

# eikonocity

Publisher: FeDOA Press – Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II  
Registered in Italy

Publication details, including instructions for authors and subscription information:  
<http://www.eikonocity.it>

---

## La 'città per layer' e la memoria urbana nel progetto di architettura

*Chiara Barbieri*      Università degli Studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura

To cite this article: Barbieri, C. (2018). *La 'città per layer' e la memoria urbana nel progetto di architettura*: Eikonocity, 2018, anno III, n. 2, 55–66, DOI: 10.6092/2499–1422/5896

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.6092/2499–1422/5896>

---

FeDOA Press makes every effort to ensure the accuracy of all the information (the 'Content') contained in the publications on our platform. FeDOA Press, our agents, and our licensors make no representations or warranties whatsoever as to the accuracy, completeness, or suitability for any purpose of the Content. Versions of published FeDOA Press and Routledge Open articles and FeDOA Press and Routledge Open Select articles posted to institutional or subject repositories or any other third-party website are without warranty from FeDOA Press of any kind, either expressed or implied, including, but not limited to, warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, or non-infringement. Any opinions and views expressed in this article are the opinions and views of the authors, and are not the views of or endorsed by FeDOA Press. The accuracy of the Content should not be relied upon and should be independently verified with primary sources of information. FeDOA Press shall not be liable for any losses, actions, claims, proceedings, demands, costs, expenses, damages, and other liabilities whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with, in relation to or arising out of the use of the Content.

This article may be used for research, teaching, and private study purposes. Terms & Conditions of access and use can be found at <http://www.serena.unina.it>  
It is essential that you check the license status of any given Open and Open Select article to confirm conditions of access and use.



# La ‘città per layer’ e la memoria urbana nel progetto di architettura

Chiara Barbieri

Università degli Studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Architettura

## Abstract

Tra le molteplici identità della città contemporanea, la realtà archeologica è un importante chiave di lettura del palinsesto stratificato. Ogni ritrovamento comporta uno shock nel contesto rendendo necessaria una riflessione sui cambiamenti che la ‘città altra’ – riportata alla luce – determina nei rapporti spaziali, nella morfologia e nell’assetto urbano in cui era occultata, modificando sia la memoria di un luogo sia la sua immagine futura. Attraverso la cultura del progetto è possibile attualizzare le rovine e far convivere i tempi della città.

## The ‘city by layer’ and the urban memory in the architectural project

Among the multiple identities of the contemporary city, the archaeological reality is a powerful way to read the stratified palimpsest. Each finding involves a shock in the context and makes necessary a reflection on the changes that the ‘other city’ – brought back to light – determines in spatial relationships, in the morphology and settlement of that part of the city in which it was silently concealed, modifying both the memory of a rediscovered place both its future image. Through the culture of the project, it is possible to actualize the ruins and make the different times of the city live together.

**Keywords:** Architettura, Città, Paesaggio, Valorizzazione.

Architecture, City, Paysage, Enhancing.

Chiara Barbieri è Dottore di ricerca in Architettura e docente a contratto di Composizione Architettonica presso l’Università degli Studi di Napoli Federico II. La sua attività di ricerca è rivolta al rapporto fra progetto contemporaneo e patrimonio storico, con specifico interesse al campo archeologico e alla compatibilità degli interventi dal punto di vista urbano, funzionale e tecnologico.

Author: chiara.barbieri@unina.it

Received November 14, 2018; accepted December 20, 2018

## 1 | Introduzione

Il campo archeologico si pone a cavallo tra le problematiche di tutela ambientale e architettonica, salvaguardia e valorizzazione, restauro e necessità di esprimere con un linguaggio contemporaneo ciò che il passato ha lasciato in sospeso. Nel caso dell’archeologia la questione antico-nuovo diventa ancora più complessa e il ruolo del progetto come strumento per la trasmissione e per l’attualizzazione delle rovine ancora più importante: una questione tutt’oggi aperta. Ad affiancare la scienza archeologica, intesa come scienza che cerca le tracce dell’antico nel palinsesto contemporaneo, è necessaria una commistione interdisciplinare tra storia, restauro, conservazione, pianificazione urbana e progettazione architettonica. L’oggetto principale della ricerca archeologica è la storia fatta materia, la ricostruzione della microstoria, del contesto e del testo: ad essa viene generalmente associata l’idea della conservazione delle tracce rinvenute; di contro, al progetto è associata l’idea di processo trasformativo, come se si trattasse di un’antinomia [Carlini 2009, 155].

Il progetto interagisce, inoltre, con la dilatata distanza temporale che si estende tra la dimensione archeologica e quella contemporanea, sovrascrivendo segni e contenuti, e attribuisce così ulteriori valori alla preesistenza creando un’opera nuova. In quest’ottica trasformativa, se l’entità archeologica rappresenta il significante e lo scavo lo strumento di indagine principale, la scoperta non è che l’atto fondativo della ricerca archeologica. E scoprire significa inevitabilmente conoscere, disvelando verità sommerse, facendo riemergere strati delle città assopiti e nascosti per trasferirli

alle comunità coinvolte. In particolare, il connubio tra la ricerca archeologica e la realizzazione di nuove infrastrutture ipogee urbane assume, in un paese come l'Italia, un significato ancora più emblematico nel momento in cui, attraverso vere e proprie azioni di scavo, si rivela un'immagine in sezione della città 'per layer', fisici e temporali, ancora tangibili ed esperibili solo grazie all'azione di sintesi del progetto di architettura.

## **2 | Scoperta archeologica e sovrapposizione dei segni: la memoria attiva della 'città altra' nella 'città per layer'**

Ogni scoperta in ambito archeologico viene filtrata attraverso un processo critico-selettivo e porta con sé un aspetto ulteriore, più sottile e profondo, che riguarda l'archeologia nel suo senso etimologico e reale. Se scoprire, si diceva, è conoscere e trasmettere, la scoperta di frammenti di un passato disvelato, incastonato tra le sistematiche parti della città, non può prescindere dal ridefinire una nuova identità per i luoghi interessati. Dopo la scoperta, infatti, niente è come prima. Ciascun rinvenimento rappresenta in realtà uno shock nel palinsesto sedimentato, una frattura nel territorio – e nel tempo di un territorio –, rendendo necessaria una riflessione sugli inevitabili cambiamenti 'a venire' e rimettendo in discussione strategie e interpretazioni – fisiche e di senso – della geografia di un luogo [Martelliano 2014, 171]. Come scrive Alessandra Carlini, nel momento in cui un sito viene alla luce, il suo ritrovamento modifica i rapporti spaziali, la morfologia urbana e l'assetto insediativo di quella parte della città contemporanea in cui esso silenziosamente risiedeva [Carlini 2009, 156]. Questo accade in virtù del fatto che vi è un rapporto continuo, cortocircuitante e fondativo, proprio con la memoria di un luogo riportata alla luce, con l'origine, con l'*archè*, che crea una rottura improvvisa crono-fisica nel palinsesto a cui appartiene. L'azione archeologica, in un dialogo tra passato e futuro, determina dunque una nuova condizione che chiede necessariamente una risposta urbana, un progetto. L'emersione della 'città altra', della città sommersa – o meglio dei frammenti di tale città – conduce ad una sovrapposizione repentina dei segni antichi, carichi di potenziale innovativo, ai segni contemporanei. La 'città per layer', dunque, si accresce, trasforma la sua immagine recuperando il suo passato, ristabilendo una relazione con ciò che è stata, con il tempo – o i tempi – della sua storia.

In quest'ottica è possibile inquadrare gli interventi – recenti e non – di realizzazione delle linee metropolitane nel cuore di Milano, Roma e Napoli, attraverso i quali è stato possibile riscrivere pagine importanti della storia – o delle storie – di queste città. Nelle opere pubbliche, ma anche private, e soprattutto nella costruzione delle grandi infrastrutture, come le metropolitane o la TAV, si è infatti dimostrato il valore insostituibile del dato archeologico accidentalmente emerso e successivamente controllato, che ha il compito e il valore di conciliare l'esigenza di modernizzazione del territorio e di miglioramento del sistema della mobilità urbana ed extraurbana, con l'esigenza di tutelare il grande patrimonio antico.

I rinvenimenti archeologici, come segni del passato, si sono di volta in volta sovrapposti ai segni presenti, influenzando inevitabilmente le previsioni progettuali: pertanto, in questo processo ha assunto – fin dalle prime fasi di progettazione delle linee metropolitane – grande importanza il concepimento di un tempo dedicato alle indagini archeologiche, secondo quanto previsto dalle norme sull'archeologia preventiva. Ingegneria, architettura e archeologia si muovono così su binari paralleli, al fine di realizzare un'opera pubblica con un notevole valore aggiunto, garantendo nel contempo la conservazione, la valorizzazione e la trasmissione del patrimonio culturale alla collettività. La costruzione di una nuova infrastruttura in risposta alle esigenze della città contemporanea è non solo una scelta strategica per il futuro della mobilità e della sostenibilità urbana, ma diventa per

tali ragioni un'occasione unica per ampliare le conoscenze sul passato, offrendo un inedito sguardo multitemporale e multispaziale ai cittadini.

Questo è accaduto a Milano per la realizzazione della linea metropolitana M4, a Roma durante i lavori per la linea B e C, a Napoli nei cantieri delle nuove fermate della linea 1: la memoria impressa negli strati sotterranei di tali città, riportati alla luce dalle attività di scavo, diventa una memoria attiva che ne consente una lettura simultanea e continua.

Proprio questa logica di continuità tra passato e presente della città, fa sì che la storia – accidentalmente riaffiorante dalle stratificazioni urbane – guadagni un'ulteriore potenzialità, intervenendo come un plusvalore al presente. La storia si traduce, pertanto, in un unico tempo agostiniano, in cui convergono il presente di ieri, di oggi e di domani: tutto è affidato all'esperienza del momento e la perdita di senso del tempo fa sì che vi sia una convergenza tra l'essenziale e il superfluo, tra il durevole e l'effimero, tra il prima e il dopo. La memoria del passato agisce sul presente come motivazione inconscia, come processo di immaginazione [Argan 1974, 7]. Un presente che chiamiamo non a caso contemporaneo e che tuttavia è profondamente segnato dall'immagine del tempo lacerata, gualcita e incompleta: un tempo – quello che viviamo – che non può fare a meno della memoria poiché essa è esattamente la rappresentazione della presenza di un'inevitabile assenza [Chambers 2013]. Memoria non solo intesa come patina di un passato, bensì come tracce in lotta con quel passato: «memoria non nostalgica», dice Vittorio Gregotti, che ha «assunto per il carattere di ciò con cui dobbiamo confrontarci, del terreno su cui edificiamo la nostra architettura, di ciò che con la nostra azione architettonica modifichiamo» [Gregotti 1987, 2-3] in un processo di narrazione. Memoria che si fa traccia/guida per il progetto: memoria di ciò che resta e che in parte non potrà mai essere recuperato ma che, come ci ricorda Jacques Derrida, persiste ancora nel tempo come un interrogativo, una potenziale interruzione. Memoria che diventa rottura del tempo poiché inevitabilmente lo piega, lo divide, lo taglia: come scrive Deleuze, «il tempo deve separarsi in due in ogni momento come presente e passato, che differiscono l'uno dall'altro per natura o, cosa che si traduce nello stesso risultato, deve separare il presente in due direzioni eterogenee, una lanciata verso il futuro e l'altra ricadente nel passato [...]» [Chambers 2013, 285]. Memoria, infine, che è «la madre di tutte le idee proprio per la sua capacità di determinare forme di continuità temporali e spaziali» [Izzo 2014, 273] e, insieme all'immaginazione, costituisce il motore del progetto, così come esplicitato da Ernesto Natan Rogers: «la memoria è la condizione dell'invenzione che si muove dalla sue premesse; perciò la memoria è elemento necessario dell'azione artistica ma non è in sé sufficiente al perpetuarsi del fenomeno artistico il quale scaturisce dall'invenzione e cioè dall'atto personale, che è un concepimento d'amore e, come ogni altro atto d'amore, si fonda sulla responsabilità dell'individuo il quale lo determina. [...] La difficoltà sta proprio nel costruire l'equilibrio dinamico tra queste due forze opposte in modo che il risultato sia sempre un'indicazione verso il futuro e non soltanto una verifica del passato. L'opera presente serve da tramite tra il passato e il futuro, non è un momento di sosta ma il punto obbligato di passaggio della storia dall'ieri verso la storia di domani» [Rogers 1968, 138].

La convivenza fortuita tra passato e presente è, appunto, il motore che porta il progetto del nuovo ad essere in costante movimento, secondo una trasformazione repentina dettata dal riaffiorare dei resti, per la costante scoperta di ulteriori e aggiuntivi elementi del passato che divengono una vera e propria materia da plasmare nell'opera contemporanea e che, tornando ad essere fruibili, diventano 'luogo dell'abitare', cosa umana.



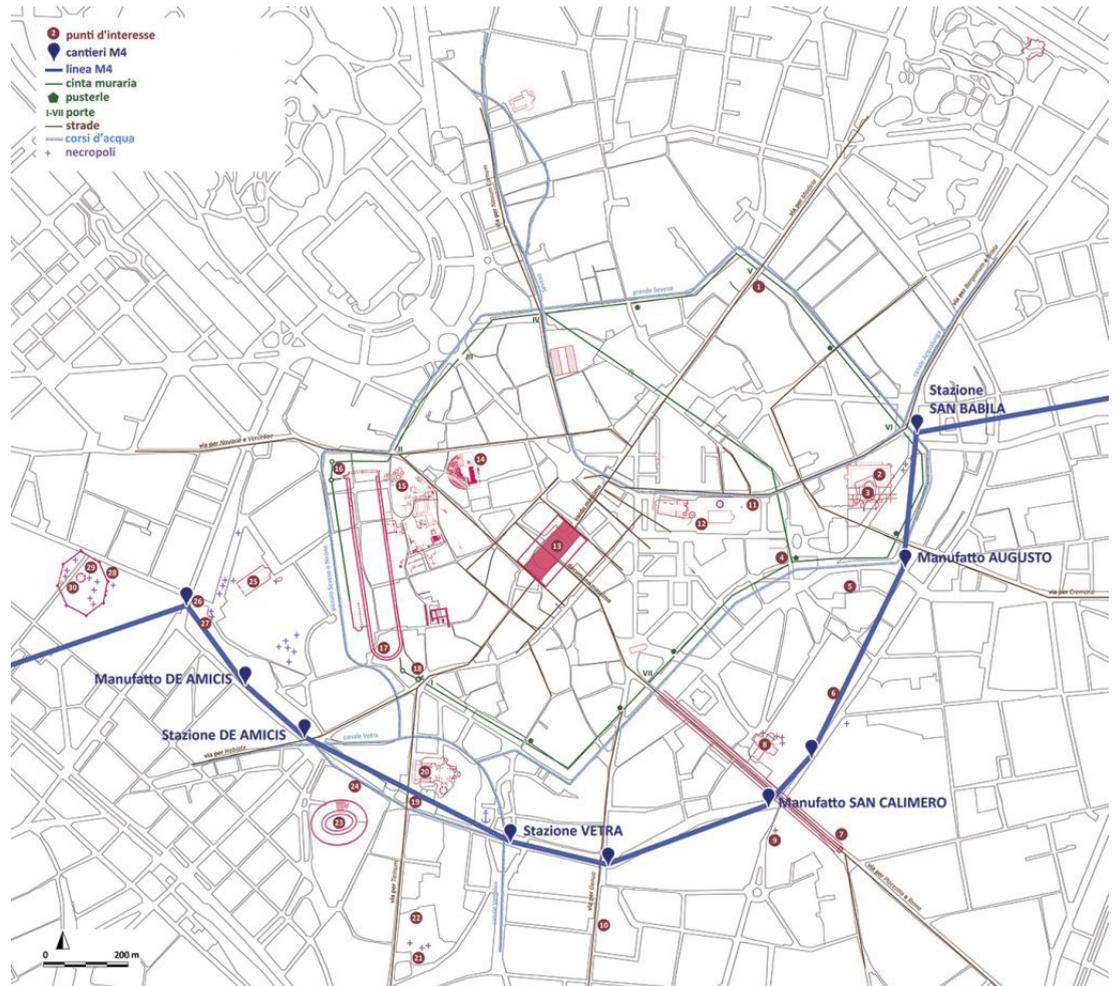
Fig. 1: Il cantiere della Linea 1 della Metropolitana di Napoli a Piazza Municipio. Lo scavo mostra la stratificazione del sottosuolo: la 'città per layer'.

## 2 | Resilienza e continuità: la trasformazione ‘attiva’ del passato e il progetto di ‘risignificazione’ delle rovine nelle metropolitane di Milano, Roma e Napoli

Progettare in ambito archeologico implica un rapporto diretto, continuo – e mai facile – con l’identità dei luoghi e con la memoria in essi stratificata. Nella fertile zona franca tra l’identità e la memoria, i segni della ‘città altra’, passata, rivendicano il proprio ruolo di sentinelle del tempo, portatrici di valori (storici, artistici, paesaggistici) e di valenze espressive, estendendo il loro significato da atto concluso a potenzialità in itinere, rispondente ad una processualità aperta, tutta giocata sul rapporto tra il principio della permanenza e quello della trasformazione. Nei luoghi archeologici riaffiorati dalle profondità delle città si sviluppa quello che Luigi Franciosini definisce un «lento processo di acquisizione degli elementi della realtà che induce a percorrere a ritroso l’accaduto, strato dopo strato, frammento dopo frammento, tracciato dopo tracciato, nell’obiettivo di intuire e riconoscere le analogie, le corrispondenze, soffermandosi sulle discontinuità, sulle permanenze e le variazioni, le resistenze e le fragilità» [Miano 2014, 256]. La trasformazione dei luoghi connotati dalla presenza delle testimonianze del passato è legata ad un bisogno, vivo e pulsante, di rendere le rovine parte attiva del paesaggio contemporaneo, tramite nuove interpretazioni progettuali, aprendo così ulteriori scenari di ricerca: oltre alla comprensione della storia e della riscoperta del bene, è infatti indispensabile una lettura delle rovine che si riferisca al presente e al futuro a cui la sua riscoperta le destina [Eco 1988, 18]. Quando la scoperta ‘accade’ accidentalmente durante la realizzazione di opere infrastrutturali per la città, forte è la necessità di «progettare le rovine» [Piano 1988, 108] per renderle parte integrante del nuovo e per esaltarne le potenziali qualità, attraverso una riscrittura del palinsesto fatta di note preziose incastonate in un brano urbano dai significati multipli: in questo senso, l’archeologia stessa viene intesa come «fattore della fruizione culturale e [...] come componente basilico del radicamento dell’insediamento attuale sul più profondo layer delle metropoli, [...] superando le procedure di recintazione e vincolazione mediante progettazioni di nuove sintesi» [Terranova 2014, 25-27]. Il progetto delle linee metropolitane milanesi, romane e napoletane, opera in tale direzione: le nuove stazioni e i relativi spazi connettivi diventano vere e proprie fermate-museo che consentono una lettura trasversale, dinamica, multiscalare e multitemporale delle città.

Nel capoluogo lombardo, la linea M4 mette, infatti, in comunicazione diretta la futuristica city con la Mediolanum antica, attraverso quello che è stato definito «Viaggio nel tempo con M4»: Milano, città di oltre due millenni, nella corsa incessante verso lo spinto rinnovamento della sua immagine come città mitteleuropea, ha spesso occultato nel sottosuolo la sua storia. Grazie ai lavori per la costruzione della nuova tratta, ha riscoperto la memoria ricucendo il tessuto urbano contemporaneo con quello del suo passato: il progetto di questa linea è stato segnato dalle scoperte archeologiche e la presenza dei resti antichi ha determinato la programmazione dei successivi scavi. L’Assessorato alla Mobilità del Comune di Milano, la Soprintendenza per l’Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Milano, la M4 spa e la MM spa, hanno promosso il progetto di allestimento di pannelli informativi posti sui cantieri delle nuove fermate, permettendo una partecipazione attiva della cittadinanza alle nuove scoperte archeologiche. Il tratto centrale della M4, compreso fra le stazioni San Babila e Sant’Ambrogio, tocca infatti alcuni luoghi di grande importanza per la memoria storica, poiché essa corre nella periferia della città romana, della Mediolanum capitale imperiale, imbattendosi nelle mura di cinta, nelle grandi strade extraurbane, nelle basiliche paleocristiane e nelle aree cimiteriali. Nei cantieri delle stazioni sopra citate sono emerse le testimonianze più toccanti: tombe di uomini, donne e bambini sono state restaurate e conservate al Museo Nazionale. La linea M4 segue, inoltre, il circuito dei

Fig. 2: Sovrapposizione dei segni: la linea M4 di Milano e le scoperte archeologiche.



Navigli corrispondente alla cinta medievale e invita alla scoperta del complesso sistema di canali artificiali che caratterizza la città sin dall'epoca dei romani, ampliandosi e trasformandosi nel corso dei secoli: i ritrovamenti più importanti in tal senso sono stati fatti in via Santa Sofia (stazione Santa Sofia e manufatto San Calimero), in piazza Vetra (stazione Vetra) e soprattutto in corrispondenza di piazza Resistenza Partigiana (stazione De Amicis), dove sono tornati alla luce i resti del ponte e della pusterla dei Fabbri, appartenenti al sistema difensivo approntato a partire dall'età medievale: in questo caso, il muro appartenente al ponte sull'antico Naviglio di San Girolamo è stato smontato e al termine dei lavori ricollocato all'interno della stazione, diventando parte integrante del progetto delle nuove stazioni. Allo stesso modo, anche la colonna del Verziere è stata temporaneamente spostata dal cantiere per il manufatto Augusto insieme alla statua del Redentore che la coronava per poi essere ricollocata nella nuova stazione, come prezioso frammento: tale smontaggio del monumento ha consentito un'ulteriore scoperta poiché nel basamento è stata ritrovata una colonna più antica di cui non si conservava memoria se non in letteratura e che risale ai tempi dell'arcivescovo Carlo Borromeo.

I principali monumenti di Mediolanum e i punti d'interesse lungo i cantieri della linea M4 sono: 1) Mura tardoromane; 2) Terme; 3) Chiesa di San Vito in Pasquiolo; 4) Mura tardorepubblicane; 5) Chiesa di San Bernardino alle Ossa; 6) Ca' Granda; 7) Via porticata; 8) Basilica di San Nazaro in Brolo; 9) Chiesa di San Calimero; 10) Santuario di Santa Maria dei Miracoli presso San Celso; 11) Duomo; 12) Complesso episcopale; 13) Foro romano; 14) Teatro; 15) Palazzo imperiale; 16) Museo Archeologico; 17) Circo; 18) Porta Ticinensis romana; 19) Porta Ticinese medievale; 20) Basilica di San Lorenzo; 21) Basilica di Sant'Eustorgio; 22) Museo Diocesano; 23) Anfiteatro; 24) Antiquarium Alda Levi; 25) Basilica di Sant'Ambrogio; 26) Pusterla di Sant'Ambrogio; 27) Chiesa di San Michele sul Dosso; 28) Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia; 29) Basilica di San Vittore al Corpo; 30) Mausoleo imperiale.

La commistione tra archeologia e infrastruttura caratterizza anche la costruzione della linea C di Roma che, attraversandola da nord-est a sud-ovest, intercetta ritrovamenti archeologici fondamentali per gettare nuova luce sugli aspetti storici dell'Urbe: essi rappresentano una opportunità sia per le nuove scoperte sia per valorizzare l'infrastruttura stessa e la città, realizzando una metropolitana archeologica, come a Napoli, a Corinto, ad Atene. Gli scavi della nuova stazione, durati tre anni, hanno consentito di esplorare una stratigrafia di oltre 20 metri di profondità con il ritrovamento di migliaia di reperti su una superficie complessiva di quasi 3.000 metri quadrati. Dal punto di vista funzionale, la Linea C permetterà di collegare questo settore alla Linea A, entrando di diritto tra le più moderne e tecnologiche metropolitane in esercizio a livello europeo. Ma il carattere futuristico della linea è strettamente connesso al suo passato, poiché su questa tratta la fermata San Giovanni rappresenta la prima stazione-museo della rete metropolitana di Roma, su tre piani, che darà modo ai viaggiatori non solo di raggiungere la destinazione desiderata, ma anche di poter leggere le stratificazioni del palinsesto urbano, scendendo e risalendo dalle viscere della città, percorrendo a ritroso la sua storia e godendo di uno spaccato di vita antica assolutamente inedito. Il progetto di allestimento della stazione, affidato al Dipartimento di Architettura e Progetto dell'Università di Roma La Sapienza, nella persona dei professori Lambertucci e Grimaldi, è stato sviluppato con l'intento di restituire il carattere stratigrafico dei luoghi, secondo quanto emerso durante lo scavo, con il dipanarsi di una storia narrata attraverso le superfici liminari che si sviluppano lungo i percorsi orizzontali e verticali degli ambienti di stazione. La fermata infatti è stata allestita come un museo, con reperti inseriti nelle teche e scelti tra i più rappresentativi dell'epoca moderna e antica, accompagnati da pannelli esplicativi: tra i frammenti esposti si troveranno pezzi di tubature in coccio di un impianto di irrigazione della prima età imperiale, anfore, utensili del I secolo d.C., gioielli in oro, monete, lucerne, statue, resti di un servizio di piatti rinascimentale, tracce di palazzi dell'Ottocento, e infine segni moderni che ripercorrono un viaggio della memoria contro-senso, che torna all'epoca preistorica. Nel progetto di allestimento le varie epoche sono caratterizzate da colori diversi; sono azzurre le epoche moderne, rosse quelle al piano -2 relative alla Roma imperiale; verdi, le ricostruzioni computerizzate di fossili, mammut e della natura incontaminata: a questo livello vi sarà la banchina, dove i treni sfrecceranno, ripercorrendo i tracciati dei primi insediamenti umani di quella che sarebbe diventata la città dei grandi imperatori e di una storia assolutamente straordinaria. L'allestimento della nuova stazione vuole realizzare un'esperienza immersiva nella storia del luogo mediante un criterio di narrazione, 'lo stratigrafo', che faccia percepire mentre ci si muove per viaggiare da un luogo all'altro della città l'attraversamento degli strati della Storia e delle tante storie emerse durante gli scavi, sia in senso spaziale che temporale.

Come Roma e più di Roma, la città di Napoli rappresenta l'esempio più emblematico e ricco delle



Fig. 3: Lo stratigrafo come strumento della narrazione nella stazione San Giovanni, linea C di Roma.

Fig. 4: Integrazione dei rinvenimenti archeologici nella Fermata Municipio della Linea 1, Metropolitana di Napoli (pagina seguente).

Fig. 5: Metropolitana Linea 1 di Napoli, Fermata Duomo (pagina seguente).

Fig. 6: La città verticale: stazione Duomo, Metropolitana Linea 1 di Napoli (pagina seguente).

cosiddette ‘stazioni-archeologiche’ con le fermate della Linea 1. Numerosi i ritrovamenti lungo la nuova tratta metropolitana: già nel 2000, con gli scavi della fermata Salvatore Rosa, sono emersi i ruderi di un ponte romano facente parte della via Antiniana e inglobato nel XVIII secolo in un palazzo; durante i lavori per la stazione Dante sono stati riportati alla luce frammenti ceramici sia di uso quotidiano che nobile databili in un arco di tempo che va dal XIII al XVI secolo; negli scavi della stazione di Toledo sono emersi numerosi reperti, attribuibili a diverse epoche, da quella preistorica (tracce incrociate di arature associate a frammenti di ceramica del Neolitico), a quella romana (blocchi di tufo giallo napoletano con fasce di laterizi, facenti parte probabilmente di un edificio termale del II secolo d.C.) sino a quella aragonese e vice-

reale (fortificazioni di fine XV secolo e mura di scantinati di edifici risalenti al XVI secolo); con la realizzazione della stazione Municipio è stato possibile ritrovare il porto romano, grazie al rinvenimento di quattro barche risalenti dal I-II secolo d.C. e riportare alla luce le mura della seconda torre del Castel Nuovo. I lavori della stazione Università invece sono durati dieci anni proprio per la presenza di scoperte significative, quali parti della fortificazione bizantina costruita con elementi architettonici provenienti da un monumento di età imperiale, oltre ad un capitello corinzio, una semicolonna, un blocco angolare decorato. Nella stazione Duomo sono invece emersi resti di un imponente edificio pubblico, costruito in età augustea in occasione dei giochi Isolimpici, una fontana marmorea del XII secolo, numerosi frammenti dell’antico Gymnasium, il podio di un edificio religioso in opera laterizia, lo scheletro di un bambino e la testa di un esponente di spicco della gens Giulio-Claudia. Infine, la realizzazione dei pozzi di ventilazione della stazione Garibaldi ha consentito di ritrovare oltre a resti di fondazione precedenti al Risanamento anche le mura di epoca romana che hanno permesso di tracciare più precisamente il perimetro sud-orientale dell’antica Neapolis, in un’area notoriamente deputata ad attività sportive o di svago.

In particolare il processo sempre continuo di trasformazione del progetto del nuovo in relazione alle tracce del passato che di volta in volta appaiono nel sistema urbano contemporaneo è visibile nella fermata-museo Municipio di Alvaro Siza e nella stazione Duomo di Massimiliano Fuksas. Nel caso di Piazza Municipio, Siza ha attualizzato l’idea progettuale mettendo ora in rilievo l’archeologia, ora la sua relazione con il contesto urbano che la circonda: le rovine archeologiche sono parte integrante della nuova stazione, proponendosi in continuità con le nuove strutture contemporanee e con la città stratificata. Una città, Napoli, che è la città per layer per antonomasia: una città che Siza definisce «effervescente. [Una città in cui] si vede il traffico che mette insieme macchine, moto, pedoni, archeologia, nuova architettura. Tutto mescolato, tutto si regge senza grandi traumi. È una città di grandi convivenze e tolleranza. [...] In città tutto funziona, non c’è taglio tra antico e moderno. Come il mio progetto per il museo. Senza fratture» [Repubblica.it 2018]. La fermata Municipio rappresenta uno dei più evidenti esempi di ‘parco archeologico compresente con il centro urbano’, inglobato nella stazione della metropolitana: qui coesistono rovine e nuova architettura, a differenza delle più vicine Pompei o Ercolano in cui le rovine sono isolate dal contesto. Come scrive lo stesso Siza: «[Qui] c’è la vita intorno. Archeologia e architettura sono



dello stesso materiale della città, è un caso unico» [Repubblica.it 2018]. Questa assenza di fratture consente la compresenza e le frequenti promiscuità delle rovine archeologiche nei contesti contemporanei e fa sì che ci sia l'interferenza continua di uno spazio e di un tempo cristallizzato con uno spazio dinamico e attuale che produce reazioni diverse, caso per caso: spesso la paura di queste reazioni è stata tenuta a bada con i recinti archeologici, segnando una discontinuità fisica e artificiosa tra le due città, del passato e del presente. Pensare per progetti, invece, permette di far vivere attraverso una contaminazione feconda i molteplici tempi dell'alterità urbana.

Centrale nella definizione del progetto di Fuksas della fermata Duomo è il ritrovamento delle fondamenta del tempio risalente al I secolo a.C.: qui, è la rovina a determinare il disegno e l'immagine della stazione, trasformandola in un'area museale unica. In essa la presenza e la permanenza della materia antica conduce ad un ispessimento delle tracce e del loro significato documentario, ma allo stesso modo è proprio dalle tracce antiche che scaturisce l'azione progettuale, che ne evidenzia e ne rende necessarie delle modificazioni. Modificazioni che si presentano come alterazioni dei principi connotativi sia delle preesistenze (contesto urbano) che delle azioni future (progetto del nuovo): ossia come 'azioni altre', aggiuntive, agenti sui caratteri propri delle architetture in rovina, finalizzate a dar vita e ad esprimere nuove forme architettoniche che interpretano gli elementi essenziali solidificati nella memoria del rudere. Per preservare i ruderi, l'architetto definisce una struttura a forma di bolla geodetica con una struttura triangolare in acciaio e vetro, concepita per lasciare entrare la luce naturale diretta che si presenta come un forte elemento attrattivo nella piazza Nicola Amore, inserendosi con carattere nel contesto urbano preesistente. Il vetro consente la leggibilità visiva e la continuità dall'esterno verso l'interno, conferendo al tempo stesso leggerezza al volume e deformando l'asse urbano al fine di denunciarsi come elemento catalizzatore. Il primo livello del seminterrato, inscritto concettualmente all'interno dell'ellisse di base della 'bolla', ospita il tempio; il secondo livello interrato della stazione corrisponde al piano mezzanino, dedicato alla mobilità e al viaggio urbano, in cui l'esperienza percettiva subisce un cambiamento e il ritmo del viaggio è dato da colori e trame geometriche. Una lettura ancora una volta stratigrafica della città 'verticale', della città 'in sezione' che traspare ancora una volta attraverso i segni contemporanei incisi in un palinsesto dal profondo spessore.

### **3 | Dalla lettura stratigrafica della 'città in sezione' alla condizione di multitemporalità simultanea**

Non esiste un modo univoco nell'osservare l'immagine di una città e delle architetture che la compongono; non vi è un'unica lezione da imparare dopo l'esperienza vissuta tra le parti di un sistema urbano; non vi sarà sempre un unico modo per osservare ed attraversare uno spazio. Questo perché l'architettura della città coinvolge non solo la mente umana ma anche il corpo e i sensi tutti: da qualsiasi punto si inizi ad osservare, a percorrere, ad interpretarla, si potranno muovere ipotesi, giudizi, sensazioni differenti man mano che essa si dispiega allo sguardo e alla percezione dell'uomo che dentro e fuori di essa si muove. Tuttavia esiste una sequenzialità, come scrivono Giuseppe Mazzariol e Giuseppe Barbieri: «tutta l'architettura – e ciò che la distingue dalla pittura – è giocata su un dopo; c'è un davanti, un dietro, un dentro, dei percorsi, una processione inimmaginabile sulla superficie del dipinto, o sull'immagine del cinema, dove conta soltanto un presente» [Dal Co, Mazzariol 1984]. La tridimensionalità dei manufatti architettonici e le relazioni tra essi nella definizione degli spazi urbani, dunque, permette l'esistenza di questa sequenzialità o meglio della loro esplorazione in sequenza [Arnheim 1981] da parte del fruitore, legando indissolubilmente l'elemento temporale alla spazialità esperita. In particolar modo, nel

progetto delle opere che hanno a che fare con la scoperta degli strati che definiscono la città, questa condizione assume una valenza ancora più profonda: il tempo del ‘racconto dei layer del passato’, con cui l’intervento del nuovo deve rapportarsi, si fonde con il tempo della ‘comprensione’ articolato attraverso il tempo della ‘percorrenza’. Se il primo necessita di una logica espositiva cronologica, didascalica e scientifica, il secondo supera tali vincoli per rimettersi alla personale rielaborazione dell’esperienza da parte del fruitore. Nel caso delle metropolitane realizzate nel cuore di città stratificate, saranno i sistemi di risalita – ascensori, scale mobili, rampe – a consentire tale lettura multi-temporale e spaziale, consentendo talvolta una narrazione continua e didascalica tra i layer della storia o, di contro, una lettura intermittente e selettiva. Un sistema di connessione lento, come ad esempio quello delle scale o delle rampe mobili permette una lettura in sezione e l’attraversamento di tutti gli strati intercettati nella percorrenza verticale della storia. Un sistema di connessione veloce, come quello degli ascensori e delle pedane elevatrici invece fa sì che nella discesa/risalita vi siano dei salti temporali, delle selezioni critiche di parti, delle scelte precise da parte del progettista per la connessione di diverse quote della città, bypassando porzioni di spazi e tempi. Differenti modalità di movimentazione nello spazio porteranno dunque a differenti modalità di esperienza dei tempi e dei layer del passato in relazione alla città contemporanea.

#### **4 | Conclusioni**

La duplice valenza di racconto e di comprensione che ha il tempo della percorrenza è strettamente legata, in maniera non secondaria, anche al concetto di memoria e della sua durata ‘a breve termine’ e ‘a lungo termine’. Se la memoria a breve termine è quella che consente di seguire il filo del discorso e lo svolgersi della storia, sarà la memoria a lungo termine che consentirà di ricordare il significato delle parole. Il tempo del racconto sarà, dunque, quello che avrà un effetto chiarificatore e immediato sull’attenzione del fruitore, mentre, attraverso la percorrenza dei layer della città, si elaborerà il tempo della comprensione che necessiterà di una diluizione maggiore nella coscienza. L’intervento architettonico che sintetizza il rapporto con le rovine dei tempi passati deve tener conto di questa doppia dimensione temporale, rendendo immediatamente leggibili le preesistenze, evidenziandole e valorizzandole, ma al tempo stesso deve essere in grado di creare una realtà nuova, capace di suscitare emozioni che si radicano nella memoria e permettendo una comprensione più profonda del contesto. Oltre a trasmettere il valore storico e didascalico delle multiple storie della città, il progetto del nuovo dovrà anche avere la valenza di sistema architettonico e paesaggistico plurisemantico: un insieme compatto e complesso fatto di materia antica, di parti aggiunte, di significati originari e rinnovati, di tempi e segni stratificati, che si svela nel momento in cui antico e nuovo si connettono nella contemporaneità esperita dal fruitore.

## Bibliografia

- ARGAN, G. C. (1974). *Il Revival*, Milano, Gabriele Marotta Editore.
- ARNHEIM, R. (1981). *La dinamica della forma architettonica*, Milano, Feltrinelli.
- BARBANERA, M. (2014). *Osservazioni marginali sul destino degli edifici antichi in rapporto alla modernità*, in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- CARLINI, A. (2009). *Architettura per l'archeologia* in *Arch. it.arch. Dialoghi di Archeologia e Architettura. Atti dei seminari 2005-2006*, a cura di P. PORRETTA, Roma, Edizioni Quasar.
- CHAMBERS, I. (2013). *Rovine, archeologie e archivio postcoloniale*, in *Re-enacting the past. Museography for conflict heritage*, a cura di M. BASSANELLI, G. POSTIGLIONE, Palermo, LetteraVentidue.
- DAL CO, F. (1984). *Carlo Scarpa, opera completa*, Milano, Electa.
- DERRIDA, J. (2008). *Il filosofo e gli architetti*, in *Adesso l'architettura*, a cura di F. VITALE, Milano, Scheiwiller.
- DERRIDA, J. (2008). *A proposito della scrittura. Jacques Derrida e Peter Eisenman* in *Adesso l'architettura*, a cura di F. VITALE, Milano, Scheiwiller.
- ECO, U. (1988). *Osservazioni sulla nozione di giacimento culturale* in *Le isole del tesoro. Proposte per la riscoperta e la gestione delle risorse culturali*, a cura di U. ECO, F. ZERI, R. PIANO, A. GRAZIANI, Milano, Electa.
- FERLENGA, A. (2014). *Segni*, in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- FRANCIOSINI, L. (2002). *Archeologia e progetto*, in *Archeologia urbana e progetto di architettura: seminario di studi*, a cura di M.M. SAGARRA LAGUNES, Roma, Gangemi.
- GREGOTTI, V. (1987). *Della narrazione in architettura*, in «Casabella», n. 540.
- HILD, A. (2012). *Continuation. Material Recycling*, in *Reduce Reuse Recycle – Architecture as Resource*, a cura di M. PETZET, F. HEILMEYER, Ostfildern, Berlin, Hatje Cantz Verlag.
- IZZO, F. (2014). *Sostenere la civiltà. Contemporaneità e topografia del tempo* in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- KOOLHAAS, R. (2012). *Cronocao*, in «Dromos. Libro Periodico di Architettura», n. 2, Il Melangolo.
- Le scoperte archeologiche sul tracciato della metropolitana b di Roma (1939-1953) dall'archivio gatti* (2015), a cura di C. BUZZETTI, G. PISANI SARTORIO, Roma, «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER.
- MARTELLIANO, V. (2014). *La territorializzazione della scoperta archeologica. Dal bene memoria alla relazione memoria*, in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- MIANO, P. (2014). *Indagine archeologica e programma architettonico*, in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- MONACO, A. (2012). *Progetto aperto. Cinque strategie di architettura*, Foggia, Libria.
- NICOLIN, P. (1986). *Quinta da Malagueira, Evora*, in *Professione Poetica*, a cura di A. SIZA, Milano, Electa.
- NIETO, F., SOBEJANO, E. (2013). *Memory and Invention*, Ostfildern, Hatje Cantz.
- PAGANO, L. (2014). *Architettura 'quarta natura'*, in *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- PIANO, R. (1988). *Pompei, progetto per la città del tesoro* in *Le isole del tesoro. Proposte per la riscoperta e la gestione delle risorse culturali*, a cura di U. ECO, F. ZERI, R. PIANO, A. GRAZIANI, Milano, Electa.
- RISPOLI, F. (1990). *Forma e Ri-forma*, Napoli, CUEN.
- ROGERS, E.N. (1968). *Editoriali di architettura*, Torino, Einaudi.
- ROSSI, A. (1972). *Architettura, architettura analitica, città analoga (1972), 5 novembre 1972-31 dicembre 1972*, in *Aldo Rossi. I Quaderni Azzurri: 1986-1992*, a cura di F. DAL CO, Milano, Electa, 1999.
- SECCHI, B. (2010). *Collage City*, in *L'architettura come testo e la figura di Colin Rowe*, a cura di M. MARZO, Venezia, Marsilio Editori.
- TERRANOVA, A. (2014). *Frammenti*. In *Paesaggi di rovine. Paesaggi rovinati*, a cura di A. CAPUANO, Macerata, Quodlibet.
- VIOLA, F. (2013). *Pietra su Pietra. La storia come materiale di progetto*, Milano, Cues.