

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2001)

Heft: 3

Artikel: Camera con vista

Autor: Houben, Francine

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132195>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

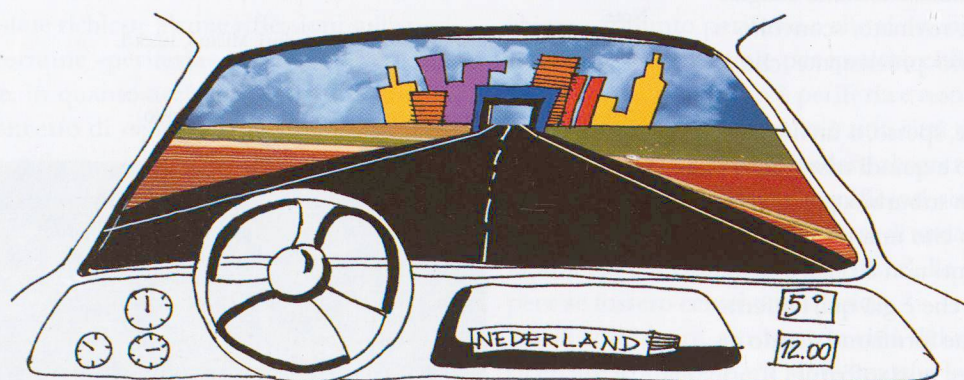
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Camera con vista

Francine Houben*
Mecanoo Architects, Delft, Olanda



L'Olanda ha una grande tradizione in materia di controllo delle acque e di ingegneria idraulica. Per secoli gli ingegneri si sono adoperati nella progettazione di sistemi di irreggimentazione e di deflusso delle acque, ideando argini, chiuse e ponti sempre più ingegnosi. Laddove un tempo il Ministero dei Trasporti, Lavori Pubblici e Controllo delle Acque si concentrava principalmente sulle opere idrauliche su vasta scala, attualmente i suoi principali obiettivi sono le infrastrutture e la mobilità; e i fattori determinanti che ispirano il lavoro degli ingegneri coniugano l'aspetto economico non più soltanto con quello tecnico ma anche, e soprattutto, con quello di mercato. Gli investimenti più cospicui nell'ambito delle infrastrutture riguarderanno la realizzazione di nuove arterie viarie e ferroviarie e l'adattamento di quelle esistenti. Il futuro del paese più duttile del mondo offre l'opportunità di un nuovo punto di vista sull'organizzazione dello spazio intorno alle principali vie di comunicazione olandesi dedicate al traffico su ruote. Da cui la mia proposta di adottare un'estetica della mobilità che consenta di garantire al paese l'armonizzazione degli spazi pubblici interessati.

Responsabilità collettiva

L'Olanda è un paese munito di una solidissima tradizione nel campo della responsabilità collettiva riguardo alle acque. La gestione del suolo e delle

acque viene disciplinata da norme rigorose e inequivocabili, poiché altrimenti rischieremmo letteralmente di annegare. La tradizione della responsabilità collettiva nel controllo delle acque può facilmente essere allargata fino a comprendere la sostenibilità di un'organizzazione complessiva del paese. In fondo anche in questo caso si tratta della sopravvivenza della collettività.

Il paese più duttile del mondo

Il paesaggio olandese è caratterizzato da tipologie tanto affascinanti quanto mutevoli. Le città sono costantemente in fase di sviluppo, e il paesaggio stesso, nella sua duttilità e mutevolezza, è tutt'altro che statico. Il contrasto tra ordine e caos, tra campi e laghi, canali e acquitrini, dighe ed estuari, asciutto e bagnato, sono gli elementi di cui ci si può avvalere in Olanda per plasmare il paesaggio. L'Olanda è il paese più duttile del mondo, ma questa sua forza è anche una debolezza. Non esistono limiti. Si ha la sensazione che con l'aiuto degli ingegneri si possa costruire ovunque. La terra è diventata così duttile che tra plasmarla e distruggerla il passo è terribilmente breve.

Verso una nuova arte della progettazione

In futuro il Dipartimento dei Lavori Pubblici dovrà mutare l'approccio sin qui adottato, spostando la propria attenzione dal singolo manufatto all'opera pubblica come traiettoria integrata e completa. E

questo implicherà un nuovo stile di lavoro. Se riusciremo ad avvalerci della libertà di sperimentare e lavorare insieme, evadendo quindi dall'attuale prassi di frammentazione progettuale e costruttiva, daremo all'architettura un'irripetibile possibilità di sviluppo sia come valore sia come ricerca. La combinazione anche fortuita di forze e discipline produce immancabilmente sviluppi inventivi e nuove illuminazioni. L'ampiezza di scala dell'infrastruttura può consentire ai professionisti dell'ingegneria idraulica come di quella stradale, dell'architettura come del paesaggio, di lavorare insieme per sviluppare una nuova concezione del lavoro a lungo termine. Il che significa operare con l'integrazione di programmi e costruzioni, di acqua e materiali, ma senza per questo sminuire il ruolo e la responsabilità della figura dell'architetto.

Ehi, sono qui

Nessuna città può fare a meno delle grandi arterie. Così come non può fare a meno di odiarle. Esse sono bastioni impenetrabili e nastri rumorosi, che nelle città si cerca sempre più di neutralizzare con le barriere antirumore. Fuori dalle città invece avviene l'esatto contrario. Gli edifici sembrano attratti dalle grandi arterie, convergono verso di esse. La loro forma e il loro design sono concepiti per tradursi in una sorta di richiamo: «Ehi, sono qui». Edifici e capannoni industriali costituiscono l'odiata banchina di cemento che prolifera lungo le grandi arterie di comunicazione.

La grande arteria come occasione progettuale

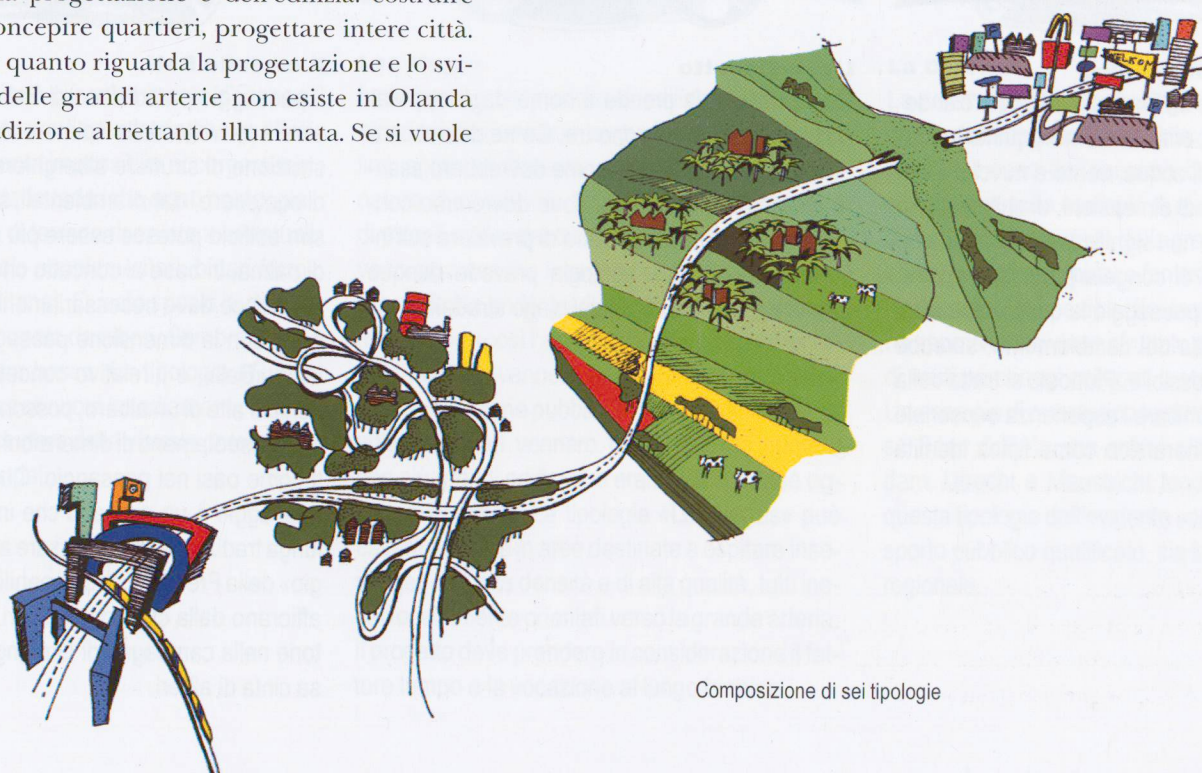
L'Olanda ha una solida tradizione anche nel campo della progettazione e dell'edilizia: costruire case, concepire quartieri, progettare intere città. Ma per quanto riguarda la progettazione e lo sviluppo delle grandi arterie non esiste in Olanda una tradizione altrettanto illuminata. Se si vuole

trasformare la grande arteria in un'occasione progettuale bisogna tener presenti due condizioni fondamentali.

La grande arteria deve avere una dimensione estetica, esattamente come le vie di una città. La grande arteria è altresì uno spazio pubblico. Le strade servono a trasportare beni, persone e idee. Quando ci muoviamo, in macchina come in treno o in bicicletta, ci ritroviamo in uno spazio diverso. Nel disegnare questo tipo di spazi dovremo quindi adottare la prospettiva dell'utente. E dunque nella pratica progettuale dovremo considerare la grande arteria come una camera con vista, e mantenerci coerenti con tale prospettiva. Questa «estetica della mobilità» va però perseguita con strumenti specifici, cioè diversi da quelli, inadeguati, offerti dall'attuale prassi della progettazione urbana. L'estetica della mobilità è un'estetica del movimento che ci coinvolge nelle singole fasi del nostro muoverci. Tramite l'alternarsi di diversi paesaggi ed elementi ambientali si può ottenere un effetto estetico paragonabile al ritmo in un brano musicale.

Sei tipologie

Per dar forma all'estetica della mobilità ho preso in considerazione sei tipologie in cui è contenibile l'alternarsi di scala urbana e paesaggistica. Tre di esse – il paesaggio panoramico, l'«eco-viadotto» e il «modello Bali» – sono collegate al paesaggio; le altre tre – Ruhr, Las Vegas e La Défense – sono collegate alla città. Queste sei tipologie coprono da un estremo all'altro lo spettro città/campagna.



Composizione di sei tipologie

Da percorso a rotta

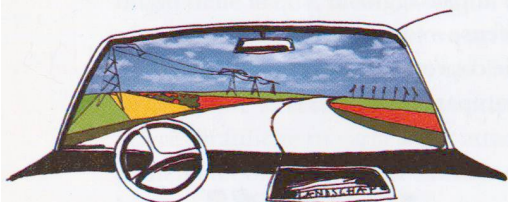
Faccio una proposta: il percorso Meridionale, che va da Antwerp a Parigi passando per Rotterdam, diventa la «Rotta di Erasmo». Il percorso Sud-Orientale, da Amsterdam al sud della Ruhr, diventa la «Rotta di Rembrandt», e il percorso Orientale, dall'Aia al nord della Ruhr, diventa la «Rotta di Couperus». Un filosofo, un pittore e uno scrittore, ciascuno collegato alla cultura e a una delle tre principali città olandesi.

Per ognuna delle sei tipologie individuo un simbolo, tramite il quale caratterizzare e organizzare le rotte. L'estetica della mobilità prende forma. Consentendo così di progettare percorsi ecologici, esprimere paesaggi mutevoli, e bilanciare lo sviluppo urbano controllando al tempo stesso lo sviluppo economico. La scelta di uno specifico tipo di attività economica può essere coordinata all'interno di una delle tipologie urbane o rurali. Si può distribuire lo spazio e indicarne scala e estensione. In particolare il paesaggio panoramico andrà tempestivamente protetto individuandone le dimensioni.

Come una raccolta di storie

Una prospettiva ancor più attraente si ottiene trasformando ciascun percorso in una specifica

trama narrativa. È possibile assegnare a ogni rotta un carattere e un'identità suoi propri collegandola a temi specifici non necessariamente associati al personaggio da cui prende il nome. Le rotte potrebbero essere utilizzate per esibire la bellezza e la forza della terra d'Olanda. Come biglietti da visita per il grande flusso quotidiano di visitatori. Così non soltanto si mostrerebbe il fascino del nostro paesaggio mutevole, con le sue meraviglie d'arte e acqua, ma si sottolineerebbe l'esistenza anche in Olanda di città splendide. Si mostrerebbe l'Olanda come porto non solo di vascelli ma anche di cervelli. Si potrebbe altresì dare un'impronta storica a queste trame, come avviene lungo la Route du Soleil. Si potrebbe prevedere l'intervento di progettisti grafici. Ma anche il paesaggio, con la sua stratificazione storica, sviluppa una narrazione che fino a oggi è stata troppo spesso trascurata. Luoghi storici come la Hollandse Waterlinie – una striscia di terra allagata per farne una barriera difensiva – e il sistema difensivo Stelling van Amsterdam, e quei Delta Works deputati a tenere a bada il mare, sono pietre miliari di grande suggestività, e lo stesso dicasi per i vari tipi di paesaggio. Ogni cosa può venire visualizzata per il guidatore. Dai confini fra le principali strutture ecologiche all'ubicazione



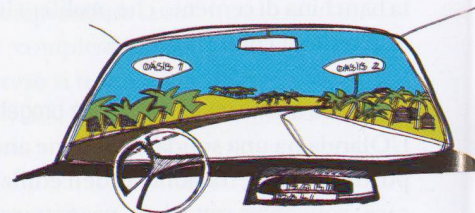
Il paesaggio panoramico

Questa tipologia è un inno al paesaggio olandese: grandi distese, orizzonti remoti, quinte teatrali. Un paesaggio di acqua, vento e nuvole. Questa tipologia parla di dimensioni, di chilometri. In una perennità che non significa affatto immutabilità, né necessità di congelare per preservare. Tra l'altro, per un paesaggio la cui caratteristica essenziale è quella del cambiamento, sarebbe praticamente impossibile. Piuttosto si tratta della necessità di comunicare l'esperienza sensoriale del paesaggio panoramico come tipica identità olandese.



L'eco-viadotto

Questa tipologia prende il nome dagli eco-viadotti, che in Olanda sono tre. Ce ne dovrebbero essere molti di più, così come dovrebbero essere più ampi. Sono luoghi dove dovremmo consentire alle leggi della natura di prevalere sull'infrastruttura. Questa tipologia prevede dunque grandi parchi al di sopra del piano stradale.



Il modello Bali

Il paesaggio paradisiaco di Bali rischiava di essere sconvolto dalla spinta economica alla costruzione di strutture alberghiere. Perciò, al fine di contenere i danni ambientali, si stabilì che nessun edificio potesse essere più alto di un albero di palma, in base al concetto che ciò che l'uomo costruisce deve necessariamente essere in rapporto con la dimensione paesaggistica. La tipologia «Bali», e il relativo concetto di costruzioni non più alte di un albero, possono essere adottati per insediamenti di dimensioni ridotte, concepiti come oasi nel paesaggio. Quello dell'oasi nel paesaggio è un concetto che in Olanda ha una lunga tradizione: basti pensare ai «villaggi di poggio» della Fresia, con i campanili delle chiese che affiorano dalla cima degli alberi, oppure alle fattorie nella campagna di Groningen, verde distesa cinta di alberi.

dei cunicoli per i tassi, al tipo di flora e di fauna che vi si trova. La mobilità estetica può diventare un'esperienza sensoriale portatrice di conoscenza.

Dalla frammentazione a una più omogenea base di supporto

Le grandi arterie attraversano confini municipali, provinciali e nazionali. L'autostrada dall'Aia, al confine nei pressi della Ruhr tedesca, incrocia una trentina di giurisdizioni municipali e tre provinciali. Nello stesso tempo almeno cinque ministeri hanno interessi e voce in capitolo in fatto di autostrade. Perciò un approccio integrato alla progettazione delle rotte autostradali implica problemi amministrativi, non escluso quello della necessaria sintonia con l'organizzazione e le procedure del Ministero del Trasporto, Lavori Pubblici e Controllo delle Acque.

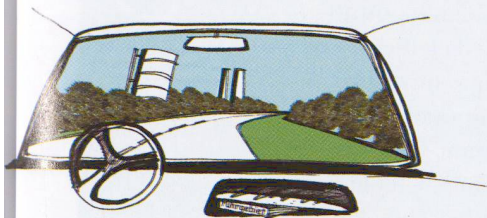
Percorsi in cerca di una commissione

L'Olanda deve affrontare una notevole quantità di importanti decisioni nel campo della progettazione urbana e paesaggistica. In queste decisioni rivestono un ruolo fondamentale la globalizzazione dell'economia, la mobilità, il rinnovamento civico e il «crescente senso di saturazione». È un'opportunità

per progettare una struttura coerente di grandi arterie e di città commisurate al paesaggio. Il paesaggio olandese è per eccellenza un intreccio di natura e cultura. In questo i percorsi di mobilità possono svolgere un ruolo risolutivo, ed è per questo che necessitano di attenzione e approfondimento. E soprattutto dell'istituzione di una commissione. Il che significa un'amministrazione politica che si assuma le proprie responsabilità e un architetto in condizioni di sviluppare una visione integrata. I vari ministeri, l'intero governo, e tutti i sindaci e responsabili municipali, al momento di investire le commissioni, dovranno fare scelte delicate riguardo alle direttrici di mobilità. Sulla base di queste scelte le opere pubbliche e l'architettura potranno sviluppare un'estetica della mobilità interamente nella tradizione dell'Olanda come opera d'arte.

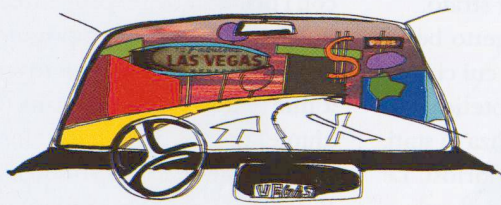
Francine Houben è titolare dello studio Mecanoo. Oltre a sviluppare le tematiche inerenti all'estetica della mobilità l'atelier Mecanoo di Delft, ha realizzato negli ultimi decenni numerosi e importanti progetti tra i quali ricordiamo in particolare la «Library of the future», Delft NL 1993-98; «Trusttheater», Amsterdam NL 1995-96; «National Heritage Museum», Arnhem NL 1995-2000. È stato recentemente pubblicato un volume monografico dedicato alla produzione dell'Atelier: Francine Houben, *Mecanoo Architects. Composition, contrast, complexity*. Birkhäuser, Basel Boston Berlin, 2001.

* Architetto, Professore di «Cultura del territorio 5» all'Accademia di Architettura di Mendrisio



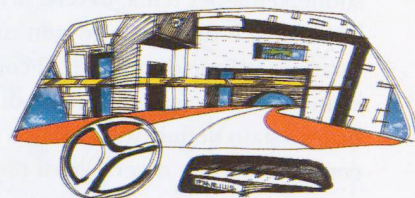
Ruhr

La Ruhr è la regione più urbanizzata d'Europa, ma quando si percorre l'autostrada che la attraversa è praticamente impossibile accorgersene. Tutte le grandi arterie tedesche sono costeggiate da una striscia di terreno riservata a eventuali ampliamenti (corsie supplementari, binari ferroviari o di metropolitana). Questo spazio di riserva è interamente occupato da alberi. Sembra di guidare nel folto di un bosco. La tipologia «Ruhr» può essere usata per nuovi insediamenti, e specialmente per escludere dalla visuale determinati complessi industriali.



Las Vegas

Las Vegas è un modello di edilizia in cui le costruzioni comunicano ai guidatori, secondo un linguaggio prettamente pubblicitario, la propria natura di attrazione. Originariamente si trattava di piccoli edifici dai cui enormi parcheggi sventavano gigantesche insegne pubblicitarie. Poi l'area edificata andò gradualmente addensandosi, modificando così l'aspetto di Las Vegas. Gli enormi parcheggi vennero usati come terreno edificabile, le insegne pubblicitarie scomparvero, e gli edifici originali vennero rimpiazzati da nuovi e ben più grandi edifici che erano già di per sé oggetti pubblicitari. La tipologia «Las Vegas» può essere adottata in aree destinate a ospitare insediamenti ad alta densità e di alta qualità, tutti inequivocabilmente orientati verso la grande arteria. Il progetto deve prendere in considerazione il fattore tempo e la vocazione al lungo termine.



La Défense

La caratteristica della tipologia «La Défense» è quella dell'integrazione edilizia dell'infrastruttura. A parte il caso dell'eponimo quartiere parigino, esiste un riuscito esempio di questa tipologia anche a Barcellona, dove dalle grandi arterie definiscono padiglioni e piazze fantasmagoriche. In altre situazioni lo spazio sottostante la grande arteria sopraelevata viene sfruttato per la costruzione di vasti parcheggi collegati a stazioni ferroviarie. Un esempio di questo tipo lo si trova nella Utrechtse Baan dell'Aia, ma anche città come Amsterdam, Utrecht e Maastricht tendono ad adottare questa tipologia dall'evidente vocazione per il trasporto pubblico qualificato, sia internazionale sia regionale.