

Madrid fra storia e divertimento

Dalla tesi di laurea al viaggio della Commissione Giovani - Ingegnere Monica Tasin

Incipit

Ore 10.30, il pilota dell'aereo che ci sta portando a destinazione annuncia di prepararsi all'atterraggio; non è la prima volta che personalmente atterro a Barajas, ma le raffiche di vento che giungono dal mare del Nord mi rendono sempre nervosa.

Madrid è sempre la stessa, per chi come me ha avuto il piacere di soggiornarvi a lungo e studiare le sue dinamiche, ritrovi l'aria di sempre, quell'aria frizzante e serena, dove tutto è in essere e mai si ferma.

Capitale di Spagna dal 1560 ad opera di Felipe II è da sempre caratterizzata per la sua centralità. Il luogo geografico dove sorge l'ha resa e la rende ancora il centro, non solo fisico, ma anche culturale, politico ed economico di tutto il territorio spagnolo.

Intendo riportare ora, alcune informazioni storiche che riguardano lo sviluppo urbano in relazione al sistema viario nel corso del XX sec..

Contestualizzazione

Tutta la trattazione che segue, dopo una breve introduzione storica sull'origine e lo sviluppo della "Villa de Madrid", intende sviscerare lo stretto legame che intercorre durante tutto il XX sec. fra pianificazione urbana e sistema viario. Lo sviluppo radiale del sistema di accessi alla città è inizialmente determinato dalla sua posizione geografica, ma come vedremo più avanti tale sistema risulterà insufficiente a sopportare sia la capacità di traffico che l'intensa espansione dell'edilizia.

È così che da un sistema radiale si passerà ad uno radio-centrico in grado di favorire e supportare la trasformazione da città a metropoli.

Curioso scoprire nel *I Volume di Camineria Hispanica* che Madrid nasce in epoca romana dall'intersezione di due percorsi, in grado di attraversare la penisola iberica lungo le diagonali. Fu l'intersezione di codeste due vie mercantili, Salamanca-Cartagena e Zaragoza-Merida a creare una zona di interesse strategico da cui si sarebbe poi sviluppato un nucleo urbano.

Il nucleo urbano di Madrid nasce attorno ad un castello arabo e si caratterizza per una crescita decentrata tendente a est dovuta alla presenza del fiume Manzanares, che rappresentava un limite naturale.

Una prima fase si sviluppa secondo un impianto tipicamente militare: l'espansione avviene per successivi recinti compatti, analoghi a quelli delle grandi città europee.

La seconda fase è quella dello sviluppo anarchico, caratteristica dei primi anni del '900, quando l'edificazione delle aree libere avveniva in forma casuale, non regolamentata da una pratica municipale o da piani urbanistici concreti.

"Le caratteristiche per le quali si distingue la parte interna di Madrid, sono l'irregolarità del tracciato delle strade, dovuta alle successive espansioni che avvennero dei nuclei primitivi, i quali per insufficienza di superficie crescevano secondo due tipologie di aggregazione: una concentrica, che corrisponde a quanto detto, e una radiale, dipendente dai percorsi e dalle vie che affluivano alla città (...)" (Carvajal 1998).

L'espansione urbana dei primi decenni del secolo fu caratterizzata dall'impianto nor-

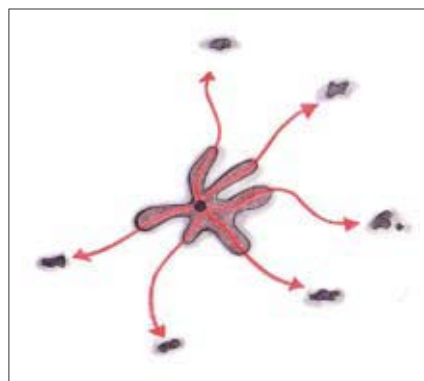
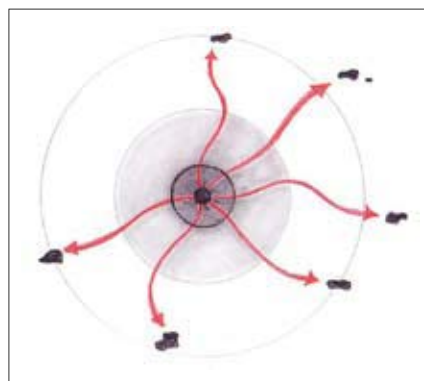
mativo basato sui concetti di Interior, Ensanche, Extrarradio, concetti che rispecchiavano l'idea di regolamentare a fasce concentriche la pianificazione.

Per **Interior** si intende "Madrid vecchia", la zona centrale della città, dove le strade sono le più brevi ed irregolari, nella maggior parte dei casi cambiano frequentemente direzione, sbucano velocemente in altre vie o variano l'allineamento descrivendo un piccolo arco o un angolo acuto. L'intensificazione edificatoria dei primi decenni del secolo portarono nell'Interior alla saturazione degli spazi liberi peggiorando di conseguenza notevolmente le condizioni igieniche già precarie dovute alla mancanza di adeguati sistemi di deflusso delle acque, alla carenza di luce naturale, ecc..

In urbanistica **Ensanche** è un terreno urbano dedicato alle nuove costruzioni al di fuori di un nucleo insediativo centrale, normalmente pianificato. A Madrid si inizia a parlare specificamente di *ensanche* con i primi piani di espansione urbana del XX secolo, quando la crescita sia demografica che economica comportarono l'abbattimento delle mura, ormai prive del loro valore militare. L'operazione fu promossa da José Maria de Salamanca y Mayol attraverso la costruzione dell'attuale quartiere di Salamanca. La crescita fu concepita a maglie al fine di ottenere una città salutare per la borghesia, ma le buone intenzioni si snaturarono nel tempo per le speculazioni edilizie che portarono a colmare il tessuto urbano a discapito di spazi verdi.

L'**Extrarradio** è la zona compresa fra il limite esterno dell'Ensanche e il termine Municipale di Madrid, detta corona periferica. Il fenomeno a cui si assiste in questa zona è quello di un'espansione casuale, priva di un'effettiva pianificazione, con una forte intensificazione delle costruzioni abusive ed a basso costo.

La causa di tale primitiva espansione furono, le ristrette normative per la costruzione, che provocarono una violenta inflazione dei prezzi dei terreni causando la costruzione di case popolari a basso prezzo. La forte crescita dell'Extrarradio è imputabile all'esigenza di quella parte di popolazione a basso reddito che non potendo permettersi case ed alloggi nel borghese



Ensanche e riscontrando le pessime condizioni di un centro urbano insalubre, sceglieva di migrare in case popolari abusive ma a basso costo.

Il sistema di accessi alla città giocò un ruolo fondamentale per comprendere l'espansione sopra detta. Nel 1857 una disposizione consacrò definitivamente le vie radiali non solo a livello municipale ma anche a quello nazionale, stabilendo che le distanze si contassero a partire da Puerta del Sol, considerata il km Zero di tutta rete spagnola.

Le principali vie d'accesso erano le seguenti sei:

- R.1** Madrid a Francia per Irún
- R.2** Madrid a Francia per Barcelona
- R.3** Madrid a Valencia
- R.4** Madrid a Cadiz
- R.5** Madrid a La Coruña
- R.6** Madrid a Portugal per Badajoz

Distribivano il traffico proveniente da tutta la provincia alla città, ma ben presto si rivelarono di capacità insufficiente rispetto all'intensa immatricolazione di veicoli che

avverrà nel dopoguerra. Si trova scritto: lungo le vecchie strade d'accesso crebbero linearmente, in forma anarchica e disordinata, insediamenti di infima natura mescolati a installazioni di tipo industriale. Questa prima espansione della città si realizza a ridosso delle vie di accesso, che permettevano il collegamento fra i nuovi nuclei urbani che nascevano e la città stessa.

Negli anni a cavallo del 1930, la costruzione dell'*Interior* e dell'*Ensanche* proseguì secondo le ordinanze degli anni precedenti, con solo piccole modifiche.

La pratica amministrativa si impegnò a risolvere il problema dell'integrazione all'interno del Municipio di Madrid dei nuclei insediativi posti nell'*Extrarradio*, stabilendo che la città si espandesse con un diametro di 25 km, inglobando nel confine comunale i paesi satelliti.

Il Piano del 1931 poneva le basi per uno sviluppo parallelo della pianificazione urbana al piano infrastrutturale di Madrid, tuttavia l'inizio della guerra non ne permi-

se l'attuazione. Alla fine della Guerra Civile, nell'aprile del 1939, si riteneva priorità fondamentale la costruzione di un Nuovo Stato: Madrid era completamente distrutta dai bombardamenti.

Risultò una decisione indispensabile attuare un cambio di ruolo degli accessi principali alla città. I tratti di strada che collegavano i centri satellite alla città facevano ormai parte della città stessa, ospitavano esigenze di una quotidianità cittadina e allo stesso tempo capacità di traffico in forte aumento. Non solo gli accessi furono oggetto di forti trasformazioni, si pianificò il tracciato delle prime vie di cintura, tali da migliorare la distribuzione di traffico proveniente dagli accessi all'interno del casco antico. In tale contesto la guerra giocò un duplice ruolo: da un lato impedì la realizzazione di tali ottimi presupposti, dall'altro fece, in un certo senso, "tabula rasa" permettendo così agli urbanisti degli anni '40 di poter ricostruire secondo i principi dell'urbanistica moderna. E infatti la decade degli anni '40 prende inizio nel senso comune di ricostruire.

L'impulso post bellico fu particolarmente influente sulle amministrazioni pubbliche, ricostruire significava porre rimedio ai sintomi di disordine, dettando finalmente norme di costruzione sia civile che infrastrutturale.

Si posero le basi per la trasformazione definitiva del sistema viario da radiale a radiocentrico, che avrebbe favorito lo sviluppo di un'area più estesa, quella metropolitana. La distribuzione del traffico in una periferia a raggio maggiore permise lo sviluppo residenziale su terreni fino ad allora completamente abbandonati.

Alla fine degli anni '50 la Spagna entrò in un nuovo periodo economico, il cui punto di partenza fu il *Plan de Estabilización* del 1959.

L'accumulazione di capitale avvenuta negli anni precedenti e le ottime condizioni internazionali favorirono una forte crescita economica ed un'industrializzazione accelerata. L'Ayuntamiento de Madrid nel 1955 contava su una popolazione residente in forte aumento favorita dagli intensi flussi migratori interni.



La concezione radiocentrica del sistema viario fu una costante negli obiettivi della pianificazione delle infrastrutture madrilenne.

Negli anni sessanta tale sistema si rinforzò: duplicarono gli accessi radiali tradizionali e furono complementati con due cinturoni di tracciato approssimato alle attuali M-30 e M-40, vie ad alta percorrenza veicolare. È in tale sistema che si distingue lo stretto legame con la politica urbana di inizio secolo, quando l'espansione veniva programmata secondo cerchi concentrici.

Le strade madrilenne divennero a questo punto una vera e propria rete arteriale, che non solo permettevano la penetrazione alla città, ma anche la distribuzione del traffico in anelli predefiniti, in modo da connettere direttamente e velocemente i paesi satellite.

Il *Plan Especial de Infraestructuras e de Transporte* del 1974 fu un vero e proprio terremoto per il temerario tentativo di estendere all'ambito regionale la pianificazione.

La configurazione radiocentrica veniva confermata, in quanto risultava ancora tremendamente efficace per canalizzare i movimenti di accesso all'area centrale. Le strade radiali e le circonvallazioni ottimizzavano la capacità totale di ogni entrata.

Negli anni '80 gli effetti della crisi economica si fecero sentire nell'area metropolitana di Madrid. I ritmi di crescita diminuirono drasticamente, la crisi del settore immobiliare si manifestò in modo chiaro riducendo il numero annuale di case costruite.

Anche nel settore dell'infrastruttura viaria il rallentamento si avvertì: dopo l'inaugurazione della M-30, non vennero realizzate altre grandi opere viarie. Le conseguenze di tutto ciò si mostrarono chiaramente in una nuova tendenza per Madrid. Le persone che non riuscivano più a sostenere il caro vita e l'alto costo degli alloggi, invertirono la tendenza migratoria, allontanarsi per trovare costi più accessibili, significò dare inizio ad un nuovo fenomeno.

Nel caso di Madrid la tendenza alla decentralizzazione venne favorita dalla transizione da un sistema radiale delle comunicazioni a uno radiocentrico, attraverso la costruzione di distributori metro-

politani anulari. In assenza di un sistema viario capillare le nuove vie orbitali hanno aperto una nuova frontiera metropolitana. Questo fatto ha rinforzato la tendenza alla creazione di poli di sub urbanizzazione a bassa densità, in maniera prepotente nelle zone del nord-est.

La vertebrazione dello spazio risultò un obiettivo molto ambizioso per lo sviluppo della mobilità metropolitana, implicò la volontà di favorire la trasformazione da un modello metropolitano concentrato e saturo ad un sistema multi polare supportato da città esistenti. Tale obiettivo sembra al giorno d'oggi raggiunto con successo, Madrid è una capitale da 5.000.000 di abitanti dove ogni parte è un congiunto del tutto. Il sistema infrastrutturale ed i forti investimenti nella politica dei trasporti pubblici hanno giocato un ruolo fondamentale nella riuscita della pianificazione di una città a scala metropolitana.

L'attenzione alla conservazione del medio ambiente, il miglioramento della sicurezza viaria, gli impatti negativi prodotti dal traffico, sono tutti fattori su cui oggi volge l'attenzione maggiore da parte di tecnici e studiosi del settore.

Viaggio

Lo scorso settembre la Commissione Giovani ha organizzato un breve viaggio culturale a Madrid. L'occasione di un viaggio per creare un momento di ritrovo e confronto fra i giovani ingegneri è sempre stato obiettivo stimolante per la Commissione. Un week-end lungo (giovedì-domenica) in una città, talmente ricca di colori, culture ed esperienze, non può che insegnare qualcosa anche al visitatore più distratto.

Banale sarebbe dire quanto sia incantevole la *Gran Via* di notte, quando tutti i palazzi neogotici e neoclassici si trasformano in luci, colori e movimento, o quanto sia scenograficamente un capolavoro *Plaza Mayor*, per non parlare della magnificenza di *Palacio Real* e dei suoi giardini; preferisco invece raccontare solo alcuni, fra i molteplici episodi, a mio dire significativi.

L'inaugurazione del breve soggiorno a

Madrid è stata la visita al Museo di arte moderna *Reina Sofia*. Prima di soffermarmi su cosa o quale pittore si trovi al suo interno vorrei sottolineare il recente intervento di ampliamento del museo ad opera di Jean Nouvel. Molto interessanti sono i giochi di luce che penetrando dalla copertura illuminano una corte interna destinata all'accesso al museo. L'impianto a corte è creato fra le parti del nuovo ampliamento e i due prospetti dell'edificio settecentesco originariamente eretto per volere di Carlo III. Ampliare e ristrutturare un museo dai connotati definiti da un'epoca storica è sempre un compito difficile, anche per un buon architetto, ma devo dire che a me personalmente l'intervento piace. Certamente non si tratta di un progetto storico-conservativo, bensì dell'esatta contrapposizione fra la tecnica moderna e la formalità dell'antico ospedale generale.

Una volta dentro, come in ogni museo che si rispetti il tempo vola e le sale da visitare sono innumerevoli, così a parte brevi soste in alcune mostre temporanee, ci siamo diretti alla sala dove si trova *Guernica* di Pablo Picasso. L'alto senso drammatico, che suscita l'opera, nasce dalle deformazioni dei corpi, dalle linee che si tagliano vicendevolmente, dall'alternarsi di campi bianchi, grigi, neri, che accentuano la dinamica delle forme contorte, accavallate, incastrate l'una nelle altre. Ma nasce anche dalle dimensioni del grande quadro (3,51x7,82m) le quali impongono i contenuti con evidenza immediata, cosicché, come spesso accade, la quantità diventa qualità.

La temperatura ed il sole di fine estate hanno accompagnato tutta la nostra permanenza nella Capitale della *movida*, stimolando e facilitando le visite all'aria aperta e le lunghe passeggiate dove lo sguardo veloce e curioso poteva cogliere un elevato numero di forme architettoniche di ogni genere.

Nel primo pomeriggio del secondo giorno, dopo aver mangiato molto bene in una taverna con *tapas* e *cerveza* e riposato ai piedi del Tempio di *Debod*, unico monumento egizio di tutta la Spagna, ci siamo diretti a *Plaza de Castilla*, dove si trovano le Torri Kios, dette anche *Puerta de Eu-*



ropa. Da Plaza de Castilla fino a Plaza de Colon si estende il principale, se non unico, asse nord-sud che attraversa Madrid: el Paseo de la Castellana. Oserei dire che si tratta di una delle principali opere infrastrutturali costruite nel corso del '900 ed oggi è un ottimo esempio di organizzazione della sezione trasversale di una via che deve da un lato sopportare grandi capacità di traffico, non solo nelle ore di punta, ma durante tutte le ore diarie, e dall'altro favorire la percorrenza di mezzi di trasporto pubblici, che hanno logicamente una velocità media molto inferiore a quella dei

veicoli privati.

Le differenti esigenze hanno portato alla costruzione di un boulevard alberato, composto da percorsi pedonali o ciclabili, una piattaforma composta da sei corsie di marcia ad alto scorrimento ed una carreggiata laterale per ogni senso di marcia, dove ci sono non solo le corsie preferenziali per mezzi ricreativi e taxi.

Come precedentemente detto, le torri Kios sono dette anche Puerta de Europa perché accesso principale alla città per chi giunge da Nord, da Irún, una città al confine con la Francia, o dalla Francia stessa. L'ubicazione e il significato hanno ispirato i progettisti, Philip Johnson e John Burgee, a creare una sorta di porta trionfale verso il futuro, dove la tecnica moderna permette che le due torri gemelle, nel vero senso della parola, siano inclinate l'una verso l'altra di circa 18°, quasi a voler richiamare l'antico arco romano. Un nucleo centrale in calcestruzzo armato, contenente scale, ascensori e servizi sorregge una quarantina di orizzontamenti a sbalzo.

L'allegria compagnia, piacevolmente sorpresa per la ma-

estosità delle torri, si è ovviamente, fermata a scattare delle fotografie, non solo documentali ma anche un po' creative: posizionandosi al centro della piazza e posizionando la macchina fotografica in lontananza si ottiene l'effetto di sorreggere le torri con le mani, un semplice effetto ottico che ci ha regalato qualche minuto di spensierato divertimento.

La passeggiata lungo tutta la Castellana ci ha donato suggestioni molto diverse, dalle pessime costruzioni residenziali di fine anni '80, quando la tendenza "mostruosa" delle amministrazioni era quella di fare un unico progetto per una serie illimitata di edifici; agli immensi grattacieli della Zona AZCA, nucleo finanziario madrileno, dove spicca la Torre Picasso, opera dell'architetto statunitense di origine giapponese Minoru Yamasaki, lo stesso che firmò, negli anni precedenti, le Twin Towers. Ed il mitico stadio Santiago Bernabeu, casa del Real Madrid, che incute un terribile senso di inferiorità e di piccolezza quando si sosta ai suoi piedi. La scoperta che il giorno seguente ci sarebbe stata una partita infrasettimanale del Real, ha immediatamente convinto, anche i più ostili al calcio, a comperare i biglietti per l'indomani.

Purtroppo una sorta di fato dispettoso, ha fatto sì che all'indomani fosse programmata anche una corrida, solo 30 minuti prima della partita di calcio di cui avevamo appena comperato i biglietti. Impossibile partecipare a entrambe, per di più localizzate in due punti molto distanti fra loro della città.

Ma due giovani e "pazzi" colleghi hanno deciso di sfidare il destino, M.T. e S.S. hanno trascorso il pomeriggio a organizzare alla perfezione il percorso più breve, le coincidenze delle metro, tutto ciò che rendesse possibile essere alle 17.30 a Plaza de Toros per vedere il primo turno della corrida e al decesso del primo toro correre e correre verso lo stadio per arrivare a vedere la partita che aveva inizio alle 18.00. Beh non ci crederete, nonostante 10 minuti di ritardo ce l'hanno fatta e la partita del Real Madrid contro il Tenerife è stata davvero spettacolare.

