno spazio vagamente triangolare, di rispetto al tessuto storico preesistente.

La fabbrica vede valorizzato il ruolo di fondale urbano di questo spazio irrisolto grazie alla disposizione parallela alla via Bixio.

Il lato corto dell'edificio appena restaurato diviene così un attestamento che cerca corrispondenze a distanza in termini figurativi e cromatici con gli edifici dei caselli daziari e con il sistema delle recinzioni a cui è collegato.

Il lato costruito della strada vede una serie di esercizi commerciali insediati a piano terra e affacciati su un parcheggio

mal distribuito che li priva di proiezioni praticabili all'aperto.

Il progetto interpreta queste condizioni attraverso alcune precise scelte di disegno urbano.

Il rapporto originario tra lotto gotico e orti urbani è il riferimento per proporre uno spazio verde di mediazione tra la strada e la piazza ricavabile attraverso lo spostamento lungo la strada degli stalli dei parcheggi.

Lungo la fascia di prato accessibile viene disposto un filare di gelsi o querce in modo da ombreggiare e schermare visivamente la piazza.

Il prato praticabile mantiene la quota di via Bixio mentre la piazza segue ovviamente l'imposta più bassa e variabile degli edifici.

Il bordo che segna questo dislivello di circa sessanta centimetri diviene l'occasione per dotare lo spazio pubblico di un sistema di sedute.

Il loro disegno è l'esito articolato di una sovrapposizione delle giaciture stradali e di tracciati, attestamenti, proiezioni e direzioni dello sguardo.

La linea spezzata e interrotta lavora sull'identità incompiuta dello slargo accettando come valore la mancanza di finitezza del luogo spingendosi avanti e ritraendosi per lasciare spazio ad accessi, rampe e ambiti raccolti.

Il bordo delle sedute vede, poi, tre possibili trattamenti: la linea stessa del dislivello, lo scavo del blocco o l'elemento aggiunto in pietra. Il susseguirsi non meccanico di queste tipologie del bordo definisce una serie di nuclei raccolti sempre differenti che orientano la funzione dello spazio e facilitano la sosta.

La parte terminale a sud vede un momento di maggior definizione formale sul fondale urbano della fabbrica in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e dell'accesso carrabile che segue il muro della barriera.

Il rapporto con le sue percorrenze sulla strada Bixio nelle due direzioni e il raccordo tra i marciapiedi divengono così ulteriori occasioni di differenziazione dello spazio che accoglie e agevola con piccoli aggiustamenti il percorso e i punti di vista di chi si avvicina allo slargo.



14



15



16

14. L'ingresso al parcheggio.

15. Vista del parcheggio ricavato nello spazio intermedio tra il nuovo tracciato e il vecchio sedime.

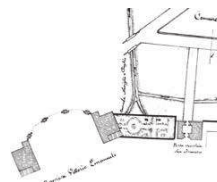
16. Vista del parcheggio e, sullo sfondo, la facciata monumentale dell'impianto industriale.

17. Progetto per il mercato delle mura.

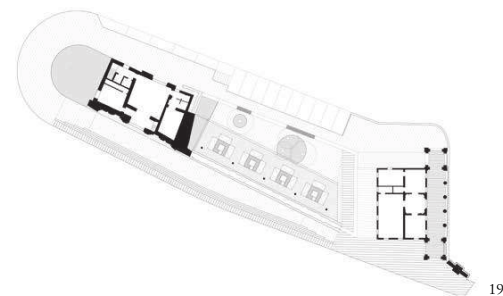
18. Le lavandaie ai piedi dello spalto al lavoro nei canali in entrata in città (foto degli inizi del '900).

19. Il precedente del giardino in quota, denominato "spalto" tra la porta cinquecentesca e la barriera ottocentesca (ASCPr, *Carteggio*, b. 199).

17



18



19

### Lo spalto e il mercato delle mura

Lo spazio compreso tra la barriera e la porta san Francesco era occupato nell'Ottocento da un massiccio ispessimento dell'attacco del bastione alla cinta muraria con funzione militare, poi trasformato in giardino sopraelevato destinato al pubblico passeggio e collegato al casello daziario da una scalinata.

Ai suoi piedi l'incrocio di canali che sostituiscono il precedente fossato farnesiano diviene successivamente lavatoio pubblico. Questo grande manufatto, denominato "spalto", è una figu-

ra urbana che il progetto recepisce. Sui lati interni diviene una segnatura a terra dalla quale emergono due lunghe sedute in corrispondenza dei gruppi arborei.

Sul lato esterno lo scavo mette in luce la struttura residua della cinta muraria farnesiana con un movimento di suolo differenziato in ragione delle diverse caratteristiche e dei potenziali utilizzi delle varie parti.

All'esterno un percorso ciclo-pedonale ripercorre il fossato lungo le mura allargando l'attuale trincea e consentendo di rimuovere parapetti e protezioni.

All'interno un piano inclinato guadagna la stessa quota. Alla scelta di realizzare un piccolo "giardino archeologico" sulle mura a partire dalla matrice degli "spalti" si sovrappongono alcune questioni che il progetto integra.



20



21



22



23

20. Antonio Noli, disegno della facciata della porta di san Francesco (ASPr, *Mappe e disegni*, n. 17/32).

21. L'attraversamento ciclopodale alle spalle della barriera.

22. La questione della differenza delle quote tra l'accesso originario alla porta e la quota della viabilità odierna.

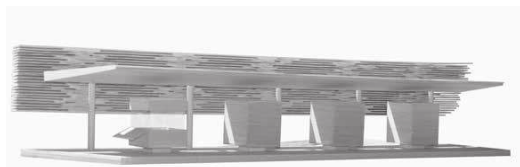
23. I viali di circonvallazione a ridosso della porta di san Francesco.

24. Modello del mercato delle mura.

Innanzitutto l'esigenza di ricollocare gli esercizi commerciali ora insediati all'interno della barriera per consentirne la riqualificazione pavimentale.

In secondo luogo il tema dell'interpretazione architettonica dei pali e delle mensole della filovia, bisognosa anche in questo punto di tre appoggi.

Come sintesi di questi tre elementi principali il progetto immagina un piccolo *mercato delle mura* in cui le colonne del coperto sono anche strutture di sostegno per i cavi del filobus. Gli elementi tridimensionali previsti fanno proprio il carattere provvisorio ed effimero del cantiere archeologi-



24

co. In linea con questo approccio vengono pensati anche i quattro elementi commerciali che sembrano solo provvisoriamente appoggiati su un piano in legno.

Alle loro spalle l'immagine delle mura viene rievocata da un diaframma profondo e permeabile che interpreta una serie di intenzioni ed esigenze.

Alla ridefinizione spaziale del fronte urbano e della relazione tra porta e barriera si aggiunge la protezione dalla pioggia per gli scavi archeologici e dal sole per il mercato con una trattamento di lunghi e sottili sistemi di schermatura che potranno essere realizzati in legno o cotto.

Il trattamento di questi piani paralleli che riprendono la tessitura del mattone alternando pieno e vuoto sarà differenziata tra quella esterna più astratta e regolare e quella interna che, nelle intenzioni progettuali stimulate dalla Soprintendenza, potranno essere più articolate con parti emergenti e parti rientranti a ricreare la caratterizzazione informale e non finita della costruzione muraria controterra.

## Note

<sup>1</sup> F. Tavora, *La mia opera*, in G. Leoni, A. Esposito, *F. Tavora: opera completa*, Milano 2005, p. 10.

<sup>2</sup> BPPr, *Manoscritti parmensi*, 3715/3.

<sup>3</sup> Mi riferisco al dibattito a più voci che ha visto confrontarsi i progettisti Dario Costi e Simona Melli, gli interlocutori tecnici e politici delle Amministrazioni pubbliche coinvolte e la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici con il contributo particolare dell'architetto Luciano Serchia. A ognuna delle figure coinvolte si devono proposte e spunti recepiti nella versione finale del progetto.

<sup>4</sup> Mi riferisco alle scelte condivise con i vari servizi della Provincia di Parma per quanto riguarda la prima fase di progettazione e realizzazione dell'intervento per il complesso delle ex tramvie, da SMTP ed Infomobilità e con gli assessorati ai Lavori Pubblici, Viabilità, Urbanistica e Commercio del Comune di Parma.

<sup>5</sup> P. Culotta, *L'architettura pertinente delle stratificazioni*, in P. Culotta, R. Florio, A. Sciascia, *Il tempio-duomo di Pozzuoli*, Roma 2006, p. 32.

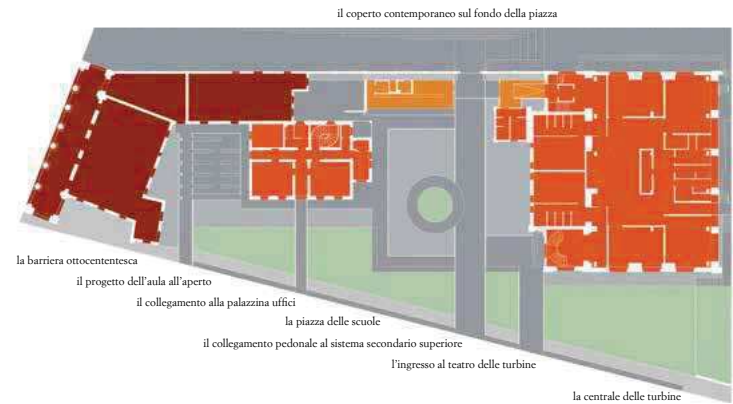
<sup>6</sup> Carta di Venezia (1964), testo approvato dal Secondo congresso internazionale degli architetti e tecnici dei monumenti storici tenuto a Venezia dal 25 al 31 maggio 1964.

<sup>7</sup> F. Tavora, cit. p. 10.

<sup>8</sup> Si veda la ricostruzione delle variazioni dell'assetto tipo-morfologico contenuta nel saggio storico. Dal confronto tra quella ricostruzione e le scelte del progetto si noterà che il corpo aggiunto del depuratore realizzato nella seconda fase viene mantenuto proprio in virtù della coerenza stilistica al complesso mentre il magazzino costruito poco dopo, comunque prima della inaugurazione e probabilmente rifatto in seguito con caratteri e tecniche costruttive differenti viene sostituito dal coperto attuale.

<sup>9</sup> ASCPr, *La città di Parma delineata, e divisa in isole colla descrizione degli attuali possessori [...]*, Parma 1767 (detto *Atlante Sardi*), tavola III.





1

## Immagini del progetto con saggio fotografico di Carlo Gardini

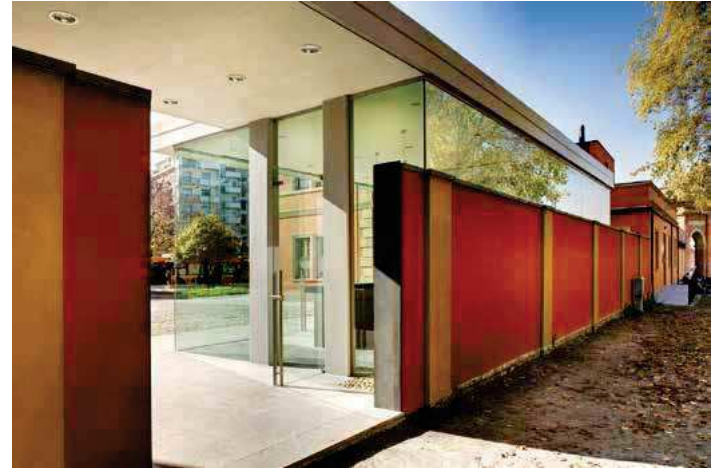
- 1, 2 Grafiche del progetto; planimetrie, vista
- 3 Vista della barriera Vittorio Emanuele
- 4, 5 Viste da via Pintor
- 6 Vista dell'ingresso del complesso scolastico verso il nuovo passaggio urbano
- 7 Il coperto contemporaneo nel fondo della piazza
- 8 L'ingresso al bar dal passaggio urbano
- 9, 10 Viste dall'interno del bar
- 11 L'aula all'aperto a fianco della barriera
- 12 Vista della "Piazza delle scuole"
- 13 La scala circolare della torre sud del complesso della centrale elettrica
- 14 Vista dal filo della vetrata del bar
- 15 Vista notturna di "Piazza delle scuole"
- 16 "Progetto urbano degli spazi pubblici a completamento della "Piazza delle scuole", planimetria e vista del modello



2









6



7



8







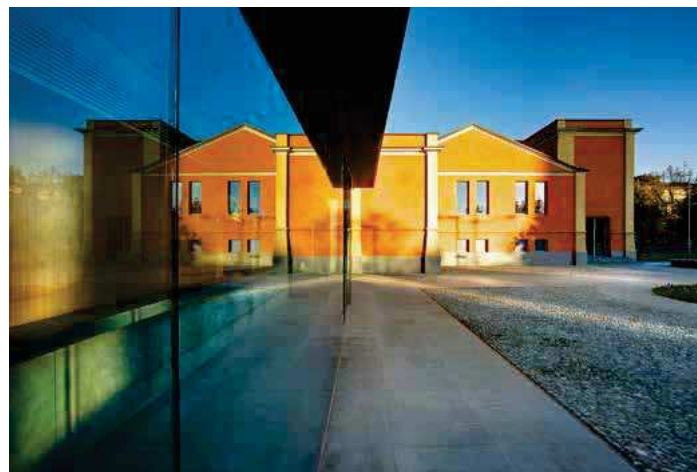
11



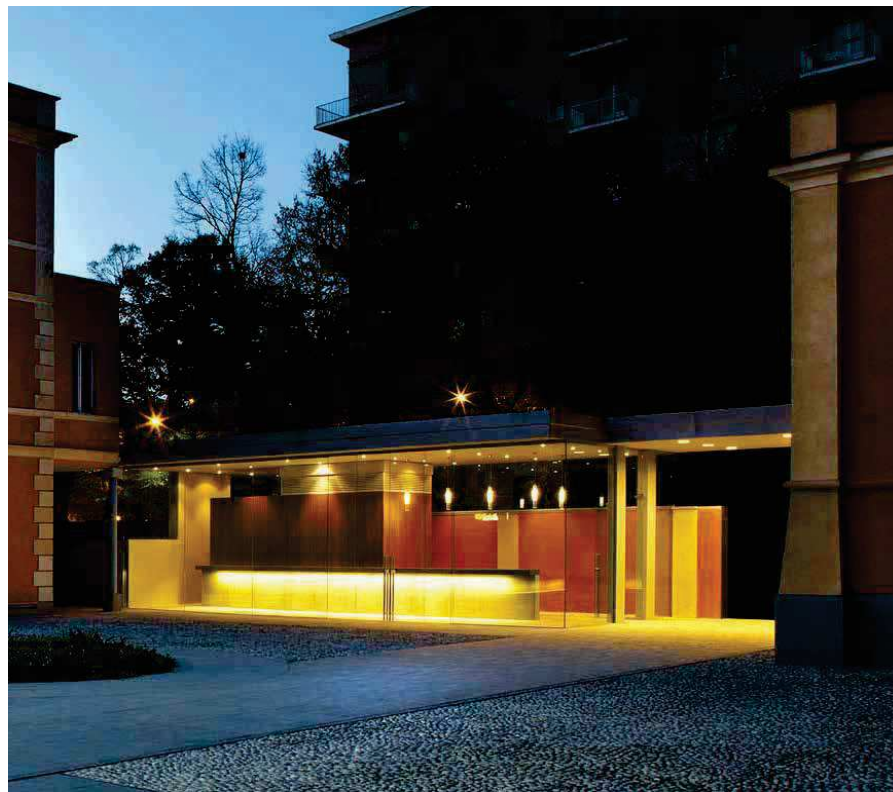
13



12



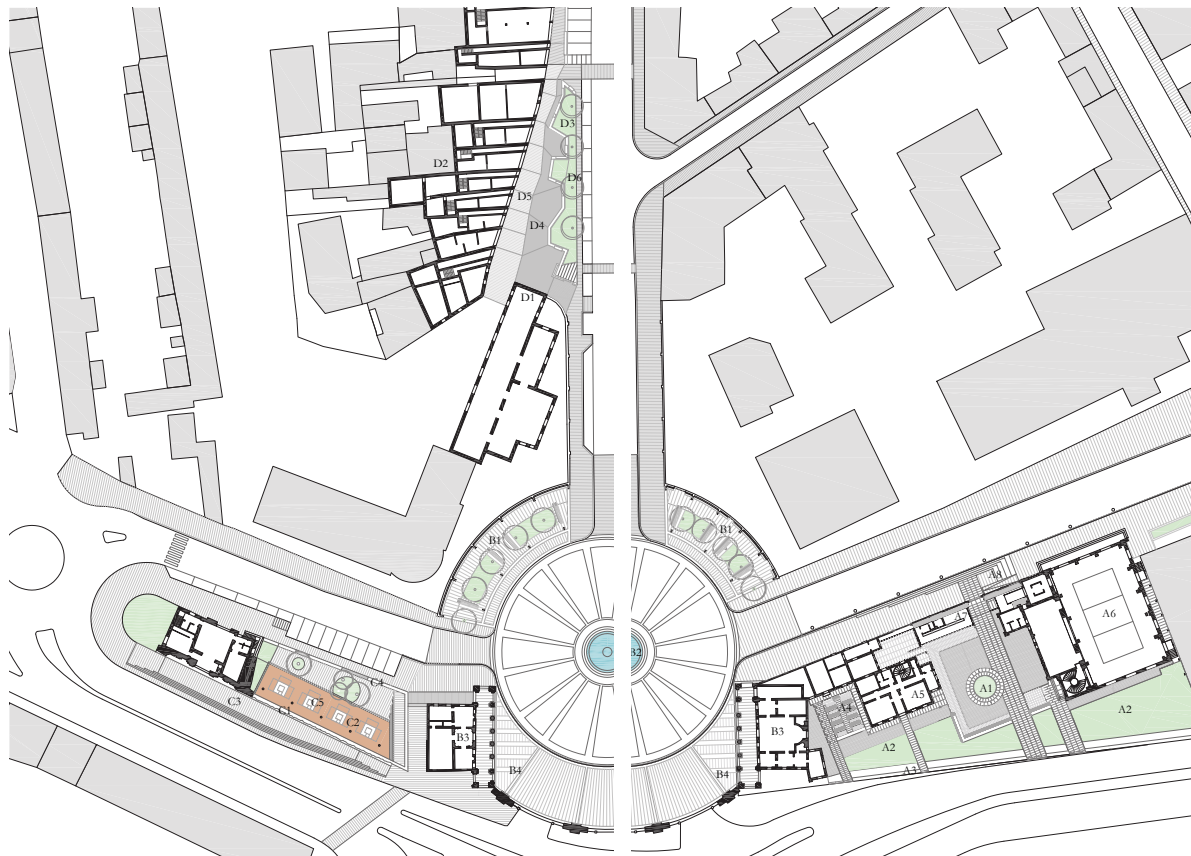
14







- PIAZZA DELLE SCUOLE**
- A1 il ridisegno dell'aula/pozzo circolare al centro della Piazza delle scuole
  - A2 la fascia verde compresa tra la piazza e viale Caprera
  - A3 il bordo delle panche in pietra su viale Caprera
  - A4 l'aula all'aperto
  - A5 l'edificio della direzione delle ex tranvie adibito ad uso scolastico
  - A6 il plesso scolastico nell'ex centrale elettrica
  - A7 il coperto di sostituzione dell'edificio incongruo con il bar, il passaggio e l'accesso al plesso scolastico
  - A8 il ridisegno del grande marciapiede sul salto di quota delle vecchie mura in via Pintor e il collegamento al recinto della barriera



- IL REGINTO NEOCLASSICO DELLA BARRIERA**
- B1 la riqualificazione della corona circolare lungo le sedute storiche ottocentesche attraverso il nuovo sistema integrato della filovia e dell'illuminazione pubblica, il disegno radiale della pavimentazione e la riproposizione del fondale verde
  - B2 la fontana come elemento di valorizzazione del centro della piazza
  - B3 la rifunzionalizzazione dei caselli daziari come esercizi per la ristorazione il disegno della pavimentazione tra i caselli daziari come composizione tra le geometrie proiettate delle architetture del perimetro
- GLI SPALTI E IL MERCATO DELLE MURA**
- C1 la riscoperta del muro farnesiano e la ridefinizione spaziale del fronte urbano tra la Porta e la Barriera con il trattamento di sistemi di schermatura in grado di proteggere gli scavi archeologici
  - C2 il mercato coperto delle mura con colonne che divergono sostegni per la filovia
  - C3 il nuovo percorso ciclo-pedonale alla quota del ritrovato muro farnesiano la segnatura a terra dello spalto dal quale emergono due lunghe sedute esistenti
  - C4 la ricollocazione degli esercizi commerciali che occupano la corona della barriera in strutture effimere in legno
- TRA TESSUTO E ORTI. LO SLARGO VERSO LA PORTA E IL FONDALE DELLA FABBRICA**
- D1 la ex fabbrica Robuschi e il fondale architettonico sulla piazza
  - D2 il tessuto morfologico storico con gli orti urbani
  - D3 il "giardino dei gelsi", la fascia di prato praticabile e il filare degli alberi storici come schermatura rispetto alla strada
  - D4 il sistema di bordo delle sedute come occasione di recupero del dislivello tra la piazza e la strada
  - D5 la piazza pavimentata in pietra alla quota degli esercizi commerciali insediati al piano terra del tessuto morfologico storico
  - D6 il crocevia architettonico tra l'attraversamento pedonale, il "giardino dei gelsi" e il fondale della fabbrica

