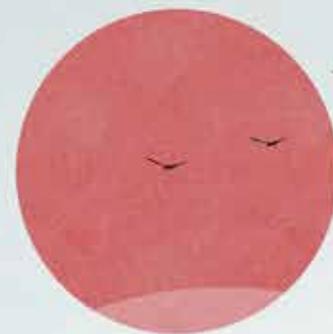


IL WATERFRONT DI QUÉBEC

*Proposta di intervento
nell'area del Vieux-Port*



POLITECNICO DI TORINO

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN
ARCHITETTURA PER IL PROGETTO SOSTENIBILE



IL WATERFRONT DI QUÉBEC
PROPOSTA DI INTERVENTO
NELL' AREA DEL VIEUX - PORT

TESI DI LAUREA
A.A. 2019-2020

RELATORI
Paolo Mellano
Valerio Lo Verso

CANDIDATO
Francesco Montesoro

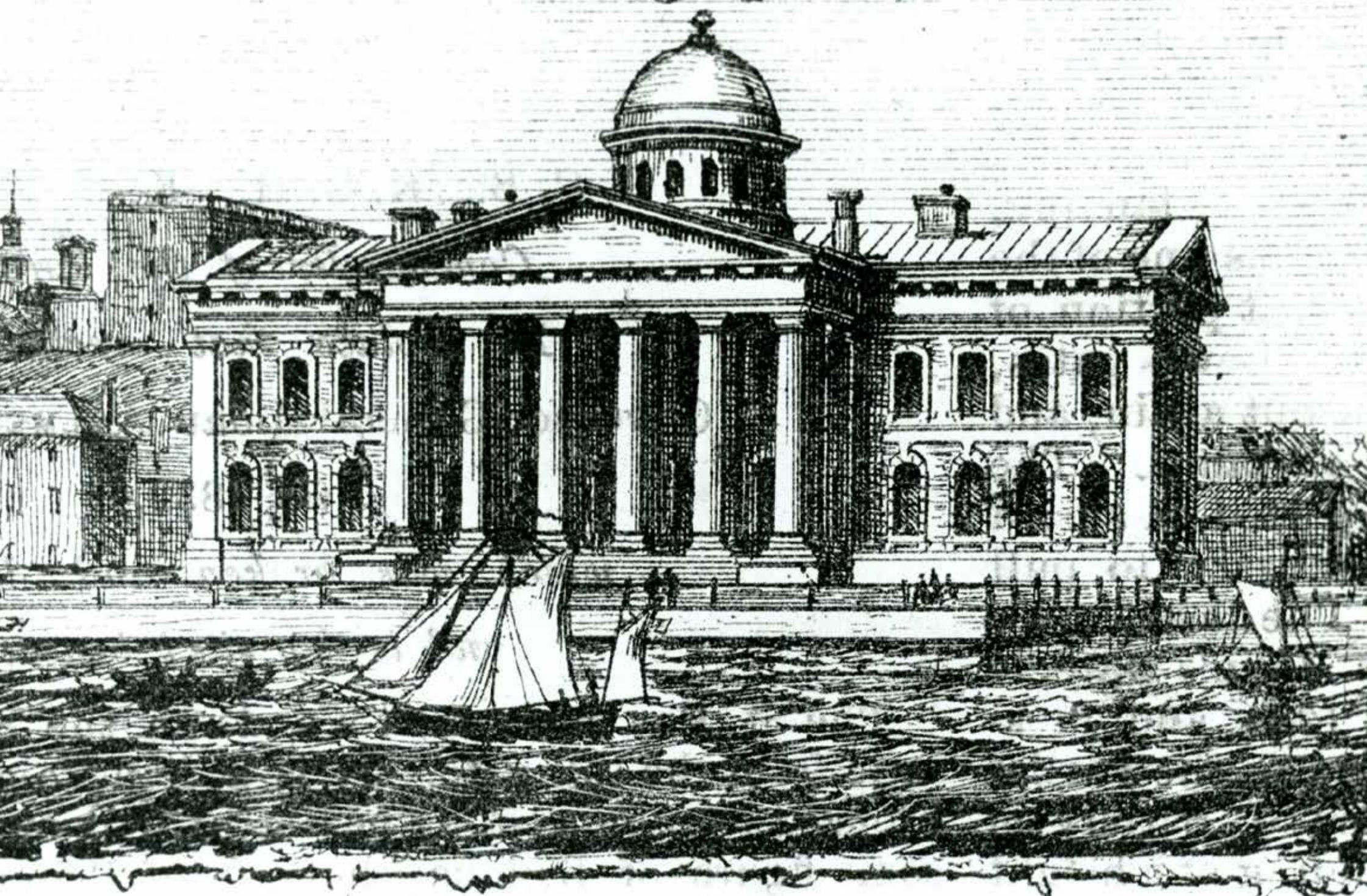
IL WATERFRONT DI QUÉBEC

PROPOSTA DI INTERVENTO NELL' AREA DEL VIEUX - PORT

<i>Premessa</i>	<i>pag. 3</i>
<i>1 _ Introduzione</i> <i>Le città coloniali</i>	<i>pag. 5</i>
<i>2 _ La provincia di Québec e il continente nordamericano</i> <i>Inquadramento geografico</i>	<i>pag. 11</i>
<i>3 _ La provincia di Québec e il continente nordamericano</i> <i>Inquadramento storico</i>	<i>pag. 19</i>
<i>4 _ Tappe di storia costituzionale</i> <i>Una concezione duplice della stessa nazione</i>	<i>pag. 31</i>
<i>5 _ Il sistema federale canadese</i>	<i>pag. 37</i>
<i>6 _ La città di Québec</i>	<i>pag. 43</i>
<i>7 _ Il waterfront di Québec</i>	<i>pag. 57</i>
<i>8 _ Proposta di intervento</i>	<i>pag. 71</i>
<i>9 _ Proposta illuminotecnica</i>	<i>pag. 105</i>
<i>Conclusioni</i>	<i>pag. 129</i>

PREMESSA

Al mio arrivo a Québec, non sapevo che realtà avrei incontrato. Mi ero ovviamente documentato attraverso media e pubblicazioni, ma la mia esperienza pregressa mi suggeriva che non avrei mai potuto avere un'ipotesi verosimile del contesto in cui avrei vissuto, e così è stato. Durante i mesi trascorsi al di là dell'Atlantico ho realizzato di essermi immerso in un mondo che, seppur di matrice occidentale, presentava infinite differenze rispetto al panorama europeo. La mia curiosità mi ha spinto ad esplorare i vari quartieri assaporando i volumi, i colori, i suoni e le luci di quella città che può forse essere identificata come la più europea del Nordamerica, ma che per un Europeo risulta ben diversa dai canoni formali e culturali presenti nei centri storici francesi da cui Québec indubbiamente deriva. Durante le mie esplorazioni ho preso gusto a soffermarmi su questi molteplici caratteri che rendevano ogni aspetto del mio soggiorno totalmente nuovo, e poco alla volta mi rendevo conto che stavo perseguendo la mia indagine avvicinandomi alle tematiche che avrei voluto studiare nella stesura della mia tesi. Con l'indispensabile e formidabile aiuto del professor Jan B. Zwiejski, a cui si è poi alternato l'altrettanto magnifico professor François Dufaux, ho quindi ristretto il campo della mia ricerca. Forse per il fatto di essere cresciuto a una certa distanza dal mare, pur amandolo da quando ho memoria, la decisione è ricaduta su un tema in cui non mi era mai successo di cimentarmi, quello del waterfront. La città di Québec è lambita infatti dalle sponde del San Lorenzo, un ampio fiume che mantiene il suo fascino immutato da quando i primi Europei ne risalirono il corso per stanziarsi nell'entroterra americano e lo documentarono. Ho pertanto sviluppato la mia ricerca intorno al tema, molto sentito dai cittadini, della compenetrazione tra città e fiume, e ne è emersa l'analisi che si troverà nelle pagine seguenti. Dopo una descrizione iniziale del contesto geografico e storico, ho trovato opportuno accennare anche gli aspetti sociali e politici che regolano i rapporti tra la provincia del Québec e la nazione del Canada, per fornire una chiave di lettura e rafforzare il discorso che ne segue. Il fulcro della tesi consiste infatti nella proposta di intervento in una zona della città che si affaccia al fiume, e per cui ho composto un progetto che spero possa risultare interessante, e magari fornire una nuova idea interpretativa di una realtà allo stesso tempo così simile e così diversa.



CUSTOM HOUSE.

1_ INTRODUZIONE LE CITTÀ COLONIALI

Nel corso di questa tesi l'argomento di studio sarà una città coloniale. Sebbene centri di questo tipo siano diffusi in tutto il mondo, una mentalità europea può essere particolarmente lontana dal comprendere quali siano le caratteristiche specifiche di una realtà urbana di questo tipo, sia perché le città coloniali presenti nel Vecchio Continente sono state fondate in un periodo così antico da avere un trascorso che presenta molte altre stratificazioni successive alla loro fondazione, sia perché da molti secoli gli Europei hanno assimilato un'identità di colonialisti, e non di coloni. Per questo motivo mi sembra quindi opportuno chiarire brevemente quali siano i caratteri peculiari di una colonia, e perché siano così importanti al fine di una più completa comprensione di questo volume.

“In un certo senso, le città erano superflue per gli scopi dei colonialisti”. Così si apre la discussione di Ross e Telkamp sulle città coloniali, con una frase che in un primo momento sembra scontrarsi totalmente con il concetto stesso di colonia. Eppure bisogna ragionare su quali fossero e a cosa portarono gli scopi dei colonialisti dell'epoca moderna, ovvero gli Europei, quando questi si allontanarono dal continente per giungere nei più disparati punti del globo. Si realizzerà immediatamente che questi obiettivi erano riassumibili in uno soltanto: la scoperta e l'accumulo di nuove ricchezze, che nella maggior parte dei casi erano di tipo agricolo, sviluppatesi spesso in condizioni climatiche e naturali inesistenti nel vecchio continente.

Bisogna effettivamente riconoscere che per crescere e accumulare un raccolto non è strettamente necessaria la presenza di una città, ma anche nel caso di beni più ricercati la condizione iniziale non differiva: si pensi che anche in India, prima del XIX secolo, anche se le maggiori esportazioni appartenevano al settore manifatturiero, questi prodotti venivano realizzati in campagna piuttosto che in città. Alcune rare occasioni in cui le città prendevano forma durante la scoperta di territori inesplorati erano legate alla scoperta di un giacimento minerario; in tal caso la situazione era del tutto diversa: non si trattava più di uno sviluppo legato al clima, ma alla geologia, un aspetto decisamente più circoscritto. E tali giacimenti avrebbero anche potuto trovarsi in luoghi inaccessibili o scomodi, ma avrebbero comunque allontanato i coloni dall'agricoltura. È quindi ormai comprensibile il perché le città fossero considerate dai colonialisti in un certo senso delle entità

malvagie, in quanto parassiti delle produzioni agricole che competevano con i colonialisti nella corsa all'estrazione del surplus.

Ecco dunque spiegata la frase accattivante con cui i due studiosi aprono la loro discussione su un argomento che apparentemente non avrebbe senso di esistere. Quando allora poterono nascere le città coloniali, e perché?

Al di là delle frasi provocatorie, la colonizzazione di un continente non sarebbe certo riuscita senza la costituzione di nuove città. La prima delle funzioni urbane richieste nell'occupazione di un nuovo territorio era chiaramente un porto, che consentisse l'esportazione dei beni locali e l'importazione dei prodotti europei, e con esso sorgeva l'esigenza di servizi connessi, quali quelli finanziari e di sicurezza; al progressivo costituirsi della colonia si rendeva necessario un centro sia governativo che militare, i quali a loro volta richiamaevano numerosi fornitori, commercianti e artigiani che rifornissero la macchina amministrativa del neonato centro urbano. Nel XX secolo in moltissime colonie furono impiantati sistemi industriali di stampo occidentale, per proseguire il processo che ha trasformato queste capitali coloniali (quali Jakarta, Calcutta e Città del Messico) nelle metropoli a più rapida crescita del mondo.¹

Le colonie, quindi, necessitavano città moderne per crescere e svilupparsi, e nella storia pratica questo può essere notato analizzando soprattutto i controesempi di questo fatto, tra i quali il più lampante è quello del Botswana, all'epoca Protettorato del Bechuanaland. Per il periodo precedente all'indipendenza non erano presenti città coloniali nel territorio, e le stesse attività di governo britanniche venivano condotte fuori dal protettorato. Malgrado la tradizione di una forte urbanizzazione (i centri maggiori contavano più di diecimila abitanti), l'impianto della città moderna non fu mai introdotto. Questo fatto non è dovuto a una radicata volontà autoctona di indipendenza, ma semplicemente al fatto che gli Inglesi non ritennero opportuno insediare una città in quel territorio: il Bechuanaland infatti era una

1 Robert J. Ross, Gerard J. Telkamp, *Colonial Cities, Essays on Urbanism in a Colonial Context*, cap.I, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, p.1.

subcolonia del vicino Sudafrica, e faceva parte dell'hinterland delle miniere d'oro nella conurbazione della provincia del Transvaal, per cui era fonte di forza lavoro. I colonizzatori non vi videro nessun'altra qualità, e quindi non lo reputarono nemmeno degno di un tessuto urbano che consentisse allo stato di svilupparsi: per questo fino all'indipendenza del 1966 in Botswana non ci furono città di stampo moderno.

L'esempio del Bechuanaland costituisce ovviamente un caso estremo, ma dimostra pienamente come la presenza e le caratteristiche di una città coloniale in un territorio ne sappiano descrivere il piano di insediamento. Ne si deduce che lo studio dello schema urbano di una colonia è un presupposto per lo studio dell'intera storia di una colonia e dello stato in cui essa si trova; la comprensione di questi fattori porterà alla più ampia comprensione delle dinamiche e dello sviluppo di una nazione, non solo perché in pochi decenni la maggioranza delle città coloniali ebbe una crescita esplosiva, ma anche perché le armonie e le rotture nel rapporto dialettico con la nazione colonizzatrice avvennero per la maggioranza dei casi nelle colonie. Ciò significa che studiare una città coloniale equivale a studiare la società coloniale in cui si inserisce, e che ha in gran parte contribuito a formare. Indesiderate come erano, esse riassumevano l'essenza del paradosso che le aveva generate, e proprio per questo in esse sfociarono e vennero a capo le tensioni portate dal colonialismo, portando, come in particolar modo accadde alle colonie portuali tra cui si annovera anche Québec, a uno sviluppo che le fece evolvere fino a divenire centri urbani di prima importanza nella realtà contemporanea.²

L'interesse nello studio delle colonie è incrementato negli ultimi decenni, non solo per un puro interesse storico legato alla storia europea che ci appartiene, ma anche perché una situazione di dominazione coloniale è ancora molto attuale in vari paesi in via di sviluppo. Non si può osservare il mondo attuale senza considerare l'apporto del colonialismo che lo ha profondamente modificato, e questo si rivela particolarmente vero per le città attraverso cui i colonizzatori hanno cercato di perseguire i loro obiettivi.³

2 Idem, p.2.

3 G. A. De Bruijne, *Colonial Cities, Essays on Urbanism in a Colonial Context*, cap.XIV, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, p. 231.

Le caratteristiche più comuni tra le città coloniali possono essere brevemente riassunte in tre aspetti:

- la città fu fondata o si sviluppò sotto l'influenza di una potenza europea;
- la città svolge una funzione centrale sull'amministrazione e sull'economia del sistema coloniale;
- la città assume un grande numero di caratteri europei.

Ovviamente una suddivisione più minuziosa è necessaria, in quanto le città coloniali sono state costruite in aree differenti, sotto circostanze diverse, e anche a vari secoli di distanza. Una prima distinzione si può fare ad esempio sulla collocazione temporale. Bisogna notare che nel corso dei decenni la funzione di molte città coloniali è mutata notevolmente. Ad esempio Batavia nel XVII secolo era un centro di media importanza, per poi divenire in seguito il fulcro del dominio olandese di Java, e così dell'intera Indonesia. In generale lo sviluppo di una città coloniale è sempre stato influenzato dalle necessità della potenza europea di riferimento, necessità che sono notevolmente cambiate nel corso dei secoli, a causa delle rivoluzioni certo anche belliche, ma soprattutto industriali che si sono susseguite nel Vecchio Continente.

Per questo motivo è errato pensare alle città colonizzate come a centri esclusivamente pre-industriali; si dovrebbero piuttosto identificare come città passivamente industrializzate. Esse infatti non producevano in genere enormi quantità di prodotti industriali, ma accettavano (ovviamente perché costrette, che fosse da un fattore economico o solamente psicologico) la diffusione delle produzioni europee di cui spesso nelle colonie non vi era una effettiva necessità. Ciò comportò l'incremento delle forniture che le potenze colonizzatrici esportavano verso quelle che erano le loro vecchie colonie, creando una competizione aspra tra i prodotti locali e le importazioni, molte volte arrivando al punto di annichilire la produzione locale. Questo tipo di traffici creò in breve una dipendenza basata su un modello commerciale opposto a quello del passato: se prima le colonie erano state create per rifornire una potenza europea, in seguito queste vecchie città coloniali esistevano per comprare i beni della potenza che le generò.⁴

4 Idem, pp.232-233.

Come è stato già accennato, un'altra grande differenza tra le colonie era basata sullo spazio: sappiamo già che il motivo per cui le città coloniali esistevano era di fornire un avamposto sicuro e organizzato su tutta la colonia. Tuttavia, la relazione tra le città e il loro hinterland si rivelò molto differente. Una prima distinzione si può fare a livello territoriale: si può avere un livello regionale, ovvero un territorio di pertinenza che comprende tutta la regione in cui si trova la città, un livello nazionale, il cui ambito coincide con i confini della colonia, e un livello metropolitano, in cui la colonia è circondata dalle sue città. Centri come Batavia o Dakar sono esempi di città a livello nazionale e regionale che avevano una scarsa interazione con il territorio circostante, ma furono efficaci come capitali di una grande colonia o di una federazione di colonie. Attraverso queste capitali la colonia veniva governata e dominata, ed esse avevano una grande influenza sulle reti di centri urbani che si svilupparono durante il dominio coloniale: l'assetto generalmente centralizzato conferì un carattere di concentrazione spaziale che proseguì nel periodo post-coloniale. Un'altra considerazione da fare è che le capitali coloniali si svilupparono a loro volta in base alla loro specifica colonia: il territorio dominato e le dimensioni demografiche ed economiche plasmavano la grandezza e la struttura della città. Le grandi colonie dell'India britannica erano così vaste che si svilupparono in modo decentralizzato: importanti città portuali quali Calcutta, Bombay e Madras erano anche capitali regionali. Altrove però, come in Africa e nei Caraibi, la dimensione e il potere delle città coloniali erano strettamente correlate a quelli della colonia nel suo insieme, i cui confini furono stabiliti dalle potenze europee durante la ripartizione del mondo non europeo.

I colonizzatori che fondarono le città nei nuovi territori mantennero un ruolo molto importante nello sviluppo di queste. Il retaggio portato dai primi coloni orientò i caratteri politico-culturali delle città verso il resto del mondo, e le connessioni degli abitanti e di molte attività verso l'esterno sono state ovviamente dettate dal linguaggio coloniale. Ciò comportò un confronto e un assestamento culturale che ebbe una posizione di prima importanza nelle città, dove la formazione scolastica era incentrata. I coloni determinarono anche la composizione della popolazione urbana stabilendo il numero e il rapporto tra i sessi già assodati in madrepatria, così come le attività che presero parte all'interno del nuovo centro urbano. Questo fatto portò a

sua volta all'ascesa di una determinata parte di cittadini, e una distribuzione in classi sociali più o meno ampie, sfociando in una nuova classe coloniale dominante, o in un gruppo misto che generò una cultura intermedia, o ancora in un assorbimento nella componente indigena della popolazione.

Il retaggio dei coloni non si inserì in un contesto vuoto e storicamente sterile, bensì in una cultura indigena già affermata. Le considerazioni riguardanti il confronto tra una cultura europea e una indigena mostra quanta attenzione bisogna porre nell'identificare il concetto di città coloniale, senza cadere nell'errore di una eccessiva semplificazione. Nella precedente accezione di città coloniale abbiamo definito la costituzione di un dominio europeo in un contesto non europeo, il che tende a minimizzare l'importanza della situazione locale all'interno degli stessi territori colonizzati, nonché il valore della nuova situazione culturale che si creò durante il periodo coloniale. L'importanza dei caratteri indigeni che furono mutati ha assunto e continua ad assumere sempre un maggiore spessore, pertanto il dubbio è se un uso unilaterale della nozione di città coloniale porterà a studi fallaci. Gli storici asiatici non negheranno mai che le loro attuali capitali furono città coloniali, ma nelle loro analisi forzano il valore intrinseco culturale ed economico di quella particolare città nel loro paese. In altre parole, in quanto storici essi descriveranno quelle città come le loro capitali. È assolutamente un loro diritto quello di pubblicare una storia anticoloniale delle città coloniali.

Dunque, possiamo ritornare alla questione: è possibile risalire a una tipologia univoca di città coloniale? Evidentemente no, ma sarebbe piuttosto più utile allo studio effettuare una comparazione più sistematica delle diverse realtà. Una prima analisi potrebbe essere condotta comparando la medesima città in differenti momenti del suo sviluppo; ciò consentirebbe di schematizzare, accomunare e (almeno parzialmente) spiegare gli effetti dei cambiamenti nelle relazioni esterne così come nelle strutture interne di una città. Un secondo metodo consiste nell'analizzare città che presentano una quantità di analogie tale da renderle chiaramente comparabili; questo tipo di studio potrebbe ad esempio consentire di focalizzarsi sullo scopo degli stabilimenti e delle attività nel contesto urbano, e un risultato più significativo si otterrebbe se le città oggetto di studio si trovassero in regioni simili. Una terza

linea di ricerca riguarda la comparazione di differenti realtà urbane seguendo uno specifico tema; alcuni temi di comparazione che possono offrire risultati molto interessanti possono essere:

- il retaggio europeo, ad esempio la metodologia di pianificazione spagnola in contrasto con quella britannica;
- la situazione culturale della regione, ad esempio le città coloniali americane in rapporto a quelle dell'Asia meridionale o dell'Africa settentrionale;
- la struttura economica, ad esempio l'importanza e la tipologia delle attività;
- la struttura sociale, ad esempio la composizione etnica e religiosa della popolazione;
- il livello tecnologico, ad esempio la comparazione tra le metodologie di trasporto e le tecniche costruttive;
- il contesto fisico, ad esempio la disposizione delle aree costruite così come la natura delle zone non costruite;
- il significato dell'immigrazione occidentale e della struttura sociale in città differenti.

Nel contesto di questi studi comparativi è opportuno tenere in conto le ricerche quantitative: le nazioni colonizzatrici conservano molti archivi in cui sono annotati dati statistici risalenti al XVIII e XIX secolo, mentre nelle antiche capitali coloniali si trova materiale risalente al XIX e XX secolo. In alcune città coloniali i censimenti vennero addirittura effettuati considerando la composizione della popolazione, il valore delle abitazioni e alcune importanti attività economiche. Un metodo matematico di questo tipo, unito al metodo comparativo precedentemente descritto, permette di avvalorare le ipotesi in modo oggettivo e di rafforzare la tesi che la ricerca sta perseguendo.

Un argomento che è già stato suggerito è quello della situazione urbana attuale nei paesi decolonizzati: l'effetto del passato sul presente. Ci possiamo porre due domande: in cosa consiste l'eredità coloniale? E quali sono le connessioni tra la città coloniale e la città decolonizzata? Da ciò si può ragionare se la città coloniale sia una realtà esclusivamente legata al passato o sia invece un concetto che permane

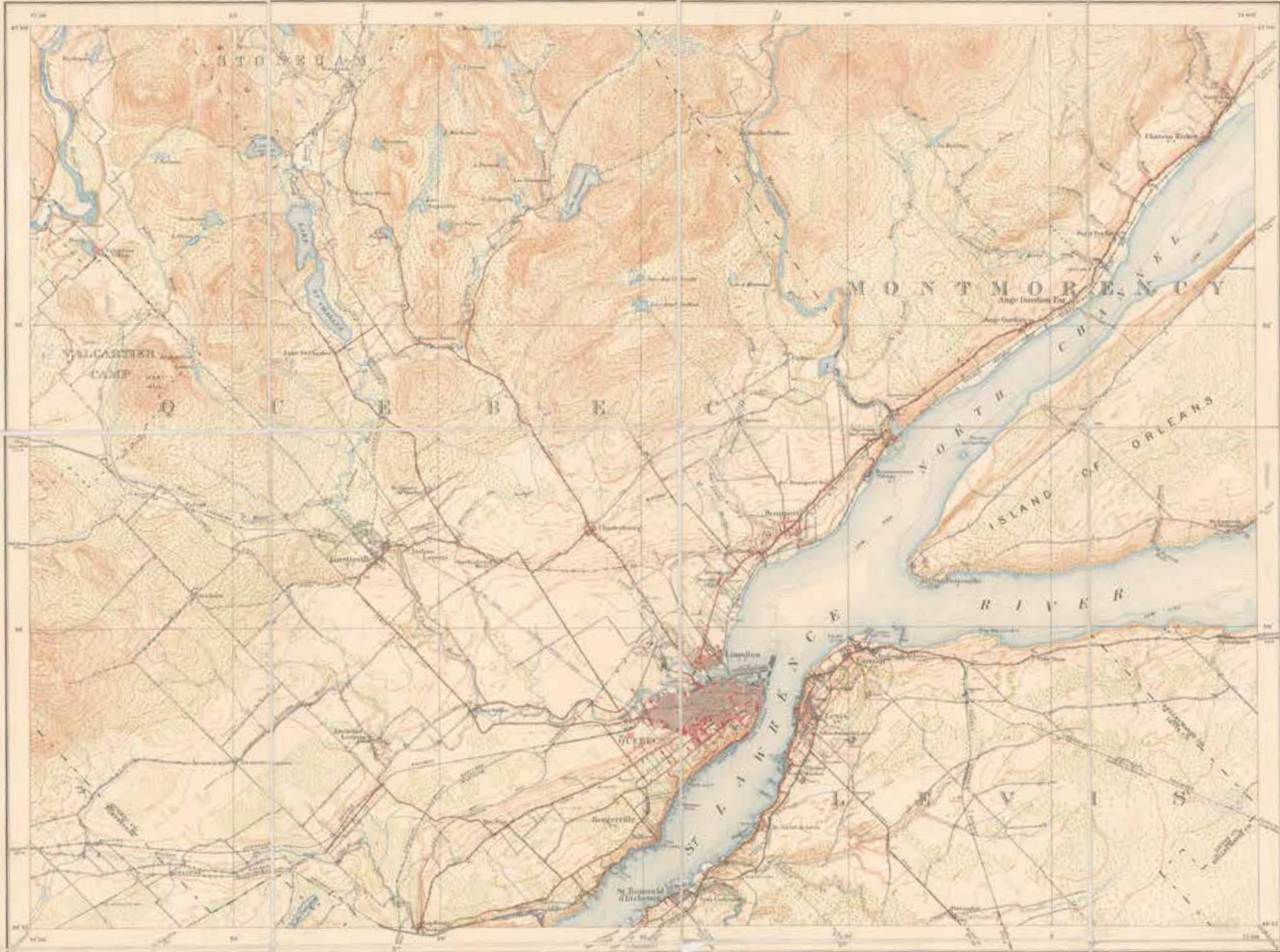
ancora oggi. Le risposte a questi interrogativi sono chiaramente interconnesse e impossibili da separare. In alcuni casi, gli studi sul processo di urbanizzazione contemporaneo nei paesi in via di sviluppo fallirebbe senza un'analisi del contesto storico che portò a tale processo.

TOPOGRAPHIC MAP

QUEBEC

QUEBEC SHEET

CANADA 1 INCH TO 1 MILE



Approved by the Survey General
Department of Militia and Defense 1926

Compared with Aerial and Existing

Physical Features	Color
Sea Level	Blue
High Water	Light Blue
Low Water	Dark Blue
Marsh	Light Green
Swamp	Dark Green
Forest	Brown
Open Land	Tan
High Ground	Light Brown
Low Ground	Dark Brown

Scale also at 1 Inch to 1 Mile

Scale	1:62,500
Scale	1:125,000
Scale	1:250,000
Scale	1:500,000
Scale	1:1,000,000

QUEBEC 71° 00' 45" W

46° 45' N

SUPERSEDED

2 _ LA PROVINCIA DI QUÉBEC E IL CONTINENTE NORDAMERICANO INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

Quando i primi coloni europei giunsero all'estuario del San Lorenzo incontrarono i Mohawk, che abitavano quella zona. Dai primi contatti gli esploratori decisero di sfruttare il termine con cui gli indigeni indicavano il villaggio, *Kanata*, per identificare l'intero territorio da allora conosciuto come Canada. Si tratta del secondo paese al mondo per estensione, quantificata in 9.984.670 kmq, e grande quindi 33 volte l'Italia, ma anche uno degli stati meno popolati del globo, con la presenza di soli 32.805.000 Canadesi e una densità della popolazione del paese di circa tre abitanti per chilometro quadrato.

Il Canada si estende dal 41° sino all'83° parallelo e presenta ovviamente una grande varietà di climi, che si possono però generalizzare come piuttosto rigidi: si va da una temperatura media nel mese di gennaio che non supera i -7° a Toronto a quella di Yellowknife che non va oltre i -28° centigradi.

Vi sono varie macroaree che compongono il subcontinente nordamericano e che presentano fra loro differenze notevoli dal punto di vista geografico. La zona più antica è lo scudo canadese, caratterizzato da colline ed altopiani rocciosi, che occupa quasi metà del paese ed è situato nel Canada centro-orientale; intorno ad esso si trovano le grandi pianure sedimentarie di origine più recente, tra cui vi è quella del San Lorenzo a est. Sempre a est, nord e ovest completano il paesaggio nordamericano le imponenti catene montuose degli Appalachi, degli Inuitiennes e delle Montagne Rocciose.

L'idrografia interna si riferisce a quattro bacini principali, che sono quello dell'Atlantico, del Pacifico, dell'Artico e della Baia di Hudson. L'acqua, che sia fonte di crescita rigogliosa della natura in estate o enorme distesa di ghiaccio in inverno, è una presenza intrinseca del panorama canadese e nei secoli ne ha influenzato la cultura e lo sviluppo.

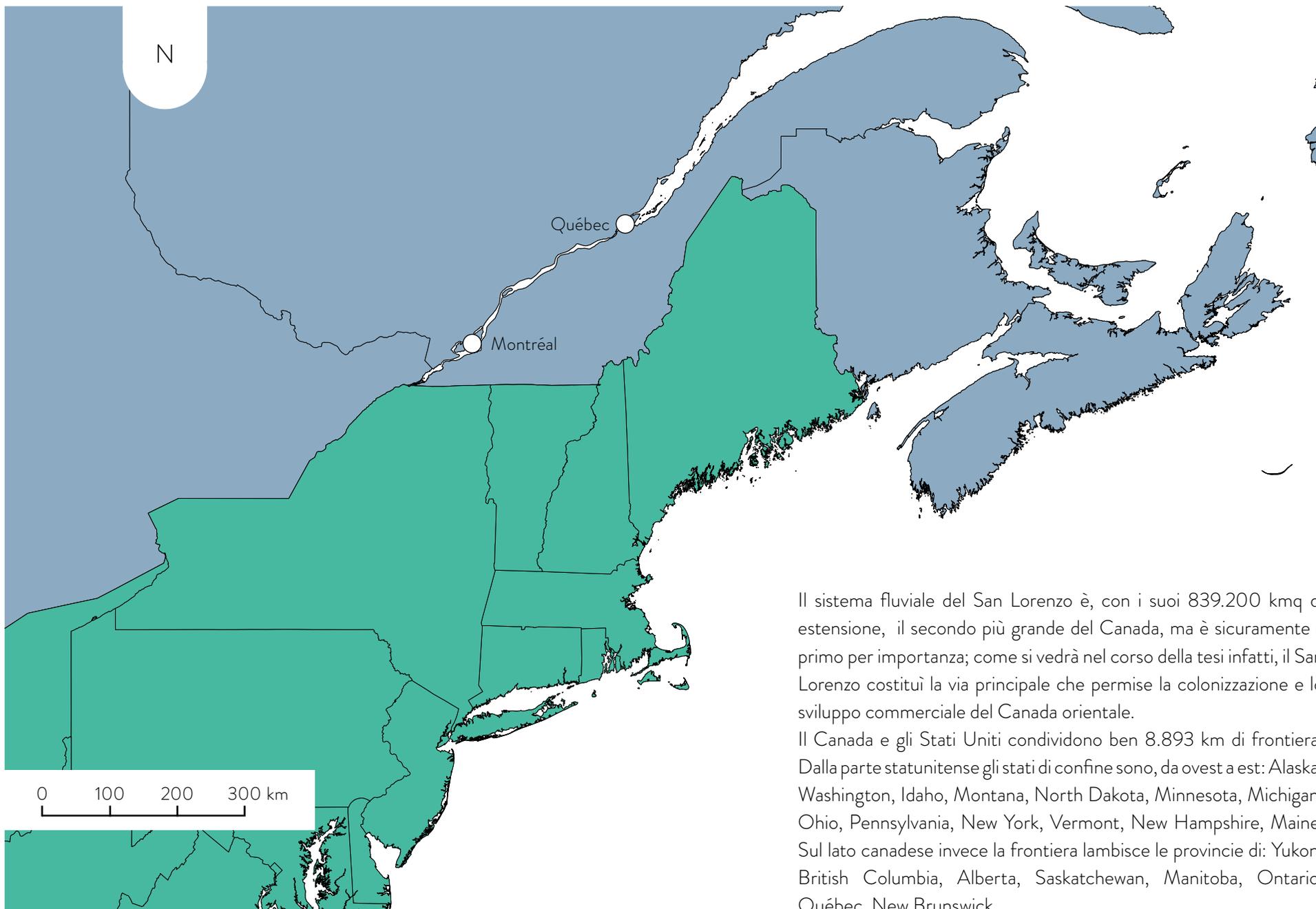
Come è già stato detto la popolazione è esigua rispetto alla vastità del territorio, e il 90% degli abitanti risiede in una fascia ampia 160 km che segue il confine con gli Stati Uniti estendendosi dalla costa est a quella ovest: "*a mari usque ad mare*", recita il motto del paese. Le aree in cui la densità di popolazione è elevata comprendono il

Golden Horseshoe, ovvero la regione che cinge la costa ovest del lago Ontario, la zona d'influenza di Montreal, la zona meridionale della British Columbia e il lembo di terra che va da Calgary ad Edmonton.

Il Canada è uno stato molto giovane, e fin dalla sua costituzione nel 1867 esso è composto da una confederazione di province in cui le enormi distanze isolano le comunità e favoriscono uno sviluppo di entità e culture differenti. Ciascuno di queste dieci province (Québec, Ontario, Nuova Scozia, New Brunswick, British Columbia, Manitoba, Prince Edward's Island, Saskatchewan, Alberta, Terranova e Labrador) e dei tre territori (Territori del Nord-Ovest, Yukon e Nunavut) hanno caratteri identitari distinti, che vengono declinati nell'amministrazione federale dello stato, il quale è infatti scaturito dall'esistenza di differenze culturali profonde, tra cui l'esempio più lampante è la dicotomia tra la forte presenza della provincia francofona del Québec e la decisamente più vasta disposizione del Canada anglofono.¹

1 Autori multipli, *Canada*, Editions Gallimard, 1999, pp. 179,191,196.
(medesima fonte per le successive didascalie del capitolo)

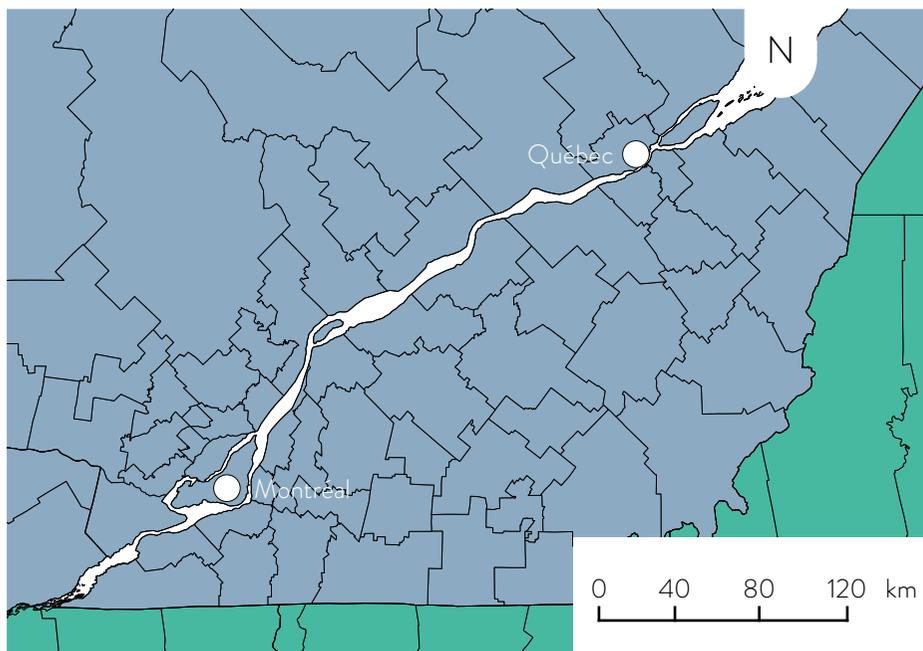




Il sistema fluviale del San Lorenzo è, con i suoi 839.200 kmq di estensione, il secondo più grande del Canada, ma è sicuramente il primo per importanza; come si vedrà nel corso della tesi infatti, il San Lorenzo costituì la via principale che permise la colonizzazione e lo sviluppo commerciale del Canada orientale.

Il Canada e gli Stati Uniti condividono ben 8.893 km di frontiera. Dalla parte statunitense gli stati di confine sono, da ovest a est: Alaska, Washington, Idaho, Montana, North Dakota, Minnesota, Michigan, Ohio, Pennsylvania, New York, Vermont, New Hampshire, Maine. Sul lato canadese invece la frontiera lambisce le provincie di: Yukon, British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec, New Brunswick.





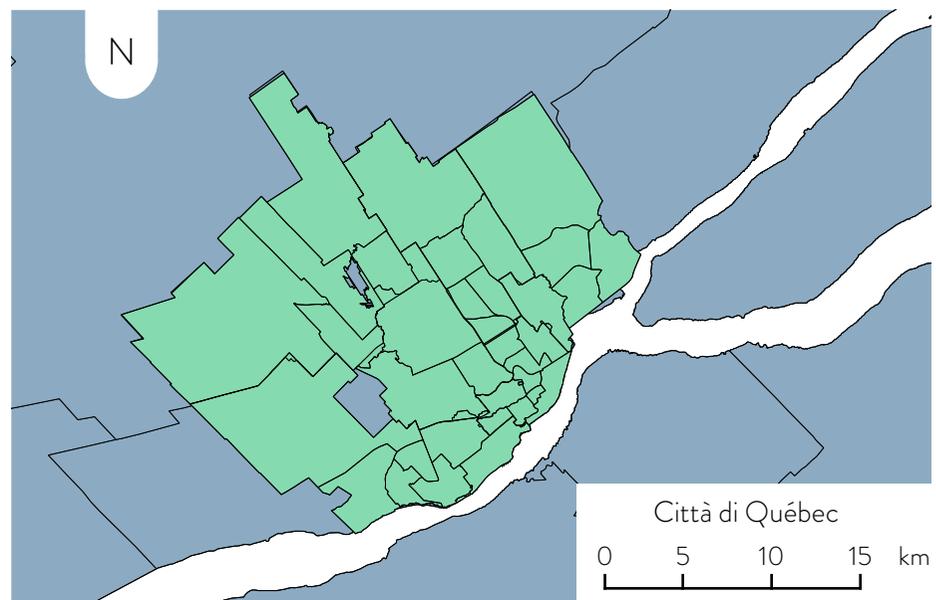
tra il San Lorenzo e il Saint-Charles, suo affluente, il centro amministrativo della provincia porta ancora con sé il nitido ricordo del passato di esplorazioni che da qui ha gettato le basi per la colonizzazione dell'intero Nordamerica.

La città di Québec è la più antica città fortificata del Nordamerica. L'estensione della città, esclusi i corsi d'acqua principali, è di 454 kmq, dove vivono circa 517000 abitanti; considerando l'intera area della comunità metropolitana della città il numero di abitanti sale a circa 800000. I quartieri di Québec si dividono in sei distretti, di cui il più antico è quello de La Cité-Limoilou, che condivide il waterfront della città con i distretti di Beauport, a nord, e di Sainte Foy-Sillery-Cap Rouge, a sud. In corrispondenza di queste tre zone ne esistono altre tre situate verso l'entroterra: sono i distretti di Charlesbourg, Les Rivières e La Haute-Saint Charles. Le due zone comprese nel territorio urbano ma non facenti parti dei distretti amministrativi sono il comune de L'Ancienne-Lorette, più a sud, che fu incluso nella città dal 2002 al 2006, quando con un referendum gli abitanti decisero di separarsi nuovamente da Québec, e la riserva di Wendake più a nord, in cui vivono i discendenti della popolazione americana indigena.

Sebbene la vastità della provincia del Québec sia di ben 1,5 milioni di chilometri quadrati, la maggior parte della popolazione risiede nelle due città che costituiscono il fulcro della francofonia nordamericana: Montréal, la metropoli, e Québec, la capitale della provincia.

La città di Montréal è il primo grande centro che si raggiunge dopo aver superato la frontiera degli Stati Uniti lungo le cascate del Niagara. L'agglomerato metropolitano ospita ben 3 milioni di abitanti, ovvero il 40% della popolazione provinciale. Si tratta di una città situata su una grande isola fluviale lungo il corso del San Lorenzo, in una posizione strategica ancora oggi di notevole importanza, così come lo fu nei secoli di sviluppo dello stato canadese. Negli ultimi decenni lo sviluppo della città è stata catalizzata dall'esposizione universale del 1967 e dai giochi olimpici del 1976, una fioritura che da allora non si è mai arrestata.

Seguendo il corso del San Lorenzo verso la sua foce, si trova sulla sinistra la città di Québec, decisamente più piccola della precedente ma non di minore importanza per la storia e l'attuale entità della regione. Arroccata su un promontorio all'incontro





3 _ LA PROVINCIA DI QUÉBEC E IL CONTINENTE NORDAMERICANO INQUADRAMENTO STORICO

La città di Stadacona

La città di Québec è da sempre legata al commercio nordamericano. Ancor prima dell'arrivo degli Europei, l'insediamento che allora era chiamato Stadacona era un importante luogo di scambi. Secondo il geografo Raoul Blanchard, gli Amerindi risalivano i fiumi Kennebec e Chaudière fino a questo punto per scambiare i loro prodotti agricoli con pelli. In questo periodo i territori delle grandi tribù autoctone superava di molto le frontiere attuali, e gli insediamenti degli Abenachi, degli Etchemin e dei Micmac oltrepassavano l'attuale frontiera canado-statunitense, mentre gli Irochesi vivevano in gran parte negli Stati Uniti. Gli scambi tra queste grandi famiglie erano numerosi, e il percorso del fiume San Lorenzo con i suoi affluenti ne incentivava la frequenza. Gli Uroni, insediati tra il fiume Richelieu e i Grandi Laghi, producevano mais e tabacco; mentre gli Amerindi del golfo San Lorenzo scambiavano pesce, carne essiccata e pelli d'alce, e quelli della riva sud mercanteggiavano pellicce. Le popolazioni disposte lungo la costa atlantica invece offrivano principalmente wampum, frammenti di conchiglie disposti a formare bracciali o collane.

L'arrivo degli Europei modificò radicalmente questa struttura commerciale, piegandola in pochi anni al profitto dei nuovi conquistatori.

Gli Europei in America

La presa di Costantinopoli da parte dei Turchi, nel 1453, indebolì fortemente il commercio tra l'Europa e l'Asia e spinse gli Europei a cercare nuovi percorsi verso oriente.

I Portoghesi furono i primi a lanciarsi in quest'avventura: Diaz sbarcò nelle Azzorre nel 1432, raggiunse Capo Verde nel 1446 e, due anni più tardi, circumnavigò l'Africa per raggiungere le Indie; tuttavia questa tratta troppo lunga si rivelò poco pratica a fini commerciali.

Gli Spagnoli decisero invece di rivolgersi verso l'Atlantico, e il 12 ottobre 1492 Cristoforo Colombo navigò fino alle Antille, che credette fossero situate di fronte all'Asia. Il celebre navigatore morì nel 1506, ancora convinto di essere stato il primo a raggiungere il continente asiatico passando dall'Atlantico.

Le nuove avventure di Portoghesi e Spagnoli non lasciarono indifferenti gli altri Europei: Nel 1497 Enrico VII inviò il veneziano Giovanni Caboto alla conquista

dell'Atlantico, e dopo un viaggio di 700 leghe passando da nord avrebbe raggiunto la terraferma rivendicandola a nome dell'Inghilterra; tuttavia non esistono prove certe dei viaggi di Caboto, la cui rivendicazione dell'attuale Terranova venne sfruttata dagli Inglesi a partire dal XVI secolo.

Nel 1501 il portoghese Gaspar Corte-Real, e suo fratello nell'anno successivo, si lanciarono a loro volta sul litorale Atlantico, ma si ignorano i dettagli della spedizione, se non che il primo morì durante la spedizione e parte della flotta ritornò in patria.

Nel 1524 la Francia, che fino ad allora era stata occupata a risolvere questioni interne, si diresse a sua volta verso l'Atlantico. Un altro italiano, Giovanni da Verrazzano, si mise alla ricerca della rotta per le Indie: il 25 maggio 1524 raggiunse la North Carolina nella zona di cape Fear, che chiamò l'Annonciation; da lì l'esploratore risalì la costa fino a cape Breton senza trovare il passaggio verso ovest e battezzando i vari luoghi che attraversò. La Virginia prese il nome di Acadie, le coste del Delaware e del New Jersey furono chiamate Vandôme, New York prese il nome di Angoulême e il New England "Terra della razza malvagia", per la presenza di Amerindi ostili di cui "la barbarie era tale che, malgrado i nostri tentativi, non riuscimmo a relazionarci con essi".¹

Tale toponimia della costa atlantica degli Stati Uniti non fu tuttavia mantenuta a lungo: Dopo che Verrazzano ritornò in Francia il capitano spagnolo Estevan Gomez rivendicò il possesso dei territori e ne cambiò il nome. Dopo vari tentativi tuttavia gli Spagnoli abbandonarono questi luoghi e concentrarono la loro conquista verso i territori della Florida dove si erano già insediati nel 1521.

Agli Spagnoli succedettero gli Inglesi, che nel 1527 raggiunsero cape Breton e ripercorsero all'inverso la spedizione di Verrazzano, gettando così le basi delle loro rivendicazioni in terra americana.

La scoperta del Canada ad opera degli Europei

Sono diversi gli esploratori che vengono idealizzati come scopritori del Canada: alcuni vi identificano Caboto, che sarebbe approdato sulla costa di Terranova, mentre altri vi vedono Jacques Cartier, che a nome del re di Francia scoprì il San

1 Marcel Troudel, *Enfin les fleurs de lis*, in *Revue d'Histoire de l'Amerique Française*, Vol. XV, n. 4, 1962, p. 490.

Lorenzo, svernò a Stadacona e raggiunse Hochelaga (l'attuale Montréal) alla fine degli anni '30 del XVI secolo.

Tale titolo potrebbe anche appartenere agli Irlandesi. Secondo lo storico Gustave Lanctot essi, perseguitati dai guerrieri scandinavi, trovarono rifugio sulle coste della Nuova Scozia già a partire dal IX secolo, e i Vichinghi li seguirono due secoli più tardi; a questi si aggiunsero i pescatori baschi, portoghesi e bretoni, e infine gli Inglesi e i Francesi nel XV e XVI secolo.

Ad ogni modo, se si vuole intendere come scopritore del Canada il primo esploratore europeo che vi giunse e prese coscienza della continentalità del territorio, questo titolo spetta al bretone Cartier.

La rivalità anglo-francese in America

L'America del Nord era ormai conosciuta e sfruttata per la pesca del merluzzo già da molto tempo, quando vi si stabilirono i primi insediamenti. Gli Inglesi occuparono Jamestown nel 1607, mentre i Francesi abitarono Québec a partire dal 1608, iniziando così la diffusione delle popolazioni inglesi e francesi in America.

I due imperi non tardarono ad affrontarsi. La ricerca dei migliori territori per la pesca e la caccia, l'occupazione delle posizioni strategiche più vantaggiose e le ripercussioni dei conflitti europei portarono le colonie a combattersi dalla Louisiana fino alla baia di Hudson.

Dal canto loro gli Amerindi, primi abitanti di queste terre, dovettero schierarsi con l'una o l'altra fazione; e così Uroni, Abenachi e Innu combatterono per i Francesi, mentre gli Irochesi si allearono con gli Inglesi.

Dalla fondazione dei primi centri abitati alla fine del XVIII secolo, ci furono sei conflitti di maggior portata tra i due imperi, e l'egemonia su Québec fu sempre al centro di queste dispute.

Il francese Champlain, dopo aver resistito agli scontri del 1627, dovette concedere la città agli Inglesi nel 1629, ma la Francia ne riprese il possesso tre anni più tardi. Frontenac, che succedette a Champlain, resisté agli assalti di Phips nel 1711, ma nel 1759, mentre in Europa imperversava la Guerra dei sette anni, le armate inglesi riuscirono nuovamente ad espugnare la città.

Negli anni immediatamente precedenti a quest'ultimo evento si svolse un

ulteriore conflitto, ma in un altro scenario. Intorno al 1740, la frontiera tra le tredici colonie americane e la Nuova Francia, lungo i fiumi Ohio e Mississippi, era piuttosto vaga. Così i Francesi, per difendere meglio i loro confini, eressero dei forti lungo la linea. Robert Dinwiddie, governatore della Virginia, decise di allontanare i Francesi dal confine e per farlo inviò il giovane George Washington, all'epoca giovane ufficiale, per intimare loro di abbandonare la zona di presidio. I Francesi rifiutarono e Dinwiddie stabilì quindi di costruire un forte lungo la linea dell'Ohio; purtroppo per lui però i Francesi lo avevano preceduto erigendo Fort Duquesne, chiamato così in onore del governatore della Nuova Francia.

Dinwiddie decise così di aprire i conflitti. "Il 2 febbraio 1754, Washington, promosso a luogotenente colonnello, ripartì stavolta alla testa di 120 soldati. Il 27 maggio egli giunse a Fort Duquesne. Ciò che seguì non sembra essere stato completamente chiarito. Un distaccamento francese giunse ad attenderlo. Il comandante, Jumonville, tentò di stabilire un contatto. Washington disprezzò il suo tentativo? In ogni caso, gli Inglesi aprirono il fuoco senza preavviso: Jumonville e altri dieci suoi uomini furono uccisi; gli altri, fatti prigionieri, si avvalsero del fatto che le due nazioni non si trovavano in stato di guerra. Da parte francese, si gridò all'assassinio, mentre dal lato inglese si invocò la legittima difesa.

Le cose non finirono qui. Washington, inebriato da questa prima esperienza, considerò prudente coprirsi le spalle. Attese una risposta da sud, da Fort Necessity (di nome azzecato). Questa non tardò. Accerchiati dai Franco-Indiani, gli Inglesi si arresero dopo dieci ore di combattimento. Qui, si hanno ulteriori punti interrogativi. Washington non conosceva i Francesi. Fu forse mal consigliato dal suo interprete? Comunque sia, firmò una capitolazione in cui egli sembrava ammettere i diritti di "Sua Maestà Molto Cristiana" e in cui era menzionato "l'assassinio" di Jumonville.

Coperto d'onta in Canada e in Francia, dileggiato in America, sospettato in Inghilterra, il futuro presidente credette la sua carriera militare alla fine? Egli presentò le dimissioni, in effetti, alla fine dell'anno".²

Washington però non restò senza occupazioni a lungo: la guerra fu l'occasione di

2 Lacour-Gayet, *Histoire des États-Unis. Des origines à la fin de la guerre civile*, Fayard, pp. 107-108.

riabilitare la sua reputazione, e combatté sotto il comando del generale Baddock. Fu così che venne riconosciuto come eroe della guerra d'Indipendenza e divenne il primo presidente degli Stati Uniti.

Nel 1763 il Trattato di Parigi segnò la fine della guerra dei Sette Anni, e la Nuova Francia divenne una colonia inglese, generando il malcontento sia tra le vecchie colonie che nella nuova. La potestà sui territori a sud dei Grandi Laghi tanto ricercata dalle due potenze durante la guerra non era ancora determinata: cedendoli a Québec, l'Inghilterra avrebbe scontentato le tredici colonie americane, e viceversa se avesse operato l'opposto. Fu quindi stabilito di renderli una terra di nessuno, soluzione che non soddisfò alcuna fazione.

Nel 1774 l'Inghilterra deliberò infine di concedere la zona contesa alla colonia francese; le altre tredici colonie, che provavano già un certo rancore nei confronti della madrepatria, videro nell'Atto di Québec una ragione in più per insorgere. Il primo Congresso continentale, tenutosi a Philadelphia in ottobre, bollò l'Atto come intollerabile, allo stesso modo delle altre leggi che ponevano le colonie inglesi in posizione sottomessa. La guerra fu dichiarata e la presa di Québec fu nuovamente al centro delle mire degli indipendentisti, i cosiddetti "Bastonnais".

Il 31 agosto 1775 una prima armata composta da circa 2000 uomini prese la strada del lago Champlain e del fiume Richelieu. Nonostante la resistenza di Fort Saint-Jean, i comandanti Schuyler e Montgomery conquistarono rapidamente Montréal. Il governatore Carleton, travestito da paesano, riuscì per un pelo a sfuggire alla cattura e a rifugiarsi a Québec. Lì a inizio dicembre Montgomery raggiunse l'armata di Benedict Arnold, che partito dagli Stati Uniti aveva risalito i fiumi Kennebec e Chaudière. Era la prima volta che tale percorso venne intrapreso durante un'invasione del Canada; il tragitto era così impervio che anche durante le guerre amerindie non era stato affrontato. Il 31 dicembre 1775 le armate di Arnold e Montgomery, che aveva giurato "di pranzare per il nuovo anno a Québec o nell'Adè",³ tentarono un ultimo assalto nel pieno di una tempesta di neve, anche perché il contratto di molti mercenari sarebbe scaduto il giorno successivo. Arnold fu ferito durante il combattimento, mentre

Montgomery e molti suoi compagni trovarono la morte. L'assedio proseguì fino alla primavera seguente, quando l'arrivo della flotta inglese obbligò gli Americani a rientrare nei loro domini. Washington, che aveva riferito a Schuyler in una lettera datata gennaio di prendere Québec prima della primavera e dei rinforzi dalla flotta, aveva fatto un'arguta predizione.

La ritirata delle armate americane obbligò i delegati del Congresso a Montréal a ritornare entro i propri confini; la missione americana, condotta tra gli altri da Benjamin Franklin, non riuscì a risollevare i Montréallesi contro l'Inghilterra. Nel corso del conflitto i Canadesi francofoni preferirono la neutralità, e solo poche centinaia aderirono alla causa ribelle, mentre l'alta società si schierò con gli Inglesi. Alla fine dell'inverno 1776 il monsignor Briand annunciò anche la sua intenzione di scomunicare i ribelli, e la divulgazione dell'Atto di Québec nel 1774, che consentiva il libero esercizio della religione cattolica e l'impiego della lingua e delle leggi francesi, aveva guidato la scelta di molti Francofoni.

Una volta sconfitti a Québec e più tardi a Fort Beauséjours, nel New Brunswick e a Niagara, in Ontario, gli Americani ebbero più fortuna sul loro territorio. Il 17 ottobre 1777 il generale Bourgoyne, che aveva obbligato gli Americani a lasciare il Québec l'anno precedente, subì la disfatta a Saratoga. Due mesi più tardi, il ministro degli Esteri Charles Gravier comunicò a Franklin la decisione della Francia di unirsi agli Americani contro l'Inghilterra.

L'appoggio della Francia spinse gli Americani a tentare nuovamente di conquistare il Québec. La Fayette, convinto che avrebbe portato alla loro causa i Canadesi francofoni, propose il piano d'invasione a Washington, che tuttavia rifiutò, pare per il timore di affiancare alla futura repubblica americana un vicino eccessivamente preoccupante.

Il Trattato di Parigi, siglato nel 1783, mise ufficialmente termine alla guerra. L'Inghilterra riconobbe l'indipendenza degli Stati Uniti e la nuova frontiera lungo i Grandi Laghi fu stabilita a vantaggio degli Americani. Nella redazione del documento non furono neanche considerate le somme dovute dagli Americani alle suore Orsoline di Trois-Rivières, che curarono i loro feriti sotto la promessa di essere ricompensate. Il debito, mai saldato, supererebbe oggi i dieci milioni di dollari.

3 Yves Tessier, *Guide historique de Québec*, Société Historique de Québec, 1987, p. 185.

Il Canada risente della diplomazia inglese

Le elargizioni dell'Inghilterra a favore degli Stati Uniti non finirono con il Trattato di Parigi. Per riconciliarsi con gli Americani, gli Inglesi non esitarono a sacrificare una grande porzione dei domini canadesi. Come già esposto, la frontiera tra il Québec, il New Brunswick e gli Stati Uniti era mal definita alla fine della guerra d'Indipendenza, ma anche dopo il trattato di Gand del 1814 essa risultava ancora imprecisa. Lo stabilirsi di boscaioli nella regione e la minaccia di un'occupazione americana portò alla richiesta di un arbitrato al re olandese. La regolamentazione proposta fu tuttavia rifiutata dagli Americani, e il trattato Webster-Ashburton del 1842 regolò definitivamente la questione a favore degli Stati Uniti: la frontiera del Maine fu ampiamente spostata verso nord.

Nel 1846 un'ulteriore intesa tra Inglesi e Americani fissò la frontiera canadese delle Montagne Rocciose al Pacifico sul 49° parallelo, a discapito dei territori che il Canada controllava fino a sud dell'Oregon.

Alla fine, nel 1903, un tribunale anglo-americano definì la frontiera tra l'Alaska, annessa alla Russia nel 1867, e il Canada, nuovamente a vantaggio degli Stati Uniti. Fatto significativo è che due dei tre arbitri rappresentanti l'Inghilterra erano di origine canadese e si dissociarono dalla maggioranza.

Le benevolenze britanniche verso gli stati dell'Unione non si limitarono solo ai regolamenti delle frontiere. Nel 1871 il Trattato di Washington concesse loro di navigare sul San Lorenzo e sui Grandi Laghi; mentre i Canadesi ottennero tale permesso su tre fiumi in Alaska. Gli Statunitensi poterono inoltre pescare per dieci anni nelle acque canadesi pagando un'indennità di 500'000 dollari. John A. Macdonald, primo ministro canadese, espresse la sua disapprovazione al segretario di stato Hamilton Fish durante la firma del trattato: "Ecco i nostri pesci". Fish gli rispose: "Avete ottenuto una buona ricompensa in cambio", ma Macdonald replicò: "No. Ve li stiamo regalando". E dopo aver apposto la sua firma aggiunse: "I nostri pesci se ne sono andati".⁴

Gli Stati Uniti, sfruttando una diplomazia efficace e l'acquisto della Louisiana nel 1803, erano quindi riusciti a recuperare una grande parte dell'antico territorio della Nuova Francia, di cui la città di Québec era la capitale. Nel nome del re di Francia e

per servire la Chiesa cattolica, numerosi esploratori avevano attraversato l'America alla ricerca di pellicce e dei migliori percorsi. Più di cinquanta forti francesi vennero eretti in territorio americano e molte città furono fondate dal popolo della Nuova Francia; tra esse le più conosciute sono sicuramente Detroit, sorta grazie al Montréalense Lamothe-Cadillac, nel 1701, e Saint Louis, che porta il nome del re Luigi IX, costruita da Pierre Laclède nel 1764.

Il ritorno della minaccia americana

Un atteggiamento di benevolenza nei confronti degli Stati Uniti era probabilmente la migliore politica da attuare per gli Inglesi. Questi infatti non volevano perdere la loro presenza nel mercato oltreoceano, e si sentivano minacciati per l'espansionismo della nuova potenza nordamericana.

Nel 1812, Gli Stati Uniti non avevano esitato a dichiarare loro guerra, invadendo con seimila unità il Canada. Quest'impresa era parsa ad alcuni molto facile; il futuro presidente della federazione Andrew Jackson commentò, alla vigilia dell'invasione: "Che prospettiva gradevole si apre ai nostri volontari, quella di fare una passeggiata militare in un paese lontano".⁵ La resistenza anglocanadese fu però più forte di ciò che ci si aspettava: gli Americani, malgrado alcune vittorie lungo i Grandi Laghi, non riuscirono ad arrivare a riunire le armate dell'ovest con quelle che risalirono la valle del Richelieu. La vittoria anglocanadese a Châteauguay impedì la conquista del Canada. Il trattato di Gand mise fine alla guerra del 1812, ma la volontà americana di conquistare i territori del nord non si arrestò. I Canadesi si sentirono sempre più minacciati: erano inquieti per l'elaborazione della dottrina Munroe secondo cui ogni ingerenza europea negli affari oltreoceano dovesse essere rifiutata e del "Manifest Destiny", che faceva credere agli Americani che l'attitudine ad impossessarsi del continente non fosse solo un desiderio, ma anche un dovere. Il timore dei Canadesi aumentava al ritmo delle successive annessioni al territorio confederato: l'acquisto della Louisiana di cui si è già parlato, completato nel 1819 grazie a un trattato con la Spagna, l'annessione del Texas nel 1845, seguita dall'acquisizione di altri territori del Messico nel 1848 e del Canada stesso nel 1842 e 1849, e per l'acquisto dell'Alaska nel 1867.

4 Lawrence Martin, *The Presidents and the Prime Ministers*, Toronto, 1982, p. 32.

5 Yves Tessier, op. cit., p. 188.

Le incursioni in territorio canadese dei Fenian, votati all'indipendenza dell'Irlanda, fecero temere il peggio. Nel periodo della Guerra Civile (1860-1865) le relazioni tra Canada e Stati Uniti si deteriorarono ulteriormente. L'Inghilterra, ufficialmente in posizione neutrale, non poté nascondere il suo appoggio agli Stati del Sud, fornitori di cotone. La cattura del Trent nel 1861, una nave inglese su cui due emissari sudisti erano riusciti a imbarcarsi, e l'affare dell'Alabama, un vascello da guerra costruito a Liverpool su richiesta dell'armata sudista, si aggiunsero al contenzioso anglo-americano; e come rappresaglia gli Americani minacciarono di invadere la colonia inglese del Canada.

Gli Stati Uniti come minaccia da contrastare

La paura di un'invasione americana obbligò i Canadesi a cercare una coesione per fronteggiare l'eventuale invasore. Charles de Salaberry, che sconfisse i confederati a Châteauguay, fu idealizzato come il primo eroe "canadese". Étienne-Pascal Taché, uomo politico importante di Québec e futuro primo ministro del Canada, credette di dover esprimere la sua fedeltà verso l'Inghilterra di fronte alla minaccia americana dichiarando che "l'ultimo colpo di cannone per mantenere la presenza inglese in America sarà sparato da un braccio canadese".⁶

La possibilità di una guerra contro gli Stati Uniti portò l'Inghilterra a rielaborare il sistema difensivo canadese. La Cittadella a Québec e la maggior parte delle opere fortificate dell'omonima regione furono edificate per proteggersi da un attacco americano. Le costruzioni erette sulla riva sud dovevano assicurare la libertà di manovra alle navi della flotta inglese e impedire agli Americani di sfruttare la ferrovia della Grand Trunk Railway, di cui una diramazione collegava la città di Lévis con quella di Portland, nel Maine.

La Confederazione canadese fu ugualmente generata per fronteggiare la minaccia americana; prospettandosi una guerra contro gli Stati Uniti, diventava importante per le colonie britanniche nordamericane assicurarsi uno sbocco ferroviario canadese sull'Atlantico. Durante più di cinque mesi all'anno, il San Lorenzo era immobilizzato dai ghiacci, ed era impossibile collegarsi con l'Europa.

6 Yves Tessier, op. cit., p. 189.

L'unico sbocco possibile era quello di Portland, e pertanto gli Americani detenevano una importante posizione strategica.

Nel 1867 le quattro prime colonie (Ontario, Québec, New Brunswick e Nova Scotia) costituirono una confederazione. Il Manitoba si unì nel 1870, la British Columbia nel 1871, la Prince Edward Island nel 1873, Saskatchewan e Alberta li seguirono nel 1905 e dopo ancora Terranova nel 1949. Oggi i Territori del Nord-Ovest e lo Yukon completano la federazione.

Seguendo l'esempio degli Stati Uniti del 1776, nel 1867 anche i Canadesi si dotarono di una costituzione e di un regime giuridico i quali, sia a livello di forma che di contenuto, ricordavano quelli inglesi. Tale fatto spiega "le analogie tra la struttura politica e il diritto attuale di questi due Paesi dell'America del Nord".⁷ Ciononostante esistono varie differenze fondamentali tra le due costituzioni; in parte ciò è dovuto dall'evoluzione del diritto costituzionale e giuridico inglesi avvenuta tra il 1776 e il 1867, visto che il regime parlamentare moderno non è apparso che con la riforma elettorale del 1832 (Great Reform Act); dall'altra parte i "Padri della Confederazione canadese" vollero evitare certi regolamenti costituzionali americani, giudicate pericolose come la concessione di poteri residui agli stati.

Gli Stati Uniti come modello da imitare

Se per i "Padri della Confederazione" la costituzione americana era troppo liberale, per i Patrioti del 1837-1838 le istituzioni politiche degli Stati Uniti dovevano servire da modello.

Alla fine degli anni trenta, alcuni abitanti dell'alto Canada (Ontario) e del basso Canada (Québec), esacerbati dal rifiuto dell'Inghilterra di accordare a una maggioranza il diritto di stabilire il proprio governo e minacciati dalla recessione economica, decisero di far sentire le loro voci attraverso le armi. Le forze dell'ordine riuscirono a soffocare la ribellione nelle due provincie, e molti dissidenti si rifugiarono negli Stati Uniti. I Patrioti vi fondarono l'associazione dei Frères Chasseurs, votata all'indipendenza del Basso Canada, e in cui gli adepti

7 W. R. Lederman, *Notre héritage commun. Autre temps... autre constitution*, in *Perspectives internationales*, 1976, p. 26.

giuravano di mantenere i segreti che gli sarebbero stati confidati, “sotto la pena di vedere le loro proprietà distrutte e di avere il collo tagliato fino all’osso”.⁸ Il conflitto proseguì per più di un anno e l’invasione del Canada da parte delle armate dell’Alto e Basso Canada fallì. A Buffalo, William-Lyon Mackenzie, leader della rivolta delle colonie altocanadesi, proclamò la Repubblica dell’Alto Canada. Simultaneamente, Robert Nelson redasse una dichiarazione d’indipendenza con la proclamazione di una Repubblica del Basso Canada che inviò ai giornali canadesi alla fine di febbraio 1838.

L’articolo 2 della dichiarazione faceva del Basso Canada una repubblica su esempio del modello americano, e l’idea fu poi ripresa più volte dai nazionalisti québecchesi. Nel 1967, gli Stati generali del Canada francese adottarono una risoluzione in questo senso e, nel 1984, il Parti Québécois proponeva ancora di rendere la regione uno stato indipendente, secondo il modello presidenziale. Il riavvicinamento québec-americano è un altro aspetto della tesi nazionalista québecchese. Nel 1849, alcuni Québecchesi videro nella crisi annessionista l’occasione di unirsi agli Stati Uniti. Nel 1867 gli avversari della Confederazione raccomandarono l’annessione agli Stati Uniti e, nel corso degli anni ’70 del XX secolo, la proposta di un mercato comune Québec-Stati Uniti ebbe molti seguaci.

Se dei “Canadesi” avevano proclamato in territorio americano la Repubblica del Basso Canada e dell’Alto Canada, degli Americani proclamarono in territorio canadese la Republic of Indian Stream. All’indomani del trattato di Parigi del 1783, la frontiera tra Canada e New Hampshire, pur ben delimitata, fu per più di 60 anni oggetto di disputa tra i due governi; e di fronte all’assenza di una precisa giurisdizione, la zona divenne il rifugio dei ladri di bestiame. I coloni del luogo quindi, per assicurarsi una migliore protezione, fondarono la Republic of Indian Stream, nel 1832. Una frattura dilagò rapidamente fra gli abitanti e il New Hampshire ne approfittò per insinuarsi negli affari della giovane repubblica. Nel 1842, con il trattato Webster-Ashurton, il governo dello stato americano ottenne infine la giurisdizione su quei comuni che, storicamente, facevano parte del territorio canadese.

8 Yves Tessier, op.cit., p. 191.

Gli Stati Uniti come nuova metropoli economica

I primi contatti tra l’economia canadese e quella americana cominciarono a metà del XIX secolo. I Canadesi, inquieti per l’attuazione del libero commercio raccomandato dall’Inghilterra, credettero di trovare nello scambio economico con gli Stati Uniti una soluzione alle loro difficoltà. Il rapporto commerciale aveva inoltre lo scopo di condurre le esportazioni dei cereali degli stati dell’Ovest verso la direzione dei Grandi Laghi e del San Lorenzo. I mezzi di costruzione navale e la disponibilità di legname del New Brunswick sostenettero tale direzione, e solo i pescatori delle Maritime Provinces, temendo di perdere il monopolio del mercato ittico per il profitto degli Americani, si opposero.

Lo scoppio della Guerra di Crimea, nel marzo 1854, obbligò l’Inghilterra a evitare qualsivoglia conflitto in America. La crisi economica generata dall’abbandono del proibizionismo e le nuove tensioni tra pescatori americani e canadesi portarono infine a un trattato di reciprocità tra Canada e Stati Uniti nel 1854.

Il trattato, di durata decennale, soppresse i dazi sui prodotti naturali quali cereali e legname, concesse ai Canadesi il diritto di navigare sul lago Michigan e agli Americani quello di pescare nelle acque territoriali canadesi e di navigare sul San Lorenzo.

Nel 1866 gli Americani rifiutarono di rinnovare l’intesa; essi erano contrariati per l’atteggiamento dell’Inghilterra nel periodo della Guerra di Secessione, dell’esclusione dei prodotti manifatturieri dall’accordo, dalla concorrenza fatta ai loro trasportatori e dall’aumento indiretto dei diritti doganali.

I Canadesi videro nel rifiuto americano un’ulteriore ragione per confederarsi, e il primo luglio 1867 fu finalmente creata la federazione del Canada.

Il fallimento della reciprocità economica con gli Stati Uniti non significò comunque la fine delle relazioni commerciali e diplomatiche tra i due paesi. Nel 1871 il trattato di Washington risanò il clima particolarmente teso tra Inghilterra e Stati Uniti al momento della Guerra di Secessione e, scongiurando ogni pericolo di conflitto, facilitò l’integrazione dell’economia nordamericana.

La continentalizzazione dell’economia nordamericana era iniziata con l’avvento del libero scambio. Il progressivo ritiro dell’ingerenza inglese in America negli anni ’40 aveva spinto i Canadesi a ricercare nuove vie commerciali, ed essi scelsero di orientarsi verso il continente. I nuovi assi commerciali incentrati sui poli di New

York, di Montréal e della regione dei Grandi Laghi succedettero alle precedenti tratte legate all'Atlantico; la canalizzazione del San Lorenzo e gli effetti della nuova struttura commerciale accentuarono lo spostamento del baricentro economico verso l'interno del territorio, a discapito delle città dell'Est come Québec. Un ampio percorso ferroviario, sviluppato proprio in funzione di un'economia continentale, coadiuvò le prime infrastrutture fluviali. A conti fatti, prima della fine del secolo gli Stati Uniti avevano rimpiazzato la Gran Bretagna come primo partner economico del Canada.

Tra il 1850 e il 1920 circa mezzo milione di Québecchesi immigrò negli Stati Uniti: troppo numerosi in un territorio troppo esiguo, essi decisero di cercare fortuna migrando a sud e ripercorrendo al contrario i tracciati delle grandi invasioni. Molti si stabilirono negli stati del New England, trovando impiego nelle filande del cotone, nelle fabbriche di mattoni e nell'industria calzaturiera, così che si vennero a creare delle piccole comunità canadesi in territorio statunitense. L'arrivo dei migranti coincise con la francofonizzazione dei cantoni dell'Est e i nuovi insediati sognarono una nuova America francofona che si estendesse da Boston a Québec.

I Francoamericani sono tuttora presenti nella regione del New England, e costituiscono un terzo della popolazione del Maine, del Vermont e de New Hampshire. Più di 3,1 milioni degli abitanti del New England e dello stato di New York sono di discendenza francese, costituendo la più importante comunità di origine francofona negli Stati Uniti; altri stati della Nouvelle France con una rilevante percentuale di popolazione di origine francese sono California, Michigan, Texas Florida, Illinois e Ohio. In occasione del censimento del 1980, ben 13,6 milioni di cittadini statunitensi hanno dichiarato di essere di origine francese, canadese-francese o acadiana.⁹ Per la maggior parte si tratta dei discendenti di esploratori, militari, commercianti di pelli e cercatori d'oro che un tempo avevano attraversato l'America del Nord nel nome della Francia e della Chiesa cattolica. Fino al 1760 la città di Québec è stata la capitale di questa America francofona e il vescovo che vi risiedeva aveva un'autorità che si estendeva in tutta l'America del Nord colonizzata. Il legame tra le economie canadese e americana proseguì durante il XX secolo. Successivamente alla Prima Guerra mondiale, gli investimenti americani in Canada

avevano superato quelli inglesi: “Dal 1913 al 1926, il totale dei capitali provenienti dal Regno Unito investiti in Canada passa da 2'818'000 a 2'637'000 dollari. Durante il medesimo periodo, il valore degli investimenti americani in questo paese passa da 835'000 a 3'196'000 dollari”.¹⁰

All'inizio del XX secolo gli Stati Uniti erano ormai divenuti una potenza mondiale. Il capitalismo americano, che pervadeva l'intero territorio nazionale, doveva cercare nuove rotte; e così il Canada, di cui le istituzioni politiche ed economiche rassomigliavano a quelle statunitensi, divenne un mercato interessante. Da parte sua l'Inghilterra, interessata da altri mercati ed indebolita dal conflitto mondiale, aveva tralasciato sempre più le sue colonie nordamericane, così che gli Stati Uniti ne poterono colmare il vuoto.

Gli Stati Uniti e lo statuto internazionale del Canada

All'inizio del XX secolo la diplomazia canadese restava ancora sotto il controllo della Gran Bretagna. Il Governatore generale del Canada era cosciente che “il Dominio non poteva negoziare indipendentemente con potenze straniere continuando a beneficiare dei vantaggi che gli derivavano dalla sua appartenenza all'Impero”.¹¹ Una tale via indiretta non era ancora redditizia; bisogna considerare le elargizioni dell'Inghilterra verso gli Stati Uniti nel secolo precedente e il fatto provocava dei termini inopportuni.

“Ammettiamo – ipotizzava il segretario di Stato americano Elihu Root (1905-1909) – che faccia una proposta all'ambasciatore della Gran Bretagna di stanza negli Stati Uniti. La farà recapitare al ministro degli Affari esteri a Londra, il quale la trasmetterà al ministro delle Colonie che a sua volta la riferirà al governo di Ottawa. (Root non specificava che il dispaccio sarebbe stato indirizzato al Governatore generale che lo avrebbe trasmesso al Consiglio privato che, a sua volta, avrebbe deciso quale ministro avrebbe dovuto incaricarsene, e infine, Sir Wilfrid Laurier avrebbe trovato un momento per occuparsene)”.¹²

9 13 millions de cousins aux États-Unis, in Le Soleil, 7 dicembre 1983, p. E-13.

10 Arnaud Sales, *La bourgeoisie industrielle au Québec*, Québec, P.U.F., 1979, p. 165.

11 F. H. Soward, *Le ministère des affaires extérieures et l'autonomie canadienne 1899-1939*, La Société Historique du Canada, Brochure Historique, N. 7, 1956, p. 3.

12 Idem.

Il ritiro progressivo degli investimenti inglesi in Canada e, in una certa misura, la sostituzione dell'Inghilterra con gli Stati Uniti in quanto principale partner economico avrebbero permesso al Canada di ottenere una maggiore indipendenza in politica estera.

Nel 1878 il governo canadese espresse per la prima volta la sua reticenza nel finanziare le guerre dell'Impero Britannico. Quattro anni più tardi, durante un conflitto anglo-egiziano, dei cittadini canadesi furono ingaggiati per condurre le barche di trasporto sul Nilo; gli uomini erano però sotto contratti civili e il governo canadese non ne foraggiò le spese: le piccole guerre imperiali non erano più affare del Canada. Nel periodo della Guerra dei Boeri (1899-1902), il governo canadese consentì l'invio di volontari, non senza ribadire il diritto del Canada di decidere se partecipare o meno alle guerre britanniche. Nel 1907, il governo Laurier negoziò un trattato commerciale con la Francia, e l'ambasciatore britannico non partecipò alla negoziazione; analogamente successe qualche anno più tardi in occasione di un trattato con il Giappone, quando il delegato canadese si recò a Tokyo senza la lettera di credenziali ufficiale britannica. Nel 1909 in Canada creò un suo ministero degli Affari esteri, e pochi anni dopo rifiutò l'invio di navi all'Inghilterra. La partecipazione del Canada alla Prima Guerra Mondiale accelerò in processo di indipendenza del paese: se le Colonie dovevano partecipare al conflitto, allora avevano anche il diritto di elaborare i trattati di pace successivi, e così alla fine della guerra i primi ministri dei Domini siglarono il Trattato di Versailles nel nome del loro rispettivo governo di appartenenza.

All'inizio degli anni venti, il frangente del rinnovo dell'alleanza anglo-nipponica permise al governo canadese di allontanarsi dalle posizioni politiche britanniche di rinnovare l'intesa; sapendo che gli Americani si opponevano a ciò, i Canadesi rifiutarono. Il trattato fu così rielaborato secondo nuove considerazioni che compiacquero gli Stati Uniti.

Nel 1922, durante l'incidente di Chanak, il governo canadese rispose in modo molto evasivo a un'urgente richiesta di aiuto del governo inglese che era sul punto di dichiarare guerra alla Turchia. Un anno più tardi, un trattato fra Stati Uniti e Canada sulla pesca dell'halibut fu concluso senza la sigla dell'ambasciatore britannico: il Canada diventava sempre più uno stato indipendente.

Il Senatore Dandurand divenne presidente dell'assemblea della Società delle Nazioni

nel 1925 e il Canada fu eletto membro del suo consiglio nel 1927. Nello stesso anno un ministro con pieni poteri fu nominato a Washington. Per la prima volta, un ambasciatore canadese presentava a un governo straniero, quello statunitense, le sue lettere credenziali emesse dal governo di Ottawa. Nel 1928 un ministro plenipotenziario fu nominato a Parigi, e l'anno successivo un ulteriore fu nominato a Tokyo. Stati Uniti, Francia e Giappone insediarono delegazioni a Ottawa e infine, nel 1931, lo statuto di Westminster riconobbe la completa autonomia del Canada.

Visitatori prestigiosi

Il 26 luglio 1923 una folla stimata a più di 250'000 persone accolse a Vancouver il presidente americano Warren Harding. Con l'eccezione del presidente Chester Arthur (1881-1885) che, sollevando lo scandalo a Washington, si era accidentalmente avventurato nelle acque canadesi durante un'escursione di pesca nel 1882, Harding era il primo presidente a rendere visita allo stato a nord del confine. Questo importante gesto segnava il nuovo sviluppo delle relazioni canado-americane.

L'avvicinamento tra i due paesi portò ulteriori visitatori, e i turisti succedettero ai militari. Dopo la fine del XIX secolo i ricchi Americani avevano preso l'abitudine di risalire il percorso dalle cascate del Niagara fino alla cascata di Montmorency. Passando da Quèbec, essi ammiravano i bastioni dell'unica città fortificata dell'America del Nord, che col suo aspetto francoeuropeo richiamava loro alla mente una grande parte della loro storia.

In questo periodo la regione di Charlevoix iniziò a diventare un sito di villeggiatura ricercato, consigliato dalla celebre guida Chisholm's. Diversi itinerari in barca partivano da Toronto o New York per raggiungerla, e il campo da golf di Murray Bay, inaugurato nel 1876 e conosciuto come il più antico del Nordamerica, conferiva alla zona un certo prestigio.

William Howard Taft ci passava le sue estati prima di diventare presidente degli Stati Uniti, nel 1908, e ne conservò un ricordo indimenticabile: "*Murray Bay è unica [...] Se non sarò eletto che per un mandato, cosa più che probabile, viste le questioni delicate che mi attendono, mi consolerò pensando che potrò ritornare a Murray Bay ogni estate a venire*".¹³

A partire dagli anni '20 il turismo, grazie alla diffusione dell'automobile e alla generalizzazione delle vacanze, si ampliò sempre più. Nel 1928 circa mezzo milione di persone, la maggior parte di origine americana, visitò la città di Québec. In occasione del terzo centenario della fondazione della città di Québec nel 1908 e della festa del 1934 che celebrava la scoperta del Canada, gli Americani furono invitati alla cerimonia. Dopo essersi combattuti e osteggiati per più di tre secoli, gli Americani, i Canadesi, i Québecchesi e i Francesi si trovarono infine riuniti.

La Seconda Guerra Mondiale

Il contesto politico all'epoca della Seconda Guerra Mondiale e della Guerra Fredda che ne seguì portò Canada e Stati Uniti a rafforzare il proprio legame; e i rispettivi primo ministro Mackenzie King e presidente Francis Delano Roosevelt cementarono una solida amicizia. Roosevelt conosceva bene il Canada: la sua famiglia possedeva una casa per l'estate a Campobello, nel New Brunswick, e da bambino egli vi passava le vacanze. Proprio in quel periodo, durante un'escursione in barca egli cadde nelle acque gelide della baia di Fundy e contrasse la poliomielite che lo tormentò per il resto della vita.

Il 18 agosto 1938 Roosevelt dichiarò, ricevendo una laurea ad honorem all'Università Queen's: "il dominio del Canada fa parte della famiglia che costituisce l'Impero Britannico. Vi assicuro che gli Stati Uniti non resteranno testimoni impassibili se il dominio del Canada sarà minacciato da un altro impero".¹⁴ Seguendo il percorso dell'economia, anche la situazione della difesa divenne continentale.

Il 3 settembre 1939, l'Inghilterra dichiarò guerra alla Germania, e il Canada la seguì il 10 settembre. Il 5 dello stesso mese Roosevelt in una dichiarazione ufficiale espose il Canada dai paesi belligeranti, il che significava un riconoscimento ufficiale dell'autonomia canadese rispetto all'Inghilterra. Ciò permise anche, a quanto pare,¹⁵ agli Inglesi di passare le comande di guerra attraverso il Canada agli Stati Uniti, che considerando le leggi sul commercio non potevano commerciare con un paese belligerante.

Nel corso della guerra la sinergia economica, politica e militare tra i due paesi si

14 Ibid., p. 127.

15 Yves Tessier, op. cit., p. 197.

intensificò ulteriormente. Nell'agosto 1940, dopo l'incontro di Ogdensburg, Canada e Stati Uniti decisero di assicurare congiuntamente la difesa del Nordamerica. King fu con il primo ministro inglese il solo capo di stato ad essere a conoscenza del piano nucleare americano, e quando l'attacco giapponese di Pearl Harbour mise in dubbio l'invulnerabilità degli Stati Uniti il Canada divenne ancora di più un elemento territoriale strategico; e gli Americani vi costruirono numerose opere di difesa di cui una gran parte sfuggì al controllo del governo autoctono.

Le intese proseguirono a guerra conclusa: nel 1949 il Canada ratificò il patto della NATO per la difesa del Nordamerica, e nel 1958 accettò gli accordi del NORAD, che accorparono le forze aeree di Canada e Stati Uniti sotto il medesimo comando.

L'epoca contemporanea: tensioni e accordi

Nel periodo che succedette la Seconda Guerra Mondiale gli investimenti americani in Canada aumentarono ancora, e il paese del nord era ormai quasi diventata il cinquantunesimo stato della confederazione statunitense; l'ascesa del nazionalismo era però prossima a cambiare le cose. L'arrivo di molti migranti di differenti culture, la percentuale minore di popolazione di origine non anglosassone, l'obbligo dei Canadesi di prendere una posizione nei confronti del nazionalismo québecchese e la volontà del ceto alto hanno portato gli abitanti a meglio identificarsi come gruppo. All'apice della crisi di Cuba il presidente Kennedy, di fronte al pericolo imminente dello scoppio di un conflitto, dichiarò lo stato di allerta; il primo ministro canadese John Diefenbaker però, poco informato sulla crisi russo-americana e spinto da uno spirito indipendentista, esitò ad allertare le forze armate del suo paese come avrebbe richiesto l'accordo del NORAD. Kennedy bollò il gesto come nettamente antiamericano, e tra i due politici non vi fu la minima intesa. Diefenbaker era stato eletto nel 1957 a seguito di una campagna politica prettamente nazionalista, e, dopo che alcune dispute riguardo intese di commercio tra Canada e Cuba avevano già avuto luogo, i disaccordi proseguirono in seguito alla rivoluzione castrista. Si dice che nel corso di una visita di Diefenbaker alla Casa Bianca, Kennedy posizionò un dipinto che raffigurava chiaramente la vittoria delle armate americane contro quelle canado-inglesi nella guerra del 1812.¹⁶ All'inizio degli anni '60 il governo di

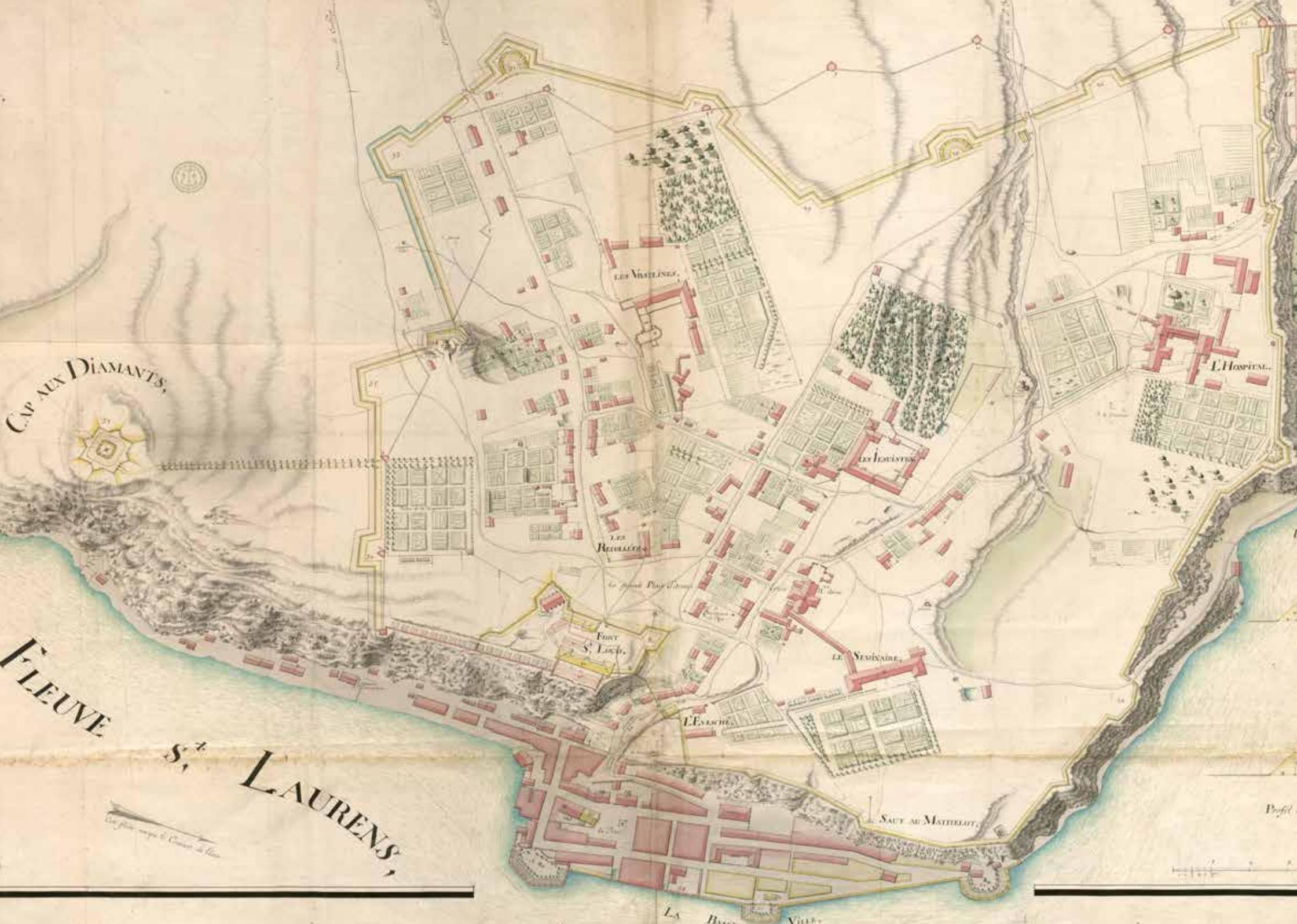
16 Ibid., p. 198.

Diefenbaker contattò l'ambasciatore di Washington per protestare contro una nota emessa dal governo americano che criticava l'inattitudine canadese alla difesa del continente, gesto che inasprì ulteriormente le relazioni tra i due paesi.

Nell'aprile 1963 l'elezione del primo ministro canadese Pearson, in migliori rapporti con Kennedy rispetto al suo predecessore, appianò le divergenze tra le nazioni confinanti. Tuttavia la politica estera americana, le differenti posizioni sulla guerra in Vietnam, lo sviluppo del nazionalismo canadese, l'avvento di nuovi partner economici, la messa in discussione della leadership mondiale americana, alcuni problemi di frontiera e il tema delle piogge acide inasprirono nuovamente le relazioni tra Canada e Stati Uniti.

Al di là della politica ufficiale però, i due stati restano dei partner importanti, ed esistono molte delegazioni di entrambi i paesi sul territorio estero. Gli scambi e i passaggi sono numerosi: è stato calcolato che nel 1980 più di mezzo milione di turisti statunitensi hanno visitato la sola città di Québec, mentre nel primo trimestre del 1983 circa 1,2 milioni di Canadesi si è recato negli Stati Uniti.

John F. Kennedy dichiarò, a proposito delle relazioni tra i due paesi: *“La geografia ha fatto di noi dei vicini. La storia ha fatto di noi degli amici. Le questioni economiche hanno fatto di noi dei soci. E la necessità ha fatto di noi degli alleati.”*¹⁷



CAP AUX DIAMANTS

FLEUVE
S^t
LAURENS

LES ARDEUSES

L'HOSPITALIERS

LES JÉSUMITES

LES RELIGIEUSES

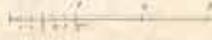
LE SÉMINAIRE

FOUR
S^t LAURENS

L'ÉVÊCHÉ

SAUVE AU MONTCALOT

LA BARRIÈRE
VILLÉ



Profil

4 _ TAPPE DI STORIA COSTITUZIONALE
UNA CONCEZIONE DUPLICE DELLA STESSA NAZIONE

Da quando fu sancito il British North American Act (1867), il Canada seguì uno sviluppo interno particolare che, malgrado si sia intrecciato molte volte con la più ampia storia del Nordamerica, è opportuno analizzare singolarmente e in modo più approfondito, al fine di comprendere meglio i caratteri peculiari che la confederazione e la provincia del Québec in particolare hanno assunto negli ultimi 150 anni.

L'annessione di nuove province

Il periodo successivo alla promulgazione del BNA vide l'unione di nuove province alla Confederazione; questo processo di annessione fu duplice: da una parte le colonie britanniche rimaste sino ad allora estranee aderirono allo stato canadese (Columbia Britannica nel 1871, Isola del Principe Edoardo nel 1873, Terranova e Labrador nel 1949), dall'altra alcune grandi aree precedentemente affidate a compagnie private per lo sfruttamento delle risorse divennero province a sé stanti. Inizialmente il Canada acquistò queste zone e le accorpò nella circoscrizione dei Territori del Nord Ovest, non dotata di un governo autonomo. Quasi immediatamente questa suddivisione fu ridotta con la creazione della provincia del Manitoba, che accorpava una porzione delle praterie abitate dai nativi americani precedentemente facente parte della Red River Colony costituita nel 1812; i coloni videro quest'azione come un'imposizione del governo applicata senza il loro consenso e insorsero, capeggiati da Louis Riel. Anche se episodi di questo genere non possono far considerare pacifica l'espansione canadese verso ovest, bisogna riconoscere che una sapiente gestione interna permise un'espansione decisamente meno violenta degli scontri che si susseguirono lungo la frontiera statunitense. Nel 1898 fu creato il territorio dello Yukon, nel celebre panorama della corsa all'oro del Klondike. Una ulteriore scorporazione dei Territori del Nord Ovest portò alla creazione di Alberta e Saskatchewan nel 1905. La più recente parcellizzazione risale al 1999, quando fu istituito a est dei Territori del Nord Ovest il Nunavut, con l'intenzione di concedere alla popolazione Inuit una zona in cui poter esercitare l'autogoverno.¹

1 Tania Groppi, Canada, *Il Mulino*, 2006, pp. 30-31.

Evoluzione dei caratteri del federalismo

Con la nascita e le successive modifiche delle province, si andò parallelamente a evolvere il federalismo della nazione. Se esso infatti nacque in seno alla dicotomia tra Canada anglofono e francofono, successivamente si legò alla contrapposizione tra Ontario e Québec, e nel secondo dopoguerra fu influenzato dalle rivendicazioni delle province occidentali quali British Columbia e Alberta. Recentemente la creazione del Nunavut ha segnato un nuovo protagonista nel panorama della federazione, ovvero il movimento dedito all'affermazione dell'autogoverno dei popoli nativi.

Si nota quindi che il pluralismo territoriale, nato da una condizione di dualismo, si è poi evoluto dando voce alle molteplici necessità che si sono mostrate negli anni come comuni agli abitanti di un determinato territorio. Ciò ha indubbiamente indebolito la peculiarità originaria del Québec in quanto "solo contro tutti". Un altro aspetto che ha aggiunto ulteriori sfaccettature al federalismo canadese è stato ovviamente quello delle migrazioni, che hanno sempre accompagnato la storia della confederazione.²

Sviluppo socioeconomico in Québec

A partire dal 1867 si svilupparono sul territorio del Québec due società differenti: quella francofona, rappresentata dalla maggioranza della popolazione, e quella anglofona, che deteneva la maggior parte del capitale economico. Questa disparità era inserita in un contesto fortemente conservatore, che permise a lungo tempo nonostante l'affermarsi di una regione urbanizzata e industrializzata.

Malgrado la parentesi situata nei primi decenni del '900 in cui il Liberal Party svecchiò il sistema consolidatosi precedentemente valorizzando gli interessi della popolazione francofona, l'elezione a premier provinciale di Maurice Duplessis nel 1936 portò al ritorno di un governo populista fondato sul nazionalismo e la tutela dei tradizionali valori cattolici. Questo ritorno alla tendenza precedente si concluse però definitivamente con l'ascesa di Jean Lesage nei primi anni Sessanta, che portò alla cosiddetta "rivoluzione tranquilla"; questo termine indica la rapida evoluzione della società del Québec segnata dalla laicizzazione e dallo sviluppo delle

2 Ibid, p.32.

politiche sociali, che portò a un rafforzamento dell'identità provinciale e a nuove rivendicazioni nei confronti della federazione canadese. Tra i primi provvedimenti presi dai liberali vi fu ad esempio la nazionalizzazione delle imprese idroelettriche situate nella regione (1963). Risale a questo periodo l'enorme successo che ebbe il discorso di Charles De Gaulle tenutosi a Montréal durante l'esposizione universale del 1967, culminato dalla celebre frase "Vive le Québec libre!".

La nuova tendenza nazionale portata dalla rivoluzione tranquilla portò tuttavia a un periodo di tensioni alla fine degli anni Sessanta, con l'affermarsi di movimenti estremisti e allo svolgimento di alcuni episodi di affermazione provinciale sfociati in violenza.

Ci fu così una caduta del movimento liberale a favore dell'affermazione del Parti Québécois, salito al potere nel 1976 portando a un distacco graduale dal resto della federazione. La prevalenza ormai assunta dalla lingua e cultura francofona ebbe come risultato un massiccio esodo della popolazione anglofona nel corso del XX secolo, il che portò ovviamente anche il passaggio del potere economico della provincia dagli anglofoni alla borghesia francofona: se fino agli anni Settanta Montréal poteva essere identificata come capitale economica del Canada anglofona, ormai essa fu costretta a spostare la sua sede a Toronto.

Questo movimento portò logicamente a pratiche secessioniste, pur fortemente osteggiate da I primo ministro Trudeau (in carica durante la rivoluzione tranquilla e successivamente tra due mandati del Parti Québécois), che caldeggiava invece un riavvicinamento al resto della federazione; due referendum atti a sondare la volontà popolare di separarsi dal Canada, avvenuti nel 1980 e nel 1995, ebbero entrambi esito negativo pur mostrando un grande aumento della percentuale favorevole tra il primo e il secondo tentativo.³

Progressivo distacco della federazione dal Regno Unito

Nel 1865 fu emanato il Colonial Laws Validity che regolava il rapporto di dipendenza delle colonie dal Regno Unito; alcuni decenni dopo, lo Statuto di Westminster del 1931 segnò una svolta epocale stabilendo che nessuna legge britannica potesse essere applicata ai dominions, salvo l'esplicita richiesta delle colonie, e che ognuna

di esse potesse modificare o abrogare le leggi britanniche fino ad allora imposte.

Nel 1949 il secondo British North American Act conferì al parlamento canadese la competenza di emendare volta per volta la costituzione del Canada, da cui erano ancora esclusi alcuni temi controversi quali le attribuzioni esclusive alle assemblee legislative provinciali, i diritti e privilegi attribuiti da un atto costituzionale a un governo provinciale; il potere del Privy Council britannico quale giudice d'appello per il Canada fu trasferito alla Corte suprema del Canada.

Nel primo centenario della nascita della federazione era ormai evidente la necessità di ripensare una costituzione concepita per un paese ormai totalmente diverso da quello attuale, e che fosse rielaborata per evidenziare l'affrancamento dal Regno Unito, per consolidare un nuovo patto tra le province (tenendo conto anche di quelle che un secolo prima non esistevano), per tutelare i diritti dei nativi e di tutte le molte minoranze che abitavano il paese, e per creare un'identità nazionale solida capace di contenere le tendenze secessioniste del Québec. Il rappresentante di questa ideologia fu il già citato primo ministro canadese Trudeau, che dopo più di dieci anni di impegno politico riuscì a portare al Constitution Act.⁴

Il Constitution Act

Il Constitution Act del 1982 è un patto costituzionale che si affiancò al British North American Act che diede vita al dominion canadese. Il nuovo provvedimento incluse elementi essenziali della costituzione, la formula di revisione e la Carta delle libertà.

Proprio al momento di costituire il nuovo ordinamento costituzionale però, il Québec rifiutò di aderire: la provincia, temendo un aumento eccessivo del potere della federazione, richiese di ottenere il diritto di veto sulle riforme costituzionali. In questo modo la questione controversa sulla procedura da seguire per la revisione della costituzione protrattasi fin dalla nascita della federazione si annullò, con la decisione del primo ministro di non cercare il consenso di tutte le province (dopo la sentenza della Corte suprema che sosteneva la non validità del veto di una provincia): la costituzione quindi prevedeva la partecipazione di tutte le province alla revisione della medesima, ma escludendo la regola dell'unanimità.

3 Ibid, pp. 33-34.

4 Ibid, pp. 35-36

L'entrata in vigore del nuovo Atto senza il consenso del Québec presenta una situazione paradossale, ovvero che la costituzione, intesa come insieme di valori e principi condivisi universalmente da una nazione, in Canada non rispecchia di fatto questa definizione.

Gli accordi di Meech Lake del 1987 videro i leader delle dieci province approvare alcuni emendamenti proposti dal Québec che si incentravano su tali punti:

1. Il riconoscimento del fatto che i Québec è una società distinta dalle altre;
2. L'assegnazione di maggiori poteri provinciali in tema di immigrazione;
3. L'attribuzione alle province della competenza di nominare i giudici della Corte suprema;
4. La previsione di limiti al potere federale di spesa;
5. L'introduzione del diritto di veto sugli emendamenti costituzionali.
6. Fu stabilito che tali emendamenti necessitassero dell'unanimità per essere approvati, e venne quindi chiesto ai governi provinciali di ratificare il testo approvato dal parlamento di Ottawa. Allo scadere dei tre anni concessi però, Manitoba, Terranova e Labrador non avevano ancora compiuto la ratifica: la procedura venne quindi interrotta risolvendosi in un fallimento.

Un ulteriore testo stilato a Charlottetown (1992), sostanzialmente analogo a quella di Meech Lake ma ampliato, considerando anche i diritti dei popoli aborigeni e l'uguaglianza delle province nel rispetto delle diversità, fu nuovamente vanificato dal referendum nazionale che vide la maggioranza, oltre che la popolazione di sei delle dieci province, schierarsi per il no.

Questo esito portò a un periodo ancora più incerto per l'unità della federazione, che si rispecchiò nel risultato del referendum del Québec del 1995.⁵

Il declino del secessionismo e la vittoria del federalismo

Temendo un imminente ulteriore referendum per la secessione del Québec, il premier canadese Jean Chrétien decise di interpellare la Corte suprema domandole la legittimità costituzionale di un distacco del Québec dalla federazione. L'organismo

5 Ibid, pp. 38-39.

rispose che le altre province e il governo federale non avessero un obbligo legale ad accettare la secessione di una provincia, neanche di fronte alla chiara volontà secessionista di tale provincia, senza un negoziato di revisione della costituzione canadese in cui tutte le province collaborino. Detto ciò, la Corte suprema passò il turno alla politica, che a livello federale rispose con il Clarity Act del 2000; tale legge, inerente alla legittimità di proporre referendum secessionisti, suggerisce che il quesito referendario debba essere cristallino riguardo alla volontà di permanere nella federazione o di uscirne costituendo uno stato a sé, rendendo inammissibili i due referendum già tenutisi, in quanto essi riguardavano la sovranità-associazione (nel 1980) e la sovranità-partenariato (nel 1995).

In questo modo Chrétien mise sotto scacco il movimento secessionista, in quanto una domanda così diretta molto probabilmente non sarebbe stata accolta dalla popolazione québecchese che, dai sondaggi, rivelava di non voler scegliere se appartenere al Canada o al Québec, per un fattore di retaggio storico e culturale in comune con il resto del popolo canadese e di lealtà verso la costituzione e le istituzioni della federazione.

Svanirono così i sogni dei separazionisti, che almeno fino ad ora hanno avuto una discesa costante nelle percentuali alle urne, consentendo nuovamente l'ascesa al potere dei liberali.

Interessante ed evidente è la duplice visione della costituzione e del federalismo che emergono da un breve resoconto di questi fatti, la quale caratterizza indissolubilmente le figure politiche e l'intera popolazione del Canada.⁶

6 Ibid, pp. 40-45.



Fleuve S. Laurent

Chaudière de la Rivière S. Charles

Table des lieux, places, &c. du Plan de Québec l'an 1769

1. Ville de Québec, dans la plus grande partie de la ville qui est comprise dans le fort & son enceinte. Voir au verso le plan de la ville.
2. Rues de la ville, au-dessous du fort, les plus belles.
3. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
4. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
5. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
6. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
7. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
8. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
9. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
10. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
11. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
12. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
13. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
14. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
15. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
16. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
17. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
18. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
19. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.
20. Rues de la ville, au-dessus du fort, les plus belles.

5 _ IL SISTEMA FEDERALE CANADESE

Il Canada è uno stato federale generatosi dall'aggregazione di più entità territoriali precedentemente distinte che riconobbero la legittimità della medesima costituzione; questo portò all'attribuzione di un grande potere al governo centrale, che aveva il compito di allacciare le varie province al fine di produrre un'economia nazionale comune all'intero Nordamerica britannico che superasse le differenze culturali e territoriali.

Ricordiamo poi il contesto in cui nacque il British North American Act: le province che costituirono il dominion erano colonie che esercitavano l'autogoverno, ma non effettivi stati, il che portò anche la federazione, nel 1867, a sottostare alle leggi del governo inglese. La federazione esercitava dunque il duplice ruolo di collegare i territori coloniali con la madrepatria e di permettere che queste ex colonie accettassero una costituzione che non consentisse loro la piena libertà, in quanto vedevano la controparte di una serie di garanzie offerte dalla madrepatria britannica. Questa tripartizione dei ruoli è quindi il carattere centrale della costituzione federale ai suoi albori.¹

Competenze federali e competenze provinciali nel British North American Act

Il BNA sancì quindi la nascita di una federazione di province in cui il potere non era equilibrato tra le due parti, ma decisamente più presente nelle mani del governo centrale. Senza elencare i vari articoli della costituzione, si denota che malgrado la ripartizione delle competenze tra federazione e province, si escludono dai compiti delle seconde tutte quelle opere e imprese dichiarate di interesse generale o interprovinciale dal parlamento canadese; questo sistema consente di avere una ripartizione flessibile, ma unilateralmente a favore del governo federale.²

Oltre alla distribuzione delle competenze, il maggior rilievo decisionale del governo centrale si denota anche in tema legislativo con il potere di disallowance, vale a dire di annullamento delle leggi provinciali per motivi di legittimità e di merito, potere che si basa sulla dinamica dei rapporti tra Gran Bretagna e colonie;³ si aggiunge ad esso anche il potere spettante all'esecutivo provinciale di nominare i governatori e

1 Tania Groppi, Canada, *Il Mulino*, 2006, pp. 47-48.

2 *British North American Act*, artt. 91-93, 95, 1867.

3 *Idem*, artt. 55-56, 90.

le principali cariche giudiziarie provinciali.⁴

Un ulteriore elemento di disequilibrio portato dal BNA consiste nell'assenza di una seconda Camera di rappresentanza delle province e dell'assenza di queste ultime nella nomina dei giudici della Corte suprema.⁵

L'aumento di potere delle province

Malgrado l'impostazione iniziale, il progresso del rapporto tra centro e periferie ebbe un andamento a favore delle province. Ad esempio, sia l'organismo del Privy Council (attivo fino al 1949 come Corte di ultima istanza per il Canada) prima, sia la Corte suprema canadese si espressero a favore di un federalismo in cui l'interesse pubblico non sia di pertinenza esclusiva del potere centrale, bensì venga generato dalla collaborazione tra federazione e province. In particolare il Privy Council affermò, riguardo al BNA:

“Lo scopo dell'Act non era di fondere le province in una sola unità, né di subordinare i governi provinciali a un'autorità centrale, ma di creare un governo federale nel quale le province fossero tutte rappresentate e al quale sarebbe stata affidata in esclusiva la gestione delle questioni nelle quali esse avevano un interesse comune, mentre ogni provincia avrebbe mantenuto la sua indipendenza e la sua autonomia”.⁶ Nello studio sulla secessione del Québec la Corte suprema espresse a sua volta che:

“Il principio del federalismo favorisce il perseguimento di obiettivi comuni da parte di minoranze culturali o linguistiche che costituiscono la maggioranza in una certa provincia. È il caso del Québec, ove la maggioranza della provincia è francofona e ha una cultura distinta. Ciò non è casuale. La realtà sociale e demografica del Québec spiega la sua esistenza come entità politica e ha costituito, in effetti, una delle ragioni essenziali della creazione di una struttura federale per l'unione canadese nel 1867”.⁷

4 *Idem*, artt. 58-59, 96.

5 Tania Groppi, *op. cit.*, pp. 48-50.

6 *Liquidators of Maritime Bank of Canada v. Receiver-General of New Brunswick*, 1892, AC 437.

7 *Re: Secession Quebec*, 1998, 2 SCR 217.

La giurisprudenza si è quindi mostrata sempre favorevole alle maggiori competenze delle province a discapito di quelle federali, e allo stesso modo le consuetudini costituzionali hanno portato a svuotare alcuni poteri centrali, come ad esempio quello di disallowance, una sorta di veto sulle leggi che in origine serviva a garantire che le leggi delle colonie fossero in accordo con il sistema legislativo britannico; formalmente il potere di disallowance esiste ancora, anche se non fu più usato dal 1942 ed è già stato discusso di abolirlo per desuetudine. Anche riguardo alla nomina dei giudici provinciali si è prodotto un notevole cambiamento: da decenni ormai le nomine da parte del governo centrale sono condizionate dalle proposte degli esecutivi delle province.

Questa trasmigrazione del potere verso le province ha comunque concesso al governo di Ottawa alcuni eventi in cui esso è stato protagonista, specialmente nella creazione del welfare state, in particolar modo a partire dagli anni Trenta in cui era necessario far fronte all'ingente crisi economica del periodo, fermo restando che le competenze di diritto sociale restano in primo luogo appannaggio delle province, il che ha portato a molti episodi di cooperazione.⁸

Pregi e criticità del federalismo cooperativo

Ciò ha portato all'aspetto che contraddistingue oggi il federalismo canadese, ovvero il superamento del dualismo a favore di un federalismo cooperativo, sviluppatosi per convenzioni attraverso intese dirette tra governo centrale e provinciale, negoziate tramite istituzioni non formalizzate; il risultato finale di questo processo è una grande flessibilità nell'amministrazione del territorio. Tuttavia il sistema attuale non viene ancora considerato soddisfacente dalle province, prima fra tutte il Québec, in quanto la cooperazione resta in mano ai singoli soggetti politici, in mancanza di una revisione della costituzione che la renderebbe universale. Si aggiunge inoltre il fatto che il protagonismo delle intese e degli accordi intergovernativi porta inequivocabilmente a mettere in secondo piano democraticità e trasparenza delle decisioni amministrative.

Ricordiamo però che fino ad ora i tentativi di ammodernamento costituzionale avvenuti con gli accordi di Meech Lake (1987) e di Charlottetown (1992),

che prevedevano il conferimento di un ruolo nella scelta dei giudici della Corte suprema per le province e una limitazione del potere di spesa federale, fallirono. La costituzione canadese risulta perciò ancora statica, e lo stallo di questa può essere ora superato solo dall'interpretazione delle Corti e dall'integrazione convenzionale.⁹ In Canada il federalismo cooperativo agisce secondo due tipologie diverse di interrelazioni: quella verticale, tra governo federale e provinciale, e quella orizzontale, tra governi provinciali in cui il governo federale non interviene. In entrambe le tipologie si possono produrre accordi multilaterali o bilaterali/parziali, ovvero che non coinvolgono tutte le province: ad esempio i rappresentanti del Québec, pur partecipando generalmente a tali incontri, non di rado si rifiutano di sottoscrivere gli accordi che vengono proposti. Come già esposto, gli accordi costituiscono delle soft laws, vale a dire dei contratti tra gli esecutivi che non sono previsti dalla costituzione e non sono direttamente giustiziabili dalle Corti. Questo aspetto comporta che un governo non può avvalersi dei tribunali per obbligare un altro governo a rispettare gli impegni presi con un accordo, ma l'unico strumento di ritorsione avviene per via politica, ad esempio con la disapprovazione dell'opinione pubblica.

Cooperazione ed evoluzione

Nell'ultimo periodo si sono visti però degli sviluppi nella sfera delle relazioni intergovernative: sono nati molteplici forum intergovernativi suddivisi per settore, formati da ministri provinciali e federali, come il consiglio dell'istruzione, delle foreste, delle politiche sociali, dei trasporti o dell'ambiente, accanto ad altri. In secondo luogo la First Minister's Conference, che usualmente riunisce i premier federale e provinciali, negli anni Novanta ha perso parte della sua importanza a favore dell'Annual Premier Conference, alla quale sono presenti solo i primi ministri delle province. Nata negli anni Sessanta e avente inizialmente poco rilievo, questa conferenza annuale è andata via via istituzionalizzandosi, fino a quando nel 2003 il premier liberale québecchese Jean Charest propose la creazione di una nuova sede di collaborazione, il Consiglio della Federazione, che fu approvata dagli altri esponenti delle province. Il Consiglio si riunisce almeno due volte l'anno e ha

8 Tania Groppi, op. cit., pp. 50-51.

9 Ibid, pp. 52-53.

il compito di affiancare gli altri forum concordando posizioni comuni da seguire raffrontandosi con il governo federale. I principali temi su cui verte il Consiglio sono sanità, istruzione, federalismo fiscale e globalizzazione.

La recente creazione del Consiglio apre uno spiraglio positivo, poiché si evince che è presente la volontà di mantenere e di continuare ad attribuire un'importanza di primo rilievo al federalismo cooperativo, malgrado non sia ancora giunta la grande riforma costituzionale che è, come illustrato, necessaria per stabilire un assetto solido e universalmente riconosciuto; si nota inoltre che la collaborazione orizzontale può essere la risposta attesa da decenni alla questione del Québec, e vi è la forte possibilità che si troverà finalmente un modo per appianare la sua grande asimmetria all'interno della federazione.¹⁰

Ridotta importanza del governo locale

In Canada la competenza legislativa in materia di ordinamento locale spetta alle province, che hanno redatto un loro corpus di leggi distinguendo gli enti locali in due livelli: il primo comprende cities, towns e villages, mentre il secondo accorpa contries e regions. Tuttavia le differenze con cui vengono considerati gli enti in base agli abitanti sono ridotte e che un centro conti cinquecento abitanti o mille volte tanto, le istituzioni e competenze sono analoghe: è un sistema antico, che si basava su un territorio di tipo rurale e che non tiene conto delle differenze portate dai grandi assembramenti presenti sul territorio. Le competenze locali sono esclusivamente quelle previste dalla legislazione provinciale e la principale fonte di fondi per il governo locale è la tassa sulle proprietà, il che spiega la tendenza ad incentivare lo sviluppo urbano a livello locale. I poteri politici sono detenuti dal City Council, assemblea elettiva, e non dal sindaco, anch'esso eletto direttamente dalla popolazione; caratteristica peculiare del governo locale è di essere normalmente apartitico.

Il governo locale è visto molto diversamente in Canada rispetto agli Stati Uniti: se per i secondi si tratta di un terzo livello del governo, che gode di una posizione riconosciuta dalla costituzione, quantomeno a livello provinciale, per i primi le province possono agevolmente cancellare competenze o istituzioni locali, motivo

per cui i temi trattati nel ministero locale (laddove esistente) non assumono quasi mai una posizione rilevante all'interno dei dibattiti provinciali; ulteriore esempio lampante delle criticità del sistema è che il governo federale non può prendere iniziative dirette verso i governi locali senza il consenso delle province.

Nella tendenza all'asimmetria portata in special modo dalle metropoli quali Toronto, Montréal, Vancouver o Victoria, il governo locale canadese dovrà lavorare molto per avere la posizione di rilievo che gli spetta ed estendere la sua influenza al dibattito politico delle province.

10 Ibid, pp. 60-62.

6 _ LA CITTÁ DI QUÉBEC

FASI STORICHE DI SVILUPPO

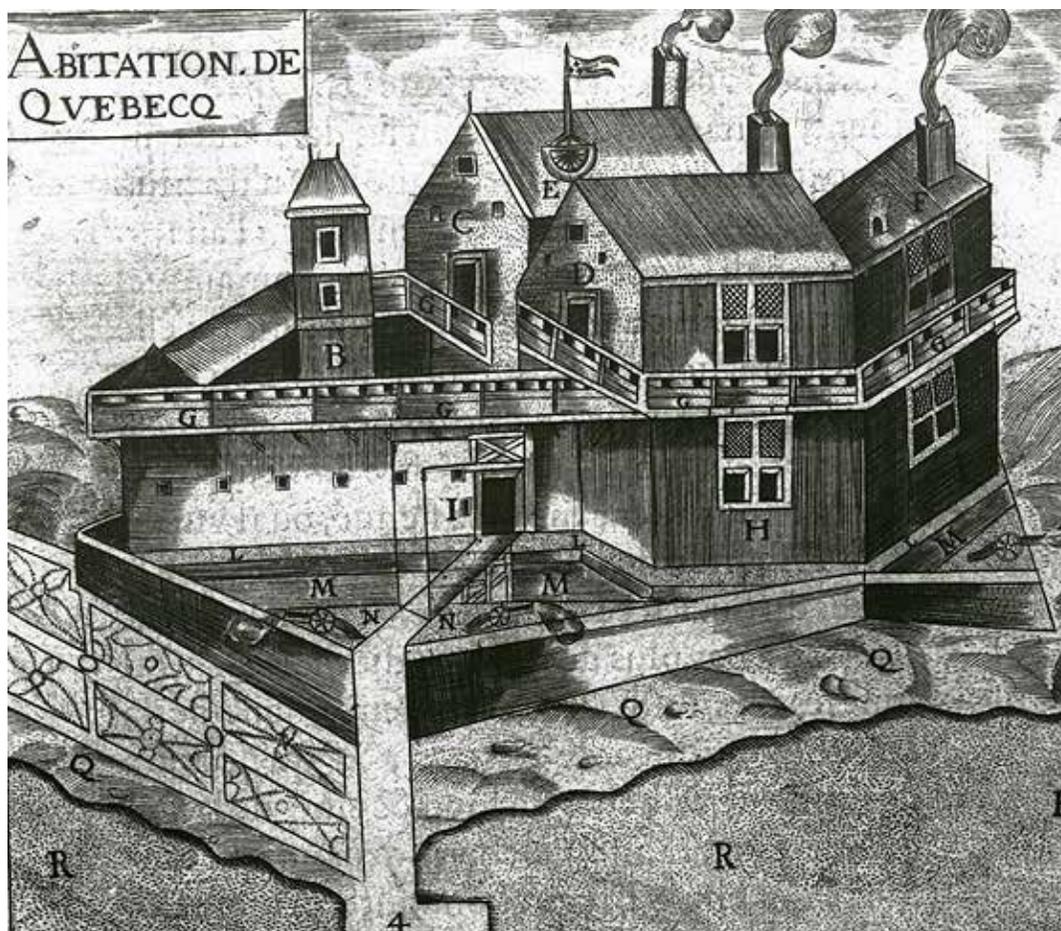
Come già accennato, quando gli Europei giunsero nell'area occupata dalla città di Québec, la trovarono già abitata dagli Amerindi. Gli antenati di questi erano cacciatori di mammut e caribù che ben 40'000 anni fa attraversarono l'istmo della Beringia che all'epoca collegava la Siberia all'Alaska, e si espansero nel continente americano. All'epoca dell'arrivo degli Europei erano 20'000 i discendenti di quegli antichi cacciatori che abitavano l'attuale regione del Québec, in cui all'epoca sorgeva, sulla sommità del Cap Diamant, il villaggio di Stadacona, capitale della (allora) piccola nazione chiamata Canada, termine amerindo che significa "piccola comunità".¹

Jacques Cartier fu il primo europeo a passare l'inverno a Québec, in occasione del suo secondo viaggio in America nel 1535. Il navigatore eresse il suo accampamento alla confluenza dei fiumi Saint-Charles e Lairet (ora scomparso), per affrontare una difficile stagione in cui lo scorbuto uccise molti dei suoi uomini. Il secondo viaggio di Cartier fu comunque un successo: pur non avendo trovato l'oro e le ricchezze tanto agognate, l'esploratore scoprì il grande fiume che

dall'oceano risaliva fino a Hochelaga (l'attuale Montréal) e conduceva al regno del Canada.²

Da questa prima scoperta però l'interesse della Francia verso la regione del San Lorenzo si affievolì, fino all'ascesa del commercio delle pellicce nel XVII secolo. Differentemente dalle rotte di pesca, questo tipo di commercio interessò un'esplorazione più profonda del territorio e un definitivo stanziamento in esso: ecco perché i Francesi volsero la loro attenzione dalla costa atlantica al percorso

del San Lorenzo. Samuel de Champlain fu così incaricato, dopo aver effettuato un primo viaggio di avanscoperta fino a Hochelaga, di stabilire un sito lungo la via laurenziana dove erigere un'abitazione fortificata. L'esploratore scelse così nel 1608 di insediarsi nel luogo che da quel momento prese il nome di Québec. Champlain fece costruire ai piedi della falesia una prima costruzione che accomunava le caratteristiche di un'abitazione, di un magazzino e di un fortino in un unico edificio, e che fu il punto di partenza da cui nacque la Nuova Francia. Dalla fondazione di Québec fino all'epoca contemporanea la città ha vissuto quattro fasi di sviluppo ed espansione che vengono qui di seguito esposte.³



1 Yves Tessier, op. cit., p. 13.

2 Ibid., pp. 14-15.

3 Ibid., pp. 16-18.



A View of the City of QUEBEC, the Capital of Canada, taken partly from Pointe des Peres and partly on Board the Vaisseau, Man of War, by Captain Horatio Smyth.

Vue de la Ville de QUEBEC, Capitale du Canada, prise en partie de la Pointe des Peres, et en partie d'abord de L'Armesur le Troisième de Guerre par le Cap. Horatio Smyth.

A New World Engraving

By the Right Honourable William Pitt, One of his Majesty's most Honourable Privy Council & Principal Secretary of State.

By his most Obedient humble servant, Horatio Smyth, Captain of the Ship "The Phoenix".

London: Printed by John Baskin, at the Sign of the Sun in Pall Mall; and by J. G. Smith, at the Sign of the Sun in St. Paul's Church-Yard, and by J. G. Smith, at the Sign of the Sun in St. Paul's Church-Yard.

I fase: nodo di commercio sotto il regime francese (1608 - 1760)

Nei primi decenni di vita della città lo sviluppo demografico fu decisamente lento: come Cartier prima di lui, anche Champlain dovette affrontare i rigori dell'inverno canadese, e di 28 compagni che passarono l'inverno nella dimora ben 20 morirono di scorbuto. Si registra che nel 1627 gli abitanti fossero solo 72. A partire dal 1636 però, alcune concessioni a favore degli enti religiosi slanciarono la crescita della popolazione, costituita in gran parte da membri del clero, e nel 1660 si contavano circa 600 cittadini.⁴

Il re Luigi XIV, salito al trono nel 1661, stabilì che Québec avesse un governo monarchico, un consiglio sovrano e un attendente, che sarebbe stato il responsabile dello sviluppo economico della colonia. Jean Talon fu il primo a ricoprire tale incarico, e con lui la popolazione raggiunse 4500 elementi nel 1670. Nei novant'anni successivi la crescita tornò ad essere meno drastica, raggiungendo i 7000 abitanti nel 1760, periodo in cui sorsero i borghi di Saint-Jean e di Saint-Louis nella Haute Ville e il borgo di Saint-Roch nella Basse Ville.⁵

II fase: centro di scambi britannico e roccaforte (1760 - 1860)

Nella seconda fase lo sviluppo della città fu strettamente legato alla sua funzione commerciale. L'impero britannico la impiegò infatti per ottenere grandi rifornimenti di legname, grano e navi, arrivando ad occupare ben metà della popolazione nel settore nautico; e tale richiesta continua garantì al settore portuario una prosperità della durata di quasi un secolo.

Da un punto di vista urbano l'evoluzione principale della città è dovuta alla sua caratteristica difensiva. Inizialmente fu eretta una cittadella fortificata temporanea tra il 1779 e il 1783, ma in seguito agli attacchi dell'esercito statunitense gli Inglesi decisero di insediarsi al fulcro difensivo dei domini canadesi; e così una nuova cittadella fu completata nel 1831.

I cambiamenti demografici svoltisi in quest'epoca riflettono il passaggio all'egemonia inglese: mentre nel 1795 la popolazione anglofona costituiva il 20% dei cittadini,

4 Ibid., p. 18.

5 Città di Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec*, 1988, p.5.

essa raggiunse il 40% degli abitanti nel 1861, che in totale contavano 60000 elementi.

Tale fase è inoltre importante per la trasformazione del centro da avamposto commerciale in vera e propria città, in quanto nel 1833 la neonata amministrazione municipale fece fronte a una popolazione urbana fortemente aumentata finanziando nuove reti di acquedotti, fognature e illuminazione pubblica, il potenziamento della rete stradale che comprese anche le scale che tutt'ora collegano i due opposti della falasia e la creazione di marciapiedi, e ancora la formazione dei corpi di vigili del fuoco e polizia.⁶

III fase: dal commercio all'industria (1860 - 1930)

Nella seconda metà del XIX secolo tre fattori collegati fra loro portarono all'indebolimento di Québec in quanto polo commerciale: il primo fu lo spostamento delle attività economiche verso l'ovest del subcontinente nordamericano, il secondo fu la perdita dell'egemonia della vendita del legname e della produzione navale, e il terzo fu il graduale affievolirsi dei legami commerciali con l'impero britannico. A ciò si aggiunse nel 1865 la perdita dello stato di capitale canadese, conferito a Ottawa, anche se Québec tornò ad avvalersi del titolo solo due anni più tardi, in quanto capitale provinciale.

Altri settori rimpiazzarono però parzialmente il vuoto economico lasciato dai precedenti, ovvero le manifatture di scarpe e vestiti e la costruzione della nuova ferrovia sulla riva nord, che fu completata nel 1879. Sebbene tali elementi rimasero legati al mercato locale, essi consentirono alla città di vivere un nuovo periodo di prosperità alla fine del secolo, grazie anche alla modernizzazione del nodo portuario.

L'indebolimento economico ebbe come conseguenza un calo dell'incremento demografico, attestando una popolazione di 69000 abitanti nel 1901. Importante fu però la redistribuzione dei cittadini sul territorio, che portò allo sviluppo di nuovi quartieri ed aree suburbane. Il XX secolo accompagnò poi una nuova impennata demografica, che in trent'anni portò la popolazione a 130600 elementi. Due grandi migrazioni verso i quartieri di Montcalm e di Limoilou contribuirono ad

6 Ibid. p.6.



Quebeck

Eine Stadt in Nord-America, in Canada, an den linken Ufer des Flusses St. Laurent, sie war die Haupt Stadt in Neu Frankreich, wurde aber 1759 von den Engländern erobert und in dem darauf erfolgten Frieden nehet ganz Canada an die Krone Engelland abgetreten.

Se veyt a. Description de Noyve villes de l'Amérique Septentrionale & Supplément à l'Empire des Indes Orientales avec l'Etat de la Sa. Majeité Impériale et avec l'Etat de la Sa. Majeité de France en 1763.

Quebeck

Une Ville de Canada dans l'Amérique Septentrionale auprès du rivage gauche du fleuve St. Laurent, elle étoit la Capitale de la nouvelle France, mais les Anglois la prirent en 1759 et par la Paix suivante elle fut cédée à la Couronne d'Angleterre avec Canada en entier.

attestare la grande maggioranza di popolazione francofona, portando la parte anglofona a costituire ormai solo il 10% degli abitanti.

Il Novecento consacrò anche le principali caratteristiche della città che attualmente permangono: la capitale della provincia sancita dall'Atto di confederazione del 1867 è ancora oggi un centro culturale, religioso e turistico di prima importanza nella regione.⁷

IV fase: sviluppo di commercio e servizi (1930 - oggi)

La crisi del 1930 portò a una nuova successione nel campo economico: se infatti il settore manifatturiero era in declino, le attività legate al commercio e ai servizi furono in auge. Tra il 1939 e il 1954 ben più di 500 imprese commerciali si installarono nella città, e se gli impiegati nella manifattura costituivano ormai solo il 25% della popolazione, più della metà dei cittadini trovò un lavoro nel campo terziario.

Contemporaneamente un nuovo slancio demografico, sebbene di minore intensità del precedente, portò la popolazione a 172000 persone, residenti soprattutto nei quartieri di Limoilou, Saint-Roch e Saint-Jean Baptiste, che svilupparono un centro di quartiere indipendente.

A partire dal 1961 la città si ampliò enormemente annettendo quattro centri confinanti alla sua giurisdizione, ma come accadde per molte città centro-nordamericane in quel periodo, si assistette a un fenomeno di decrescita demografica. Per fronteggiare tale problema l'amministrazione, sia cittadina che statale, ha indetto nei decenni molte opere di riqualificazione e ristrutturazione, così come di rivitalizzazione del centro storico, nell'ottica di migliorare la qualità della vita nella città. I risultati sono stati positivi e, se nel 1986 si registrava già una certa ripresa con 165000 abitanti, i vent'anni successivi hanno portato a un'ulteriore grande crescita, attestando la popolazione urbana attuale a circa mezzo milione di cittadini, cui se ne aggiungono altri 200000 residenti nell'area metropolitana.^{8 9} In previsione di ciò è stata terminata nel 1980 la rete autostradale che, capace di

servire un milione di abitanti, è un esempio dei vari macroprogetti a scala urbanistica che nella seconda metà del XX secolo hanno mutato fortemente lo sviluppo più tradizionale che la città aveva sempre seguito in precedenza. Dal punto di vista economico la crisi di quel periodo ha spinto la città a puntare sulle tecnologie, generando un polo di imprese e centri di ricerca strettamente legati all'università Laval, e al commercio di massa, con l'affermarsi dei grandi centri commerciali nelle zone periferiche.

Furono sempre gli anni Ottanta ad essere protagonisti dei grandi lavori di restauro che hanno interessato il centro storico del Vieux-Québec, che forte del nuovo interesse suscitato è stato insignito della qualifica di patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO nel 1985.

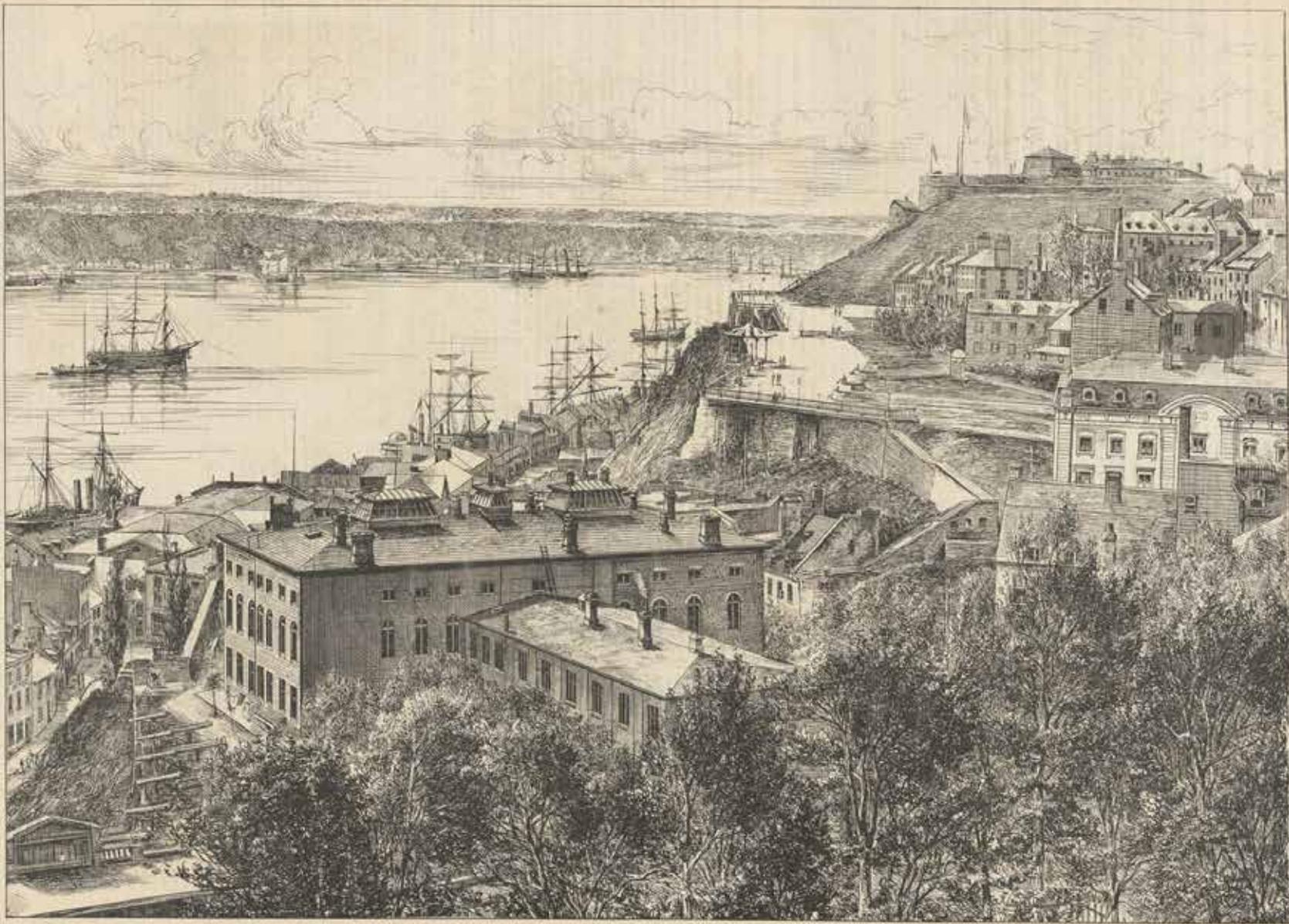
La città di Québec riunificò nel 2002 il suo territorio in 12 municipalità, seguendo la suddivisione del 1969 della Comunità urbana di Québec, istituita all'epoca per rispondere alle esigenze di una realtà urbana in forte sviluppo. Ora, suddivisa in 8 distretti, la comunità può sfruttare una più assestata visione comune per pianificare l'amministrazione del suo vasto territorio.¹⁰

7 Ibid, p.7

8 Ibid, p.8

9 Fonte: ricerca statistica aggiornata al 5 ottobre 2009 ad opera del Governo del Canada.

10 Città di Québec, *Portrait du Territoire*, 2005, pp. 21-22.



QUEBEC.—GENERAL VIEW OF THE DUFFERIN TERRACE.—FROM A PHOTOGRAPH BY LIVENNOIS.

CARATTERISTICHE URBANE DEL CENTRO

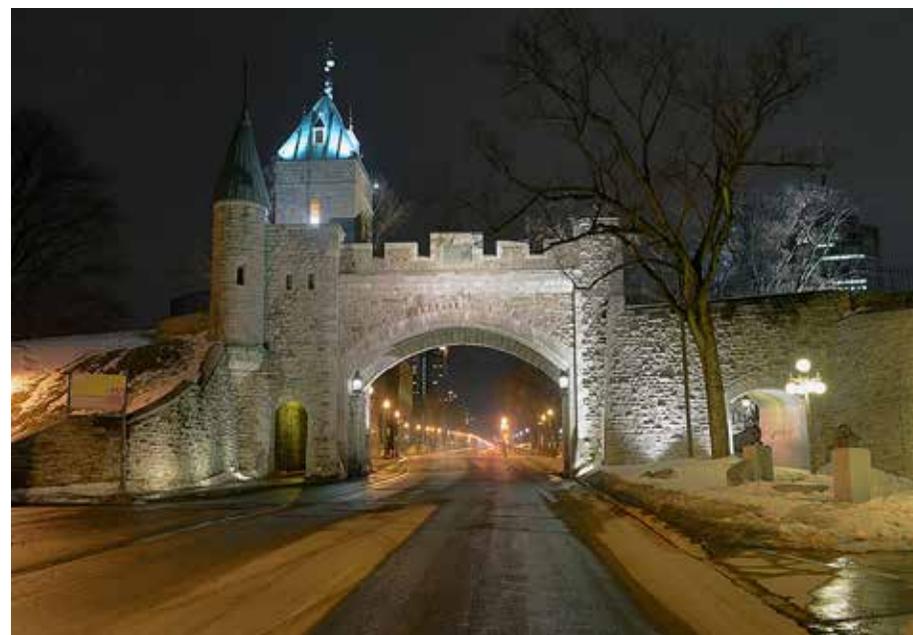
Québec è un polo che vanta caratteristiche storiche e geografiche uniche, al punto di essere la terza città più visitata del Nordamerica. Il centro, quartiere che racchiude la storia e l'identità del luogo, è ovviamente la zona preferita dai turisti che giungono da ogni parte del mondo; l'area di Saint-Roch, situata nella parte bassa della città dalla parte opposta della Città Vecchia, è una zona d'affari sempre più animata e in grado di suscitare un forte interesse verso gli abitanti.¹¹ Questo è solo il fulcro di una realtà urbana decisamente più complessa ed estesa che nella sua totalità costituisce la florida città di Québec.

Il centro della città comprende quindi una popolazione residente numerosa e diversificata, alla cui si aggiungono i lavoratori e i turisti, e presenta caratteri variegati quali la sponda del fiume San Lorenzo, il patrimonio costruito, i parchi verdi e il promontorio del cap Diamant; cui si aggiunge la sede del governo provinciale situata sulla collina Parlamentare.

L'area del centro è suddivisa in tre grandi settori: il Vieux-Québec, il centro d'affari della Haute-Ville e quello della Basse-Ville. Per quanto le tre aree siano limitrofe, esse sono nettamente separate dalla particolare topografia del luogo, e malgrado gli accessi attraverso i grandi assi stradali, le scale della falesia, l'ascensore del Faubourg (che connette Saint Roch e la città alta) e la funicolare di Québec (tra il Vieux-Québec e la Haute-Ville), i collegamenti non sono immediati e permane una sensazione accentuata di passaggio tra aree diverse.

La Haute-Ville

Il centro d'affari e politico della parte alta della città è costituita dalla collina Parlamentare, dall'asse della Grande Allée e dell'area residenziale sud del quartiere Saint-Jean-Baptiste. Nella parte più antica della città alta la distribuzione radiocentrica del tessuto viario e gli edifici in stile ottocentesco rievocano un clima di centro città europeo (specialmente francese), che contribuisce a rendere Québec una città unica nel panorama nordamericano.



11 Ibid., p.25.



La Basse-Ville

Il centro d'affari della città bassa a nord-ovest della falesia è composta dal quartiere Saint-Roch e dall'area della gare du Palais, in cui sono situati anche il palazzo di giustizia, la Société canadienne des postes ed altre istituzioni governative. Le due aree sono nettamente scisse dal viadotto dell'autostrada Dufferin-Montmorency che conduce direttamente alla città alta. Una recente rivitalizzazione del quartiere Saint-Roch ha ultimamente portato nuova linfa vitale a un'area precedentemente devitalizzata ed è stato registrato l'afflusso di una nuova parte della popolazione nella zona.¹² La distribuzione prevalentemente ortogonale delle strade e la presenza di alti palazzi suggeriscono qui i tipici connotati delle città nordamericane.



12 Città di Québec, *Plan directeur d'aménagement et de développement*, 2005, p. 223.

Il Vieux-Québec

Il Vieux-Québec è la parte antica della città compresa tra la punta nord-est della città alta, dominata dal castello Frontenac, e la parte bassa della città che si affaccia sul fiume San Lorenzo, il soggetto principale di questa ricerca.

Per quanto riguarda la zona della città che dal basso della falesia confina direttamente con l'acqua costituendo il waterfront del centro di Québec, bisogna ricordare che la sua storia è decisamente singolare: al giungere del XVIII secolo infatti, questa zona riscontrava seri problemi di esiguità degli spazi dovuti alla trama urbana eccessivamente densa. Per superare il problema furono proposte alle autorità diverse soluzioni, che in ogni caso consistevano nel guadagnare spazio estendendo la città verso il fiume. Esempio la proposta di DeMeulles e Franquelin (il primo geometra, il secondo ingegnere), che ipotizzarono una estensione verso il fiume che occupasse un'area di 365 x 183 metri. La proposta dovette essere bocciata per carenza di fondi, ma a partire dal 1690 alcuni tratti della costa iniziarono ad essere riempiti con aggiunte di terra o prolungate con la costruzione di moli. Un'ordinanza dell'intendente del 1707 obbligava i proprietari delle aree di affaccio sul fiume a interrare la sponda delle loro concessioni costruendo dei muri in modo da proteggere il terreno dall'erosione dell'acqua. Le vie Saint-Pierre e De Meulles, oggi chiamata Petit-Champlain (il centro assoluto della presenza turistica in città), vennero prolungate sfruttando i nuovi terrapieni costruiti dai proprietari commercianti. Anche l'antico porto di Cul-de-Sac venne interrato a partire dal 1748 e convertito in un cantiere navale, che a sua volta necessitò di nuovi moli, di una forgia e di una chiusa. Contemporaneamente, anche sull'altro versante della falesia, che si affaccia sul fiume Saint-Charles, vennero tracciate nuove strade e fu creata una lunga diga in pietra per proteggere le navi ormeggiate.¹³

Una grande svolta arrivò con la presa della città da parte degli Inglesi, che in meno di tre mesi lanciarono più di 50000 bombe sulla Basse-Ville, distruggendo tutta l'area della Place-Royale. La necessità di ricostruire il centro, unita alla congiuntura favorevole data dalla situazione politica internazionale, mutarono notevolmente la fisionomia della costa della città.¹⁴ Infatti, in seguito allo sconvolgimento portato dalla

13 Città di Québec, *Vieux-Québec - Cap Blanc, Place forte et port de mer*, 1989, pp. 7-8.

14 Ibid., p. 9.

Rivoluzione Francese e al successivo embargo continentale voluto da Napoleone nel 1806, la Gran Bretagna fu privata delle sue riserve di legno provenienti dal mar Baltico. Gli Inglesi rivolsero pertanto la loro attenzione verso la loro colonia circondata da ottime specie arboree presenti in grande quantità, adottando una politica protezionista; in breve tempo Québec divenne il fulcro del commercio di legname oltreoceano.

In quel periodo enormi zattere discendevano il San Lorenzo fino a raggiungere la capitale, dove venivano caricate nei velieri che le avrebbero portate nel Regno Unito. La grande affluenza di uomini e mezzi mostrò l'insufficienza del porto di Québec a contenere una così ampia attività, e vennero perciò rifunzionalizzate le anse su entrambe le rive del fiume per una distanza di circa 8 km.¹⁵

La costa fu dunque dotata di infrastrutture finalizzate alla costruzione e all'attracco delle navi, e ovunque furono costruite decine di moli in legno; i cantieri aumentavano il loro operato fino a raggiungere una produzione media di 50 navi all'anno nel decennio compreso tra il 1851 e il 1860. In pochi anni tutto l'affaccio sull'acqua di Québec vide incrementare la sua superficie estendendosi verso l'acqua.

Gli spazi liberi tra i moli vennero poi nel corso del XIX secolo nuovamente riempiti per far spazio a ulteriori strade o a prolungamenti di quelle attuali nella Basse-Ville.¹⁶

Tutti gli interventi del secolo portarono l'area della città bassa a raddoppiare la sua superficie, che venne ovviamente occupata con tutte le infrastrutture necessarie

al nuovo sviluppo portuario di Québec: borsa, dogana, hangar, magazzini, banche, mercati e alberghi comparvero nella zona della costa, che accentuò il suo aspetto commerciale; e furono proprio i commercianti che lì avevano le loro attività a contribuire al miglioramento della qualità urbana dell'area, presentando diverse petizioni in cui richiedevano l'allargamento, la pavimentazione e l'illuminazione delle strade in cui gestivano i loro scambi. Nel 1849 fu così messa in funzione l'illuminazione a gas delle strade e nel 1864 fu inaugurato il primo tram di Québec, ancora a trazione animale, il cui tracciato copriva le principali vie commerciali della città bassa.¹⁷

Tra le opere urbane che vennero prodotte non si possono certo tralasciare le piazze, create per poter ospitare un mercato; erano 4, costruite rispettivamente nel 1805, 1816, 1817 e 1858, e occupavano aree strategiche della Basse-Ville per donare cesura e respiro dalle strade commerciali affacciandosi sull'acqua.

Un altro aspetto mutato nei decenni è quello della viabilità. Fino al 1833 infatti la via Champlain era l'unico collegamento tra la stretta area costiera di Cap-Blanc e l'area portuaria di Cul-de-Sac; essa consisteva in un percorso tortuoso e difficilmente carrozzabile, perché pavimentato da tronchi di cedro tagliati a metà e disposti trasversalmente al senso di marcia. La larghezza della strada fu fissata a circa 9 metri (30 piedi) nel 1841, quando alcune abitazioni lungo

il percorso furono demolite o spostate per aumentarne l'agevolezza. Solo con l'incremento del traffico stradale del XX secolo si pensò a tracciare lungo il fiume un asse viario largo 18,2 metri (60 piedi); inizialmente rimandato, il progetto si



15 Ibid., p.10.

16 Ibid., p.11.

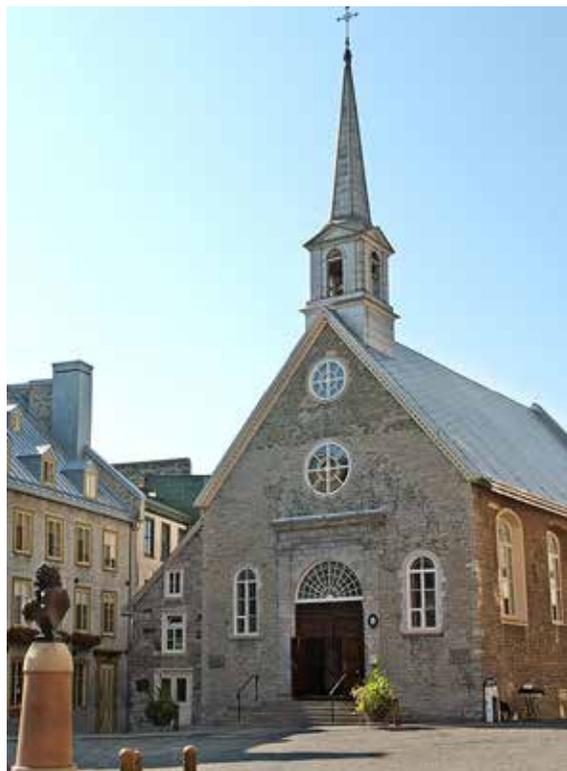
17 Ibid., p.12.

realizzò solo nel 1961-1962, collegando la stazione del traghetto per Lévis all'area di Sillery, e successivamente fino al ponte di Québec nel 1971-1972. L'effetto di tale intervento risulta molto singolare, specialmente per una città americana: da allora il retro delle case situate su via Champlain si affaccia direttamente sul grande viale, creando un effetto insolito per la zona. Tale progetto ha ad ogni modo necessitato di ulteriori grandi opere di riempimento, e proseguì il movimento di espansione di Québec verso il fiume.¹⁸

La prosperità del porto della città fu però duramente frenata dall'innovazione tecnologica della seconda metà del secolo: a partire dal 1850 il San Lorenzo fu dragato per permettere alle navi di elevato pescaggio di raggiungere direttamente Montréal, facendo perdere di importanza l'attracco di Québec; inoltre i cantieri navali della città tardarono a modernizzarsi convertendo la costruzione tradizionale in legno nella tecnica più performante dell'acciaio, e furono colpiti da un rapido declino.

L'ultimo colpo al benessere precedentemente raggiunto fu la cessazione delle tariffe di commercio preferenziali con l'Inghilterra e l'avvento del libero mercato, così che l'attività portuaria di Québec collassò entro il 1870 e non si riprese fino all'avvento del secolo successivo.¹⁹

Bisogna comunque notare che con l'avvento della crisi i Québecchesi non rimasero inattivi. Già nel 1860 la presa di coscienza del crollo del commercio del legno aveva spinto la



città a cercare di conquistare l'egemonia sul commercio del grano proveniente dall'Ontario e dal Canada occidentale. Nel frattempo vennero avviati i lavori per l'allungamento dei moli della Pointe-à-Carcy in modo da formare un bacino di fronte alla nuova dogana; fu anche lanciato un concorso per la costruzione di un frangiflutti della lunghezza di 305 metri (ovvero 1000 piedi) dall'altra parte della punta, per proteggere la banchina sull'estuario del fiume Saint-Charles. Dopo un dragaggio iniziale, i lavori iniziarono nel 1877 per concludersi nel 1890, con la costituzione di due bacini separati dal fiume da un unico getto di pietra e calcestruzzo lungo ben 1067 metri (equivalenti a 3500 piedi). Terminati i lavori di creazione dell'area che prese il nome di Bassin Louise, iniziarono quelli per dotarlo di infrastrutture, e vennero aggiunti sul lungo molo 6 percorsi ferroviari collegati alla fila di enormi silos per il grano che ancora oggi dominano il panorama a nord della città. Per accogliere i migranti fu costruita sulla Pointe-à-Carcy la dogana nel 1886, poi sostituita nel 1911 con un edificio più ampio.

La rinascita del porto di Québec non fu tuttavia seguita da un miglioramento urbano della zona interessata: solo pochi decenni dopo, a partire dagli anni

18 Ibid., p.15-16.

19 Ibid., p.13.

'40, i cambiamenti economici e di trasporto delle merci portarono tutta l'area portuaria e più in generale della Basse-Ville a uno stato di degrado. Dopo una stasi di alcuni decenni furono però avviati nuovi lavori, non più incentrati sul commercio portuario ma più in generale sulla qualità urbana dell'area: la

Place-Royale fu restaurata e il Vieux-Port rinnovato, così come la via del Petit-Champlain; esemplare in questa ultima fase di rinascita del centro storico della città bassa fu la costruzione del Musée de la civilisation nel 1984 progettato dall'architetto Moshe Safdie.





7 _ IL WATERFRONT DI QUÉBEC

Il waterfront, ovvero il profilo urbano che si affaccia sull'acqua, mette in relazione due mondi distinti: l'elemento liquido, sia esso un mare, un lago o un fiume, in cui l'idea di proprietà privata sembra non esistere, e l'elemento della città, con i suoi luoghi di pertinenza privati o pubblici. Tale linea di frontiera, alle volte indistinta e altre volte ben marcata, insiste su aspetti economici, sociali e politici di grande importanza per la popolazione che vi abita, e può diventare teatro di conflitti legati alla corretta amministrazione di una città. La realtà di Québec è un esempio di tale situazione.

Già durante il periodo del regime coloniale francese (1608-1763) erano state promulgate delle norme che garantissero una corretta amministrazione e un certo rispetto del waterfront urbano. La legislazione adottata dal Consiglio della Nuova Francia prevedeva infatti per il fronte di Québec che si affacciava sul San Lorenzo "che restino due pertiche libere [circa 11,6 metri] al di sopra delle maree più alte, per la libertà sia del passaggio dei carri e del bestiame sia della navigazione".¹

In seguito alla conquista britannica del 1759 però, durante cui la grande Nuova Francia fu ridotta alle dimensioni della Provincia di Québec, il diritto che aveva sino ad allora regolamentato la gestione del waterfront urbano iniziò ad indebolirsi a favore degli interessi commerciali portati dalla rivoluzione industriale del XIX secolo: il cambiamento proseguì finché intorno al 1850 la legge sul rispetto della zona di servizio di due pertiche fu abolita. Accadde quindi che le predisposizioni sulla salvaguardia di una fascia pubblica del waterfront si persero. Come avvenne in molte città americane ed europee, la rivoluzione industriale spinse il porto di Québec ad una grande espansione lungo le rive della città, in cui gli edifici commerciali rimpiazzarono gradualmente gli spazi pubblici di accesso all'acqua.

Intorno al 1800, uno scrittore dell'epoca riportava: "La popolazione maschile della città di Québec, salvo poche eccezioni, sapeva nuotare [...] Quando la marea era alta durante la bella stagione, le rive erano coperte da bagnanti dal molo della Reine fino ai moli costruiti recentemente sul fiume Saint-Charles. Quanto a noi, bambini, passavamo una parte della giornata nell'acqua, come piccole anatre".² Oggi invece

1 Henri Brun, *Histoire du droit québécois de l'eau 1663-1969*, Gouvernement du Québec, 1969, p. 22.

2 Philippe-Aubert de Gaspé, *Les Anciens Canadiens*, Montréal, Beauchemin, 1938, p. 238.

la natazione nella zona della città vecchia è vietata e punita con una multa di un massimo di 500 dollari o con un periodo di detenzione fino a 60 giorni.³

In generale, nella regione di Québec l'amministrazione moderna delle rive non deriva da leggi di interesse pubblico, ma è piuttosto il risultato di un attrito tra le associazioni cittadine e gli interessi privati e corporativi. Un risultato esemplificativo è che le amministrazioni municipali della regione si vedono costrette a erigere numerose piscine pubbliche per dare alla cittadinanza un accesso alle risorse acquatiche che non potrebbero altrimenti sfruttare in modo naturale. Anche la risposta nel dettaglio della sfera familiare alla mancanza dello sfruttamento naturale dei bacini idrici è indice di un disagio: nei sobborghi delle città infatti la grande maggioranza di abitanti installa una piscina nel proprio giardino per potersi rinfrescare durante la stagione estiva, che è decisamente afosa nella regione.⁴ Da ciò deriva anche per il Québec il triste record di bambini sotto i 4 anni annegati in piscina, numero che si aggiunge alle persone che perdono la vita nel tentativo di rinfrescarsi nei torrenti o in altri bacini idrici in cui l'accesso all'acqua è molto rischioso.⁵

L'evoluzione del waterfront di Québec

Come già descritto nei capitoli precedenti, la città di Québec nacque nello stretto lembo di terra compreso tra la sua riva lungo il San Lorenzo, dove Champlain sbarcò nel 1608, e il pendio della falesia prossima ad essa. All'inizio dello sviluppo della città venne sfruttato come attracco un'ansa naturale chiamata cul-de-sac, ovvero "vicolo cieco";⁶ in questa zona si trovavano la residenza di Champlain e i pochi edifici attigui che costituirono il nucleo iniziale da cui la città si espanse seguendo la stretta lingua di terra compresa tra il San Lorenzo e la falesia. Fino alla

3 Ross Gaudreault (direttore generale dell'Amministrazione portuaria di Québec), in una lettera di corrispondenza con Léonce Naud, 23 luglio 1999.

4 Léonce Naud, *Visions contrastées: Les rivages de Montréal et de Québec, au Canada*, nel ciclo di conferenze *L'avenir des villes est-il sur leurs rivages?*, Nizza, ottobre 2000, pp. 4-5.

5 Raymond Gervais, *Comment prévenir les noyades d'enfants*, La Presse, Montréal, 9 luglio 2000.

6 Città di Québec, Service de l'urbanisme, *Vieux-Québec, Cap-Blanc: place forte et port de mer*. Québec: Ville de Québec, 1989.



fine del XVIII secolo le infrastrutture portuarie subirono pochi cambiamenti, per il semplice motivo che erano pienamente sufficienti a soddisfare le domande di importazioni ed esportazioni. In quel periodo il porto della colonia era costituito da un unico molo, e per permettere al nucleo urbano di crescere furono direttamente i privati cittadini a riempire alcuni tratti della sponda negli intervalli di bassa marea, mentre durante l'alta marea la città bassa restava ancora isolata su entrambi i lati.⁷ Durante il dominio francese, erano i commercianti armatori a stabilire e dirigere la costruzione di eventuali nuovi moli e magazzini.⁸

Successivamente alla battaglia del 1759, in seguito alla quale la colonia passò sotto il regime inglese, gli abitanti si adoperarono per ricostruire i molti edifici della città bassa distrutti dai bombardamenti. In questo periodo lo sviluppo di questa zona

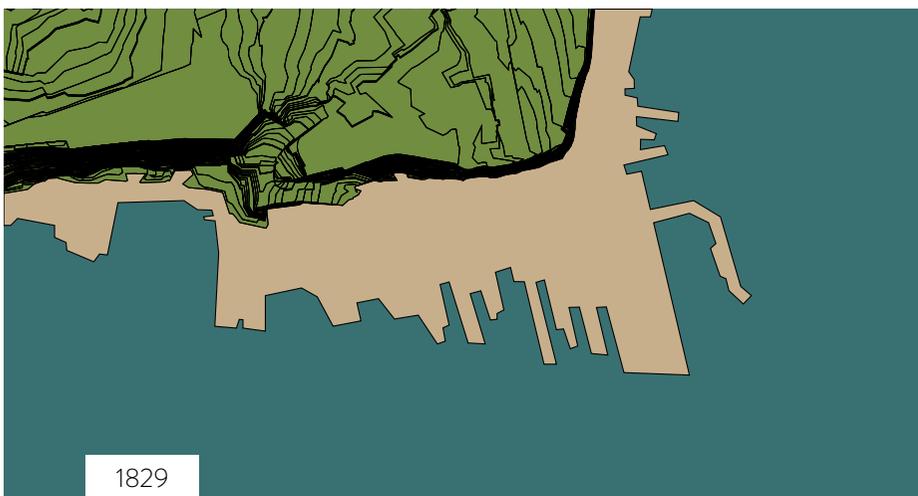
incrementò, di pari passo con i traffici commerciali lungo il San Lorenzo; le materie prime maggiormente esportate verso il Vecchio Continente consistevano in ingenti quantità di legname e carbonato di potassio, e con la crescita dei commerci si resero necessarie nuove infrastrutture portuarie, che vennero immediatamente realizzate.⁹

Grazie all'aumento della portata dei traffici furono costruiti rapidamente nuovi moli: intorno al 1790 il porto ne comprendeva già 13, situati tra la Pointe-à-Carcy e il Cap-Diamant. Ognuno di essi era identificato dal nome del commerciante

7 Pierre Dufour, *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec des origines à 1900*. Québec : Parcs Canada, 1981.

8 Antony Roy, *Nouveau terminal maritime de Québec*, tesi di laurea, Université Laval, 2014.

9 Antony Roy, *op.cit.*



armatore che lo gestiva, e questo notevole incremento della superficie portuaria andò di pari passo con la rifioritura della città; in quell'epoca di auge il porto di Québec era il primo del paese.¹⁰ Lo sviluppo urbano si attuò con la creazione di nuove strade sempre più strette, a discapito della superficie acquatica. Già prima del 1850 l'estensione della città era raddoppiata, e su entrambi i lati del fiume erano presenti insenature atte a contenere il legname che arrivava via acqua, così che in quell'area le rive sembrassero un enorme deposito di legna a cielo aperto;¹¹ fu in quel periodo che Québec toccò l'apice della sua economia legata allo sviluppo navale e al commercio del legno. La spinta dei fiorenti traffici navali portò velocemente alla modifica delle destinazioni d'uso della Città Bassa, dove le attività legate a esportazione e importazione allontanarono i residenti a favore della costruzione di ulteriori banche e depositi. Intorno al 1829 il porto raggiunse il numero di 37 moli,¹² orientati perpendicolarmente alla riva e relativamente distanziati fra loro; essi venivano costruiti disponendo pietre delimitate da travi fissate sul fondale fino ad ottenere un parallelepipedo che uscisse dall'acqua di alcuni piedi, un'altezza

10 Anne Vallières, *Processus de transformation typologique du bâti résidentiel dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec*. Tesi di laurea, Université Laval, 1999.

11 Pierre Dufour, op. cit.

12 Anne Vallières, op. cit.

contenuta ma sufficiente a consentire ai velieri di attraccare e scaricare le merci. In questo periodo nessun privato aveva più il permesso di costruire o prolungare un molo nel fiume senza il consenso della Maison de la Trinité, un organismo fondato nel 1805 che stabiliva le modifiche della zona portuaria, producendo uno studio di fattibilità ogniqualvolta si presentava una domanda di nuova costruzione. Tale mansione crebbe in importanza e gravosità con l'aumentare del traffico portuario, finché fu stabilita nel 1852 la ligne des commissaires, una linea immaginaria che si sviluppava parallelamente al litorale nell'estuario del St. Charles e lungo il fiume dalla Pointe-à-Carcy fino al quartiere di Sillery; fu stabilito che nessun molo avrebbe potuto estendersi oltre tale linea.¹³

L'amministrazione comunale della viabilità si dedicava contemporaneamente al corretto funzionamento dell'area terrestre del porto, necessaria per garantire il trasbordo dalle navi ai depositi, per cui si rese indispensabile una manutenzione costante del manto stradale.

Il municipio intervenne anche per tutelare le attività urbane che erano state respinte dal sempre più fiorente commercio navale: malgrado tutti i prodotti necessari per il sostentamento della città venissero dall'acqua, dopo il primo ventennio del XIX secolo il litorale era diventato sostanzialmente inaccessibile per essere totalmente

13 Pierre Dufour, op. cit.



occupato dalle infrastrutture del commercio via mare, al punto che si era andato a perdere il legame vitale tra il waterfront e l'entroterra.¹⁴

Le autorità pubbliche dovettero intervenire e riacquistare lotti per convertirli in aree pubbliche. Negli anni 1840 e 1850, altre due zone in prossimità del fiume furono rese pubbliche: il mercato Finlay a nord-est del Cul-de-Sac e il mercato Champlain, per cui fu reso necessario interrare una parte dell'ansa del Cul-de-Sac.¹⁵

Dalla metà del XIX secolo l'evoluzione tecnologica smorzò l'importanza del porto di Québec. Il dragaggio del San Lorenzo iniziato nel 1850 consentì alle navi di elevato tonnellaggio di proseguire la navigazione fino all'isola di Montréal. Complice il fatto di non essere connesso alla rete ferroviaria, il porto di Québec perse così il suo monopolio a favore di quello di Montréal, che divenne il più importante del Paese. Nello stesso periodo l'acciaio sostituì rapidamente il legno come materiale principale

14 Antony Roy, op. cit.

15 Pierre Dufour, op. cit.

per la costruzione dei natanti, e i cantieri navali di Québec, che primeggiavano nella produzione di imbarcazioni in legno, tardarono ad adattarsi alle nuove tecnologie, affossandosi rapidamente. Infine, l'abolizione dei dazi agevolati per gli scambi con l'Inghilterra e l'avvento del libero scambio posero fine al commercio del legno a Québec.¹⁶

Nel 1858 fu costituita la Commission du Havre de Québec, che aveva lo scopo di gestire e migliorare il porto della città. Mentre in precedenza diverse corporazioni pubbliche avevano gestito le varie funzioni legate alle attività marittime, di cui spesso si erano occupati i commercianti stessi, da allora fu un organismo governativo ad occuparsi esclusivamente di ciò. Durante i primi anni del mandato la commissione acquisì alcuni magazzini e moli situati lungo il waterfront e prolungò il molo della Pointe-à-Carcy così da creare un bacino di fronte al nuovo edificio della dogana. La baia del Cul-de-Sac fu interrata e venne adibita al mercato Champlain. Venne realizzato un lungo terrapieno lungo circa 1000 piedi alla foce del Saint-Charles con

16 Città di Québec, op. cit.

la funzione di diga che proteggesse i bacini eretti lungo il lato sud di essa. Purtroppo però, avendo svolto in soli dieci anni lavori di tale portata, la commissione esaurì le sue finanze al punto di non poter tenere fede agli obiettivi preposti.¹⁷

Sul finire del secolo le navi a vapore erano di dimensioni sempre maggiori, il che rese necessarie alcune modifiche ai moli per consentire l'attracco anche alle grandi navi. Le darsene erano ormai troppo strette e vennero così riempite per creare una superficie di attracco più lunga e parallela al corso del fiume. Per aumentare la capacità del porto furono create nuove strutture, prima fra tutte il Bassin Louise. Con il crescente declino del commercio del legname, molti siti furono abbandonati, il che permise di attuare questo profondo ammodernamento del waterfront.¹⁸

Con l'avvento del XX secolo, la perdita di importanza del porto e della fortezza comportarono uno spostamento di attrattiva del Vieux-Québec : da zona portuaria quale era, il quartiere assunse importanza turistica, senza tuttavia riuscire a eguagliare l'attrattiva di cui aveva goduto in precedenza con i traffici commerciali. Per questo motivo in pochi decenni la zona subì un processo di deterioramento che portò più della metà degli abitanti della Basse-Ville a trasferirsi nelle zone periferiche della città in cui essa sta vivendo una nuova e più fresca espansione, a sud e a ovest. Dagli anni '40 il quartiere a livello del fiume assunse prevalentemente una funzione di lavoro e di svago, e diversi progetti di realizzazione di parcheggi a raso minarono l'integrità urbana del sito. Oltre a ciò, a Québec vennero realizzati il complesso parlamentare e le autostrade urbane, entrambi situati sulla zona collinare che si sviluppa sulla sommità della falesia verso sud, e le nuove infrastrutture contribuirono ulteriormente ad isolare e ridurre d'importanza il Vieux-Québec.

Un comitato di residenti decise quindi di far fronte comune per combattere il processo di degrado sempre più incipiente e difendere l'identità del proprio quartiere: furono proposti degli interventi di conservazione del sito e furono approvati molti lavori di restauro degli edifici esistenti. Il Vieux-Québec riacquistò una discreta importanza nel 1963, quando il governo della Provincia lo riconobbe come "quartiere storico".

Malgrado la spinta dei residenti, gli interventi non riuscirono ad arrestare il degrado

17 Pierre Dufour, op. cit.

18 Antony Roy, op. cit.





inesorabile che stava colpendo la zona, e negli anni '70 anche gli ultimi moli in legno ancora esistenti caddero in disuso e vennero sfruttati come semplici parcheggi, e i pochi bacini rimasti lungo la costa del fiume furono interrati. Fu solo a partire dal 1978 che l'amministrazione della città ripensò il sistema di zonizzazione del quartiere ed istituì una commissione atta ad analizzare secondo determinati criteri di intervento i nuovi progetti che sarebbero stati proposti in futuro.

La ripresa del Vieux-Québec ebbe un importante riconoscimento nel 1985, quando l'UNESCO incluse il quartiere tra i siti patrimonio mondiale dell'umanità.^{19 20}

19 Pierre Dufour, op. cit.

20 Antony Roy, op. cit.

Il waterfront americano: due modelli opposti

Nel periodo attuale un'immagine ben consolidata nel mondo del waterfront americano è quella che è venuta a crearsi a partire dagli anni '60 nella costa est del Nordamerica. Si tratta di una realtà urbana fortemente costruita e comprendente residenze e uffici, normalmente disposti su edifici molto elevati, e mercatini locali a discapito di grandi spazi pubblici, ridotti invece a semplici percorsi che spesso non sono altro che precedenti moli trasformati in passeggiate.

Come afferma il geografo Léonce Naud, che ha incentrato molti dei suoi studi al tema del waterfront: "Il visitatore è obbligato a spostarsi senza sosta, e questo non è un effetto casuale: la disposizione del luogo lo invita a consumare beni e servizi nei negozi, nei ristoranti, nei chioschi... o a lasciare l'area".²¹ Il geografo illustra come il litorale urbano sia concepito come un'area commerciale in cui il consumatore rimpiazza il cittadino in quanto utente di maggiore importanza. Si tratta del modello in cui si possono identificare, tra gli altri, la Faneuil Hall di Boston e la Harborplace di Baltimora; modello che a partire dagli anni '80 del secolo scorso è stato ereditato anche da alcune importanti città canadesi come Vancouver, Halifax e Québec.

Un secondo modello però, anch'esso ugualmente americano ma indirizzato verso il benessere sociale, è stato attuato in altre città del Nordamerica. Sempre nel Québec, ne è esempio la grande metropoli di Montréal con il suo Vieux Port, che presenta molte analogie con diverse città del Midwest e della regione dei Grandi Laghi, in particolar modo la città di Chicago, così importante nel suo genere che questo modello di waterfront prende il suo nome.²²

Già nel 1836 infatti, durante la compilazione del primo Piano urbanistico di Chicago, per quanto riguarda le rive del lago Michigan fu così disposto: "Terreno pubblico – Uno spazio che resterà per sempre aperto, libero ed esente da qualunque edificio o da qualsivoglia ostruzione". A ciò seguirono lotte cittadine che si sono susseguite nei decenni e che sono riuscite nel loro intento di salvaguardare le aree verdi e i parchi che costituiscono il waterfront di Chicago nella sua apertura pubblica verso un'utenza collettiva e non commerciale.

21 Léonce Naud, *Visions contrastées: Les rivages de Montréal et de Québec, au Canada*, nel ciclo di conferenze *L'avenir des villes est-il sur leurs rivages?*, Nizza, ottobre 2000, p. 5.

22 Ibid., p. 6.

Il rapporto conflittuale nella gestione dei waterfront in Québec

I porti e le zone di attracco sono sotto la giurisdizione del governo federale in Canada, e allo stesso modo avviene nella regione di Québec; pertanto le amministrazioni provinciali non hanno decisione in merito a queste aree che, pur appartenendo alla città, costituiscono la zona di dialogo con l'acqua. Tutte le decisioni a riguardo vengono quindi prese a Ottawa, la capitale dello stato.

Per quanto riguarda Québec e Montréal l'aspetto attuale dei waterfront è frutto di eventi che si sono susseguiti nel ventennio compreso tra gli anni '70 e gli anni '80, ma che si sono sviluppati in modo molto differente.

Nel 1974 il governo federale presentò grandi progetti di rifunzionalizzazione urbana, che portavano il nome di URBEX (da "urbanisation expérimentale", ovvero "urbanistica sperimentale"), nel tentativo di porsi in posizione d'egemonia in materia di urbanistica. Proponendo dei progetti sperimentali in zone portuarie identificate come antiche, l'amministrazione federale intendeva mostrare alle province come gestire e in che direzione lavorare sul loro territorio, attraverso la costruzione di numerosi edifici in con destinazione residenziale, d'ufficio e commerciale.

A Montréal però tale proposta fu fortemente rifiutata dalle autorità locali, che fecero notare come, attuando tali progetti, si sarebbe creata una frattura tra la zona antica della città e il fiume San Lorenzo che circonda l'isola. Negli anni a venire una incredibile voce popolare portata da architetti, urbanisti, stampa locale e cittadini interessati alla vicenda contrastò la volontà federale e riuscì ad attuare un differente progetto che prevedeva la disposizione di un parco dotato di strutture di svago leggere e non invasive; si venne quindi a creare una vera progettazione partecipata che portò infine alla realizzazione di ciò per cui gli abitanti della metropoli avevano espresso un reale interesse.

Totalmente diverso fu però il caso di Québec: mentre infatti a Montréal si stava tenendo un dialogo con la popolazione che ha potuto mettere in luce le necessità e le richieste di questa per la zona del Vieux Port, nella capitale il governo proprietario delle banchine del Vieux Québec ha eretto una serie di edifici amministrativi, commerciali e residenziali seguendo il modello della costa est americana. Tale zona edificabile è stata ricavata da un'area creata artificialmente nello spazio prima occupato dal fiume, il che ha portato a costituire una marcata

cesura tra la città vecchia e la zona acquatica antistante, impedendo una relazione organizzata tra le due aree.²³

Un atteggiamento così diametralmente opposto da parte del governo verso le città di Montréal e di Québec può trovare una spiegazione nella forte competizione politica tra il governo federale di Ottawa e il governo regionale di Québec. Dal momento che entrambi i governi mirano a rappresentare gli abitanti della regione in questione, parte del contrasto amministrativo si svolge sul piano dell'urbanistica e dell'amministrazione territoriale: avendo la possibilità di gestire il patrimonio di varie rive urbane di grande importanza a livello internazionale, il governo federale assume spesso un atteggiamento per cui le amministrazioni locali non sono ritenute idonee a gestire un patrimonio di tale portata. D'altra parte gli enti locali hanno la tendenza ad accettare senza repliche le decisioni prese a Ottawa senza contestare che sarebbero perfettamente capaci di amministrare e valorizzare il loro territorio proprio per il fatto che è loro primo interesse gestire al meglio le risorse di cui dispongono conferendo una grande importanza agli interessi della cittadinanza autoctona.

La costituzione del waterfront attuale della città di Québec

Analizziamo quindi con maggiore attenzione le vicende che hanno portato al waterfront attuale.

Nel 1974 fu pubblicato il primo rapporto URBEX che prevedeva la creazione a Québec di un quartiere urbano su modello federale tra la città vecchia e il fiume. Ad esso seguì nel 1977 un piano, stavolta ad opera del Ministero Federale del Patrimonio, che voleva la costituzione di un parco pubblico fluviale limitando l'interramento della zona occupata dalle acque e la costruzione di nuovi edifici di fronte al quartiere storico. Un altro progetto federale del 1979 (il Plan Pluram) comprendeva innanzitutto la creazione di edifici, conservando però vari spazi pubblici consequenziali.

Le decisioni definitive furono però prese nel biennio che seguì le proposte sovraccitate: il 5 novembre 1980 René Lévesque, Primo ministro del Québec,

annunciò che lo stato provinciale aveva stabilito di investire circa 35 milioni di dollari per la creazione di un museo della civiltà locale nel terreno attiguo alle proprietà fluviali federali, e che altre costruzioni statali avrebbero dovuto seguire a nord di via Dalhousie, disposte parallelamente e di fronte al fiume. Il museo avrebbe identificato un panorama di prima importanza e sarebbe pertanto stato posizionato nel punto a contatto con il fiume che si apriva verso l'isola di Orléans e, più a nord, verso il grande golfo che segna l'inizio dell'Oceano Atlantico. L'edificio avrebbe quindi costituito un importantissimo fulcro, sia fisico che rappresentativo, in grado di presentare la provincia del Québec ad un ambito internazionale.

Fu evidentemente questa intenzione del governo di Québec di oltrepassare, seppur con un valore simbolico, i confini nazionali per presentarsi al mondo che spinse Ottawa a riprendere l'idea iniziale di un quartiere a modello federale e ad annunciare il 23 marzo 1981, senza previa consultazione, un investimento di circa 65 milioni di dollari per un intervento che si sarebbe inserito tra la città vecchia e il fiume dilagando quasi ogni possibilità per i cittadini di ottenere la grande area pubblica in cui speravano, a favore di un progetto immobiliare decisamente invasivo. Tale decisione, indubbiamente forte e contrastante rispetto a quella presa dal governo locale, fu sostenuta dalla speranza che i visitatori sarebbero stati stupiti e catturati da un'area inaspettatamente moderna sulla costa in contrapposizione con la città vecchia retrostante. A lavori ultimati il governo federale comunicò che "lo sviluppo immobiliare della parte antica del porto di Québec costituiva il simbolo della filosofia architettuale al crepuscolo del ventesimo secolo".²⁴

Nella pratica, avvenne che il nuovo quartiere ostruì per il nuovo museo e in generale per la città bassa ogni possibile accesso al fiume così come una prospettiva sull'acqua. Era stato oltremodo evidenziato che la pertinenza del fiume a Québec restava totalmente in mano all'amministrazione federale.

Bisogna tuttavia notare che all'infuori della sfera politica gli eventi che hanno portato alla separazione della città vecchia dal fiume non sono mai stati oggetto di un dibattito per l'opinione pubblica. In questi dieci anni la stampa locale non ha riportato l'evoluzione della medesima questione sul territorio di Montréal, e in

23 Ibid., p. 9.

24 Società immobiliare del Canada, Ministero dei Lavori Pubblici, *Vieux-Port de Québec*, Resoconto pubblico ufficiale, in *Le Soleil*, Québec, 23 giugno 1983.

questo modo i cittadini di Québec sono stati privati di un importante strumento di paragone; a ciò si aggiunge il fatto che il governo canadese ha affrontato il tema in modo molto differente rispetto all'apertura ad ampio respiro che gli è stata data per la metropoli della regione. Così si arrivò a due risultati molto diversi: un waterfront con semplici passeggiate sulle banchine per la fruizione pubblica a Québec contro i 54 ettari di spazi aperti al Vieux Port di Montréal.

Bisogna considerare un'ulteriore conseguenza dell'attuazione di tale progetto: la scomparsa delle preesistenze. Sebbene fossero deteriorate, fino alla fine degli anni '70 le antiche infrastrutture portuali erano ancora presenti e presentavano un notevole interesse storico. Come si espresse il ministero del Patrimonio canadese nel 1978: "Prolungamento artificiale della città bassa, il settore del Vieux Port si addossa al quartiere del Vieux Québec. Ne ingloba inoltre una parte [...] Questa particolarità conferisce al settore del Vieux Port un importante ruolo di protezione e di accompagnamento che sottomette la sua ripianificazione a norme storiche".²⁵ Gli edifici già esistenti prevedevano già la necessità di un riammodernamento in vista di un riuso, ma il progetto che succedette di tre anni le parole del ministero non solo ne decretò la totale sparizione, ma non ne rispettò nemmeno la memoria: invece di convertire un'area che fu precedentemente sfruttata dagli armatori per creare profitto privato dai caratteri fluviali della città in una zona che ne conservasse il legame con la sfera acquatica ma ne aprisse la fruibilità all'intera cittadinanza, è stato scelto di ricostruire i moli per ospitare un progetto immobiliare di grande impatto che non favorisce la relazione tra città e acqua.

Verso la metà degli anni '80 iniziò finalmente la reazione della cittadinanza: emersero le voci contrarie alla privatizzazione del Vieux Port, alla costruzione di uffici e condomini e alla minimizzazione della fruibilità pubblica. Oltre alle richieste di salvaguardia e riprogettazione avanzate dai professori di architettura e urbanistica dell'Università Laval e alle 15000 firme che siglavano le petizioni, la sessagenaria Marcelle D. O'Farrell si stabilì per diverse estati sui moli sensibilizzando la popolazione e divenendo il simbolo di questa protesta; il suo attivismo fu mediatizzato dalla Coalizione per la salvaguardia del Vieux Port, composta da numerose associazioni cittadine. Queste proteste hanno infine convinto il governo canadese a costituire

25 *Le Vieux-Port de Québec*, Parcs-Canada, Québec, 1978, p. 3.

un comitato consultivo indipendente che potesse consigliarlo sulla questione del litorale e di organizzare dibattiti pubblici già in corso a Montréal ma finora sempre evitati nella capitale.

Come avvenne per la metropoli non molto distante, il Comitato consultivo sul futuro della Pointe-à-Carcy affrontò la situazione con grande serietà e invitò vari personaggi e gruppi interessati al caso che si espressero ne corso di numerosi dibattiti, ma malgrado la grande opportunità il governo regionale del Québec si tenne al di fuori del confronto. Il risultato fu pubblicato nel Rapporto Boulet (dal nome del presidente del comitato), che condannò la scelta di un pesante intervento immobiliare sui cui si erano accaniti unitamente il governo federale, l'amministrazione municipale e l'autorità portuaria. Così come avvenne per Montréal, i pensieri e le necessità espressi dagli esperti intervenuti e dalla popolazione furono sintetizzati nei sei seguenti punti chiave:

- Il settore deve restare uno spazio pubblico.
- Il luogo è un porto marittimo e questa funzione deve prevalere.
- La progettazione deve rispettare il carattere storico e mettere in valore il patrimonio architettuale.
- Bisogna salvaguardare la libertà del campo visivo in direzione del fiume e in direzione della città.
- Bisogna integrare ogni progetto con il contesto naturale e urbano.
- Il rendimento economico del sito si rapporta a un insieme di fattori che non posso essere ridotti semplicemente al valore di mercato o alla rendita fiscale del terreno.²⁶ Il comitato raccomandava di non fare più nulla che potesse intralciare le attività portuali, diminuire l'accessibilità al pubblico o deprezzare gli edifici patrimoniali. Su ciò che era stato stabilito anteriormente dichiarò: "l'immobiliare a per così dire confiscato il concetto stesso di sviluppo, come se non esistessero altre soluzioni per gestire lo spazio".²⁷

Questo grande operato di ricerca e partecipazione non ebbe però il risultato atteso. Poco dopo infatti le autorità militari si interessarono all'area, ed ignorando

26 *Demain? Rapport du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy*. Travaux Publics Canada, dicembre 1989.

27 *Idem*.

le necessità espresse dalla cittadinanza e le raccomandazioni di pubblica fruibilità e apertura del comitato consultivo, la Riserva navale si appropriò di parte dell'area. L'espansione immobiliare tanto osteggiata fu perciò mutata in una non certo più fruibile dal pubblico scuola di guerra navale, verso cui le autorità municipali non si opposero.

Si perse così la grande occasione che si prospettava di ottenere un grande complesso pubblico sul litorale in favore di una scuola militare che scinde la città dall'affaccio sull'acqua. Sono inoltre state sollevate alcune questioni sulla legittimità dell'inserimento di un complesso militare a Québec: innanzitutto, malgrado le promesse precedentemente fatte dalle autorità, nessuna unità navale è stanziata nel porto, visto che sono tutte ormeggiate a Halifax, in Nova Scotia; in secondo luogo, nell'evenienza di un conflitto la presenza di una zona militare in prossimità di un quartiere storico potrebbe costituire un grande rischio per la popolazione; e sempre in caso di scontri armati l'edificio sarebbe impossibile da difendere.²⁸

Il geografo Naud rende evidente una situazione che potrebbe essere parzialmente fraintesa: interessandosi all'evoluzione della questione, ci si

potrebbe infatti domandare per quale motivo viene così fortemente criticato l'intervento attuato nel Vieux Port, se le banchine sono sempre state considerate di pubblico accesso, ed in effetti nessun promotore, sia esso pubblico o privato,

ha mai messo in discussione tale carattere del sito durante l'intera evoluzione dell'intervento. Bisogna però considerare che ciò che il rapporto Boulet del 1981 richiedeva espressamente di preservare "erano gli spazi liberi e aperti così come le funzioni d'interesse generale",²⁹ spazi e funzioni che sono stati appunto concordemente eliminati dalle amministrazioni portuarie, municipali, provinciali e federali.

La vicenda rimase piuttosto statica fino al 1998, quando l'amministrazione portuaria stabilì di erigere una stazione fluviale per assecondare le esigenze degli armatori delle crociere internazionali, sostenendo che tale decisione non fosse in contraddizione con i precetti del rapporto Boulet. Appare però evidente che l'area su cui sorse la stazione fosse in realtà riservata al complesso pubblico del Parco della Pointe-à-Carcy, il progetto risultato dell'operato di comitato consultivo. Tale parco, oltre che da un edificio di servizi per il pubblico, avrebbe dovuto



28 Léonce Naud, *La Marine dans le vieux-port de Québec*. Testimonianza del Comitato della Camera e del Senato sulla politica di difesa del Canada, Québec, 9 maggio 1994.

29 Léonce Naud, *Visions contrastées: Les rivages de Montréal et de Québec, au Canada*, nel ciclo di conferenze *L'avenir des villes est-il sur leurs rivages?*, Nizza, ottobre 2000, p. 17.

anche essere servito da un parcheggio (in alto a destra) che ne agevolasse l'accesso. Nel 1993 però la Riserva navale assunse il controllo di tutta la zona circostante il parcheggio, e la grande area verde al centro fu sacrificata per la costruzione della stazione delle crociere.

Caso ancora più singolare è che appena più a sud dell'area in questione era ed è ancora oggi presente una banchina in gran parte inutilizzata che per circa mezzo chilometro segue l'andamento del boulevard Champlain. Tale zona si trova al di sotto dell'area storica della Cittadella e affianca un importante asse viario, prestandosi quindi egregiamente a funzioni portuarie legate al turismo e al commercio, ma non è tuttavia impiegata per tali scopi: essa funge infatti da magazzino per un altro organismo federale, quello della Guardia Costiera.

È stato costituito un nuovo organismo del governo di Québec, la Commissione della Capitale Nazionale, che ha intrapreso un piano di riqualificazione del litorale a larga scala. Sebbene tale ente reputi di prima importanza la questione dell'accesso al fiume nella capitale,³⁰ è stato deciso in un primo momento di non affrontare direttamente l'area della città vecchia, sebbene si tratti del tema più spinoso.

Un sondaggio effettuato per calcolare l'andamento turistico nel quinquennio 1995-1999 presenta dei risultati che, alla luce della questione esposta in queste pagine, costituiscono la conferma di tale ragionamento. È stato infatti rilevato non solo che la presenza turistica sulle rive del fiume nella capitale è calata dal 14% nel 1995 all'8,5% nel 1999, ma anche che per i visitatori tra gli elementi più caratteristici ed interessanti della regione il fiume viene valutato con un punteggio di importanza che va da 0% a 0,8%; per fare un confronto si può pensare che i connotati storici della capitale oscillano tra il 50% e il 60%.³¹

Cosa si può dedurre facilmente da questi dati? Che la città non sfrutta a dovere la grande risorsa fluviale di cui dispone, sia come attrazione turistica sia come panorama naturale, e per i visitatori il grande San Lorenzo sembra oscurato da un muro invisibile che gli sottrae importanza e interesse.

30 Commissione della Capitale Nazionale di Québec, *Redonner le fleuve aux Québécois*. Consultazione pubblica, autunno 2000.

31 Ufficio del Turismo e dei Congressi di Québec, *Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 1999 et comparaison avec les résultats de 1995*, Québec, 20 aprile 2000.



8 _ PROPOSTA DI INTERVENTO

MOTIVAZIONI

Nel corso della mia ricerca, il tema dell'affaccio sull'acqua della città di Québec mi ha notevolmente interessato, e in particolar modo lo ha fatto quell'area di waterfront situata a sud dello scalo crocieristico, tra il Museo della Civiltà di Moshe Safdie e l'attracco del traghetto per Lévis. Il settore si affianca per circa 200 metri a via Dalhousie, e si estende sul lato più lungo per 155 metri, fino al fiume. La superficie totale è di approssimativamente 25000 metri quadrati.

Le caratteristiche del sito che hanno stimolato il mio interesse sono molteplici. In primo luogo si tratta di un'area situata in una posizione privilegiata, dal momento che si trova tra il fiume e la città vecchia; legata alla posizione è, come descritto nei capitoli precedenti, la sua importanza storica per gli eventi che nei secoli si sono succeduti contribuendo allo sviluppo della città e dell'intera Provincia. Altri due aspetti interessanti che si compenetrano sono la pressoché totale assenza di barriere visive e la conseguente esposizione di cui questa zona gode: da essa sono infatti perfettamente visibili il fiume e la riva opposta, così come il museo della Civiltà nell'altra direzione e la retrostante pendenza della falesia che, come già illustrato, caratterizza profondamente la fisionomia e la percezione della città; sulla cima di essa svetta infine il Chateau Frontenac, anch'esso un elemento di prim'ordine nella lettura generale della città. Capovolgendo la visuale ho notato che l'area, essendo piana e priva di barriere fisse al suo interno, è perfettamente leggibile da Lévis e dalle imbarcazioni che procedono lungo il fiume, così come dalla falesia e dal belvedere situato lungo di essa. Il fatto che l'edificio più prossimo sia l'imponente condominio tra la struttura doganale e il lotto considerato, e che sia situato a nord di questo, consente all'area di godere di un ottimo irraggiamento solare dai lati est e sud e di un ulteriore discreto apporto dal lato ovest.

L'ultimo punto di forza che ho considerato nella mia analisi iniziale è stata la presenza umana sul sito, o meglio nelle immediate vicinanze di esso: la collocazione strategica tra la costa, lo scalo crocieristico, l'attracco del traghetto, il Museo e la bassa città vecchia, permetterebbe all'area una frequentazione potenzialmente elevata e facilmente ottenibile, se dotata della giusta attrattiva.

Insieme con i punti di forza mi hanno in ugual modo affascinato le criticità





connesse a questa porzione di città. Riferendomi al concetto appena esposto, ho notato che questa zona viene vissuta molto al di sotto del suo potenziale: essendo quasi totalmente sfruttata come parcheggio a raso, i fruitori vi entrano solo per parcheggiare o recuperare l'auto, dal momento che non è presente nessun'altra infrastruttura che possa creare appetibilità. Si tratta sostanzialmente di un deposito temporaneo, e soltanto lungo due lati di esso il percorso pedonale e ciclabile si prolunga sulla costa, generando fra l'altro non poca confusione quando nella stagione calda pedoni e ciclisti devono condividere il tracciato con i passeggeri e i rifornimenti che entrano o escono dalle navi, con il conseguente susseguirsi di transenne mobili e colli di bottiglia che congestionano le attività di tutti gli avventori.

La presenza di un parcheggio così vasto crea inoltre la medesima situazione che si verifica negli isolati più a nord a causa della presenza di edifici poco o per nulla accessibili da un grande pubblico: l'ultima linea di terra lungo la costa genera cesura tra la città vecchia e il fiume, rinnegando lo stretto legame tra questi



elementi che ha consentito nei secoli passati a Québec di nascere e prosperare. Tale situazione porta all'impossibilità di cogliere gli importanti connotati storici dell'area, che vengono così celati invece che evidenziati.

Un ulteriore aspetto negativo è la mancanza, in questa zona, di aree verdi e alberate, così come di tracciati pedonali che attraversino il lotto anziché aggirarlo; la percezione che si ha è che se si desidera oltrepassare il lotto l'unico modo sia di girargli intorno. Perché a questo punto si dovrebbe però desiderare di andare oltre? Non c'è nulla che suggerisca che si possa incontrare un elemento di maggior interesse, eppure seguendo la costa ci si troverebbe, oltrepassati i successivi edifici dello scalo crocieristico e del governo federale, a cogliere la monumentale bellezza dell'antico edificio della dogana e del Cap Diamant. Come si può però immaginarlo, se all'inizio del complesso si è accolti da un anonimo parcheggio a raso che respinge anziché invitare?

A queste problematiche si aggiunge un'altra sensazione: quella dello smarrimento. Se è vero che il lotto gode di ottima esposizione e apertura visiva, è altrettanto vero che la totale assenza di elementi verticali in grado di guidare lo sguardo dello spettatore verso prospettive di interesse sfocia in una percezione di anonimato e di appiattimento: stando nell'area, capisco che intorno a me sono presenti molti punti di notevole interesse, ma gli elementi esterni che posso cogliere da qualunque punto all'interno di questa zona sono sempre i medesimi. Si genera monotonia, perché non sono spinto dalla curiosità a percorrere lo spazio in cerca di nuovi spunti e nuove visuali: so già che in ogni caso il risultato sarà sempre il medesimo. Riassumendo quindi le criticità finora esposte sostengo che il sito, a causa di vari elementi che lo influenzano, o meglio che non lo influenzano affatto, presenta attualmente una grande lacuna generale: la mancanza di identità.



LINEE GUIDA DEL PROGETTO

Alla luce di questi caratteri che, con connotati positivi o negativi, contribuiscono a rendere unica questa porzione della città, ho deciso di concentrare su di essa il mio lavoro. L'obiettivo generale che mi sono posto di raggiungere per sviluppare il progetto di modifica del sito è stato ovviamente quello di evidenziarne le proprietà positive e di annullarne, o quantomeno ridurre il più possibile quelle negative. Pertanto ho elaborato diverse azioni teoriche che, applicate nella pratica di stesura del progetto, potessero guidarmi nella giusta direzione:

Tracciare i percorsi in funzione del contesto

Per disporre gli assi principali di percorrenza all'interno del sito l'idea perseguita è quella di rispettare il contesto già esistente, sia da un punto di vista storico che da un'ottica percettiva. I nuovi assi non potranno creare scissione tra contesto e intervento, ma dovranno generare una coesione sufficientemente salda da esaltare il collegamento tra città e fiume perfettamente evidente in passato e perdutosi in epoca recente, ma ancora desiderato da gran parte della popolazione.

Stabilire un modulo versatile

Trattandosi di un'area piuttosto vasta e pressoché priva di suddivisioni già esistenti, ho reputato opportuno tracciare un modulo di inserimento che potesse essere sufficientemente versatile da essere applicabile sia alla macroarea del lotto, sia alla parcellizzazione più ridotta che sarebbe andata a crearsi; tale modulo deve restare leggibile in entrambe le scale di percezione del progetto, così come in tutte quelle intermedie. Un inserimento di questo tipo contribuirebbe a fornire omogeneità e semplicità di lettura allo spettatore, con un costante senso di ordine.

Suddividere e diversificare l'area

Per evitare la percezione di smarrimento e dispersione è necessario parcellizzare il sito in zone più contenute e facilmente percepibili dall'occhio del visitatore. Questa operazione porta a rafforzare l'identità dell'area, consentendo allo stesso tempo di differenziare l'offerta aumentando il target di fruitori potenziali e quindi di aumentarne gli utenti.

Favorire la dinamicità

Consentendo agli spettatori di cogliere la medesima scena da diverse angolazioni e, se possibile, da diverse altezze, si stimolerà la curiosità di questi, che saranno così portati ad attraversare e soffermarsi per più tempo nel sito, incuriositi dalla possibilità di percepire il contesto che li circonda in modo nuovo e interessante. Il risultato non sarà quindi più uno sfondo neutro e sempre uguale, ma un paesaggio vivo e mutevole, che li invita ad essere scoperto poco alla volta.

Accentuare le prospettive rilevanti

Se si sviluppa un sistema in grado di catturare e accompagnare lo sguardo dello spettatore, egli sarà naturalmente in grado di leggere gli elementi più importanti che circondano l'area, individuando un tema principale seguito da altri secondari. Si istituirà in questo modo una gerarchia degli sguardi, che accomunerà le percezioni dei passanti; ciò condurrà ad un'idea generale legata al sito e non alle singole percezioni dei soggetti che lo attraversa. Questo fenomeno rafforzerà i caratteri e l'identità della realizzazione nell'immaginario collettivo.

Considerare l'alternanza delle stagioni

In base alla posizione geografica in cui si trova, la città di Québec è fortemente caratterizzata dall'alternarsi di inverni freddi ed estati calde. Ritengo che un buono spunto da seguire nell'ipotizzare un intervento su quest'area sia di non limitarsi a considerare il progetto come un inserimento monolitico, per quanto valido; penso invece che se l'idea saprà modellarsi e adattarsi facendo fronte ai cambiamenti stagionali dovuti al clima si potrà ottenere un prodotto sempre mutevole e interessante, ben inserito nel contesto in cui si trova.

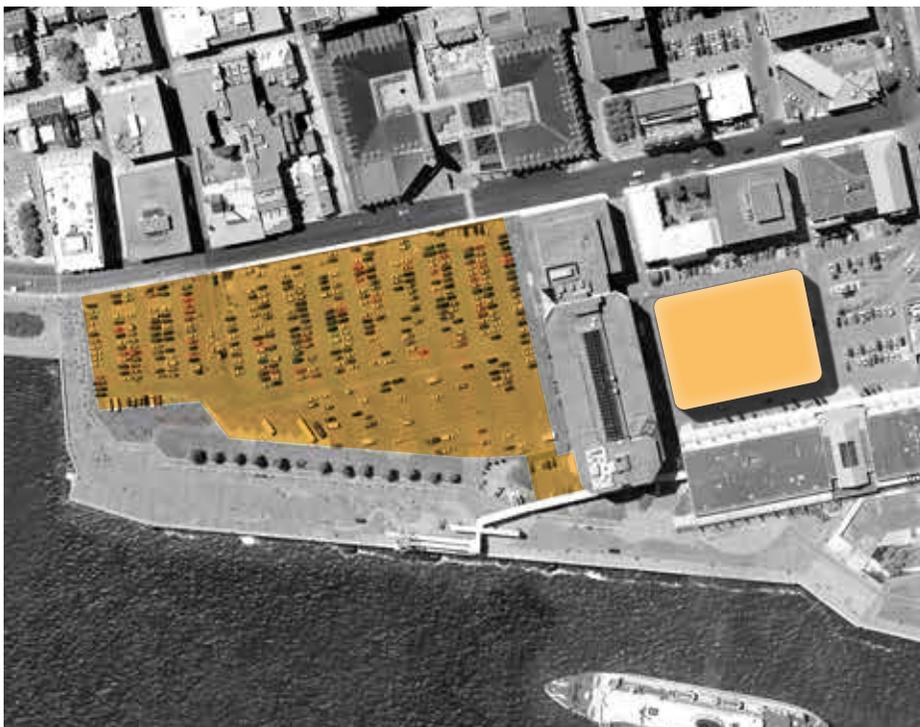
Evienziare la presenza del Museo della Civiltà

Per quanto l'edificio di Moshe Safdie sia l'elemento contemporaneo a mio parere più interessante nell'area limitrofa al sito di indagine, è opportuno ricordare non solo ciò che si vede, ma anche ciò che l'edificio rappresenta: la proposta di realizzazione del medesimo infatti verteva su un intervento di scala decisamente maggiore, che a livello urbano avrebbe dovuto partire dal museo per giungere sino al fiume. Ritengo quindi doveroso omaggiare questa costruzione per una duplice ragione: innanzitutto

per il significato di primaria importanza di cui esso è vettore, quello di una provincia con una storia e una cultura radicate e orgogliose, e in secondo luogo per l'idea che esso voleva sviluppare, quella del ricongiungimento tra la città e il suo fiume.

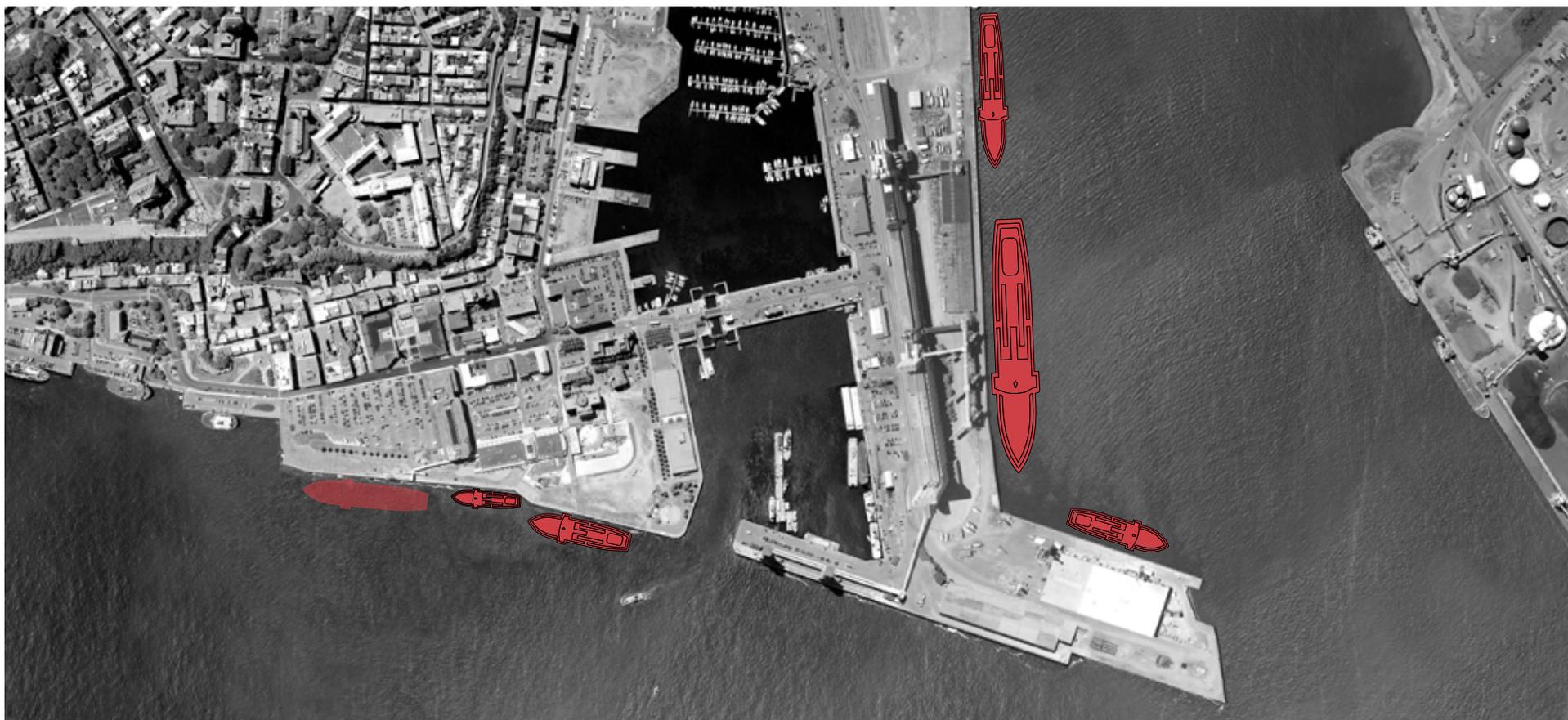
VARIAZIONI LOGISTICHE

Dopo aver definito gli elementi fondanti da seguire durante l'elaborazione del progetto, mi sono concentrato sull'apporto progettuale a scala più ampia: pur trattandosi di un'elaborazione teorica, non posso certo effettuare una proposta che da una parte arricchisca la città, ma la impoverisca da un'altra. Mi riferisco alla presenza del parcheggio, che intendo rimuovere in quanto presenza visibile e interna all'area di intervento, ma che allo stesso tempo non è da trascurare in quanto risorsa importante per la città vecchia e lo scalo crocieristico. Ho notato che a nord dell'area, appena oltre l'edificio che separa il sito di intervento dal



terminal crocieristico, è presente un altro parcheggio a raso, di dimensioni più ridotte (125 x 75 metri) ma totalmente racchiuso fra i palazzi esistenti di costruzione relativamente più recente. Ritengo che tale luogo si presti benissimo ad accogliere i posti auto rimossi nel mio intervento: sfruttando circa due terzi della superficie dell'attuale parcheggio a raso (70 x 75 metri, compresi fra via Saint Paul e via de la Barricade) per realizzare un parcheggio multipiano di quattro livelli e lasciando l'ultimo terzo (45 x 75 metri, compresi fra Quai Saint-André e via Saint Paul) come area di sosta riservata a chi accompagna i viaggiatori, destinandola a fermate di pochi minuti, si potrebbe evitare la riduzione dei posti auto presenti nel quartiere e non si ostacolerebbe l'accesso al terminal portuario. Tale soluzione sarebbe inoltre molto discreta, in quanto il nuovo edificio di parcheggi andrebbe a inserirsi in una zona già poco visibile e sarebbe di altezza inferiore rispetto ai palazzi circostanti.

La seconda variazione dell'assetto attuale che a mio parere sarebbe opportuno riconsiderare riguarda l'altro lato del terminal crocieristico: la passerella che i viaggiatori attraversano imbarcandosi o sbarcando dalle navi è decisamente lunga, quando sarebbe sufficiente un tragitto molto più breve. Mi spiego meglio: per poter sfruttare una zona più ampia di costa, il braccio della passerella presenta diversi snodi che le consentono di allungarsi sino a punti piuttosto distanti dal terminal stesso. Trovo che questa pratica sia sovradimensionata: evitando alle navi di approdare alla zona più a sud della banchina, si consentirebbe all'area oggetto del mio intervento e a tutta la zona retrostante ai piedi della falesia di avere sempre la visuale libera verso il fiume, senza subire limitazioni da parte delle imbarcazioni. Esse potrebbero attraccare lungo la linea di costa che si trova di fronte al terminal e più a nord, e nelle sporadiche contingenze in cui siano diverse navi a dover attraccare, potrebbero permettere ai passeggeri di sbarcare e in seguito riposizionarsi immediatamente più a nord, oltre il porto turistico e dietro la linea degli alti silos del grano, nel punto in cui il fiume Saint Charles si immette nel San Lorenzo. Questa soluzione, già adottata al momento ma in occasioni piuttosto rare, sarebbe una valida operazione volta a ridurre il forte impatto visivo causato dall'attracco di navi di medie e grandi dimensioni a realtà urbane prossime al centro storico della città; quando questa situazione si verifica l'effetto visivo stridente è forte e decisamente fastidioso. Se invece le navi si fermassero solo per il tempo necessario a far scendere o salire



i passeggeri e poi si posizionassero dietro i silos, esse resterebbero nascoste e l'impatto visivo sarebbe decisamente inferiore; l'approvvigionamento dei beni di consumo necessari alla vita sulla nave sarebbe inoltre decisamente facilitato, visto che tale tratto della costa del Saint Charles è ampio e già dotato di banchine e rotaie adatte al carico e scarico delle derrate: dopotutto si tratta di una delle ultime zone della città ad essere sorte guadagnando superficie dal fiume, e fu costruita esattamente per questo scopo.

INTERVENTO PROGETTUALE

Identificate queste due soluzioni logistiche che contribuiscono a fornire all'area un più ampio respiro senza compromettere le dinamiche del quartiere già in atto, ho individuato per ciascuno degli obiettivi progettuali preposti uno o più elementi che potessero essere inseriti, combinati fra loro ed eventualmente ripetuti secondo uno schema di applicazione che potesse soddisfare in modo adeguato ogni linea guida. Gli elementi da me ipotizzati per la stesura del progetto sono:

Prolungamento degli assi viari

Per stabilire come tracciare i percorsi ho, come anticipato precedentemente, cercato di rispettare nel modo più efficace il contesto già esistente. Nello specifico mi sono voltato a leggere l'andamento delle strade che dalla falesia portano fino a via Dalhousie e lì al momento si arrestano. Esaminando però i vecchi tracciati della città, si nota che ancora fino a pochi decenni fa tali strade non si interrompevano all'incrocio con la via perpendicolare ad esse, ma proseguivano sino al fiume: si tratta degli antichi moli, che per secoli si sono costituiti, moltiplicati e uniti in funzione delle dimensioni delle navi che vi attraccavano. La mia idea è quindi di riprendere la direzione dei moli per creare percorsi che, attraversando l'area, uniscano il tratto di costa con la città. Per favorire la coesione tra il già esistente e l'intervento previsto, i tracciati avranno la medesima ampiezza delle strade da cui ideologicamente vengono generati. Si potrà così notare un sistema di tre assi che costituiscono il prolungamento di via Saint-Antoine, via Cote de la Montagne (che serpeggiando lungo la falesia collega la città bassa a quella alta) e via Du Porche. I tre nuovi percorsi saranno ampi rispettivamente 5,3 metri, 7 metri e 8 metri, suddivideranno il lotto in quattro aree e avranno percorrenza mista pedonale e ciclabile. L'ampiezza di ogni via è sufficientemente ampia da consentire, in situazioni di emergenza, ai mezzi di soccorso di attraversarle agevolmente per la loro intera estensione.

Modulo dei pali

Quando nei secoli passati il traffico fluviale era fiorente, il waterfront di Québec era caratterizzato da una miriade di alberi e vele che dalle navi ormeggiate lungo i moli svettava verso il cielo. Nell'ottica di evidenziare l'antica storia della città sviluppando un progetto dichiaratamente contemporaneo, ho scelto di richiamare quest'antica percezione che connotava il lungofiume del passato mutandone gli elementi.

Il fulcro del progetto consiste nell'inserimento di un sistema di pali dell'altezza di 10 metri fuori terra secondo un modulo di 3 x 3 metri. Questi pali sono posizionati nel sito con densità differenti lungo il modulo stabilito, sono in acciaio zincato a caldo, verniciato esternamente in bianco; hanno un diametro di 20 cm alla base e sono leggermente rastremati fino a raggiungere alla sommità un diametro di 15 cm. Il fissaggio avviene tramite tirafondi annessi in plinti, per poter consentire la massima flessibilità al sistema cambiando il posizionamento dei pali all'interno della maglia modulare qualora se ne verificasse la necessità. L'altezza di questi elementi è studiata per non andare mai a imporsi sul contesto cittadino retrostante, ma per fondersi con esso, richiamando l'antica percezione del prospetto della città dall'acqua.

Questi pali non costituiscono una semplice installazione rievocativa, ma sono anche dotati di 32 fori filettati posti a differenti altezze e lungo quattro direzioni diverse per potervi fissare altri elementi, di cui parlerò successivamente. Quando il palo è libero e non collegato ad altri elementi i fori sono chiusi da tappi filettati a testa bianca per mantenere omogeneo il profilo del prodotto, mentre quando questo viene collegato i tappi vengono rimossi e al loro posto viene inserita una vite filettata con testa ad anello per consentire l'aggancio alla struttura.

A un metro dalla testa del palo sono inoltre situati quattro portelli stagni, anch'essi orientati verso quattro direzioni diverse, che proteggono una morsettiera elettrificata. In base alle esigenze di illuminazione, proiettori led con attacco a palo possono essere installati attraverso lo sportello, andando così a trasformare la struttura in apparecchio illuminante.

Inserimento dei tessuti

L'altro elemento progettuale che caratterizza l'intero intervento è un sistema di tessuti in fogli di ETFE forato che, fissati ai pali, vadano a rivestire la superficie aerea di alcune porzioni del lotto. Il contributo di matrice rievocativa è evidente: come i pali ricordano gli alberi delle navi, questi tessuti ne richiamano le vele, con la loro caratteristica leggerezza e luminosità. Questa è infatti l'elaborazione in chiave più attuale che ne ha guidato la disposizione: posizionati all'interno di tre delle quattro microaree progettuali, questi drappi creano un effetto di percezione parziale, generando mistero e curiosità. I tessuti alti tre metri sono fissati ai pali secondo due moduli di altezza differenti: da 2,2 metri a 5,2 metri e da 5,3 a 8,3 metri; tali proporzioni sono disposte in modo da creare interesse del fruitore verso i vari elementi del progetto, dato che egli avrà la vista parzialmente celata da questi sistemi aerei, e sarà perciò portato ad attraversarli, azione che può avvenire liberamente visto che i tessuti non costituiscono nessuna occlusione al passaggio a scala umana. Lo spettatore incuriosito da ciò che si trova oltre il tessuto sarà quindi invitato ad attraversare questo sipario per scoprire cosa si trova oltre ad esso. In questo modo viene favorita la visita di tutte le aree del lotto, attraverso un susseguirsi di episodi di mistero e scoperta. I tessuti che svolgono questa funzione di mascheramento lungo il lato lungo dell'area di intervento hanno inoltre uno scopo opposto se letti nella direzione trasversale, quella che dalla città porta al fiume lungo gli assi delle vie; il sistema di pali e vie è infatti concepito per arrestarsi in prossimità dei tracciati che portano al fiume in modo da creare una quinta scenica che guidi lo spettatore che giunge dall'area urbana. In questa situazione il passante segue un cono prospettico che passa lungo la strada e prosegue lungo le vie dell'intervento, e giunge al fiume e alla costa opposta di Lévis senza smarrirsi o confondersi: la percezione del fiume per chiunque si trovi nelle zone limitrofe della città è in questo modo immediata e lampante.

Modellazione del terreno

Nell'ottica di favorire la dinamicità del progetto ho studiato la composizione

anche secondo la differenziazione delle altezze, aspetto di cui al momento il sito è privo. Così come la grande scalinata del museo retrostante consente di innalzare il punto di vista che spazia verso il waterfront, ho stabilito di ricreare la medesima possibilità anche all'interno dell'area di intervento. Tre delle quattro zone suddivise dai percorsi hanno infatti altezze variabili, che vanno da sotto a sopra il calpestio delle vie. Anche grazie a questa soluzione il fruitore potrà cogliere il paesaggio con sguardi differenti, sentendosi quasi al livello dell'acqua o al di sopra del sistema di pali e tessuti, in base alla zona che sta attraversando.

Vegetazione autoctona

Vista l'importanza storica e culturale della città e del quartiere in particolare, ho deciso di comprendere nell'intervento solamente specie arboree autoctone che si alterneranno ai percorsi e alle strutture. In una zona si potranno quindi trovare i tipici aceri, che simboleggiano la nazione e presentano una suggestiva variazione cromatica di colore rosso acceso nella stagione autunnale. Gli aceri anticiperanno la presenza delle querce, di altezza più elevata ma con aspetto, nell'avvicinarsi della stagione fredda, molto simile agli aceri, contribuendo al carattere rosso che l'area assumerà in autunno. Saranno poi posizionate alcune betulle nell'area più costruita, e il particolare colore bianco del loro tronco darà un senso di omogeneità con le pareti degli edifici, legando la componente antropica a quella naturale. Saranno poi presenti anche degli abeti, che in quanto sempreverdi saranno sfruttati prevalentemente per creare distinzione tra differenti zone dell'intervento in modo continuo durante tutto l'anno. Ultima particolarità tra le caducifoglie sarà l'applicazione della vite canadese alle facciate dell'edificio più grande: anche in questo caso la pianta si tingerà di rosso in autunno, dipingendo con un nuovo colore la struttura che la ospita.

Presenza del monumento

Come ho già evidenziato, nel corso della mia indagine ho sempre reputato di primaria importanza la presenza del Museo della Civiltà di

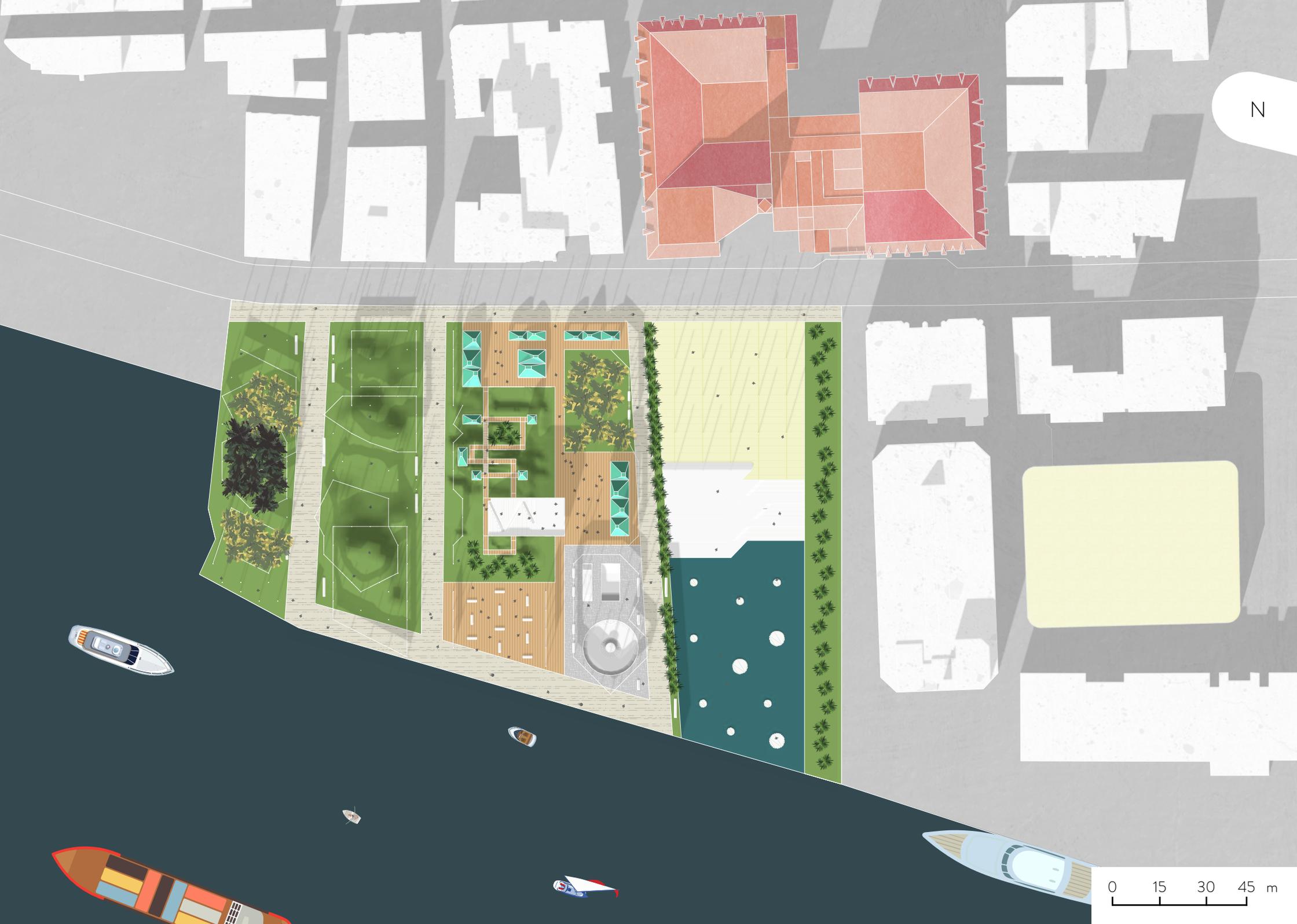
Moshe Safdie. Penso che l'edificio sia la struttura più importante, sia per la rilevanza culturale che per il pregio architettonico, con cui il mio intervento è portato a dialogare. È proprio in questo modo che ne immagino il rapporto, ossia un dialogo tra due entità in cui l'una invita a cogliere l'altra reciprocamente. Non è ovviamente mia intenzione porli sullo stesso livello del museo, sia perché il confronto sarebbe impari, sia perché sarebbe superfluo: il quartiere ha già il suo polo culturale ed espositivo, che funziona a pieno regime, e sarebbe pertanto inutile, oltre che dannoso, tentare di instaurarne un secondo. Ecco perché ho deciso di rapportarmi con la struttura museale non per la fruizione che ne viene fatta, ma per ciò che rappresenta: il Museo della Civiltà è chiaramente un simbolo di ciò che significa il Québec, situato proprio lì, di fronte al fiume da cui è nata la civiltà di cui è baluardo. È un monumento. Così ho immaginato il mio intervento che si frappone tra il monumento umano, che è il museo, e il monumento naturale, che è il fiume: l'area posta tra i due sarà un collegamento, una passerella. Questo sarà il nodo principale della poetica del mio intervento: l'obiettivo di unire la città al suo fiume e il fiume alla sua città.

Studio dell'illuminazione

Ultimo aspetto della mia ricerca riguarderà la situazione notturna del progetto. Ciò a cui punto è di progettare un sistema illuminante omogeneo per l'intera area, dando uno spunto dinamico ma sempre funzionale all'effetto da ottenere. Vi sarà una distinzione tra illuminazione generale dei tracciati principali e l'inserimento di apparecchi più puntuali per le microzone, così da favorire la fruizione e la sicurezza anche nelle ore notturne per alcune parti dell'area di intervento.

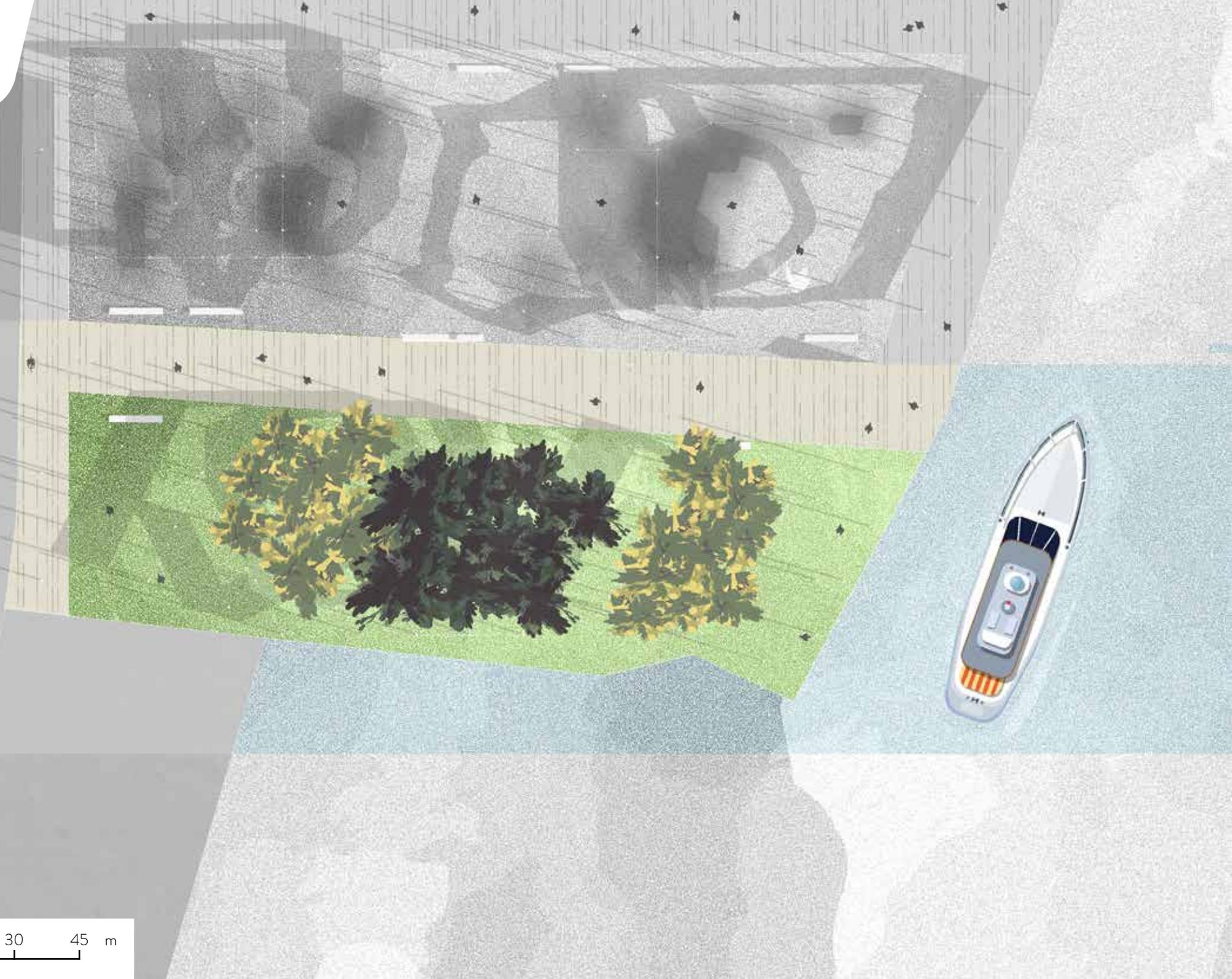
SUDDIVISIONE IN MICROAREE

Come ho già esposto, perseguendo l'obiettivo di diversificare l'offerta e favorire l'utilizzo dell'area di intervento nelle varie stagioni, ho suddiviso la superficie considerata in quattro microaree separate dagli assi viari del lotto. Per ciascuna di queste partizioni ho pensato di identificare un archetipo che potesse guidare la stesura del progetto e rendere immediatamente identificabile la zona. Gli identificativi con cui contraddistinguo queste microaree sono il Bosco, la Collina, il Monumento e la Città (in francese la Forêt, la Colline, le Monument, la Ville).



0 15 30 45 m

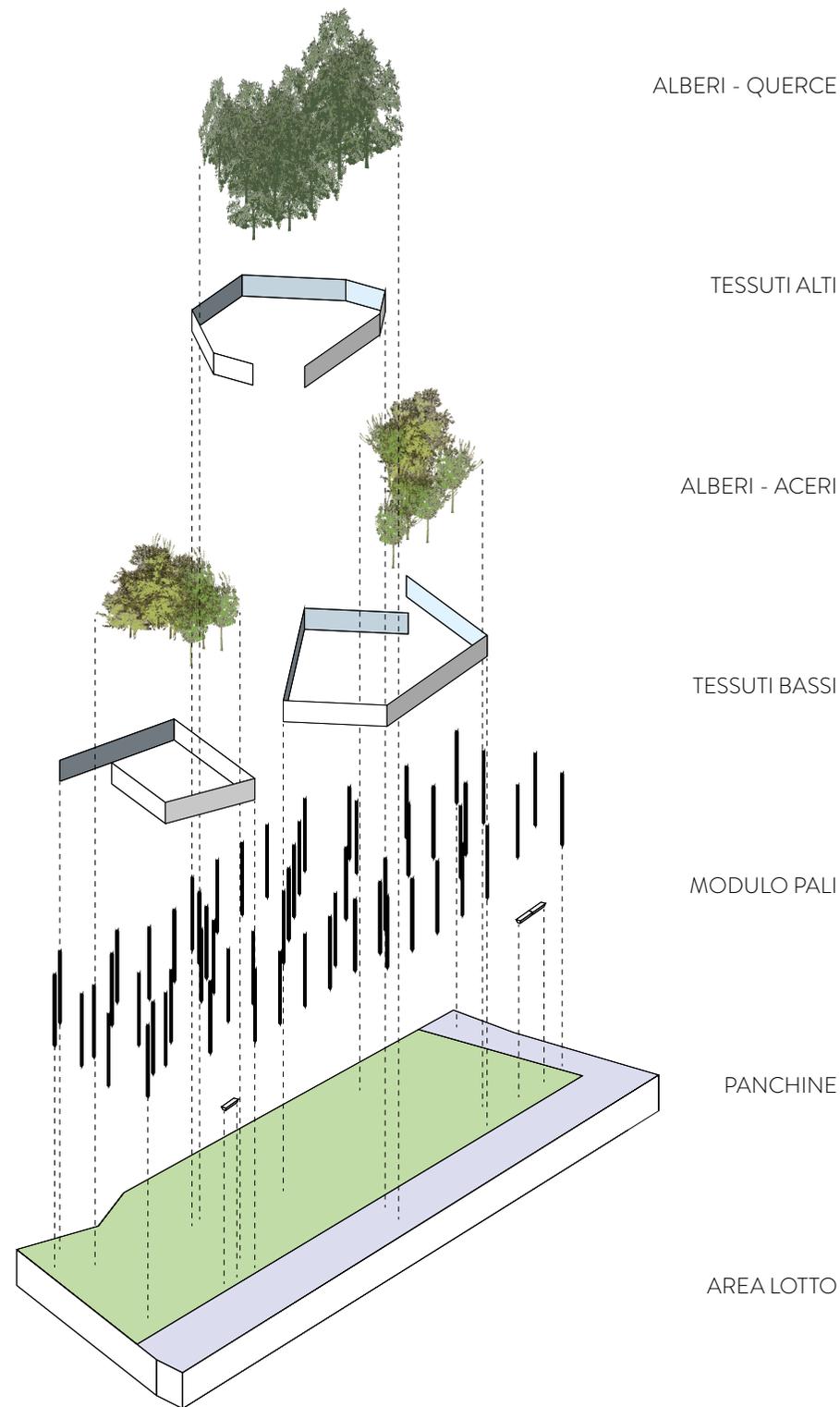
N



0 15 30 45 m

IL BOSCO - LA FÔRET

La porzione meridionale dell'intervento confina con il San Lorenzo sui lati est e sud, e a nord è delimitata dal prolungamento di via Du Porche. Si tratta di una superficie pianeggiante di 2400 metri quadrati interamente coperta da un manto erboso, in cui sono presenti, disposti in due gruppi a est e a ovest del lotto, diversi aceri di altezza compresa tra i 10 e i 15 metri. Questi alberi sono alternati ai pali disposti sulla loro pianta modulare ai quali sono fissati i tessuti in posizione bassa che, seguendo un andamento circolare, racchiudono i due raggruppamenti di alberi. Questa recinzione aerea, ma in posizione alta, è prevista anche per la parte centrale dell'area, in cui si trova un assembramento di querce di altezza compresa fra i 12 e i 18 metri. La porzione del lotto più vicina al lato orientale è una radura a prato, per permettere la libera vista del fiume senza occlusioni e la sosta nel prato godendo delle belle giornate di sole. Le sedute sono presenti solo sul lato nord e in scarsa quantità: l'obiettivo è di invogliare l'utente a non fermarsi sul perimetro esterno, ma a penetrare nella selva per coglierne l'aspetto dall'interno, osservando dal basso la maestosità delle fronde arboree con i molteplici giochi di luci e ombre che ne scaturiscono.







N

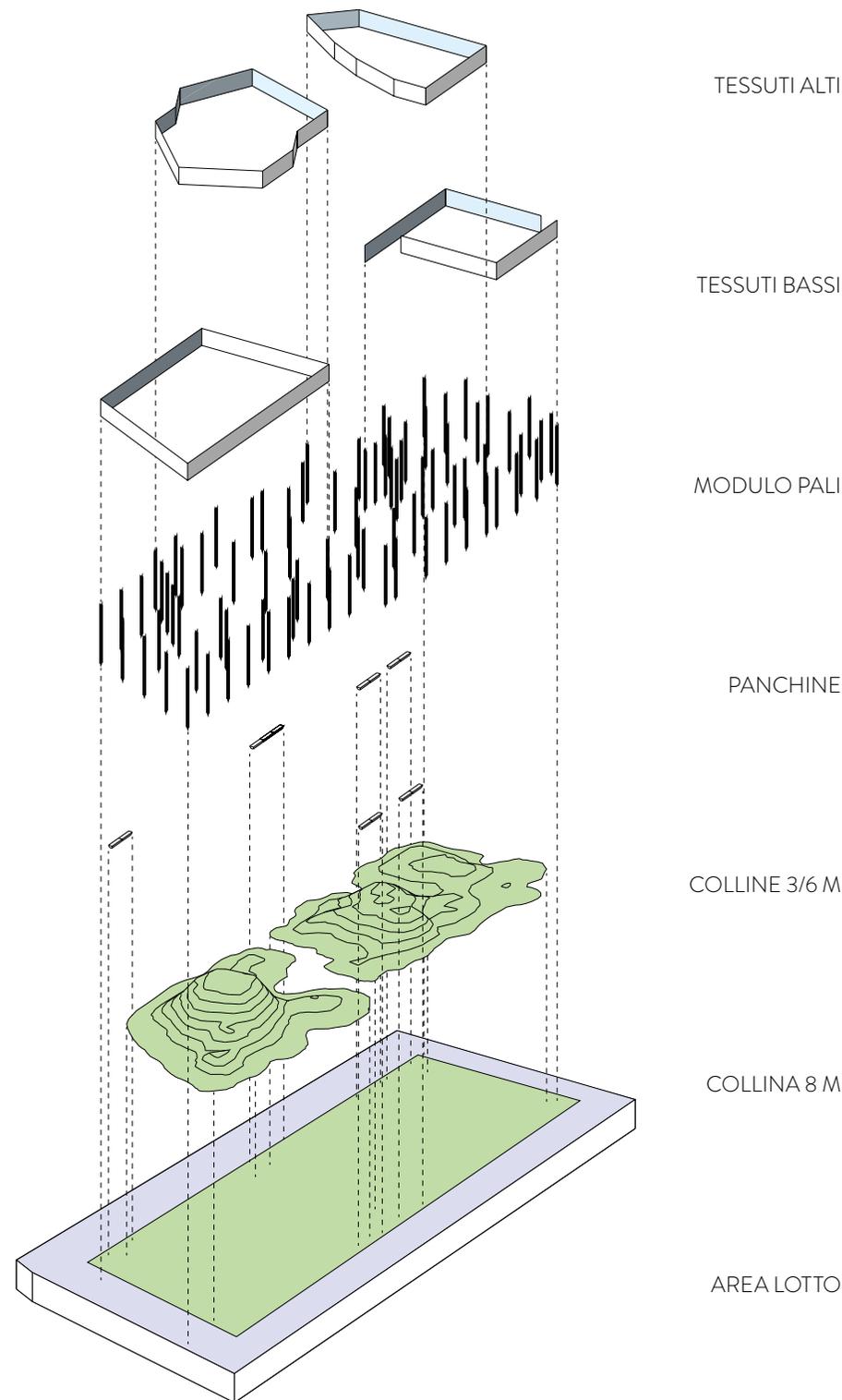


0 15 30 45 m

LA COLLINA - LA COLLINE

Più a nord si trova il lotto della Collina, ampio 3100 metri quadrati e compreso fra il prolungamento di via Du Porche e via Côte de la Montagne. Anche qui l'area è quasi interamente coperta da manto erboso, che non giunge fino alla costa ma si arresta prima, per lasciare spazio alla passeggiata lungofiume. In questo lotto l'intervento si è focalizzato sui dislivelli positivi: l'area è infatti movimentata dall'inserimento di tre colline, di altezze diverse e crescenti da ovest a est. Questa disposizione è stata scelta pensando al percorso dello spettatore che, arrivando dall'area urbanizzata, incontra una presenza naturale sempre più marcata, sino ad arrivare alla percezione completa del fiume. Dalla prima altura, che si innalza di 3 metri dal livello stradale, si giunge alla seconda, che raggiunge i 6 metri; dopo di essa una lieve depressione ci riporta al livello di calpestio dei percorsi e, successivamente, si risale per altri 8 metri. Anche qui si nota la presenza dei pali e dei tessuti, che mentre prima racchiudevano gli alberi ora identificano le tre colline. La disposizione dei tessuti è pensata in modo che affrontando i dislivelli si abbia una percezione di abbandono della realtà urbana e di ingresso in una zona diversa, più intima e meditativa: percorrendo il lotto lo spettatore passerà sotto i tessuti e inizierà a risalire i pendii, fino a perdere il contatto visivo con il contesto esterno. Egli percepirà quindi i tre elementi del cielo, dei tessuti e dell'erba: si renderà conto di essere entrato in una stanza in cui il soffitto, le pareti e il pavimento sono all'aria aperta e dove può cogliere una sensazione di intima libertà attraverso cui la sua mente può vagare. Questa sensazione si ripete alla sommità di tutte e tre le colline, finché nella più alta si supera il limite dei tessuti più alti e si è proiettati verso una percezione completamente diversa: la prospettiva si apre totalmente e saremo in grado di cogliere la sinergia di entrambi i contesti attraversati. Dietro di lui la città, i tessuti e le colline, di fronte l'immensità del San Lorenzo.

Questo lotto è stato pensato per godere in ogni stagione dell'elemento della stanza aperta e indurre all'introspezione e alla tranquillità. Se nella stagione calda le sommità delle colline si prestano a sdraiarsi nell'erba per godere del calore del sole o dell'ombra dei tessuti, l'inverno, con la neve, renderà la risalita più impegnativa. Chiunque sarà invitato al gioco e potrà scivolare lungo i pendii a sufficiente distanza dalle strade e dai percorsi, in sicurezza. Il lotto comprende un maggiore numero di panchine lungo i lati nord e sud, specialmente nella zona tra la prima e la seconda collina: da quella posizione gli accompagnatori dei frequentatori più piccoli potranno facilmente avere una visione completa dell'area di gioco.







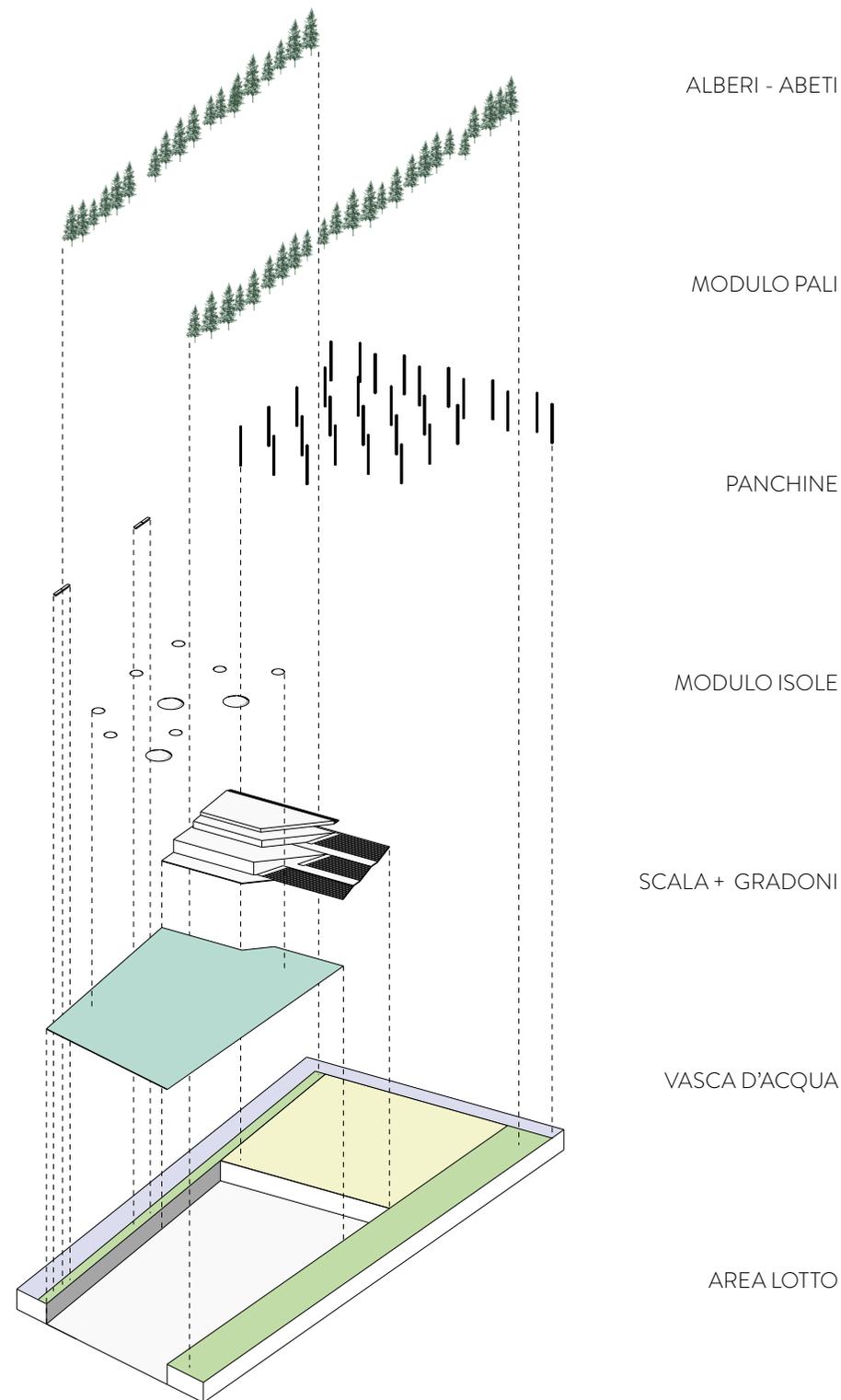
N



0 15 30 45 m

IL MONUMENTO - LE MONUMENT

Come anticipato, l'area che si interpone tra museo e fiume sarà considerata in modo diverso rispetto alle altre zone di intervento: questa è l'area più evocativa, in cui il concetto che genera il progetto deve essere esposto con il messaggio più chiaro e potente. Per questo motivo il lotto viene suddiviso in due aree, di cui la prima, ampia 2500 metri quadri, costituisce una piazza posta di fronte alla facciata principale del Museo della Civiltà, mentre la seconda, posta più in basso del piano dei percorsi, è un grande specchio d'acqua di 2800 metri quadri. Una larga scalinata bianca, composta seguendo l'angolo della facciata obliqua del museo, collega l'area superiore con quella inferiore, e dei terrazzamenti posti sulla porzione meridionale della rampa costituiscono diversi punti in cui poter sostare e osservare l'area da altezze diverse. I pali sono disposti sulla piazza con un andamento ripetuto e solenne e gli ultimi tre, che coincidono con il primo terrazzamento, diventano pennoni per le bandiere del Canada, della Provincia e della Città di Québec. Nessuna bandiera è posta più avanti delle altre e seguono tutte la medesima linea: si tratta di tre realtà che non si sovrastano, ma si sostengono per la nazione. Tutto in quest'area può essere letto in senso allegorico, che induce al concetto di monumento, ma non si tratta di un'installazione monolitica, destinata ad essere solo contemplata. La piazza è la più grande dell'intervento nonché la più vicina all'asse viario principale, ed è perciò destinata a divenire il punto di aggregazione principale per i fruitori. La scalinata fornisce un apporto più dinamico e la sua forma asimmetrica favorisce sia il passaggio che la sosta, lo specchio d'acqua è profondo 10 centimetri ed è situato 50 centimetri al di sopra del normale livello di marea del fiume. Gli spettatori potranno passeggiare bagnandosi i piedi e ottenere un po' di frescura durante la calda estate québecchese, sostare e prendere il sole su una delle dieci isolette circolari che affiorano appena sopra il pelo dell'acqua. Nei casi eccezionali in cui il livello del fiume supera il suo limite di marea si potrà assistere allo spettacolo del corso d'acqua che risale la piscina generando piccole onde che andranno a infrangersi lungo la scalinata: uno spettacolo suggestivo in cui il messaggio di legame tra fiume e città traspare appieno. Il lotto non è destinato ad essere sfruttato solo nella stagione calda, ma avrà un ruolo predominante anche nel periodo freddo dell'anno: la bassa piscina infatti sarà naturalmente destinata a ghiacciare con l'abbassamento della temperatura e la città otterrà così una grande pista di pattinaggio pubblica a due passi dal centro.







N



0 15 30 45 m

LA CITTÀ - LA VILLE

L'ultimo lotto analizzato è il più ampio: copre una superficie di 7000 metri quadrati ed è compreso tra via Côte de la Montagne e via Saint-Antoine. Si tratta della microarea più complessa e dotata di varie infrastrutture che, trovandosi fra zone con connotati decisamente più naturali, la fanno somigliare a una piccola città. L'inserimento delle infrastrutture è stato ideato per essere il più delicato possibile, rispettando sempre il concetto di intervento passante e senza cesure. Seguendo la logica dispositiva degli altri lotti, anche qui i frequentatori potranno spostarsi senza seguire forzatamente gli assi paralleli ai perimetri del lotto, ma potranno procedere in diagonale seguendo una direzione da loro stabilita senza particolari forzature e deviazioni da seguire. Nella concezione progettuale, è stato pensato che quest'area centrale debba essere l'ingresso dell'intero intervento, e che da questo punto i fruitori possano dirigersi verso tutte le altre zone. Per questo motivo chi giunge da nord o da sud, attraverso via Dalhousie, o da ovest scendendo da via Côte de la Montagne o dal Vieux Québec, troverà due ampie tettoie destinate a parcheggio per le biciclette. È subito comprensibile la dimensione che si vuole seguire: si tratta di un'area pensata per la presenza umana, in cui i mezzi di trasporto a motore non sono contemplati. L'accesso può avvenire in bicicletta o a piedi.

Immediatamente oltre si trova il chiosco delle informazioni dove si possono noleggiare le biciclette, le sedie sdraio da posizionare nel prato per godere del clima estivo o i pattini per potersi divertire nella piscina ghiacciata in inverno. Appena più a sud si trova un bar che può rifornire sia i passanti che attraversano rapidamente via Dalhousie, sia chi intende sostare nei dintorni e magari consumare il cibo seduto nel verde. Tra il bar e il chiosco si crea una piccola piazza che nella bella stagione potrà accogliere il dehors del bar senza intralciare i passanti. Da questa prima piazza si può seguire il tracciato interno al lotto in piano, più stretto dei percorsi principali che seguono le direzioni delle strade, e costeggiare un boschetto di betulle che si termina in un'altra piazza, più ampia della precedente e compresa tra due edifici di più grandi dimensioni, il ristorante a nord e la sala concerti a sud. Se percorriamo

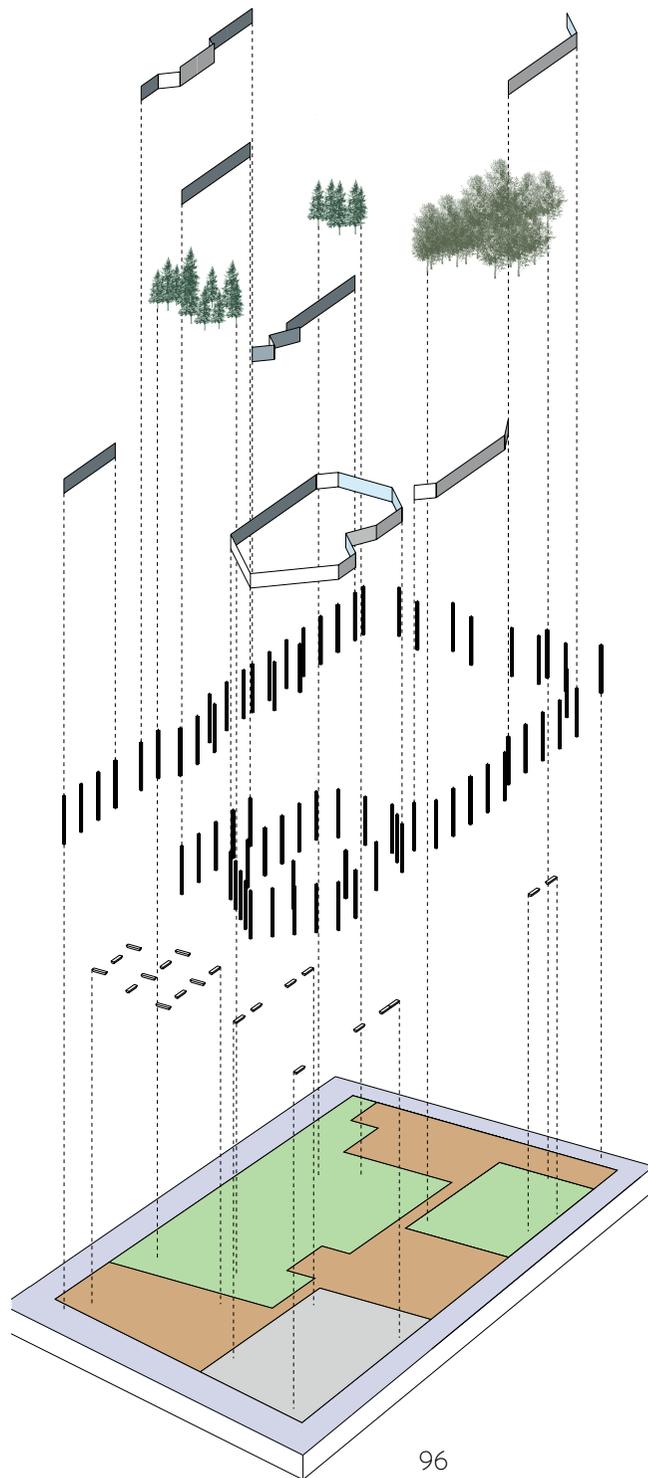
l'area nella bella stagione, potremo consumare una cena ai tavoli del ristorante allestiti nella piazza e successivamente assistere allo spettacolo della rassegna estiva senza dover spostare l'auto e neanche attraversare la strada. Gli sportivi potranno inoltre approfittare dello skate park situato nella porzione nord-est del lotto, mentre chi è più contemplativo potrà raggiungere la terza piazza in riva al fiume e rilassarsi su una panchina apprezzando lo spettacolo notturno della costa.

Anche per quest'area è stata pensata la possibilità di percepire l'intervento su vari livelli; dalla prima piazza infatti si dirama un ulteriore percorso che tramite scalini e rampe per il passaggio dei disabili si snoda su una collina dotata di piccoli padiglioni aperti dove si può sostare in solitaria o trascorrere del tempo con gli amici, in un ambiente aperto ma fruibile anche nei giorni di pioggia. Alla fine del percorso il paesaggio cambia e i padiglioni lasciano posto a un'ampia scalinata che sale lungo la copertura della sala concerti: è così possibile arrivare alla sommità dell'edificio, che costituisce il punto più alto dell'intera area di intervento e che, con la sua posizione centrale, costituisce un belvedere da cui lo sguardo può spaziare in ogni direzione. I tessuti posti di fronte alla scalinata sono gli unici che sfruttano l'altezza massima offerta dai pali a cui si ancorano: quando il clima lo consente è possibile installare dei proiettori sui pali retrostanti e sfruttare questi tessuti come schermo. La grande scalinata si trasforma in platea e sarà possibile assistere a proiezioni estive sotto le stelle.

LA CITTÀ - LA VILLE

ESPLOSO 1

INSERIMENTO MODULI
E VEGETAZIONE



TESSUTI ALTI E TESSUTO PROIEZIONI

ALBERI - BETULLE

ALBERI - ABETI

TESSUTI BASSI

MODULO PALI

PANCHINE

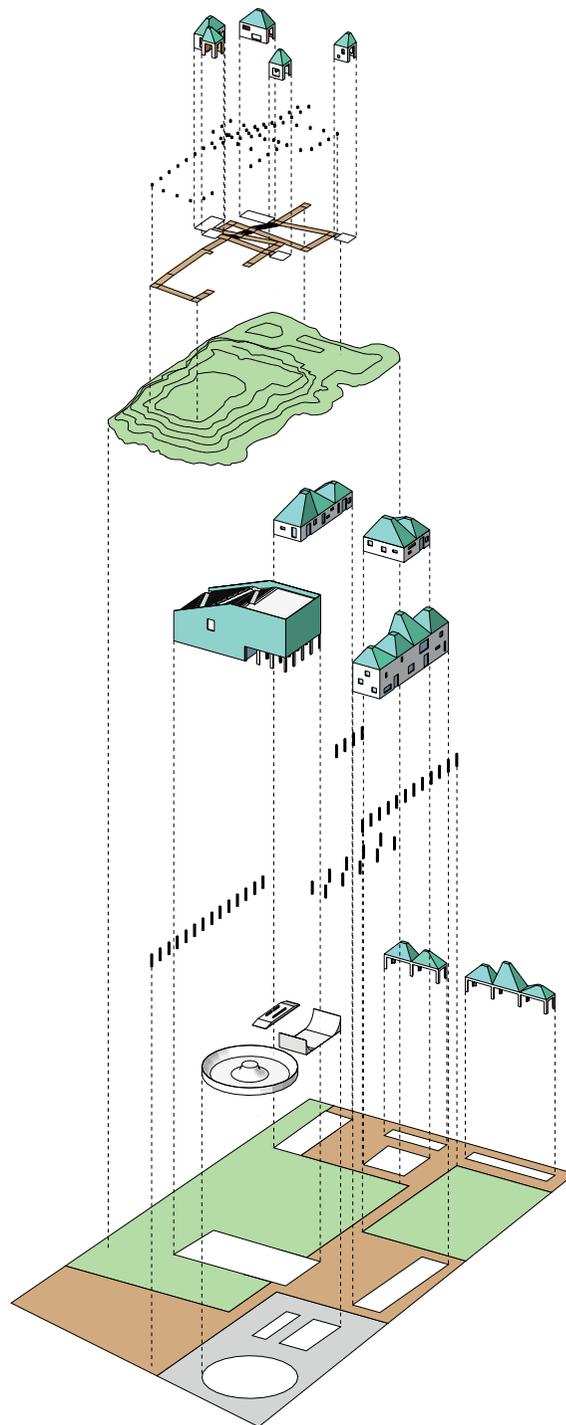
PROIEZIONE AREE VERDI E SKATE PARK

AREA LOTTO

LA CITTÁ - LA VILLE

ESPLOSO 2

INSERIMENTO
DISLIVELLI
E INFRASTRUTTURE



PADIGLIONI COLLINA

BOLLARD ILLUMINAZIONE PERCORSO COLLINA

TRACCIATO PEDONALE COLLINA

COLLINA

EDIFICI LOTTO

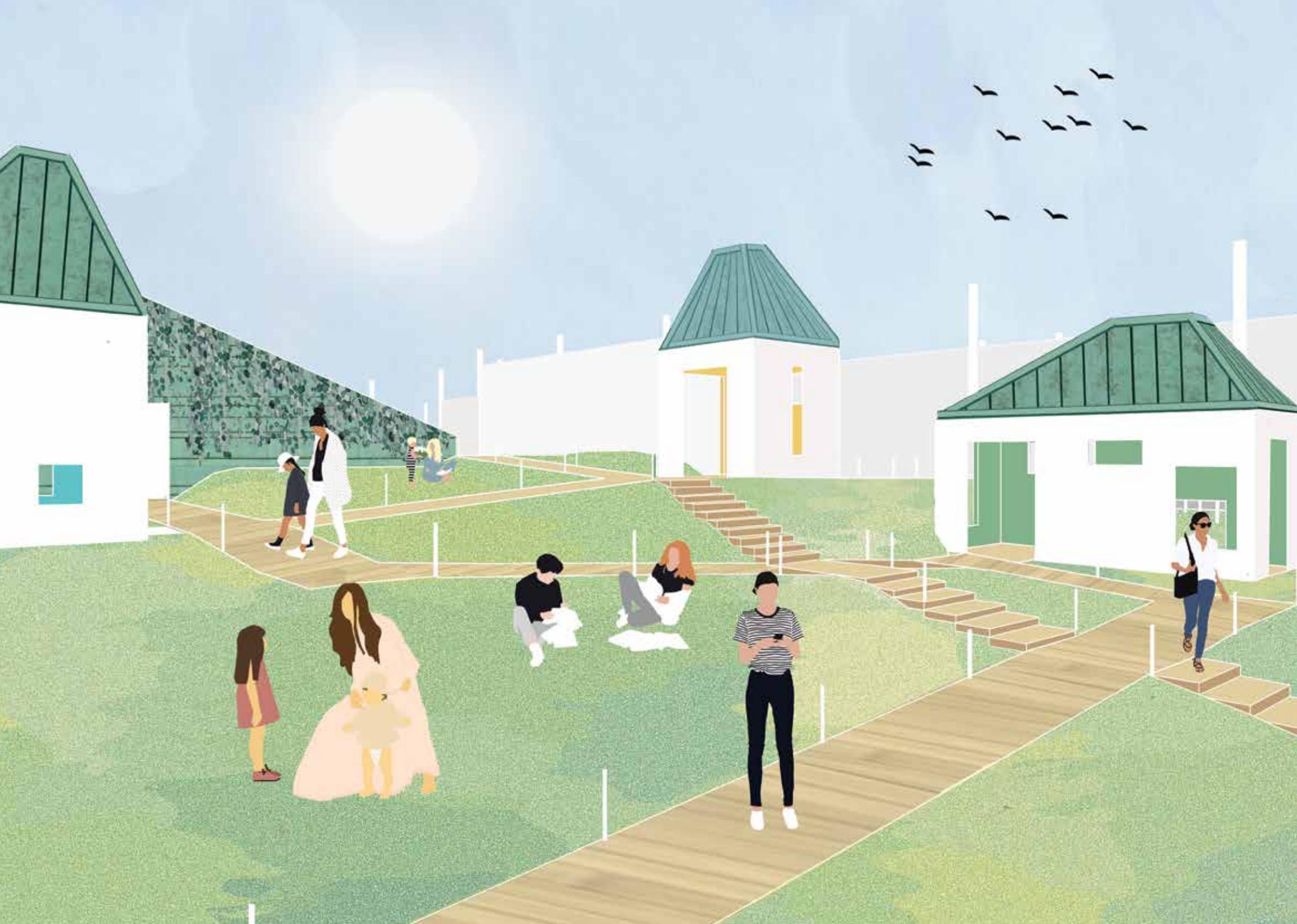
PALI ILLUMINAZIONE PERCORSO A RASO

STRUTTURE PARCHEGGIO BICICLETTE

SKATE PARK

AREE INSERIMENTO INFRASTRUTTURE







Focus: la sala concerti

La sala concerti è l'edificio più rilevante della microarea della Città. La struttura consiste in un blocco inserito lateralmente nella collina che lo avvolge su tre lati e suddiviso in tre livelli.

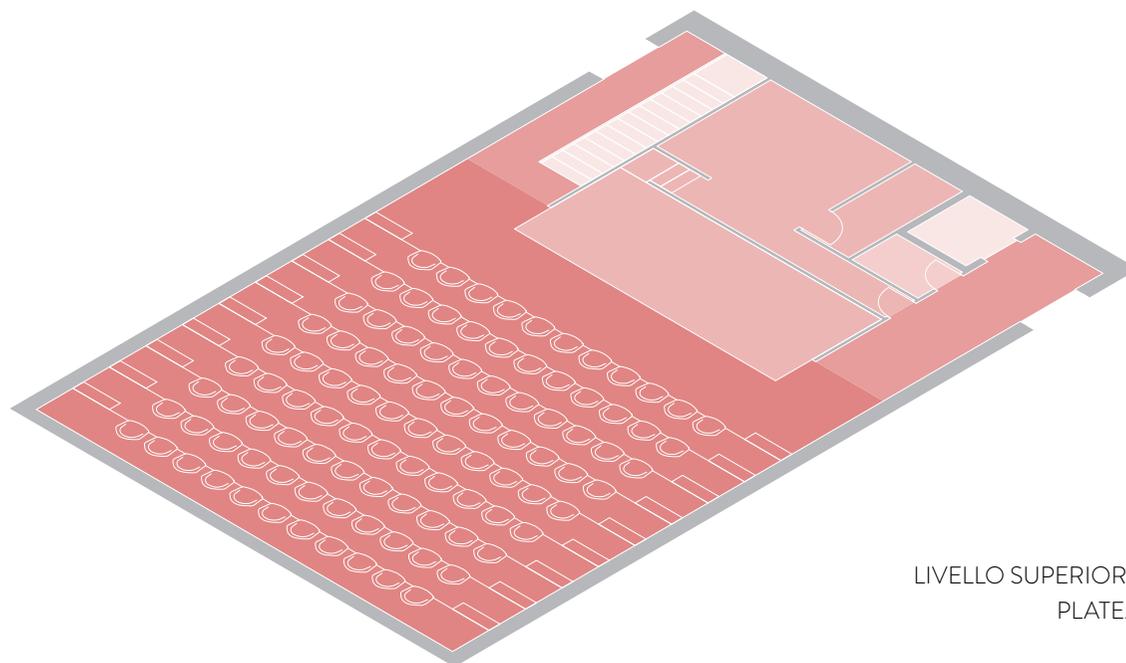
Il livello più elevato è costituito dalla copertura su cui è situata la rampa esterna che conduce al belvedere panoramico che è già stato descritto.

Il livello inferiore si apre con un patio che si fonde con la piazza delimitata sull'altro lato dal ristorante. Il modulo e la solennità che caratterizzano il passaggio sono scanditi dai pilastri esterni che sostengono la platea al piano superiore. La hall è vetrata verso il patio e ne riprende l'ampiezza, ai lati della reception centrale due varchi portano alle scale che conducono al piano superiore, a sinistra, e ai servizi e all'ascensore destinata alle persone con mobilità ridotta, a destra. L'ambiente centrale comprende il magazzino e lo spogliatoio del personale, comprensivo di servizi privati.

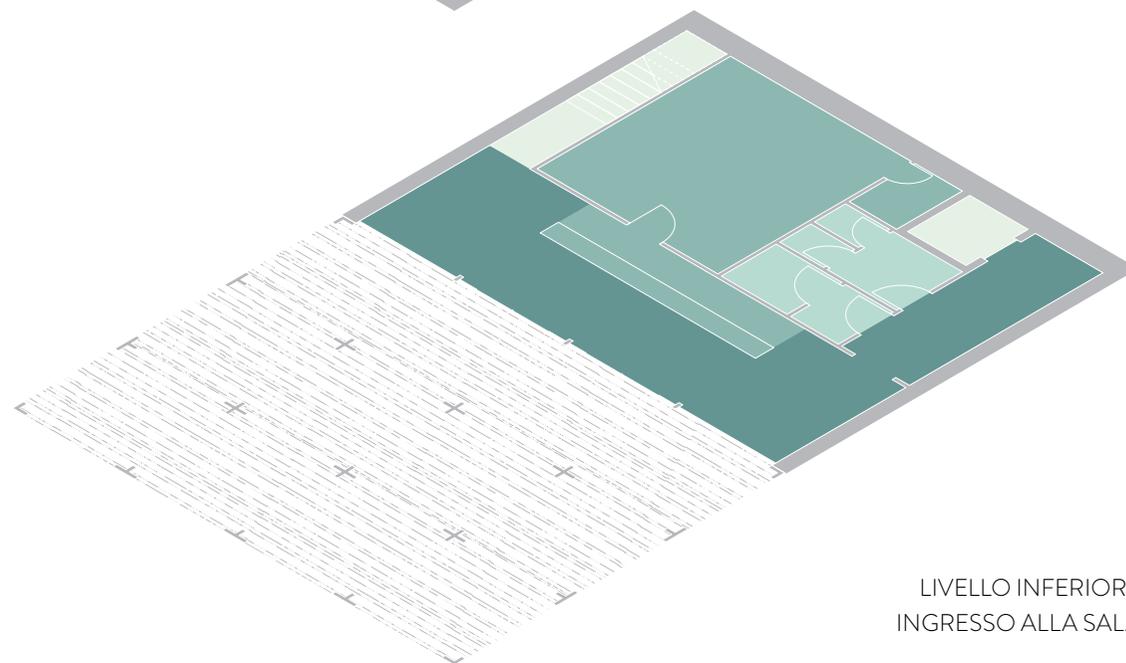
Il livello superiore consiste nella platea destinata al pubblico, in pendenza per favorire la visuale da tutte le file e dotata di 99 sedute, rimovibili nella prima fila per far posto al pubblico in sedia a rotelle. Di fronte alla platea è situato un palcoscenico adatto all'esibizione dei musicisti, dai solisti fino a piccole orchestre, sia di attori teatrali. La versatilità degli spettacoli è data dall'ampio camerino con ingresso laterale alla scena e dotato di servizi privati.

Acustica e illuminazione sono garantite da setti di altezze diverse rivestiti da materiale fonoassorbente e disposti a lamelle lungo l'intradosso inclinato dell'copertura; tra di essi sono disposti, celandoli parzialmente, proiettori di media potenza per la luce di sala e proiettori professionali di potenza più elevata per illuminare la scena.

Alla fine dello spettacolo il pubblico non è tenuto a raggiungere il piano inferiore per uscire: il deflusso rapido avviene grazie alle due uscite di emergenza poste ai lati dei corridoi che si affacciano direttamente sul percorso della collina.

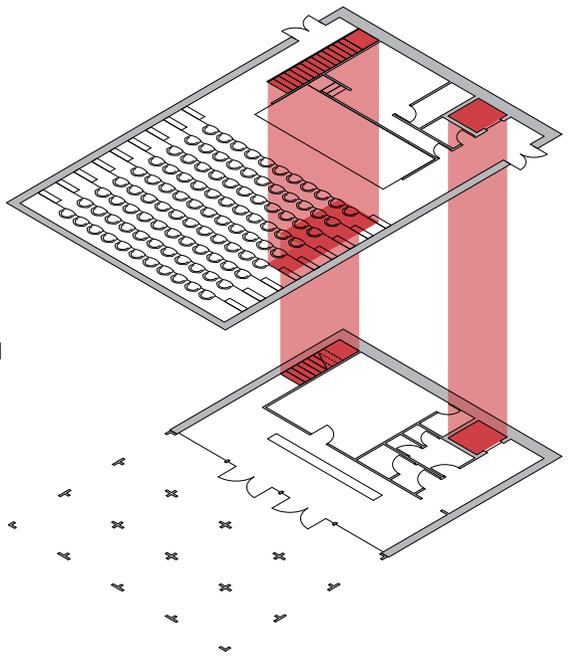


LIVELLO SUPERIORE
PLATEA

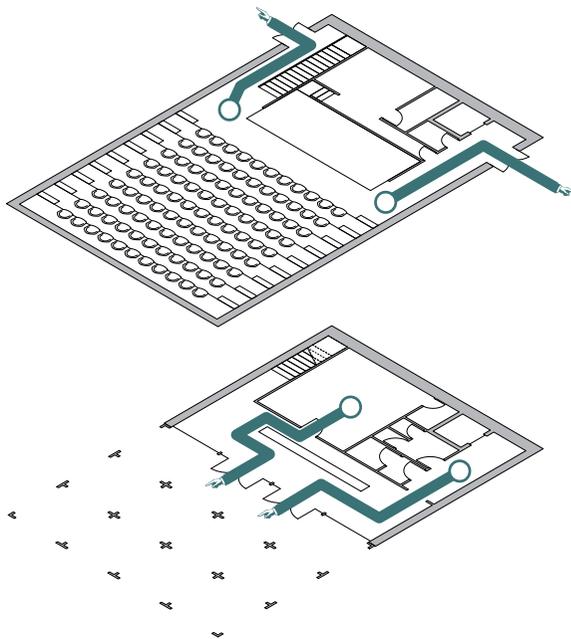


LIVELLO INFERIORE
INGRESSO ALLA SALA

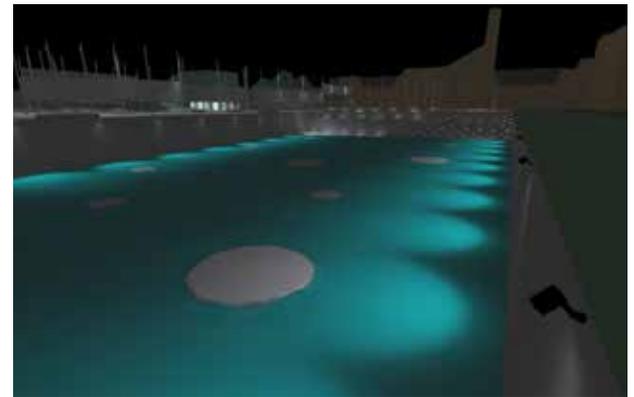
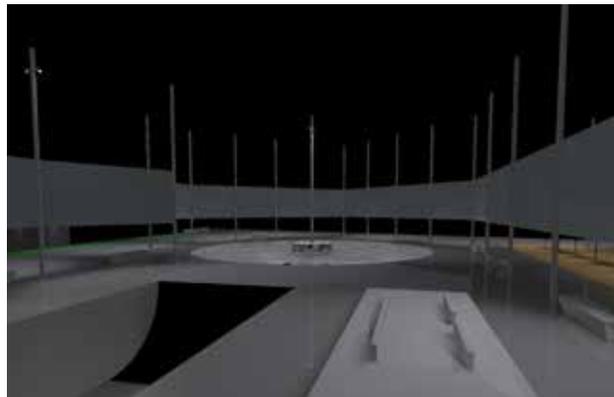
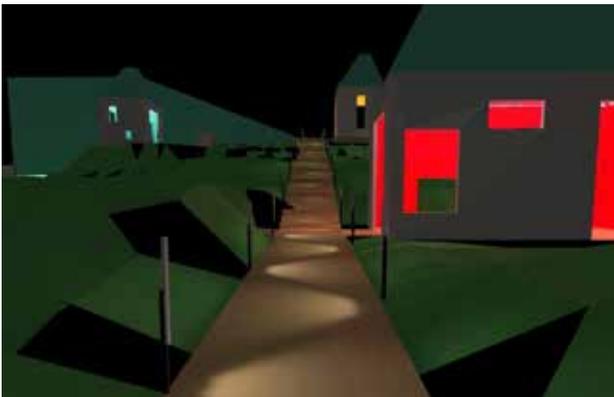
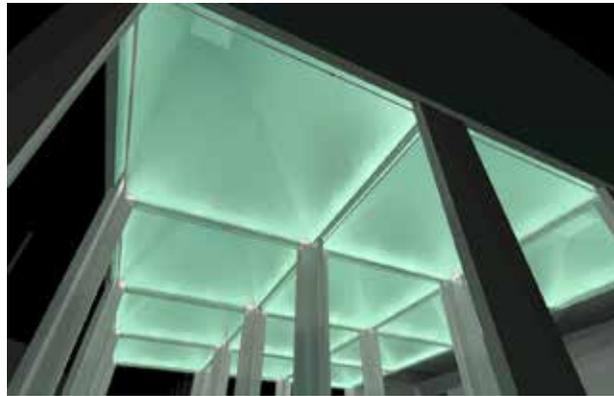
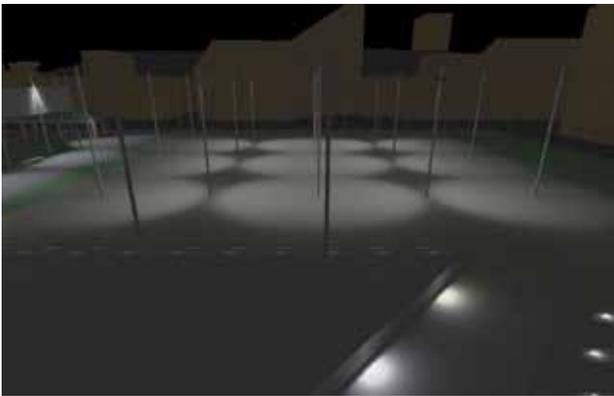
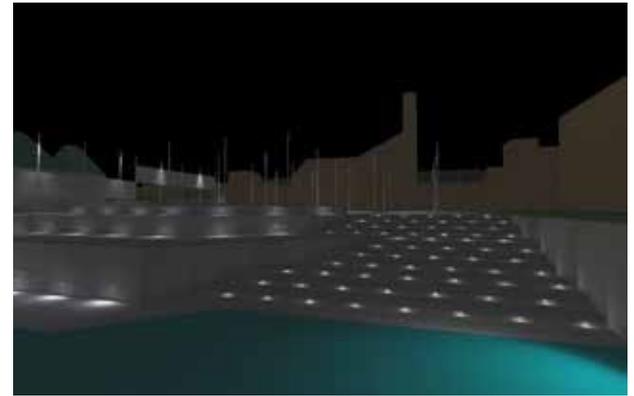
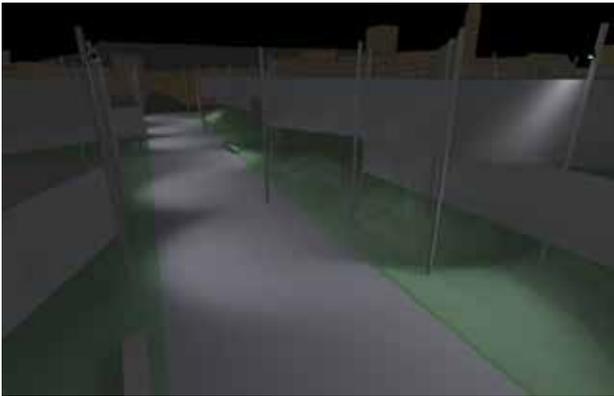
PERCORSI VERTICALI



VIE DI FUGA







9 _ PROPOSTA ILLUMINOTECNICA

Un tema che mi affascina in particolar modo è quello dell'illuminazione. Trovo interessante concepire un progetto non solo nella sua composizione volumetrica e funzionale, ma anche attraverso l'apporto della luce, che è in grado di accentuare o mascherare i volumi e di valorizzare e accentuare le funzioni. Il tema della luce è sempre presente quando in un progetto si considera la situazione diurna; quando però si analizza la stessa proposta con l'assenza di luce solare, le caratteristiche dell'insieme variano enormemente. Analizzando l'apporto dell'illuminazione artificiale, al fine di integrarla in una proposta, ci si accorge di avere diverse costrizioni, ma anche un'enorme libertà di applicazioni che, se disposte in modo oculato, possono variare di molto la percezione dell'intervento, ponendo l'accento su alcune caratteristiche che l'apporto solare tende normalmente ad uniformare. Si tratta quindi di un vero e proprio progetto nel progetto, in cui si può scegliere cosa mostrare e cosa no e secondo quale gerarchia.

Ho apprezzato di poter associare questo studio alla mia proposta, perché mi ha concesso di ridisegnare il progetto secondo canoni più scenografici e personali, e ho avuto modo di ribaltare la percezione diurna e notturna della mia idea attraverso giochi di accenti e ombre.

Nell'approccio alla scelta dell'illuminazione ho innanzitutto identificato l'area di intervento in diverse tipologie, in modo da stabilire quali zone dovessero avere una maggiore garanzia di fruibilità, su quali si dovesse porre l'accento, e quali dovessero essere lasciate in penombra. Seguendo tale idea ho inquadrato alcune aree in cui collocare un'illuminazione funzionale, ed altre che fossero valorizzate da un'illuminazione scenografica.

ILLUMINAZIONE FUNZIONALE

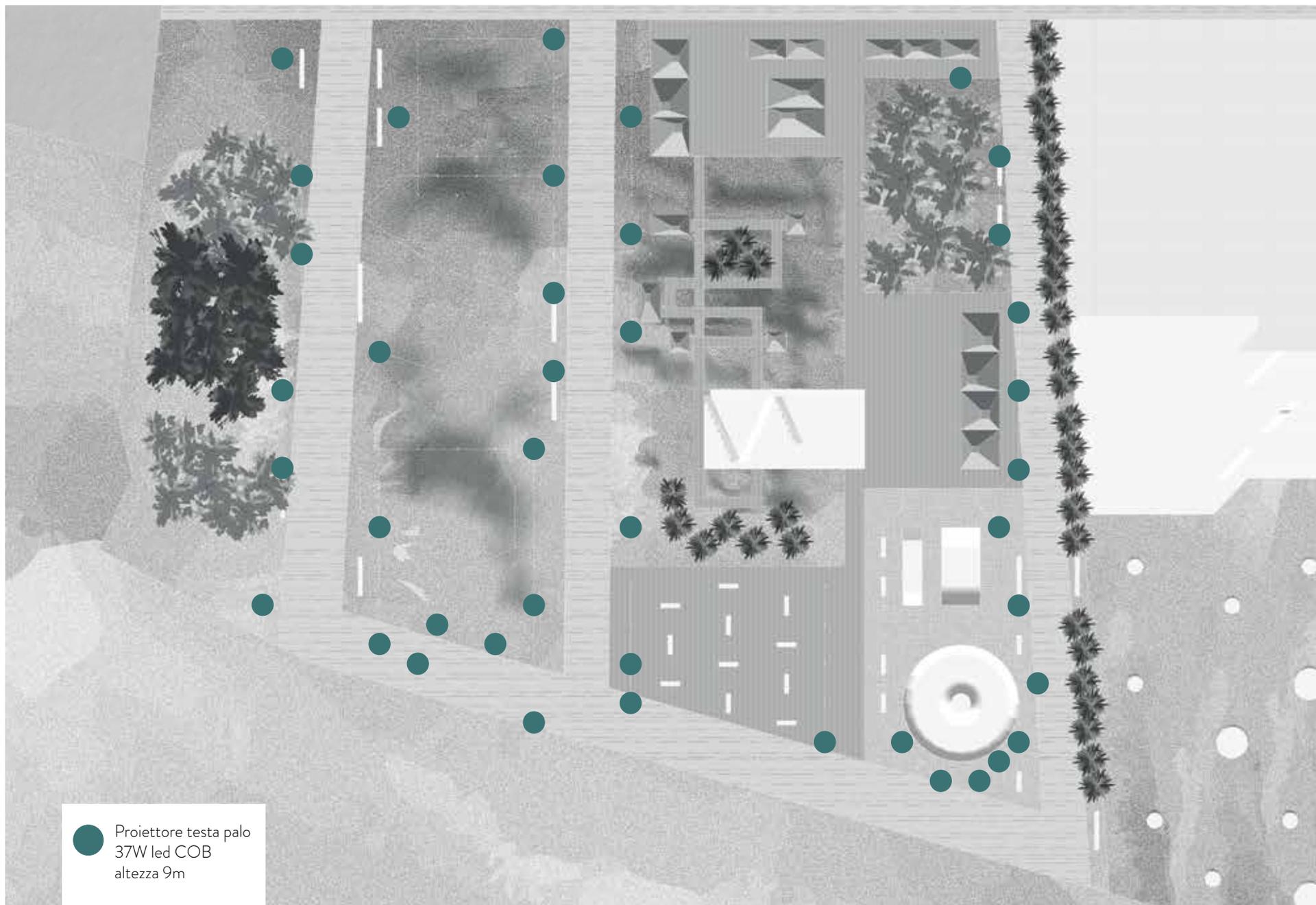
L'illuminazione funzionale è stata pensata per alcune aree di passaggio in modo che la fruibilità per gli utenti possa rimanere invariata anche nelle ore di buio. Ho stabilito gli apparecchi illuminanti suddivisi per i percorsi a più ampio o stretto passaggio, seguendo il principio generale del progetto di percorrenza libera in tutte le aree del progetto. Ho pertanto identificato cinque zone, suddivise in assi viari principali, piazza fronte museo, piazza fronte fiume, percorso fra edifici e percorso sulla collina.

Assi viari principali

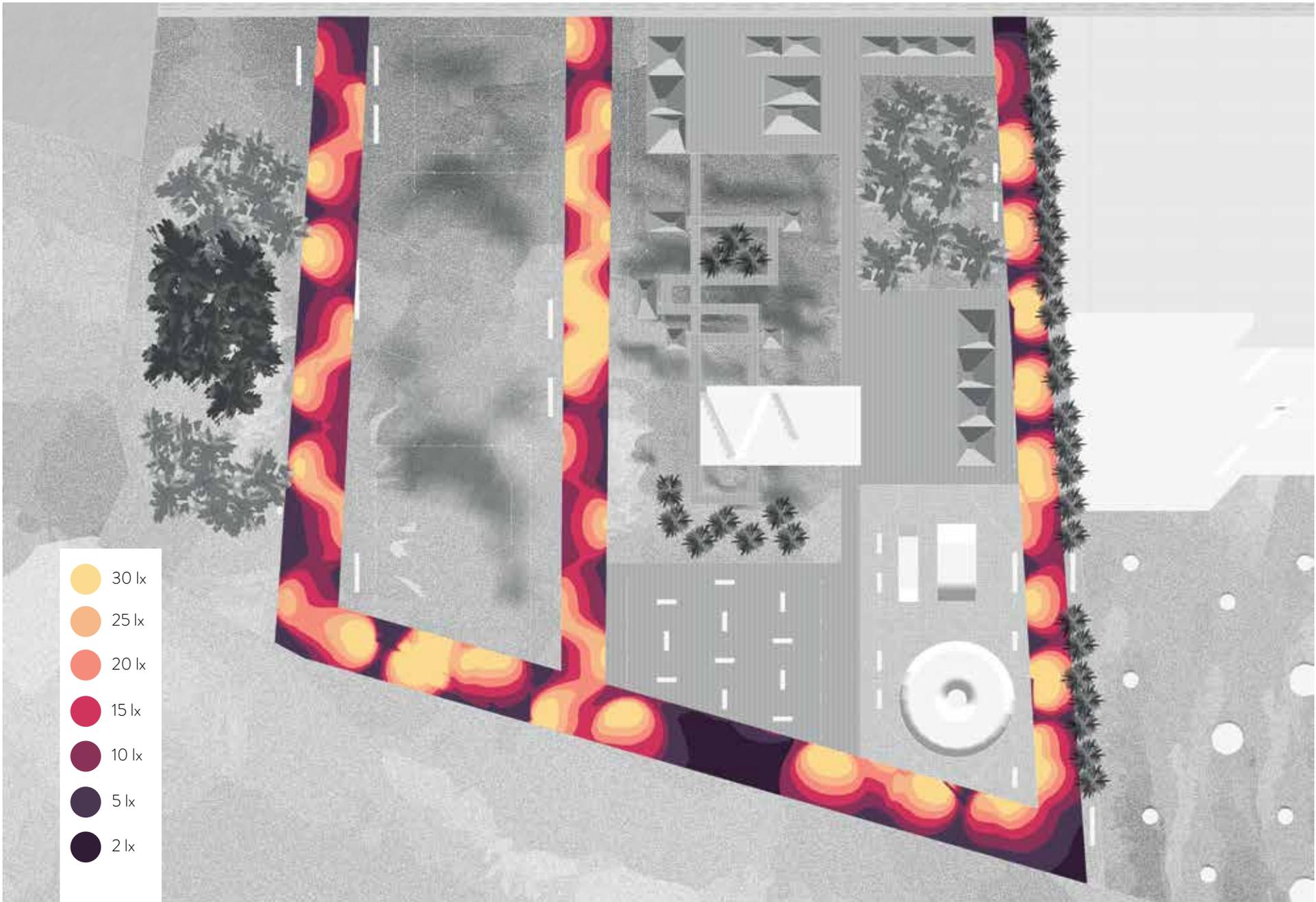
Si tratta della zona illuminata più grande dell'intervento, e comprende gli ampi percorsi che seguono la direzione delle strade retrostanti nella Basse-Ville affiancando le microaree del progetto, con il percorso obliquo ad essi che costeggia il fiume. L'illuminazione è ottenuta dall'inserimento di proiettori testa palo fissati a 9 metri di altezza su alcuni dei pali che caratterizzano l'intero progetto. Quest'applicazione consente di effettuare agevolmente sostituzioni o aggiunte, smontando e rimontando i singoli proiettori, seguendo la linea progettuale di variabilità dell'intervento. Gli apparecchi sono orientabili e hanno un fascio di emissione medio-ampio, in modo da illuminare una vasta area di superficie a terra senza dover inclinare eccessivamente il prodotto, scongiurando così l'abbagliamento.

Dal momento che i proiettori non sono installati su ogni palo a lato dei percorsi, anche l'illuminamento ottenuto non sarà omogeneo; ho scelto un'installazione di questo tipo per rimarcare la tipologia d'intervento dinamica e variabile. L'effetto a terra genera delle cuspidi orientate sul lato del percorso in cui è posizionato il proiettore, ed alternando i lati di installazione si formerà un disegno sinusoidale di luce sul tracciato. Il percorso non sarà quindi più percepito come rettilineo, ma ondulato, fornendo così una lettura più morbida della direzionalità.

In totale l'installazione prevede 41 proiettori LED COB da 37 W l'uno, per un consumo complessivo di 1,517 KWh. Il bassissimo consumo garantito dalla tecnologia LED può essere ulteriormente abbattuto dimmerando gli apparecchi a metà dell'intensità normale nelle ore notturne di fruizione minore o nulla, riducendo così i consumi in quest'arco di tempo del 50%.



● Proiettore testa palo
37W led COB
altezza 9m





Piazza fronte museo

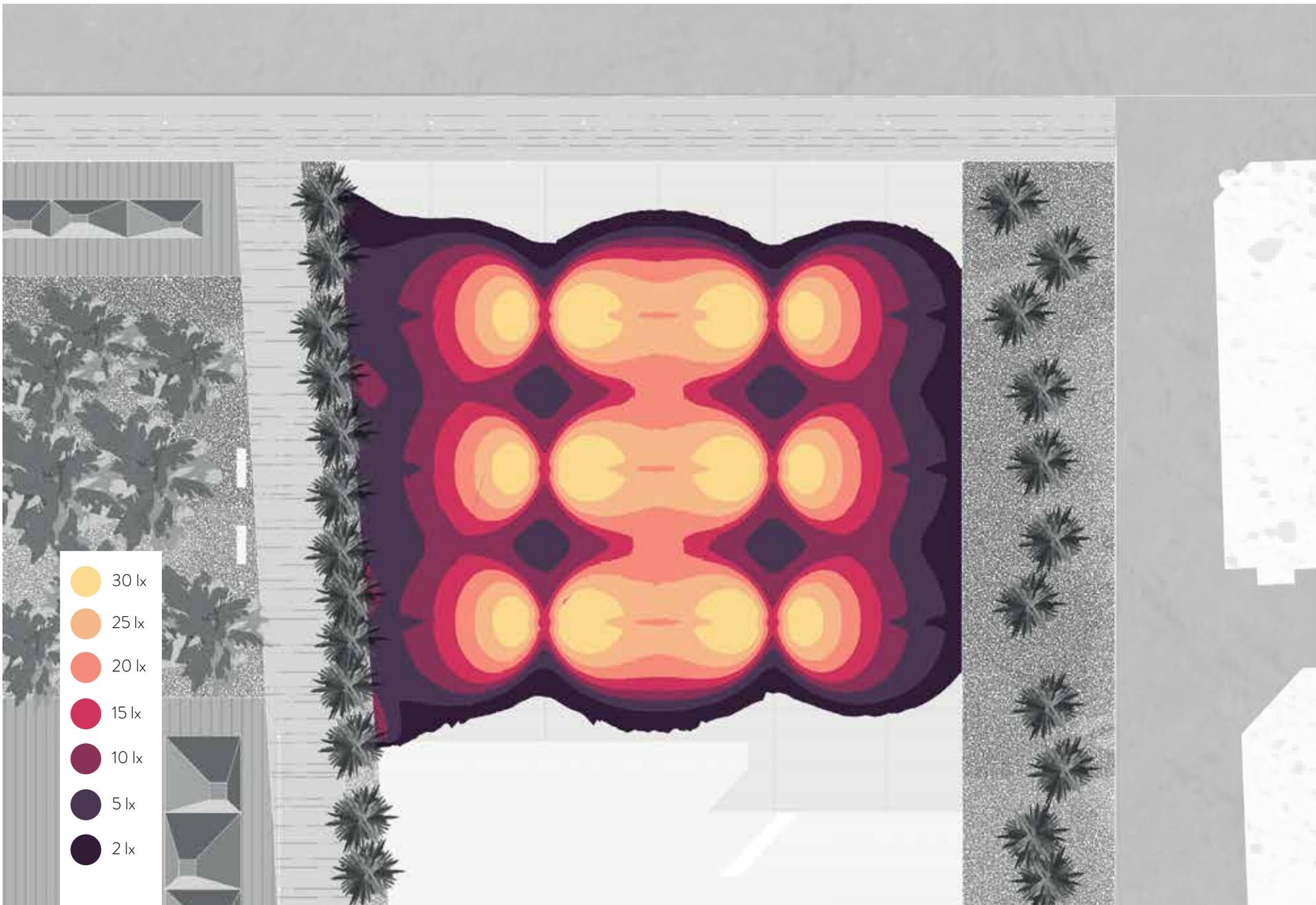
La piazza situata tra il Museo della Civiltà del Québec e la vasca che si estende sino al fiume è parte, come già esposto, dell'area monumentale dell'intervento, e pertanto l'illuminazione è stata selezionata per conferire un aspetto solenne all'ambito. Come per la zona precedentemente descritta, anche in questa piazza la luce è garantita dai proiettori testa palo situati a 9 metri di altezza dal suolo, ma qui la disposizione è perfettamente simmetrica. Dei 18 pali che si trovano sulla superficie pavimentata della piazza, solo 6 di essi alimentano i proiettori, disposti a coppie per ciascuno dei pali e orientati nella direzione nord-sud. Gli 8 spot generano un effetto a terra che segue la simmetria della disposizione, restituendo una zona centrale più luminosa e una digressione di luce graduale verso i lati nord e sud della piazza. L'illuminazione stradale già presente farà sì da non creare una cesura totale sul lato ovest, mentre la scalinata a est potrà essere percorsa in sicurezza grazie agli incassi segnapasso disposti lungo le alzate dei gradini.

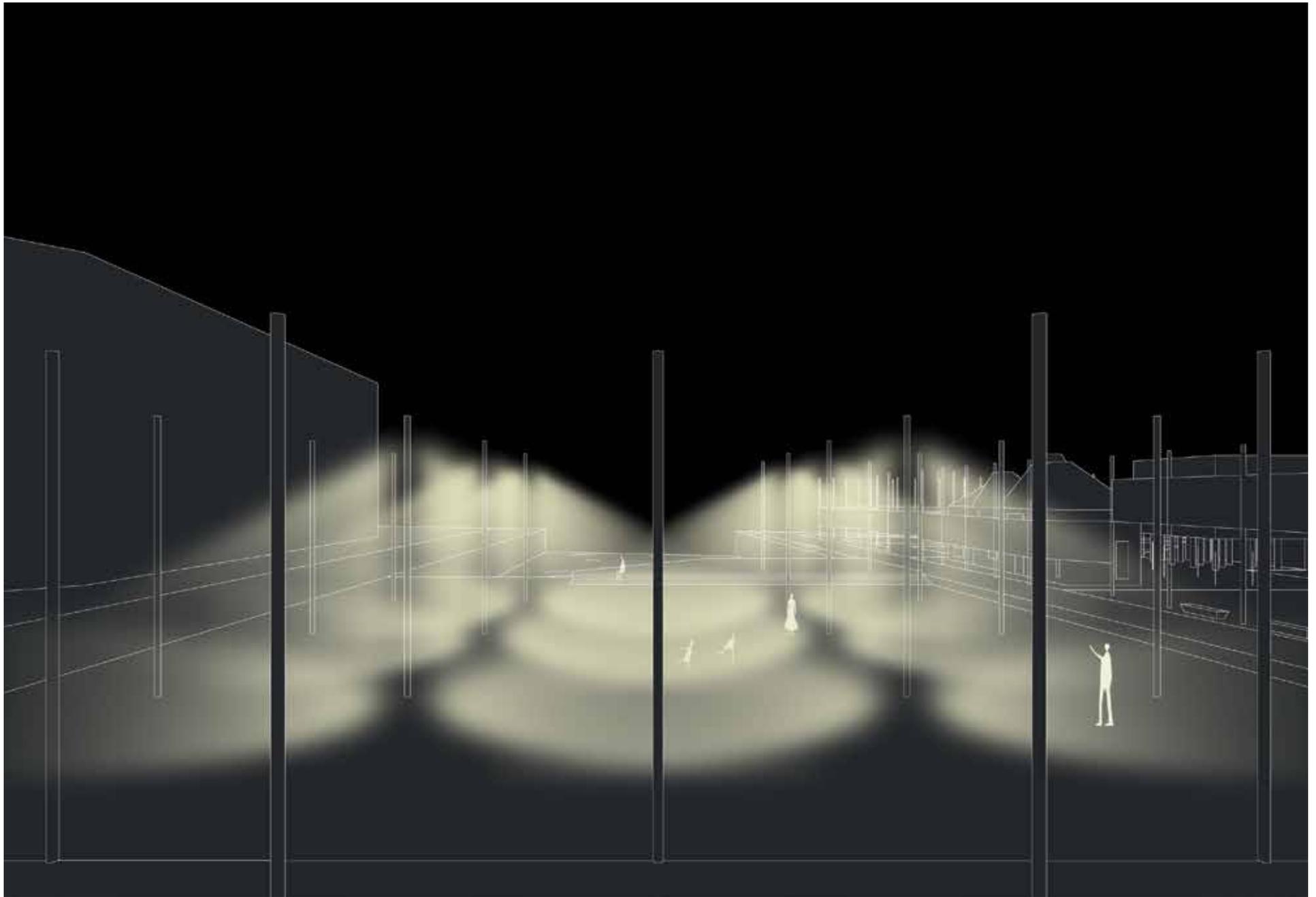
L'effetto finale sarà così di un'illuminazione a terra più marcata lungo l'asse centrale della piazza che si estende dalla strada verso il museo alla piscina antistante, e quindi lungo l'asse che collega la città al fiume, mentre le aree lungo i lati dell'area resteranno più scure. Tale risultato mostrerà la piazza come entità a sé, idealmente monolitica ma situata nell'importante percorso di transizione dalla città al fiume.

Gli 8 proiettori, di potenza 37 W ciascuno analoga a quelli precedentemente descritti, porteranno a un consumo totale di 0,296 KWh. Anche in questo caso il consumo irrisorio potrà essere abbassato variando l'intensità degli apparecchi al 50% nelle ore notturne di bassa fruizione.



Proiettore testa palo
37W led COB
altezza 9m





Piazza fronte fiume

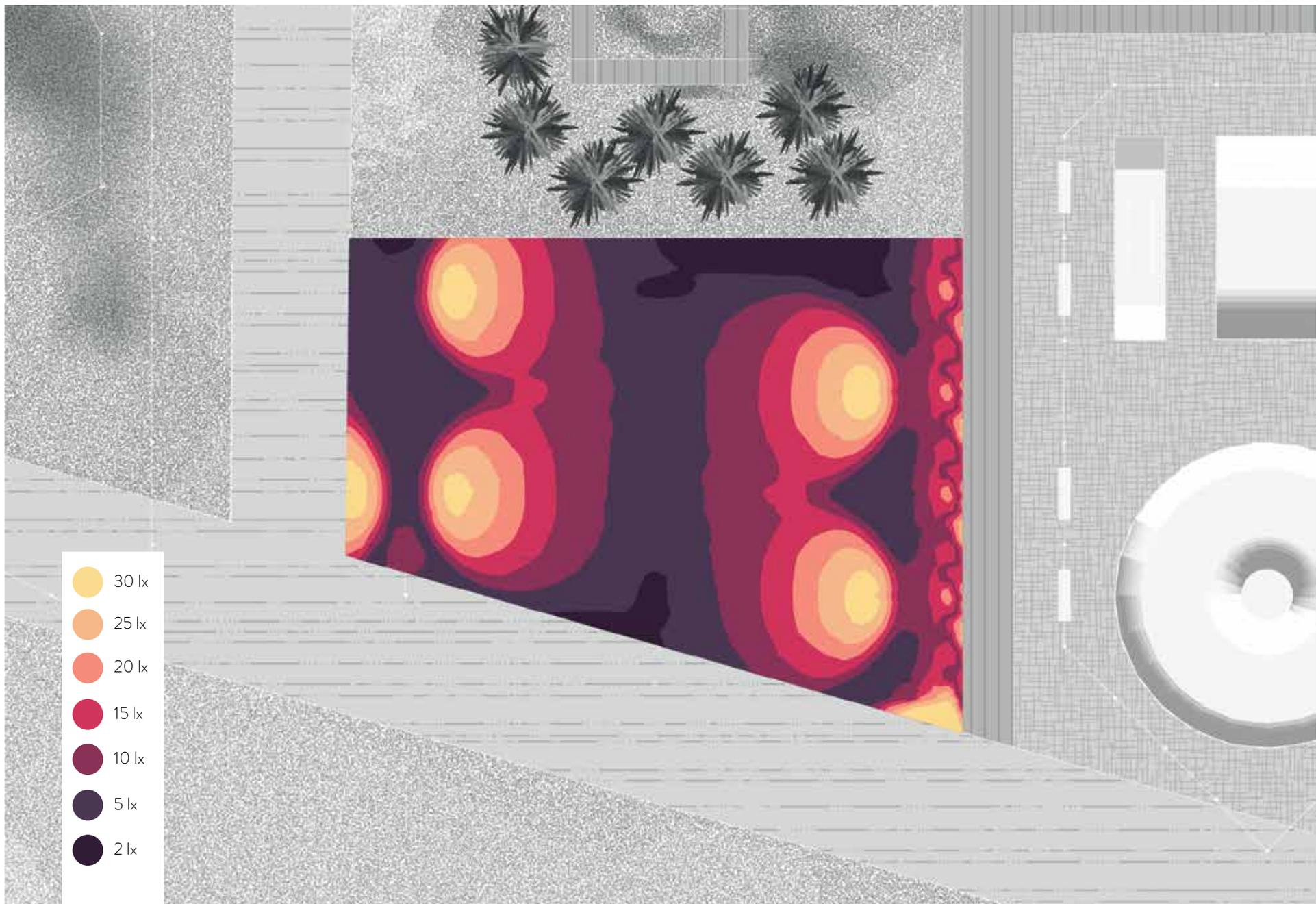
La microarea chiamata La Città si affaccia al fiume con un'altra ampia piazza dotata di sedute e circoscritta sul lato ovest dalla collina retrostante e sui lati nord e sud dai teli, grazie a cui si genera una quinta scenica che proietta lo sguardo verso il fiume e la costa opposta. Come per le altre aree analizzate, anche qui l'illuminazione è garantita dai proiettori testa palo collocati a 9 metri dal suolo; non essendoci pali nell'area centrale della piazza, gli apparecchi collocati in posizione alternata sui due lati proiettano dai nord e sud verso il centro di essa, generando un illuminamento più elevato lungo le rispettive fasce laterali e più discreto nella zona intermedia.

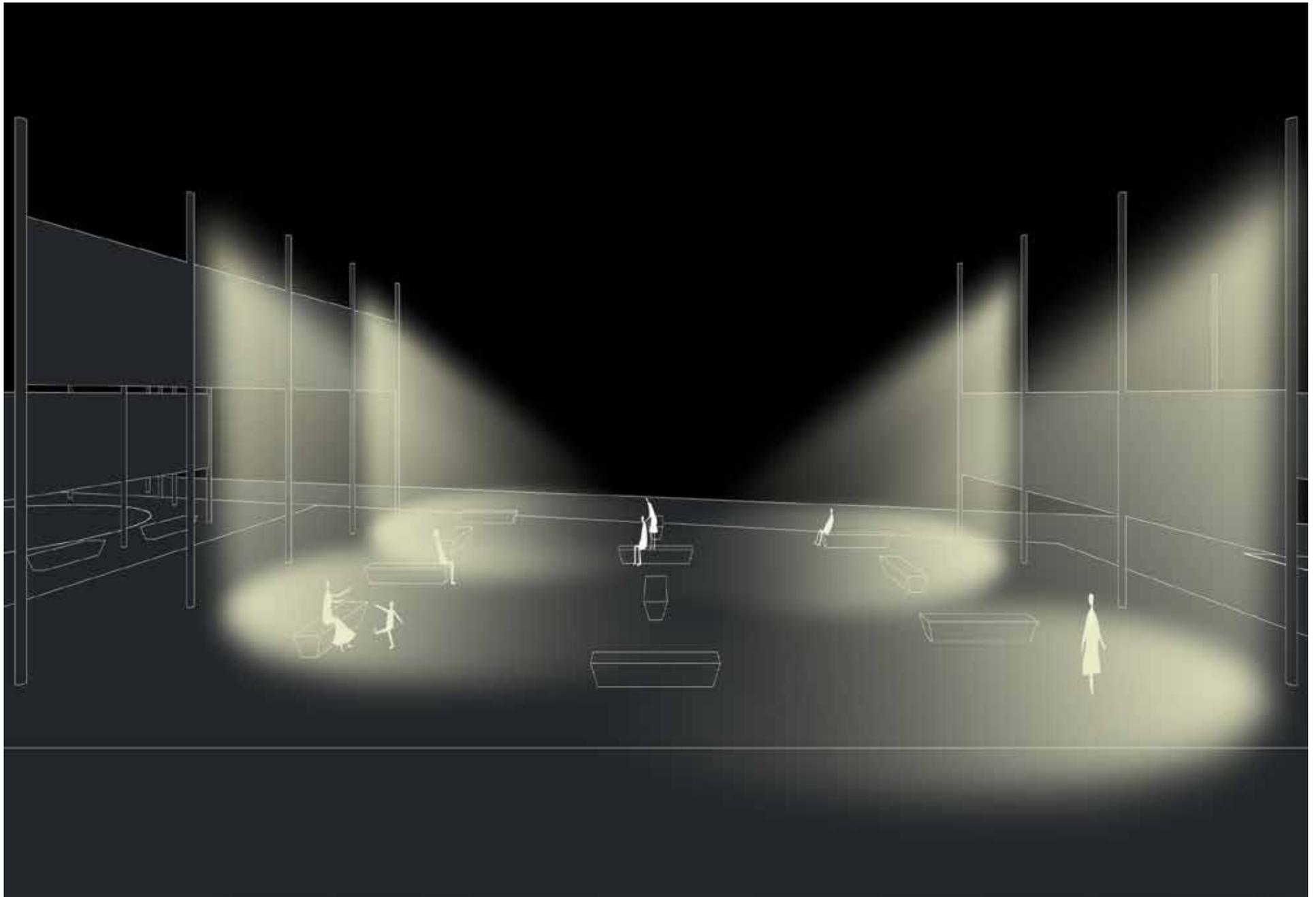
L'effetto che si ottiene è un'area più intima verso la superficie della piazza occupata dalle sedute, che invoglia al rilassamento e ad affinare lo sguardo verso i riflessi dell'acqua e le luci della città di Lévis visibili sulla costa opposta. La percezione di questa piazza non è solenne come per la precedente ma avvolgente e contemplativa: lo spettatore che ne raggiunge il centro e sosta sulle sedute è libero di spaziare verso l'orizzonte e la luna che sorge.

Come già descritto, anche qui i 4 proiettori da 37 W, aventi consumo complessivo di 0,148 KWh, potranno essere dimmerati nelle ore in cui la fruizione è più scarsa dimezzandone l'energia impiegata.



● Proiettore testa palo
37W led COB
altezza 9m





Percorso fra gli edifici

Il percorso a raso che si snoda fra gli edifici del progetto ha larghezza inferiore rispetto ai percorsi principali del lotto, e l'illuminazione ne segue conseguentemente la gerarchia. Per quest'area vengono impiegati dei pali alti 270 cm che richiamano una versione più piccola degli alti pali distribuiti per l'area di intervento; questi sono dotati di 4 spot posizionati su due lati opposti lungo il fusto ad altezze diverse, e in grado pertanto di illuminare il tracciato con differenti effetti di incidenza. All'area si può accedere dal marciapiede del lato strada giungendo a un primo slargo circoscritto tra il bar e il punto informazioni. Nella bella stagione questa piccola piazza può ospitare i tavolini del bar, che potranno essere disposti più o meno vicini ai corpi illuminanti in modo da creare ambienti più conviviali o più intimi secondo le esigenze degli avventori. I 4 pali qui inseriti servono come illuminazione generale dell'area, coadiuvata dalla luce che permea dalle finestre degli edifici circostanti.

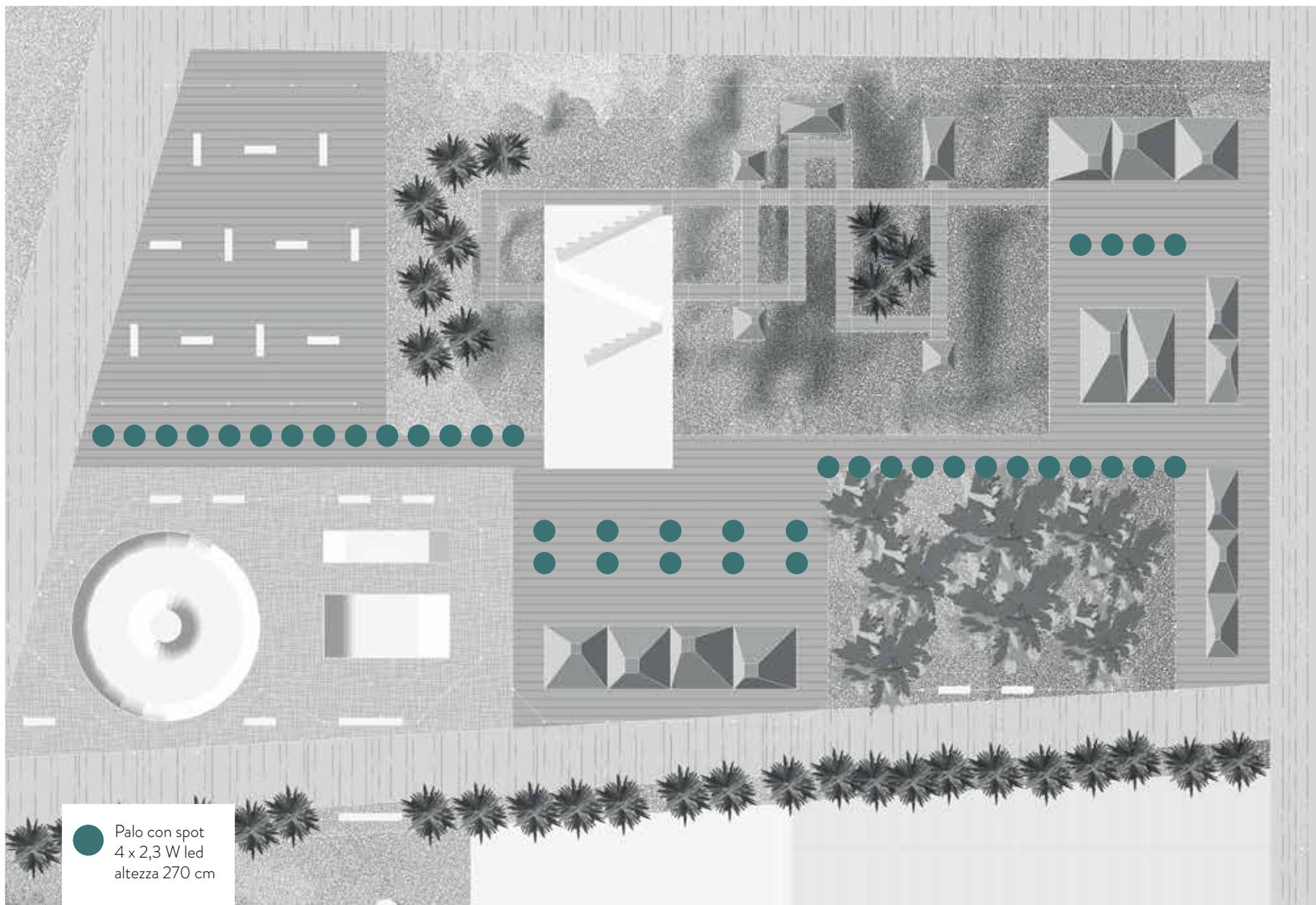
Percorrendo il lotto in direzione del fiume si segue il tracciato centrale che dalle tettoie che proteggono il parcheggio delle biciclette costeggia la zona verde occupata dalle betulle; questo tragitto è illuminato dai pali distribuiti a 3 metri di distanza secondo il modulo che ha generato la macrodistribuzione dell'intero progetto, disposti sul lato che si affaccia al giardino alberato, e posti quindi a spartiacque tra il percorso antropico e la vegetazione rigogliosa.

In fondo a questo percorso si giunge nella piazza compresa fra il ristorante e la sala concerti, decisamente più ampia della precedente. Qui i corpi illuminanti sono distribuiti lungo la fascia centrale della piazza secondo due linee parallele, per un totale di 10 elementi. Quando la temperatura lo consente, i pali potranno illuminare i tavoli esterni del ristorante, servendo un buon numero di coperti. Anche per quest'area l'effetto dei pali sarà incrementato dagli edifici circostanti: la luce proveniente dalle grandi finestre del ristorante sul lato nord e dal patio della sala concerti sul lato sud completano l'apporto offerto alla piazza.

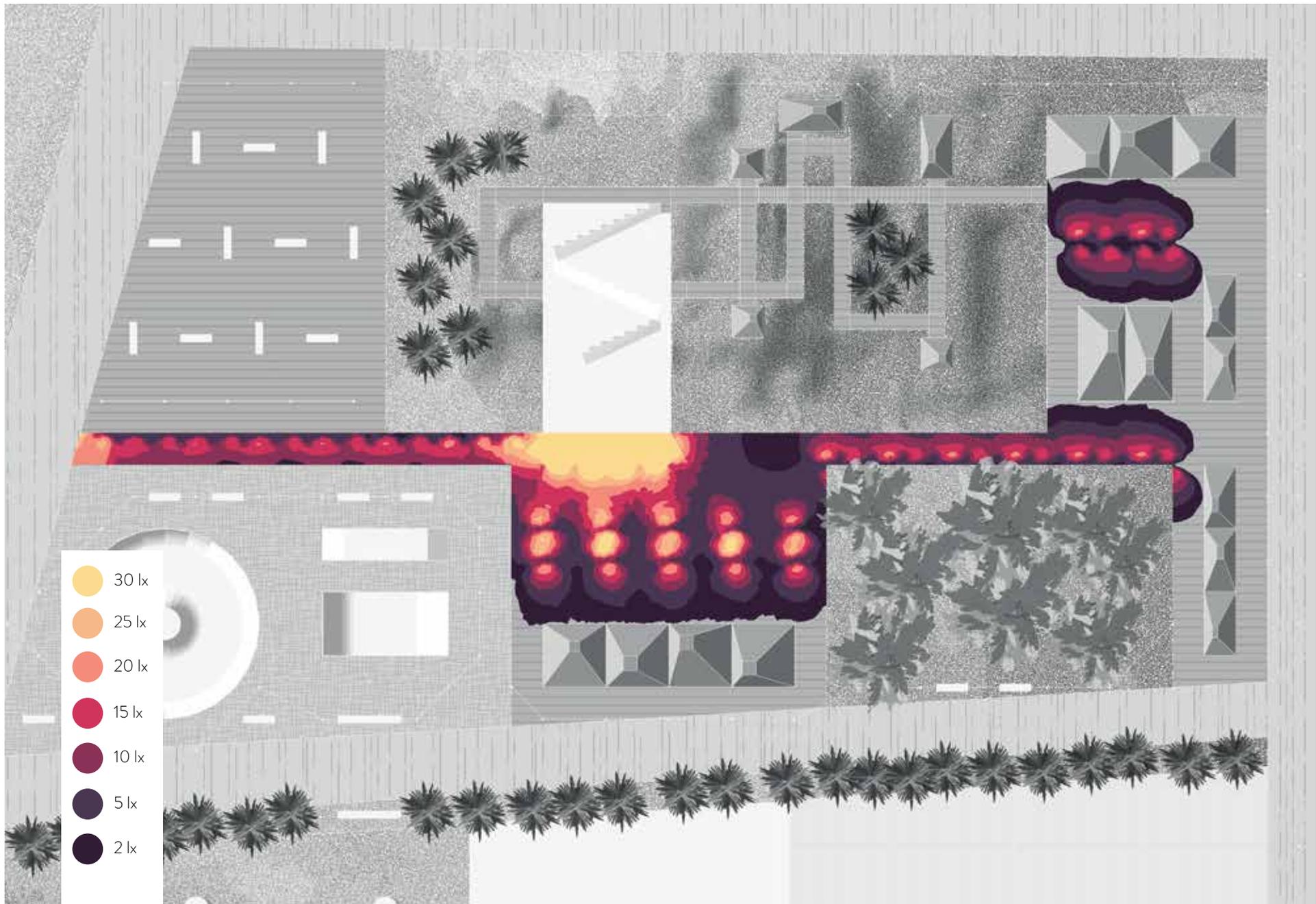
Proseguendo verso il fiume, immediatamente dopo la sala concerti si incontra un tracciato di medesima larghezza e lunghezza simile a quello che precede la piazza. Qui i pali sono disposti nuovamente su un'unica fila, ma stavolta lungo il lato sud; quando il tracciato si allarga nuovamente nella terza piazza

antistante al fiume, lo spettatore mantiene una chiara direzionalità degli spazi grazie al modulo dei pali che prosegue fino a ricongiungersi al più ampio percorso parallelo al fiume, illuminato dai proiettori.

Per questa zona viene utilizzato un totale di 40 apparecchi ma di potenza molto bassa: la soluzione consente di mantenere una buona uniformità nella distribuzione del modulo luminoso evitando di generare picchi di illuminamento potenzialmente fastidiosi lungo un tracciato a scala più ridotta di quelli descritti in precedenza. Il consumo di ogni singolo palo è di 9,2 W, per un consumo complessivo di 0,368 KWh. La soluzione per diminuire il dispendio energetico con questi prodotti può essere di alternare un elemento acceso a un elemento spento nel periodo di bassa attività della microarea, così da dimezzarne il consumo.



● Palo con spot
4 x 2,3 W led
altezza 270 cm

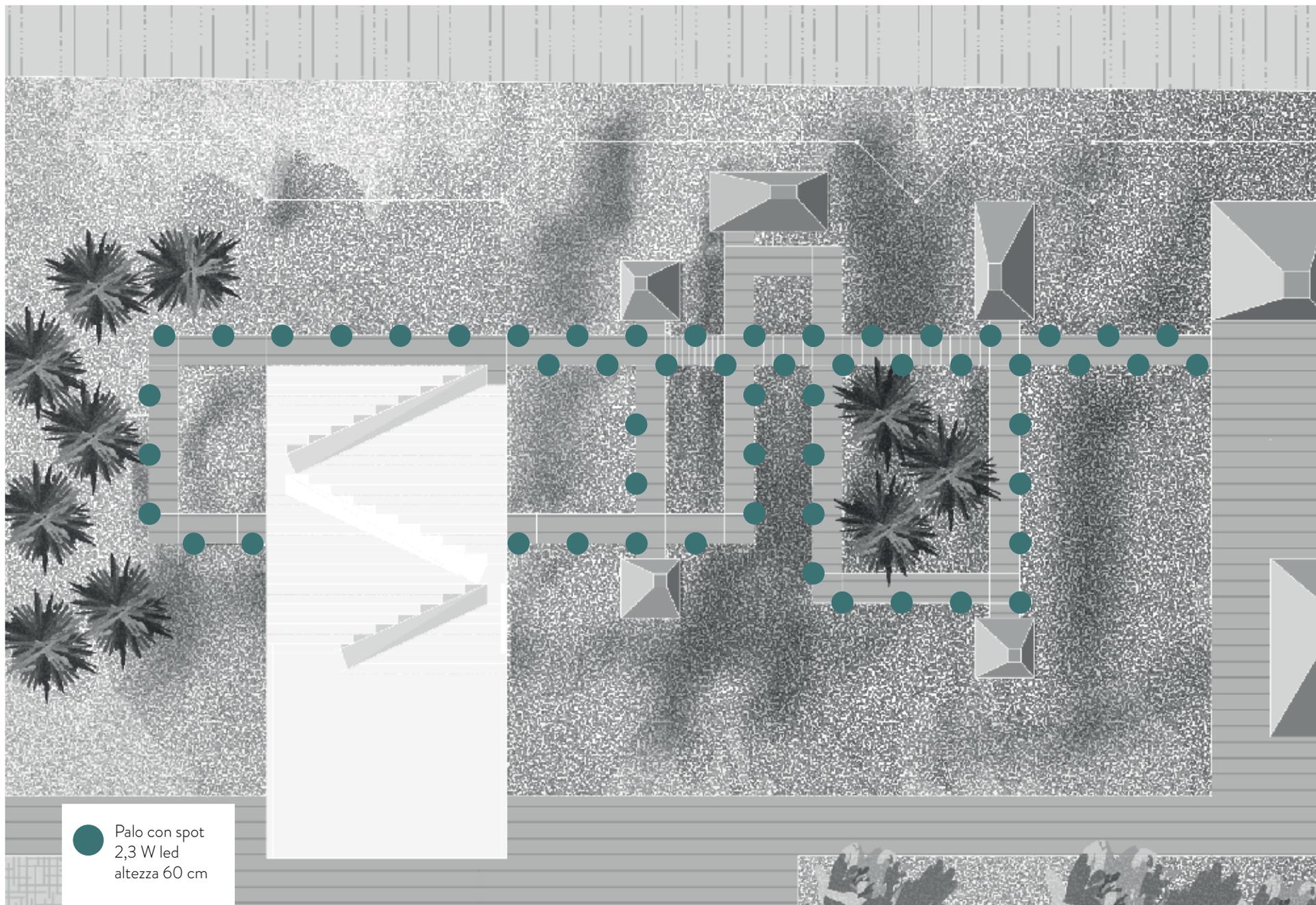




Percorso sulla collina

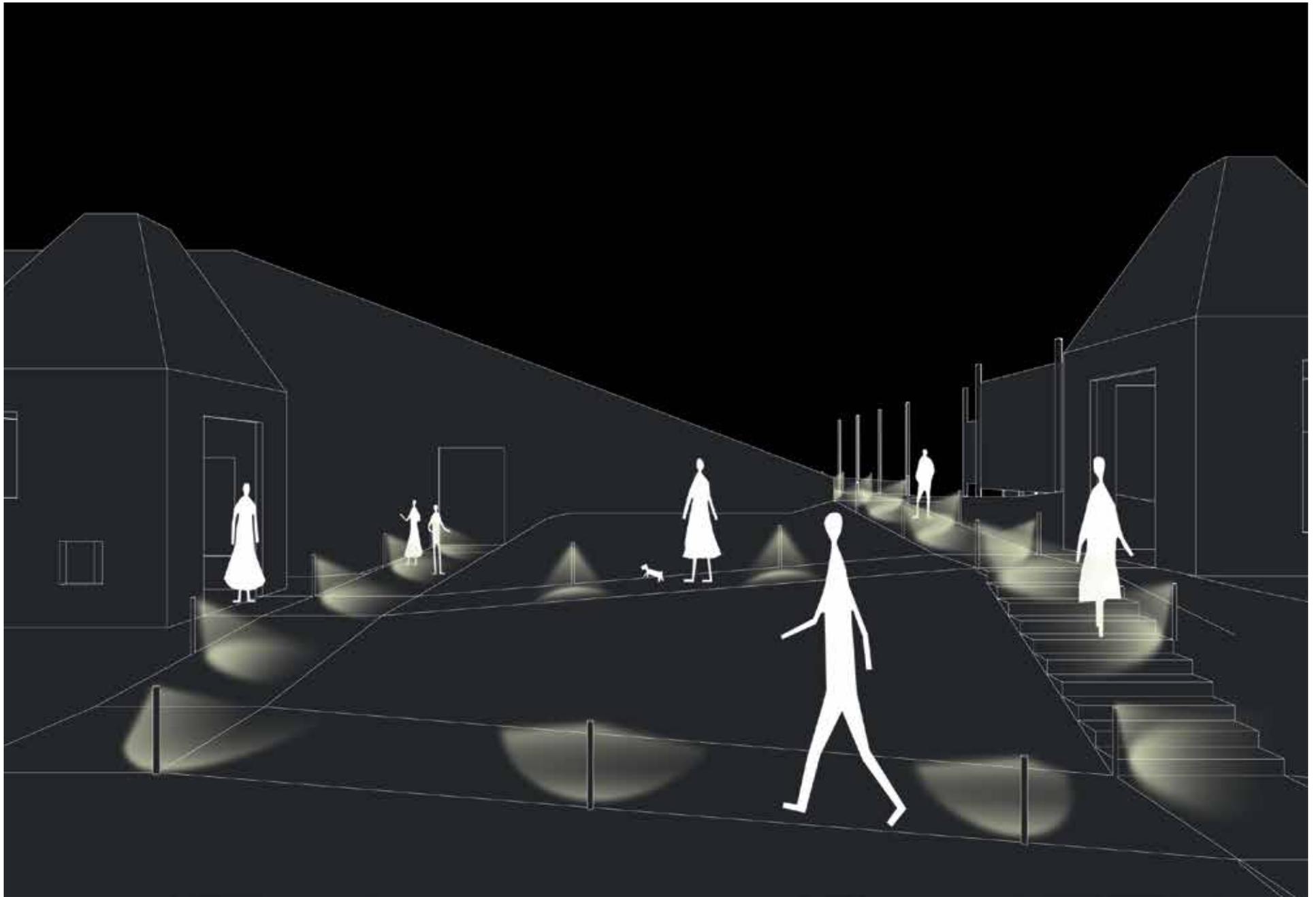
Dalla prima piazza del percorso appena descritto, tra l'edificio del bar e quello del punto informazioni, si estende il percorso che risale la collina e fiancheggia i padiglioni disposti su di essa, fino a raggiungere la scalinata posta sulla copertura della sala concerti. Per questo percorso, il meno ampio fra quelli descritti, la scelta degli apparecchi illuminanti è ricaduta su un bollard della medesima famiglia dei corpi illuminanti presenti nel percorso fra edifici. I paletti qui utilizzati sono alti 60 cm fuori terra, e hanno un'unica sorgente luminosa posta in prossimità della testa. I prodotti sono stati distribuiti seguendo due differenti moduli: lungo il percorso principale che si sviluppa in linea retta fino alla sommità della collina il posizionamento è alternato lungo entrambi i lati, mentre per le varie diramazioni del tracciato che raggiungono i padiglioni la disposizione è solo sul lato più esterno rispetto alla maglia del percorso. Lo spettatore ai piedi della collina capirà al primo colpo d'occhio la distinzione tra la via più rapida per raggiungerne la sommità del dislivello e la via più lunga e contemplativa che gli permetterà di soffermarsi nei diversi padiglioni. Le due uscite di emergenza della concert hall sono anch'esse disposte lungo due diramazioni del percorso principale: avendo una funzione molto circoscritta nel tempo, i paletti disposti lungo queste due diramazioni avranno accensione temporizzata collegata all'apertura delle porte di uscita dell'edificio.

Il percorso comprensivo di tutte le diramazioni è illuminato da 55 paletti, il cui consumo totale è di 0,127 KWh, al di fuori dell'orario d'uscita dalla sala concerti il dispendio energetico si riduce a 0,106 KWh.



● Palo con spot
2,3 W led
altezza 60 cm





ILLUMINAZIONE SCENOGRAFICA

Oltre all'illuminazione delle aree fin qui descritte, ho ipotizzato una seconda disposizione di corpi illuminanti in grado di enfatizzare la presenza di alcuni elementi del progetto, così da farli spiccare. Questa tipologia di illuminazione si discosta dalla precedente in quanto, pur incrementando la fruibilità di questi elementi, l'obiettivo principale in questo caso è di favorire una percezione scenografica della realizzazione. Seguendo differenti strategie, gli ambiti su cui ho scelto di porre l'accento con l'ausilio della luce sono la scala monumentale, la vasca d'acqua, la sala concerti, lo skate park, i padiglioni sulla collina, il terrazzo panoramico sulla copertura della sala concerti e la chioma degli alberi.

Scala monumentale

In quest'ambito l'illuminazione scenografica si accosta alla fruibilità: lungo le alzate degli scalini sono disposte file di segnapasso a incasso che illuminano le pedate sottostanti; a questi corpi illuminanti dalle dimensioni molto contenute si affiancano altri incassi orizzontali di dimensioni e potenza più elevati inseriti nelle pareti verticali dei gradoni che si sviluppano sul lato meridionale della scalinata. Osservando il risultato dalla vasca sottostante e dal fiume si può cogliere l'intera disposizione modulare su larga scala, con un effetto solenne che enfatizza l'impatto visivo della struttura.

Vasca d'acqua

Per la vasca vengono impiegati i medesimi proiettori della piazza antistante il museo, ma in senso opposto. Mentre nella piazza un'illuminazione simmetrica parte dal centro e si estende verso il perimetro, qui l'effetto viene ribaltato installando due linee di proiettore sulla sommità delle pareti della vasca, disposti simmetricamente e orientati verso il centro di questa. La luce enfatizza quindi la monoliticità della struttura illuminando le paratie verticali e degrada verso il centro, dove un altro elemento guida la scena: dal fiume o dalla riva opposta lo spettatore potrà infatti godere dell'installazione luminosa della scalinata retrostante.

Sala concerti

L'installazione vuole rendere identificabile l'edificio più importante dell'intervento anche da chi si affaccia dalla strada. Per ottenere un risultato di questo genere senza utilizzare un effetto monotono ed evitare abbagliamento molesto dovuto all'impiego di apparecchi troppo potenti, ho sfruttato la conformazione del patio, verso cui punta la prospettiva dello spettatore che segue il percorso che vi porta. Alla base di ogni vano che ripropone la forma dell'intradosso delle coperture degli edifici circostanti è disposto un quadrato di profili LED con sezione triangolare e caratteristica forma ad ala, orientati verso l'alto. Si ottiene così una luce intensa che illumina l'interno di questi vani e che non colpisce direttamente gli occhi degli spettatori; questa luce viene colorata dal rivestimento in rame ossidato delle superfici e successivamente riflessa verso il pavimento della piazza occupato dal patio.

Skate park

Per consentire l'utilizzo dell'area anche in assenza di luce naturale, lo skate park è stato dotato di proiettori analoghi a quelli presenti lungo gli assi viari principali, posizionati alla medesima altezza sui pali che circoscrivono la zona. Il risultato è di un'ampia zona di cui gli sportivi potranno far uso anche nelle ore notturne, e grazie alla modularità dei pali e all'intercambiabilità dei proiettori, sarà possibile anche potenziare l'installazione luminosa e inserirvi telecamere e altoparlanti nell'occasione di eventi speciali e competizioni agonistiche.

Padiglioni sulla collina

Se il percorso che si snoda lungo la collina è inframezzato dai piccoli padiglioni situati su di essa è opportuno valorizzare queste piccole strutture per aumentarne la fruibilità e realizzare una scenografia adattata alla scala del percorso. Grazie ai profili già descritti per l'installazione nel patio della sala concerti, fissati qui all'interno degli edifici lungo l'attacco tra le pareti e le falde, la luce li investe interamente e permea dall'interno all'esterno, attraverso le aperture. Dal percorso saranno così visibili aloni di luce colorata riflessa dal rivestimento interno che caratterizza ogni casetta.



Terrazzo panoramico

Per poter percorrere in sicurezza la rampa sulla copertura della sala concerti che arriva al terrazzo panoramico che domina l'intera area, l'obiettivo è di realizzare un'installazione di forte impatto scenografico per chi la percorre ma invisibile per chi si trova al livello sottostante. Inoltre, è importante che una volta raggiunto il terrazzo si possa godere appieno del panorama senza soffrire di inquinamento luminoso. Per questi motivi è stato disposto un profilo LED incassato dietro la superficie della scalinata avente emissione asimmetrica: anche in questo caso il suolo è ben illuminato e si evita il rischio di abbagliamento molesto da luce diretta.

Chioma degli alberi

Sono diverse le zone alberate presenti nel progetto, e dal momento non è prevista un'illuminazione dedicata a tali zone, ma solo per i tracciati che le affiancano, ritengo opportuno valorizzare la presenza degli alberi non da terra, ma direttamente sulle fronde: nella microarea de Bosco e della Città sui rami di alcuni alberi verranno fissati dei proiettori tramite cinture appositamente studiate.

In questo modo non saranno necessari prodotti di elevata potenza, ma alcuni piccoli spot posizionati lungo le fronde esterne più visibili saranno in grado di generare macchie di luce enfatizzate dal contrasto con la penombra circostante, realizzando una scenografia di grande effetto.



CONCLUSIONI

In conclusione alla mia dissertazione, vorrei esprimere un concetto che possa sintetizzare al meglio l'approccio di ricerca e di interpretazione personale da me adottato. Come fare però a riassumere la metodologia che ha guidato un lavoro durato alcuni anni, e che è stato più volte ripreso, modificato e reinterpretato? Partendo dal periodo di soggiorno a Québec, questa tesi è infatti stata profondamente influenzata dagli eventi che si sono succeduti nel tempo trascorso durante l'elaborazione di cui il lettore trova qui la versione finale. Per rispondere a questa domanda di sintesi ho allora seguito un percorso a ritroso confrontando le mie ricerche, gli appunti e i disegni che costituiscono ogni diversa fase della mia ricerca.

Un primo pensiero sorto da questa analisi a posteriori di tutto il materiale da me raccolto e prodotto è che ho indubbiamente tentato di svolgere una ricerca storica accurata tale da permettermi di confrontarmi con un contesto così lontano dalla realtà in cui sono solito vivere. Nella stesura finale, il risultato di questa strategia è visibile non solo dai vari capitoli introduttivi che tentano di ripercorrere le fasi di evoluzione e sviluppo della città, ma anche dalle numerose carte storiche che segnano l'inizio di molti capitoli.

Confrontando poi i disegni che inizialmente mi avevano portato a sviluppare idee progettuali molto differenti tra loro, mi sono trovato a considerare che le mie elaborazioni, per quanto dissimili, tentassero sempre di fornire un'ipotesi di rifunzionalizzazione dell'area di intervento senza creare forti cesure o repentini cambi di direzione rispetto ai caratteri già esistenti. Più volte ho perseguito quest'idea finché, dopo essermi reso conto che la proposta non la rispecchiava più come avrei desiderato, ho scelto di abbandonarla facendo ripartire la mia ricerca secondo un'ottica più precisa e consapevole.

Un ultimo aspetto del mio prodotto finale, legato al periodo più recente della mia vita, è quello della ricerca dell'illuminazione adeguata al contesto da me elaborato. Pur inserito in un capitolo a parte, il fattore illuminotecnico ha dialogato con l'intero iter progettuale, e i due aspetti si sono influenzati a vicenda. Posso dire che è stato un piacere il poter inserire una tematica a me molto cara al lavoro che sancisce il termine del mio periodo accademico, o almeno di un'importante tappa di esso.

Questo prodotto finale è quindi il risultato di sintesi di un'elaborazione personale ben più ampia, sia nel tempo che nel materiale prodotto, di ciò che potrebbe inizialmente sembrare, ma spero che dopo aver seguito il mio discorso nello svolgimento del testo il lettore possa cogliere almeno uno spiraglio dell'impegno e della passione che ho investito per terminare, dopo vari anni, la mia proposta per un nuovo inserimento nella città di Québec.

Ringrazio infine tutti coloro che all'inizio, alla fine o durante l'intera durata di questo percorso, mi hanno accompagnato e sostenuto con il loro insostituibile affetto e aiuto, e a cui devo un grande merito nel compimento di questo mio lavoro.

INDICE DELLE IMMAGINI

CAPITOLO 1

Immagine di copertina: *Edificio della dogana di Québec*, stampa, 1864

CAPITOLO 2

Immagine di copertina: Dipartimento della difesa, *Topographic map of Québec*, 1820

Figura 1: ortofoto satellitare realizzata tramite software GIS, *Estratto della costa nordorientale del subcontinente nordamericano*, 2015

Figura 2: carta politica realizzata tramite software GIS, *Estratto della costa nordorientale del subcontinente nordamericano*, 2015

Figura 3: ortofoto satellitare realizzata tramite software GIS, *Inquadramento delle città di Québec e Montréal*, 2015

Figura 4: carta politica realizzata tramite software GIS, *Inquadramento delle città di Québec e Montréal*, 2015

Figura 5: carta politica realizzata tramite software GIS, *Distretti di Québec*, 2015

Figura 6: ortofoto satellitare realizzata tramite software GIS, *Area metropolitana di Québec*, 2015

CAPITOLO 3

Immagine di copertina: Jean-Baptiste-Louis Franquelin, *Carte de l'Amérique septentrionale*, dettaglio, 1682

CAPITOLO 4

Immagine di copertina: Sr. de Villeneuve, *Plan de la ville de Québec en la Nouvelle France*, XVIII sec.

CAPITOLO 5

Immagine di copertina: *Table du plan de Québec*, 1709

CAPITOLO 6

Immagine di copertina: Alfred Hamel, *Topographical and pictorial map of the city of Québec*, 1858

Figura 1: *Abitazione di Champlain*, incisione su legno da un disegno di Champlain per *Les Voyages du Sieur de Champlain*, 1613

Figura 2: *Vue de la ville de Québec*, capitale du Canada, vista della Pointe des Peres con vascello da guerra, XVIII sec.

Figura 3: Balthasar Friedrich, *Leizelt*, 1775

Figura 4: Livernois, *General view of the Dufferin terrace*, in *Canadian illustrated news*, 1879

Figura 5: *Facciata del Parlamento del Québec*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 6: *Ingresso alla zona fortificata della città*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 7: *L'area del waterfront di Québec*, fotografia aerea, 1950

Figura 8: *Jardin Jean-Paul L'Allier*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 9: *Coperture di edifici storici nel Vieux-Québec*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 10: *Facciata della chiesa di Notre-Dame des Victoires nel Vieux-Québec*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 11: *Veduta della fontana La Vivrière nel quartiere del Vieux-Port*, fotografia dal sito dell'archivio cittadino, oggi.

Figura 12: Malak Karsh, *Le Musée de la Civilisation*, fotografia, Safdie Architects, 2015

CAPITOLO 7

Immagine di copertina: James Pattison Cockburn, *Lower town viewed from quai McCallum*, acquaforte della collezione Peter Winkworth, 1829

Figura 1: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1660, 2019

Figura 2: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1709, 2019

Figura 3: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1771, 2019

Figura 4: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1790, 2019

Figura 5: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1829, 2019

Figura 6: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1860, 2019

Figura 7: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1875, 2019

Figura 8: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec*, anno 1882, 2019

Figura 9: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec, anno 1908*, 2019
Figura 10: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec, anno 1929*, 2019
Figura 11: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec, anno 1948*, 2019
Figura 12: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec, anno 1974*, 2019
Figura 13: F.M., *Visualizzazione del waterfront di Québec, oggi*, 2019
Figura 14: *Proposta di rifunionalizzazione elaborata dal Comité Boulet*, 1989

CAPITOLO 8

Immagine di copertina: ortofoto satellitare realizzata tramite software GIS, *La città di Québec*, 2015

Figura 1: ortofoto satellitare realizzata tramite software GIS, *Il quartiere del Vieux-Port*, 2015

Figura 2: F.M., *Il waterfront di Québec*, fotografia, 2015

Figura 3: F.M., *Il waterfront di Québec*, fotografia, 2015

Figura 4: F.M., *Il waterfront di Québec*, fotografia, 2015

Figura 5: F.M., *Il waterfront di Québec*, fotografia, 2015

Figura 6: F.M., *Il waterfront di Québec*, fotografia, 2015

Figura 7: F.M., *Visualizzazione del nuovo parcheggio multipiano*, 2019

Figura 8: F.M., *Visualizzazione spostamento degli attracchi*, 2019

Figura 9: F.M., *Masterplan della proposta di intervento*, 2019

Figura 10: F.M., *Dettaglio del masterplan su microarea del Bosco*, 2019

Figura 11: F.M., *Esplosione assonometrica su microarea del Bosco*, 2019

Figura 12: F.M., *Suggerimento grafico di un episodio estivo nella microarea del Bosco*, 2019

Figura 13: F.M., *Suggerimento grafico di un episodio invernale nella microarea del Bosco*, 2019

Figura 14: F.M., *Dettaglio del masterplan su microarea della Collina*, 2019

Figura 15: F.M., *Esplosione assonometrica su microarea della Collina*, 2019

Figura 16: F.M., *Suggerimento grafico del punto di vista dello spettatore alzato nella microarea della Collina*, 2019

Figura 17: F.M., *Suggerimento grafico del punto di vista dello spettatore seduto nella microarea della Collina*, 2019

Figura 18: F.M., *Dettaglio del masterplan su microarea del Monumento*, 2019

Figura 19: F.M., *Esplosione assonometrica su microarea del Monumento*, 2019

Figura 20: F.M., *Suggerimento grafico di un episodio estivo nella microarea del Monumento*, 2019

Figura 21: F.M., *Suggerimento grafico di un episodio invernale nella microarea del Monumento*, 2019

Figura 22: F.M., *Dettaglio del masterplan su microarea della Città*, 2019

Figura 23: F.M., *Esplosione assonometrica su microarea della Città, moduli e vegetazione*, 2019

Figura 24: F.M., *Esplosione assonometrica su microarea della Città, dislivelli e infrastrutture*, 2019

Figura 25: F.M., *Suggerimento grafico della piazza del ristorante nella microarea della Città*, 2019

Figura 26: F.M., *Suggerimento grafico del percorso sulla collina nella microarea della Città*, 2019

Figura 27: F.M., *Assonometria di intervento generale*, 2019

Figura 28: F.M., *Esplosione assonometrica dei due piani della sala concerti*, 2019

Figura 29: F.M., *Esplosione assonometrica dei percorsi verticali della sala concerti*, 2019

Figura 30: F.M., *Esplosione assonometrica delle vie di fuga della sala concerti*, 2019

Figura 31: F.M., *Sezione territoriale con inquadramento dell'interno della sala concerti*, 2019

CAPITOLO 9

Immagine di copertina: F.M., *Visualizzazione della simulazione illuminotecnica eseguita tramite software Dialux EVO*, 2019

Figura 1: F.M., *Disposizione dei corpi illuminanti lungo gli assi principali*, 2019

Figura 2: F.M., *Isolinee di illuminamento rilevato lungo gli assi principali*, 2019

Figura 3: F.M., *Suggerimento notturno lungo gli assi principali*, 2019

Figura 4: F.M., *Disposizione dei corpi illuminanti nella piazza fronte museo*, 2019

Figura 5: F.M., *Isolinee di illuminamento rilevato nella piazza fronte museo*, 2019

Figura 6: F.M., *Suggerimento notturno nella piazza fronte museo*, 2019

Figura 7: F.M., *Disposizione dei corpi illuminanti nella piazza fronte fiume*, 2019

Figura 8: F.M., *Isolinee di illuminamento rilevato nella piazza fronte fiume*, 2019

Figura 9: F.M., *Suggerimento notturno nella piazza fronte fiume*, 2019

Figura 10: F.M., *Disposizione dei corpi illuminanti nel percorso fra edifici*, 2019

Figura 11: F.M., *Isolinee di illuminamento rilevato nel percorso fra edifici*, 2019

Figura 12: F.M., *Suggerione notturna nel percorso fra edifici*, 2019

Figura 13: F.M., *Disposizione dei corpi illuminanti nel percorso sulla collina*, 2019

Figura 14: F.M., *Isolinee di illuminamento rilevato nel percorso sulla collina*, 2019

Figura 15: F.M., *Suggerione notturna nel percorso sulla collina*, 2019

Figura 16: F.M., *Suggerione notturna dei padiglioni sulla collina*, 2019

Figura 17: F.M., *Suggerione notturna degli alberi illuminati*, 2019

