

# GLI ACCESSI DELLA METROPOLITANA DA PARIGI A TORINO, TRA STORIA E PROGETTO

**CANDIDATO**

Amath Luca DIATTA

**RELATORE**

Annalisa DAMERI

**CORRELATORE**

Silvia GRON

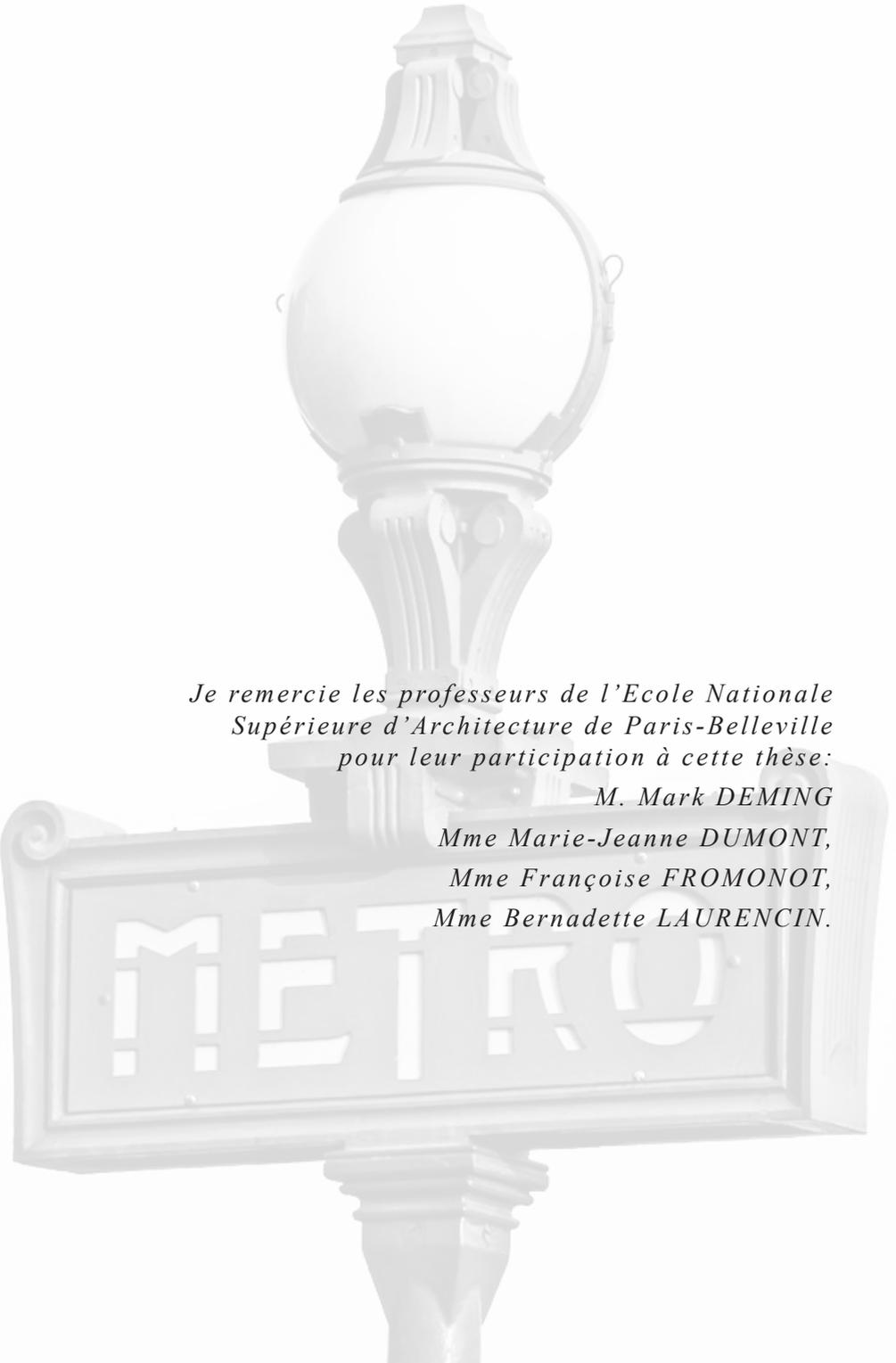


**POLITECNICO DI TORINO**

Dipartimento di Architettura e Design

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio

Sessione di Laurea: Dicembre 2017



*Je remercie les professeurs de l'Ecole Nationale  
Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville  
pour leur participation à cette thèse:*

*M. Mark DEMING  
Mme Marie-Jeanne DUMONT,  
Mme Françoise FROMONOT,  
Mme Bernadette LAURENCIN.*

# INDICE

p.1 **PREMESSA**

p.6 **CAPITOLO 1 PARIGI: storia di una metro e dei suoi accessi**

p.9 **1.1 STORIA DELLA METRO DI PARIGI: gli accessi**

p.11 Hector Guimard

p.14 Lo stile Guimard

p.17 Una nuova metro per Parigi

p.20 Nasce la Metro

p.23 Gli accessi delle stazioni

p.26 Il concorso del 1899

p.35 Metro e Guimard attraverso i libri

p.41 *ARREDO URBANO NELL'800 (approfondimento)*

p.55 **1.2 TIPOLOGIE DI ACCESSI**

p.59 Edicole A e B

p.60 Edicola A

p.64 Edicola B

p.68 Entourage

p.77 *LA STAZIONE GEORGE V (approfondimento)*

p.80 Edicole o entourages?

p.82 Edicola aperta

p.84 I padiglioni

p.84 Il padiglione di Place de la Bastille

p.88 I padiglioni di Place de l'Etoile

p.90 Entourage station tuilleries

p.94 Accessi primari e secondari

p.97 **1.3 MATERIALI E COMPOSIZIONE**

p.98 Il vetro

p.100 La ghisa

p.102 Il ferro

p.104 La pietra

p.106 La lava smaltata

p.108 La standardizzazione: il modulo

p.109 Lo smaltimento delle acque piovane

p.110 L'importanza del colore

p.113 **1.4 TRE ANNI DI CANTIERE CON GUIMARD**

p.114 Linea 1

p.117 Linea 2

p.120 La fine del rapporto tra Guimard e la CMP

p.125 **1.5 STAMPA E OPINIONE PUBBLICA**

p.127 Difensori e detrattori

p.130 Place de l'Opéra

p.141 *GLI ACCESI DELLA METROPOLITANA ATTRAVERSO LA STAMPA*(approfondimento)

p.149 **1.6 DOPO GUIMARD**

p.150 Il miglioramento degli accessi

p.154 Nuove tipologie

p.157 *LE NUOVE TIPOLOGIE NEL DETTAGLIO* (approfondimento)

p.169 Una metro icona

p.178 **CAPITOLO 2 CASI STUDIO CONTEMPORANEI: Parigi, Bilbao, Londra e Napoli oggi**

p.181 **2.1 ATTUALITA' A PARIGI: nuove opere in città**

p.184 Stazione Pont Cardinet

p.193 *IL "GRAND PARIS EXPRESS"* (approfondimento)

p.196 Kiosque des noctambules

p.201 Station St. Lazare. La lentille de verre

p.208 Station les Halles: Place Marguerite de Navarre

p.215 **2.2 CASI STUDIO CONTEMPORANEI: BILBAO, LONDRA, E NAPOLI**

p.216 I "Fosteritos" di Bilbao

p.222 Londra "Canary Wharf Tube Station"

p.228 Londra "Cardinal Place Entrance at Victoria Station"

p.235 *LA SFIDA DI NAPOLI: METRÓ-POLIS* (approfondimento)

p.238 Piazza Dante a Napoli

p.242 Napoli Piazza Garibaldi

p.248 **CAPITOLO 3 LA METRO DI TORINO**

p.251 **3.1 INQUADRAMENTO: la rete metropolitana di Torino**

p.252 Genesi

p.258 Composizione delle stazioni

p.263 **3.2 ANALISI GIS**

p.281 **3.3 CONCORSO PER LE COPERTURE INDETTO DALLA GTT**

p.282 Il bando

p.286 Primo classificato: "Una nuova capote per Torino"

p.290 Secondo classificato: "EMME"

p.294 Altri progetti

p.298 **CAPITOLO 4 TORINO XVIII DICEMBRE: un'idea per ridisegnare la piazza e i suoi accessi alla metro**

p.301 **4.1 L'AREA DI PROGETTO**

p.308 I margini

p.308 Le destinazioni d'uso

p.310 La popolazione

p.310 La densità sociale

p.312 I landmark

p.314 I nodi

p.316 Le interviste

p.339 **4.2 IL PROGETTO**

p.341 Il ridisegno della piazza

p.346 Un elemento di copertura per gli accessi della metropolitana

p.362 **FONTI E RIFERIMENTI**

p.365 Bibliografia

p.367 Articoli consultati

p.371 Sitografia

p.373 Immagini

## **PREMESSA**

Il tema degli accessi alla metropolitana è diventato oggi un argomento centrale nelle riflessioni sull'assetto delle città, nonché un'esigenza fondamentale per la sicurezza dei passeggeri e per la protezione di elementi, architettonici o meccanici sensibili, all'interno di queste infrastrutture di rilievo per la mobilità urbana. Costituisce anche oggetto di studio per l'inserimento di installazioni artistiche, funzionali allo svolgimento delle attività quotidiane dei cittadini.

Ed è proprio in qualità di utente della città di Torino e assiduo fruitore della sua rete di trasporto metropolitano, che ho indagato su quali potessero essere i miglioramenti da apportare a questa infrastruttura di grande rilievo per il capoluogo piemontese. A seguito di ricerche preliminari svolte su questo tema e attraverso la consultazione di articoli e recensioni scritte da parte dei fruitori della metropolitana (raccolte su siti internet e social media) è risultato come uno dei fattori che crea più disagi nei passeggeri sia la presenza di accessi non coperti nelle stazioni della metropolitana, attualmente costituiti da semplici parapetti che

si dimostrano utili per la sicurezza generale, ma inefficaci in caso di condizioni atmosferiche avverse (quali neve e pioggia durante le fasi di salita o discesa nelle stazioni sotterranee).

L'occasione di poter intraprendere un periodo di studi a Parigi della durata di un anno, mi ha permesso successivamente di confrontarmi con una realtà completamente diversa da quella conosciuta. Così ho deciso di avviare un nuovo lavoro di documentazione sugli accessi della metropolitana di Parigi (dalle strutture di H. Guimard a quelle di concezione più contemporanea) poiché ho trovato interessante che oggetti così ricchi di significato, raffinatezza estetica, artistica e architettonica fossero stati installati in tutta la città in maniera così capillare e influente sul territorio, esponendoli in modo diretto alla critica del pubblico nazionale e internazionale.

Perché le edicole Art Nouveau di Guimard furono scelte per rappresentare la nuova metropolitana di Parigi e quali furono le conseguenze della loro diffusione nella città? Grazie agli articoli apparsi dall'inizio del secolo su riviste e giornali, attraverso disegni e fotografie dell'epoca, nonché una discreta bibliografia in merito al tema (in lingua francese) ho cercato di ricostruire quale

fosse il clima al momento dell'installazione di edicole, padiglioni ed entourages ideati da Guimard e da altri architetti del tempo.

L'Art Nouveau ha un linguaggio complesso da cogliere nell'immediato, anche oggi dopo più di un secolo di studi in merito. Dobbiamo quindi pensare al contesto storico in cui essa ha fatto la sua apparizione a Parigi, dopo secoli dominati dal classicismo, e come ha dovuto conquistare il suo posto all'interno della città. Gli eventi che coinvolsero gli antichi accessi della metropolitana Parigina vanno dagli scontri con la critica, alla demolizione di numerose strutture per mano dell'amministrazione o in casi più gravi dei bombardamenti; e ancora allo smantellamento di diverse opere di Guimard, per poi finire con l'installazione di nuove strutture sin dai primi decenni del XX secolo.

Dopo l'Arc de Triomphe e la Tour Eiffel, le opere di Guimard sono diventate, a partire dal secolo scorso, simboli della capitale francese e sono state riconosciute dalle amministrazioni nazionali (competenti in materia di beni culturali) come monumenti storici della Ville de Paris. La loro importanza è data non solo dal modo in cui si sono adattate al classicismo della città, ma anche

dalla loro capacità di essere accettate dalle diverse generazioni di parigini. Inoltre è stato possibile osservare come il modello di Guimard sia stato reinterpretato dagli architetti contemporanei e quali siano le novità dell'architettura nel campo delle stazioni e degli accessi della metropolitana.

Dopo Guimard, il modo di interpretare le uscite della metropolitana è mutato, mantenendo tuttavia uno spirito innovativo. È stato proprio ciò che ho riscontrato nelle nuove installazioni Parigine che mi ha portato ad estendere l'analisi su altri casi europei contemporanei, capaci di aver dato importanza agli accessi della metropolitana attraverso opere di forte rilievo architettonico e di grande influenza sull'urbanistica. Notevole è anche il loro interesse sociologico, in quanto frutto di stimoli generati dai bisogni della popolazione ed espressione dell'avanguardia di una città in costante mutamento. Tra i casi annoverati vi sono gli accessi alle stazioni della metropolitana di Bilbao, Londra (lungo la Jubilee Underground Line) e Napoli con i relativi progetti di riqualificazione urbana.

L'esperienza a Parigi e l'analisi di differenti casi studio europei, mi ha permesso infine di confrontarmi con una delle realtà della rete

metropolitana di Torino: piazza XVII Dicembre. Quest'area è stata scelta in quanto da me ritenuta uno dei fulcri della Torino che rinasce, una convergenza di notevoli interessi, nonché di attività commerciali, uffici pubblici e soprattutto di importanti infrastrutture per il trasporto. Una prima fase di analisi sul territorio (attraverso strumenti GIS, dati sociologici e sopralluoghi) e di osservazione delle precedenti esperienze maturate dalla città, in merito alla progettazione di coperture per gli accessi della metropolitana (in occasione del concorso indetto dalla GTT nel 2008) è stata fondamentale per una successiva fase progettuale. Ho ideato quindi una proposta di riqualifica che interessa l'installazione di coperture per gli accessi della metropolitana, il cui scopo è quello di guidare un sostanziale ridisegno della mobilità all'interno della piazza. Attraverso interventi che coinvolgono una nuova gerarchia delle differenti pavimentazioni e un riassetto degli accessi di piazza XVIII Dicembre, ho cercato quindi di dimostrare come l'occasione dell'installazione di edicole per gli accessi della metropolitana, costituisca una possibilità per l'attuazione di un intervento di riqualificazione urbana e percettiva.



# 1. PARIGI

STORIA DI UNA METRO  
E DEI SUOI ACCESSI

**STORIA DELLA  
METRO DI PARIGI  
GLI ACCESSI**

## HECTOR GUIMARD

Hector Guimard<sup>1</sup>, è considerato l'architetto più importante del movimento Art Nouveau<sup>2</sup> francese. Questa affermazione poteva essere recepita come un malinteso in quanto il diretto interessato non ha mai voluto essere accostato a questo movimento artistico, sebbene avesse in modo consistente contribuito a introdurre questo stile nel suo paese. Fu così che egli decise di creare e definire un proprio stile unico.

La sua carriera fu essenzialmente parigina e si può ammirare in particolare nei suoi edifici del XVI arrondissement<sup>3</sup>. Dopo la realizzazione dei primi alberghi ispirati dalla corrente razionalista, si fece conoscere dalla critica e dal pubblico con la costruzione del Castel Beranger (1895-1898), un grande edificio in cui, a seguito di un viaggio in Belgio e del suo incontro con Victor Horta<sup>4</sup>, concepì e disegnò tutti gli elementi necessari a dare splendore e pregio all'opera, dai mosaici pavimentali ai soffitti in lastre,

<sup>1</sup>**HECTOR GUIMARD** (Lione, 25 maggio 1867 – New York, 20 maggio 1942) architetto Art nouveau francese. BIBLIOGRAFIA: Hector Guimard Robert Mallet-Stevens – Villas modernes, Richard Klein, Baccalauréat arts plastiques, CNDP, Paris, 2004; Hector Guimard, Georges Vigne, Felipe Ferré, Editeur Charles Moreau, Paris, 2003; Guimard perdu, Histoire d'une méprise, Jean-Pierre Lyonnet, Bruno Dupont, Laurent Sully Jaulmes, Editions Alternatives, Paris, 2003; Guimard, Colloque International, Collectif, Réunion des Musées Nationaux, Paris, 1994; Guimard, l'Art Nouveau, Philippe Thiébaud, Découvertes Gallimard n°136, Paris, 1992, réédition 2007; Hector Guimard (série : Gli architetti), Ezio Godoli, Editori Laterza, Roma-Bari, 1992; Hector Guimard et l'Art Nouveau, Georges Vigne, Hachette, Réunion des Musées Nationaux, Paris, 1990; Les Appels d'Orphée, N°2, Hector Guimard et l'art funéraire, Georges Vigne, Paris, 1987; Hector Guimard, Architecte d'art, Maurice Rheims, Felipe Ferré,

le vetrate, le opere in ferro, la carta da parati<sup>5</sup>. Nel corso degli anni questa architettura divenne oggetto di una monografia, di un'importante mostra, e vincitrice del primo concorso sulle facciate della Ville de Paris<sup>6</sup>, fu così che quest'edificio portò una celebrità improvvisa al suo autore. Con un tratto grafico quasi nervoso, dinamico e astratto, Guimard ben presto sviluppò il suo desiderio di un pittoresco privo di sentimentalismi in una sorprendente serie di ville, il Modern Castel a Garches, il Castel Henriette a Sèvres e il Bluettes a Hermanville-sur-Mer. Fu subito dopo questo fiorente periodo creativo che si dedicò alla progettazione degli accessi della metropolitana di Parigi. Ma le forti critiche ricevute nell'immediato segnarono l'improvviso declino del favore dell'architetto. Egli si rimise in attività intorno al 1909, grazie ad un ricco matrimonio, che gli permise di costruire il suo hôtel particulier in Avenue Mozart, per poi investire nell'ambiziosa lottizzazione della rue Agar. Il suo nuovo stile, più castigato e quasi classico, si riconosce nell'impressionante serie di caratteri artistici

La bibliothèque des Arts, Paris, 1985, Guimard Hector, Architectures, Claude Frontisi, Les Amis d'Hector Guimard, Paris, 1978; Bibliographie d'Hector Guimard, Ralph Culpepper, Société des Amis de la Bibliothèque Forney, Paris, 1971, 1975.

<sup>2</sup>**ART NOUVEAU:** movimento artistico diffuso in diverse capitali europee e negli Stati Uniti tra il 1890 e il 1910, che trovò la sua massima espressione nelle arti applicate e nell'architettura. **BIBLIOGRAFIA:** Gabriele Fahr-Becker, Art Nouveau, H.F. Ullmann, 2011; Paul Greenhalgh, Art Nouveau, 1890-1914, V & A Publications, 2000; Alastair Duncan, Art Nouveau, World of Art, New York, Thames & Hudson Publishers, 1994; Otto Wagner, Moderne architektur, Vienna, 1896-1902 trad. it. Architettura moderna e altri scritti, Bologna, 1980.

**OPERE PRINCIPALI DI H. GUIMARD:** Hôtel Jassedé, Castel Béranger, Hôtel Roy, Maison Coilliot, Villa La Bluettes, Castel Henriette, Salle Humbert-de-Romans, Entrées du métro de Paris, Villa La Surprise, Hôtel Nozal, Castel d'Orgeval, Hôtel Guimard, Hôtel Mezzara, Synagogue de



Entrata del Castel Béranger  
progettato da Hector Guimard a Parigi nel 1898.

creati per questi edifici, l'equilibrio perfetto e l'esecuzione magistrale si riflettono nei pezzi di arredamento contemporaneo<sup>7</sup>. Con la guerra scoppiata nel 1914, lo stile Liberty subì un forte arresto e Guimard fu costretto ad adattarsi alle nuove condizioni economiche che contribuirono alla nascita del movimento Art Deco<sup>8</sup>. Fu già molto tempo dopo essere stato dimenticato che, fuggendo dall'Europa nel 1938, terminò la sua vita a New York nel 1942.

### LO "STILE GUIMARD"

Malgrado qualche inconveniente che segnò i suoi primi anni di attività, Guimard acquisì rapidamente una completa autonomia del suo linguaggio, che gli permise di relazionarsi con forte coerenza a creazioni che andavano dal gioiello alla grande sala per concerti. Molto distesa nelle prime opere, la modellazione delle forme si concentrò presto su superfici limitate, sulle quali il suo lavoro diventò via a via sempre più

la rue Pavée.

<sup>4</sup>**VICTOR HORTA:** Architetto belga (Gand 1861 - Bruxelles 1947). Precursore dell'Art Nouveau e definito da H. Guimard un "architetto artista". Tra le sue opere fecero scalpore l'Hotel Tassel, Bruxelles 1893; la Hotel Solvay, Bruxelles 1895-1900; la Casa e studio Horta, Bruxelles 1898. **BIBLIOGRAFIA:** Aubry, F., Horta. The Ultimate Art Nouveau Architect, Ludion, Gand 2005; Cohen, M., Victor Horta, Zanichelli, Bologna 1998; Aubry, F., Victor Horta à Bruxelles, Ed. Racine, Bruxelles 1996.

<sup>5</sup>**CASTEL BERANGER:** Etudes sur le Castel Béranger, oeuvre d'Hector Guimard, G. Soulier et P.N. Librairie Rouam, Paris, 1899.

<sup>6</sup>Il 28 marzo 1899 la facciata del Castel Béranger venne premiata in occasione del primo concorso sulle facciate organizzato dalla Ville de Paris. Questo concorso riguardava le costruzioni realizzate nel 1898. La sua giuria era composta da cinque consiglieri comunali (Ballière,



Spilla realizzata da Hector Guimard nel 1909.  
Oro, agata, perle e pietra lunare.

astratto. Nel corso degli anni, la ramificazione tipica delle sue prime strutture si semplificò divenendo simmetrica e guadagnando in eleganza ciò che aveva perso in audacia. Il colore continuò a giocare un ruolo importante, sebbene la gamma cromatica adottata dall'architetto si restrinse. Se le forme tipiche dell'Art Nouveau spesso richiamavano il mondo animale o vegetale, le creazioni di Guimard erano delle trascrizioni piuttosto che delle illustrazioni delle forme naturali. Egli differì così dalla "Scuola naturista"<sup>9</sup> nella quale si riconoscevano artisti, parigini o stranieri, che utilizzavano motivi riconoscibili tratti dalla natura.

Cosciente dell'originalità delle sue creazioni, Guimard volle evitare di essere etichettato da altri.

Orgogliosamente, ma in modo giustificato, a partire dal 1900, egli diede a tutta la sua produzione la qualifica di "Stile Guimard". Fu sotto questo nome che egli diffuse un catalogo di caratteri architettonici<sup>10</sup>, e che tentò la produzione, in piccolo, di mobili e luminarie d'arredo. Malgrado la sua volontà d'indipendenza, Guimard continuò a frequen-

Tournade, Ernest Caron, Froment-Meurice, Quentin-Bauchart), dall'architetto in capo della Ville de Paris, dal direttore amministrativo dei Servizi relativi all'architettura alle passeggiate e al verde della città (Bouvard, presidente della giuria), e due architetti parigini eletti tra gli architetti partecipanti al concorso. Uno di questi due architetti fu il relatore della commissione. Nel 1899 fu Louis Bonnier, molto favorevole al "movimento" Art Nouveau. Questo evento indica che Guimard godeva di un buon apprezzamento da parte di alcuni consiglieri comunali con interesse per l'urbanismo. Informazioni tratte da: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, Guimard, L'art nouveau du métro, Paris, La Vie du Rail, 2012.

<sup>7</sup>**Philippe Thiébaud**, opera collettiva sotto la direzione di Guimard, catalogo dell'esposizione "Guimard" a Parigi dal 13 aprile 1992 al 26 luglio 1992 e a Lione dal 25 settembre 1992 al 3 gennaio 1993, Parigi, Musée d'Orsay/Reunion des musées nationaux, 1993.

<sup>8</sup>**ART DECO**: stile diffuso in Europa e in America intorno al 1925 (anno

tare una cerchia di amici favorevole al rinnovamento delle arti decorative e dell'architettura. Tra le persone a lui vicine ritroviamo l'architetto e critico d'arte Frantz Jourdain<sup>11</sup> e l'architetto Henri Sauvage<sup>12</sup>. Quest'ultimo, divenuto un decoratore molto celebre e apprezzato, venne chiamato intorno al 1900 per concepire la sala da pranzo nella casa di campagna del banchiere Adrien Bénard, l'allora presidente della Compagnie du métropolitain.

## UNA NUOVA METRO PER PARIGI

Dal 1828 al 1855, l'anarchia del trasporto di superficie a Parigi era diventata tale da rendere inevitabile il desiderio di costruire una ferrovia urbana. Il costante aumento della popolazione cittadina, il miglioramento delle condizioni economiche e il progresso in campo tecnico furono fattori a supporto di questa idea. Lo sviluppo della capitale durante il Secondo Impero aveva reso quindi ancora più probabile e imminente questa possibilità. Già nel 1845

in cui si tenne a Parigi l'Exposition des Arts Décoratifs et Industriels Modernes; influenzato dall'Art nouveau, dal Bauhaus e dal cubismo. BIBLIOGRAFIA: Edigeo, Enciclopedia dell'arte Zanichelli, Bologna, Zanichelli, 2004; Alastair Duncan, The Encyclopedia of Art Deco, Alastair Duncan, 1988

<sup>9</sup>Chiamata "Scuola di Nancy" fu una pietra miliare per il successivo progresso e sviluppo dell'art nouveau. Il suo pensiero traeva ispirazione dalle forme vegetali attraverso riprodotte attraverso l'uso di materiali quali ferro, vetro, legno e acciaio, al fine di trasmettere l'arte al maggior numero di persone possibile. Essa venne definita come "un'alleanza provinciale delle industrie d'arte, una sorta di unione degli industriali d'arte e degli artisti decoratori, nello sforzo di costituire in provincia, una difesa e uno sviluppo degli interessi industriali, commerciali e dei lavoratori del paese, sfruttando l'insegnamento e la cultura per favorire lo sviluppo dell'industria dell'arte" (tratto dallo Statuto dell'Ecole de Nancy del 1901). Tra i suoi principali esponenti: Émile Gallé, Victor Prouvé,

erano state avanzate delle proposte, le più importanti delle quali riguardavano il collegare le principali reti ferroviarie per servire i luoghi più strategici del territorio. In breve, si opposero due concezioni: quella dello Stato e delle grandi imprese ferroviarie che volevano collegare le linee suburbane, sotterranee o non, attraverso linee radiali e una circolare, favorendo così la penetrazione dei treni suburbani, come la prima rete metropolitana di Londra; e quella della Ville de Paris, che voleva invece una ferrovia cittadina rigorosamente intramuros, con stazioni ravvicinate per una buona copertura dei diversi quartieri. Dal 1856 al 1890 furono elaborate non meno di una dozzina di progetti più o meno validi, nessuno dei quali ebbe successo<sup>13</sup>. Nel 1863, Londra aveva messo in servizio la prima ferrovia metropolitana del mondo<sup>14</sup>. Era una linea di grandi dimensioni che, gestita con treni a vapore, circondava la città e collegava le stazioni principali. Progressivamente, i rami che servivano i sobborghi vennero aggiunti alla linea originale. Nel 1890, la capitale britannica istituì un nuovo sistema di trazione elettrica sotterranea: il “tubo”<sup>15</sup>. Poco

Louis Majorelle, Antonin Daum e Eugène Vallin. Le opere maggiori ad essa ricondotte furono: la Villa Majorelle, il Quartiere Saurupt e le sue ville, la Brasserie Excelsior, la Maison Chardot, la Camera del commerci e dell'industria di Meurthe-et-Moselle.

10Catalogue de fontes artistiques, H.Guimard, Parigi, 1907\*

11FRANTZ JOURDAIN: nacque il 3 ottobre 1847 a Anvers e morì il 22 agosto 1935 a Parigi. Fu un architetto, critico d'arte e uomo di lettere di origine belga, naturalizzato francese. Primo presidente della Société des architectes modernes fondata da H.Guimard nel 1922. BIBLIOGRAFIA: Meredith L. Clausen, Frantz Jourdain and the Samaritaine : Art Nouveau theory and criticism, Leiden, E.J. Brill, 1987.

12HENRY SAUVAGE: nacque il 10 maggio 1873 a Rouen e morì il 21 marzo 1932 a Parigi. Fu un architetto e decoratore francese. OPERE: Villa Majorelle a Nancy (1898); Teatro Loïe Fuller per l'esposizione di Parigi del 1900 (1900), Grandi Magazzini La Samaritaine (1928) a Parigi (in collaborazione con F. Jourdain) e Decré (1931) a Nantes.



Costruzione del Metropolitan District Railway,  
Londra, 1867.

dopo nel 1867 fu la volta di New York che inaugurò la sua rete metropolitana<sup>16</sup>.

Allo stesso tempo, nel continente europeo, Budapest mise in servizio nel 1896 una linea urbana di metropolitana, il “Földalatti”, con scartamento ridotto<sup>17</sup>.

## NASCE LA METRO

Di fronte a questi sviluppi e al deterioramento delle condizioni di trasporto di superficie a Parigi, si assistette ad una crescente agitazione: questa divenne il motore essenziale per costruire la nuova rete metropolitana. Alla fine del 1895, con l'avvicinarsi dell'Esposizione universale del 1900<sup>18</sup>, lo Stato francese si vide costretto a cedere alle pressioni pervenute dalla Ville de Paris per la creazione di un sistema metropolitano. Parigi venne infine autorizzata a creare, non un prolungamento del sistema ferroviario nazionale, come avrebbe cercato di imporre lo Stato, ma il proprio sistema posto sotto il diretto controllo della Ville. In ragione di questo dibattito, tutti i progetti presentati



<sup>13</sup>Fonte: A. Bindi e D. Lefevre, *Le Métro de Paris : Histoire d'hier à demain*, Rennes, 1990

<sup>14</sup>**LA METROPOLITANA DI LONDRA:** Christian Wolmar, *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How It Changed the City Forever*, Atlantic Books, 2004.

<sup>15</sup>**THE TUBE:** Nel 1890 Henry Grayhead, attuando alcuni perfezionamenti ai progetti attuati in precedenza dagli ingegneri Marc Isambard Brumel e Peter William Barlow, diede vita al “Tube” ovvero il capostipite delle metropolitane moderne di tutto il mondo. I vagoni presentavano una forma arrotondata e non presentavano finestrini, e i convogli venivano azionati e messi in marcia tramite un locomotore elettrico, ciò permise di aumentare la velocità dei treni. Questo sistema prese quindi il nome di “trazione elettrica sotterranea”. (Fonte: Christian Wolmar, *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How It Changed the City Forever*, Atlantic Books, 2004).

<sup>16</sup>**LA METROPOLITANA DI NEW YORK:** Clifton Hood, *722 Miles:*

L'interscambio delle linee nella stazione della Metro Opéra.

precedentemente a tale decisione furono archiviati, ponendo Parigi in una condizione di ritardo rispetto a Londra.

Questo ritardo permise però ai francesi di sfruttare l'innovativa trazione elettrica dei convogli.

Il progetto fu affidato all'ingegnere bretone Fulgence Bienvenüe<sup>19</sup> ed a Edmond Huet<sup>20</sup>.

Nell'Aprile 1896, il consiglio municipale approvò il progetto preliminare di sistema a tre linee, che fu presto modificato e portato a sei linee. I treni erano stati previsti con sezioni ridotte e tracciati stretti, il che impediva l'uso in contemporanea per i treni a lunga percorrenza. Nel luglio del 1897, la Ville de Paris, pur conservando la sezione ridotta dei convogli, cedette alle pressioni statali e adottò dei binari di tipo standard. Il 30 Marzo 1898 una legge dichiarò il progetto per la Metropolitana di Parigi di interesse pubblico. Il 19 aprile 1899, un decreto approvò la costituzione della Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP)<sup>21</sup>. Infine, venti mesi dopo, il 19 luglio 1900, la linea 1 venne messa in servizio.

The Building of the Subways and How They Transformed New York, Johns Hopkins University Press, 2004.

<sup>17</sup>**LA METROPOLITANA DI BUDAPEST** P. C. John Matthews, Explosion: The Hungarian Revolution of 1956, Hippocrene, New York, 2007.

<sup>18</sup>**ESPOSIZIONE UNIVERSALE 1900**: tenutasi a Parigi tra il 14 aprile e il 10 novembre 1900 accolse nella capitale francese più di 50 milioni di visitatori e 58 nazioni. Per l'occasione vennero costruiti la Gare de Lyon, la Gare d'Orsay, il Ponte Alessandro III, il Grand Palais, La Ruche e il Petit Palais. Bibliografia: R. Stephen Sennott, Encyclopedia of 20th-Century Architecture, 2003.

<sup>19</sup>**FULGENCE BIENVENÛE**: ingegnere francese nato a Uzel il 27 gennaio 1852 e morto a Parigi il 3 agosto 1936. Diplomato all'École polytechnique e all'École des ponts et chaussées, lavorò inizialmente alla costruzione di alcune linee ferroviarie. Nel 1884 si trasferì a Parigi ed iniziò poco dopo a lavorare per la Ville de Paris. Si occupò del riassetto

## GLI ACCESSI DELLE STAZIONI

La Ville de Paris prese in carico la messa in opera dei lavori infrastrutturali, lasciando però alla società concessionaria le decisioni in merito alle rotaie, ai convogli e agli accessi. Ma il fatto che la CMP finanziasse questi lavori, non voleva dire che la Ville l'avrebbe lasciata agire al suo posto. Le decisioni venivano prese dal consiglio municipale, su proposta della Commission du métropolitain<sup>22</sup>. Così il rapporto Landrin, proposto dalla Commissione il 28 aprile 1899, che definiva la posizione e le dimensioni degli accessi, fu sottomesso all'approvazione del consiglio tra il 17 e il 20 marzo dello stesso anno. Il consiglio approvò le caratteristiche di tutti gli accessi solo il 19 maggio. La possibilità di aprire degli accessi al piano terra di alcuni immobili preesistenti venne subito scartata, e si propose pertanto di adottare delle edicole sulla via pubblica<sup>23</sup>. Secondo le parole del direttore amministrativo DeFrance esse “permettront au public de descendre sur la voie en étant à l'abri”<sup>24</sup>. Nonostante ciò, diversi consiglieri, rappresentanti dei prestigiosi quartieri

dal XIX° e XX° arrondissement, della funicolare di Belleville nel 1891, e infine della potabilizzazione dell'acqua a Parigi. A partire dal 1896 venne incaricato di studiare delle soluzioni per la nuova metropolitana parigina, divenendo poco a poco capo del servizio tecnico fino al 1932. BIBLIOGRAFIA: Claude Berton, Alexandre Ossadzow, Christiane Filloles, Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain de Paris, Presses des Ponts, Parigi, 1998.

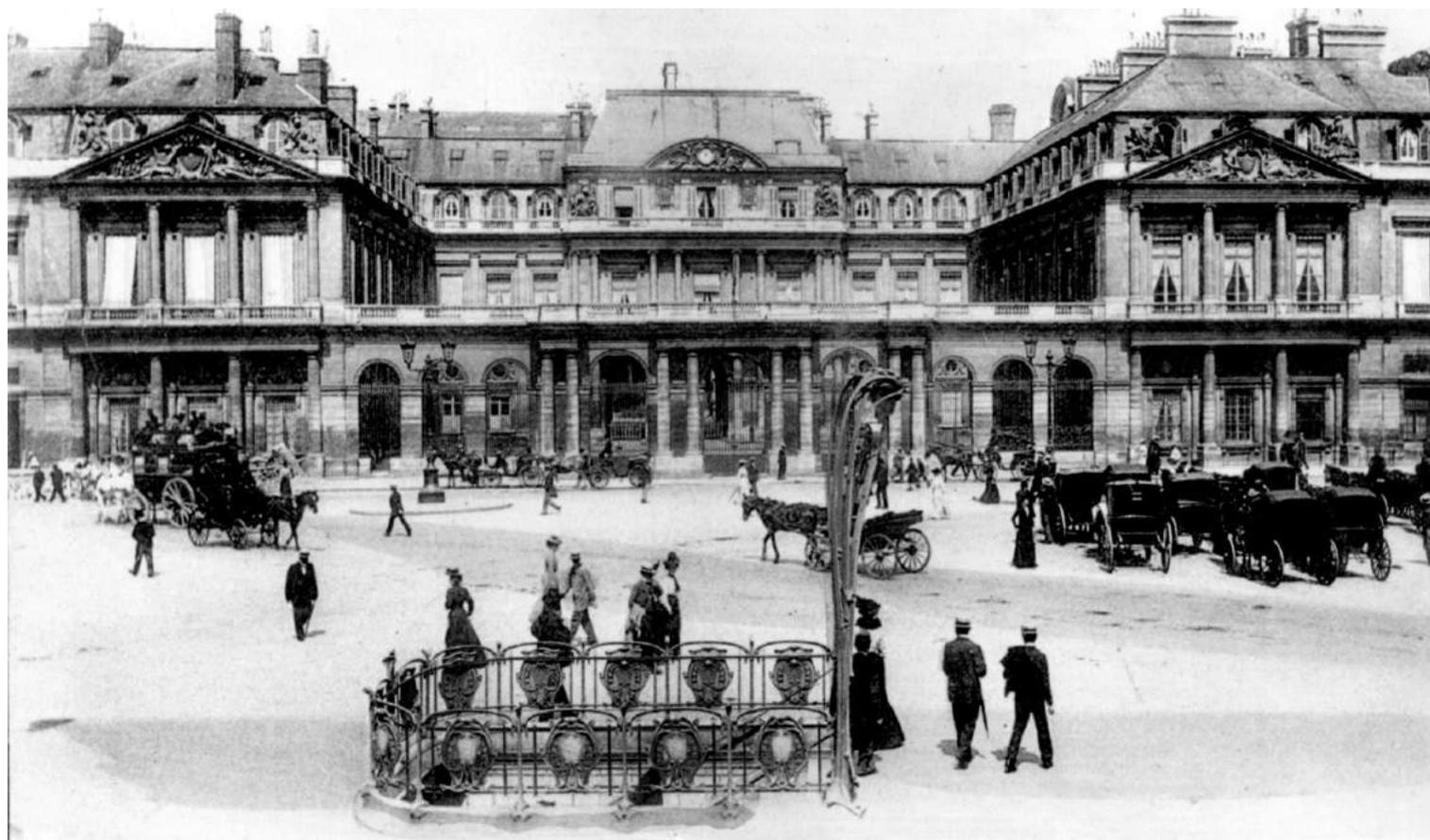
<sup>20</sup>**EDMOND HUET**: nato il 6 febbraio 1827 e morto il 12 novembre 1906 fu un ingegnere del corpo dei Ponts et Chaussées. Fu direttore del dipartimento dei lavori pubblici della Ville de Paris durante il XIX° secolo. Propose diverse idee per lo sviluppo di un sistema di trasporto metropolitano. Lavorò a fianco di Fulgence Bienvenüe sulla costruzione della metro di Parigi, con il quale consegnò un progetto preliminare di sistema ferroviario urbano a trazione elettrica. BIBLIOGRAFIA: J. Robert, Notre métro, Paris, Omnes & Cie, 1968 e R.H. Guérand, L'Aventure du métropolitain, Paris, La Découverte, 1986

dell'ovest parigino, si lamentarono della possibilità che venisse adottato un arredo urbano troppo vistoso all'interno delle grandiose vie cittadine. Al fine di conquistare il voto dei suoi colleghi, Landrin, accettò il fatto che provvisoriamente non venisse prevista alcuna edicola per l'accesso dagli Champs-Élysée<sup>25</sup>. La forma che queste edicole avrebbero dovuto avere non era ancora stata definita.

Interrogato a questo proposito, DeFrance assicurò che si sarebbe trattato di "Constructions aussi élégantes que possible, mais surtout très légères"<sup>26</sup>. Queste parole indicavano chiaramente che i materiali privilegiati sarebbero stati il ferro, il vetro e la ceramica. È evidente che a quel tempo, la lezione appresa con l'Esposizione universale del 1889<sup>27</sup>, che aveva visto la costruzione della Tour Eiffel, era stata compresa e che si era già ben lontani dai desideri di certi, speranzosi di veder costruire tra le strade di Parigi delle edicole in stile eclettico, piuttosto che delle strutture mascherate da un decoro lussuoso e sovraccaricato di elementi.

<sup>21</sup>Fonti: J. Robert, *Notre métro*, Paris, Omnes & Cie, 1968 e R.H. Guérard, *L'Aventure du métropolitain*, Paris, La Découverte, 1986

<sup>22</sup>Sotto la Terza Repubblica, Parigi costituiva un'eccezione alla legge municipale del 1884. Nella capitale i sindaci e gli assessori venivano nominati dal governo e non erano considerati membri del consiglio comunale. Quest'ultimo (presieduto dal 1899 al 1900 dal socialista Louis Lucipia) era costituito da 80 membri eletti per quattro anni. Condivide il potere amministrativo con il Prefetto della Polizia e il Prefetto della Seine (Justin de Selves). Strade e architettura facevano parte degli incarichi demandati a quest'ultimo. Le deliberazioni del consiglio comunale divenivano esecutive dopo l'approvazione del prefetto. Come le altre commissioni municipali, la commissione metropolitana non deliberava ma prepara i documenti necessari per la disattenzione del consiglio. Quest'ultima venne fondata nel 1896, è composta da quaranta membri, tra i quali sono i nomi di Fortin, Lucipia, Landrin e Berthelot, che intervengono in varie capacità, così come quelle di Balliere, Toumade,



Stazione della Metro Palais royal. Rue des Archives/  
Rue des Archives/Tallandier. c.1900.

Per contro altri non volevano che l'opera ingegneristica apparisse troppo nella sua nudità.

## IL CONCORSO DEL 1899

Era compito della CMP di proporre i progetti per le edicole e le balaustre destinate agli accessi delle stazioni della metropolitana, affinché si potesse ottenere il più rapidamente possibile un parere positivo da parte del consiglio municipale. Sensibilizzata da un recente congresso sull'arte pubblica e cosciente che il consiglio municipale avrebbe tenuto conto delle reazioni del pubblico, essa si tutelò da qualsivoglia critica indicando un concorso. I termini furono resi noti il 10 giugno 1899 sul giornale *L'Architecture*<sup>28</sup>. Veniva precisato che i progetti premiati sarebbero divenuti proprietà della CMP. Il concorso venne chiuso il 7 agosto e i risultati furono esposti nella sala Saint-Jean dell'Hôtel de Ville, e giudicati l'11 agosto. La giuria, presieduta da M. Lucipia, presidente del consiglio municipale, comprendeva

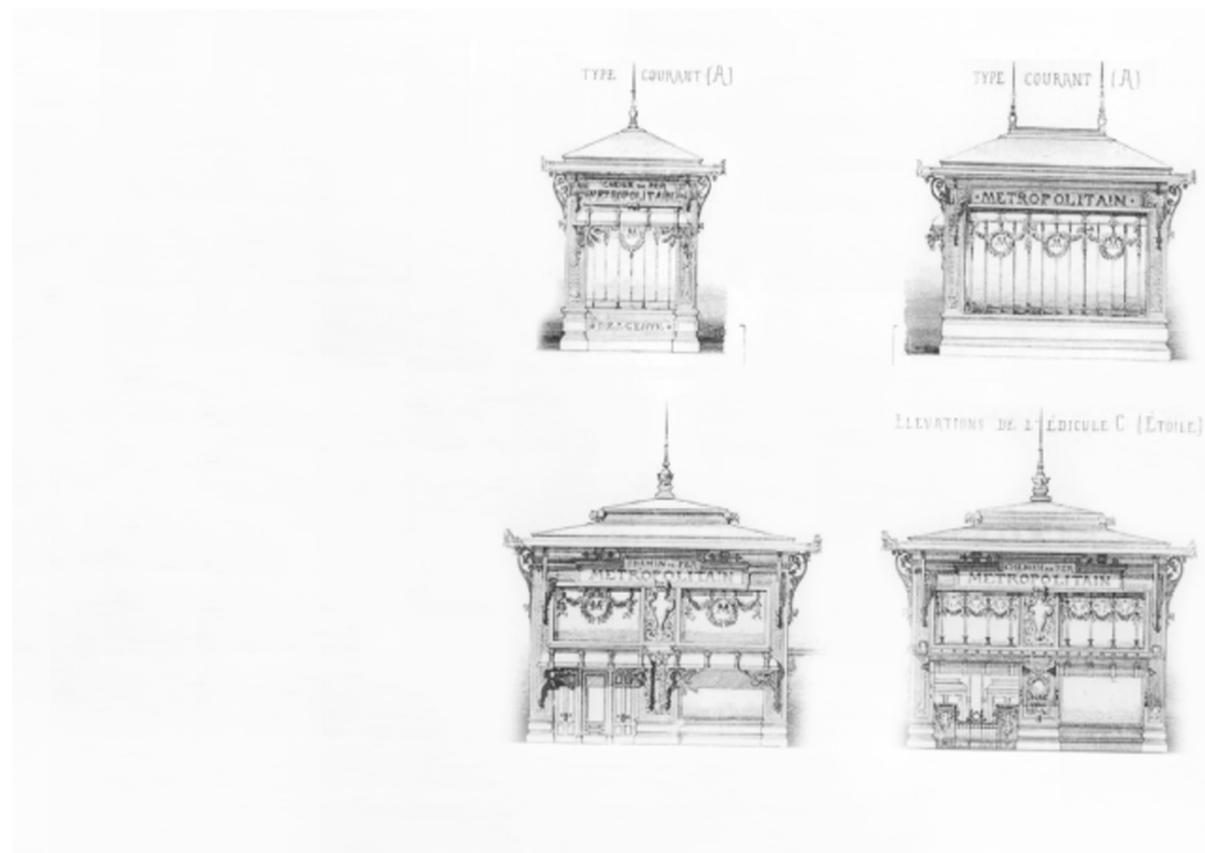
Ernest Caron, Froment-Meurice e Quentin-Bauchart, che sarà anche parte della giuria che assegnò Guimard uno dei premi per la competizione delle facciate della città nel 1899.

<sup>23</sup>Solo in futuro, nella seconda metà del XX° circa, vista la necessità in alcune zone strategiche di creare degli accessi supplementari alle stazioni sotterranee della metropolitana, vennero poste delle nuove entrate al piano terra di alcuni edifici. Esempi: stazione Miromesnil (linee 9 e 13) e stazione Pernety (linea 13).

<sup>24</sup>Traduzione a cura dell'autore: "Permetteranno al pubblico di scendere sulla banchina stando al riparo".

<sup>25</sup>Estratti dalla delibera del consiglio comunale del 19 maggio 1899. (Traduzioni dal francese a cura dell'autore).

Quentin-Bauchart, assente, scrisse ai suoi colleghi: "È sempre stato chiaro che le stazioni degli Champs-Élysées, Rue Marbeuf e Avenue de l'Alma non avrebbero avuto edicole. Ciò mi sembra indispensabile in ragione della magnifica prospettiva del viale".



Disegni di progetto di Henry Duray, partecipante al concorso per le edicole della metropolitana di Parigi. 1899

il deputato Berthelot, Landrin della Commission du Metropolitan, gli architetti Paul Friesé e Jean-Camille Formigé, tre amministratori della CMP, della quale era presidente Adrien Bénard, e infine Weill, ingegnere e capo della CMP, in aggiunta al direttore e avrebbe fatto funzione di segretario. I concorrenti, tra i quali non figurava il nome di Guimard, erano esattamente ventuno. Due partecipanti si distinsero: Henry Duray<sup>29</sup>, vincitore del primo premio per le edicole A e B e del terzo premio in ex aequo per l'edicola C, e Paumier, vincitore del primo premio per l'edicola A e del terzo premio per le edicole B e C. Un altro progetto in stile Art Nouveau (di Bonifasse) adottava una forma rampante seguendo la pendenza delle scale<sup>30</sup>. Altri progetti invece in stile rustico assomigliavano a dei chioschi per giardino. È attualmente difficile giudicare la qualità esatta dei progetti presentati. Essi furono ulteriormente descritti da alcuni giornalisti, i quali spiegarono e commentarono anche le successive scelte di Guimard<sup>31</sup>.

Ribadendo prima di tutto che tale argomento era già stato affrontato, Landrin rispose: "Per quanto riguarda gli Champs-Élysées, le edicole poste all'ingresso di Avenue Alexandre III non interferiranno in alcun modo con la prospettiva. Saranno perfettamente nascoste dal verde pubblico. Per la rue Marbeuf e il viale de l'Alma, questi piccoli monumenti non saranno disarmonici; avranno coperture semplici con colonne dello stile più elegante possibile. Siamo stati costretti a sopprimerle davanti a certi monumenti come il Palais-Royal, il Louvre e l'Hotel de Ville, ma il pubblico, esposto alle intemperie, nei giorni piovosi, su scale di accesso scoperte, chiederà, siatene certi, che siano sormontate da una copertura".<sup>26</sup> Traduzione a cura dell'autore: "Costruzioni il più possibile eleganti, ma soprattutto molto leggere".

<sup>27</sup>**ESPOSIZIONE UNIVERSALE 1889:** tenutasi a Parigi tra il 6 maggio e il 31 ottobre 1889, si svolse lungo le sponde della Senna (rive gauche) nello Champ de Mars. Tra le opere maggiori costruite appositamente per questa occasione: la Tour Eiffel, diversi padiglioni, tra

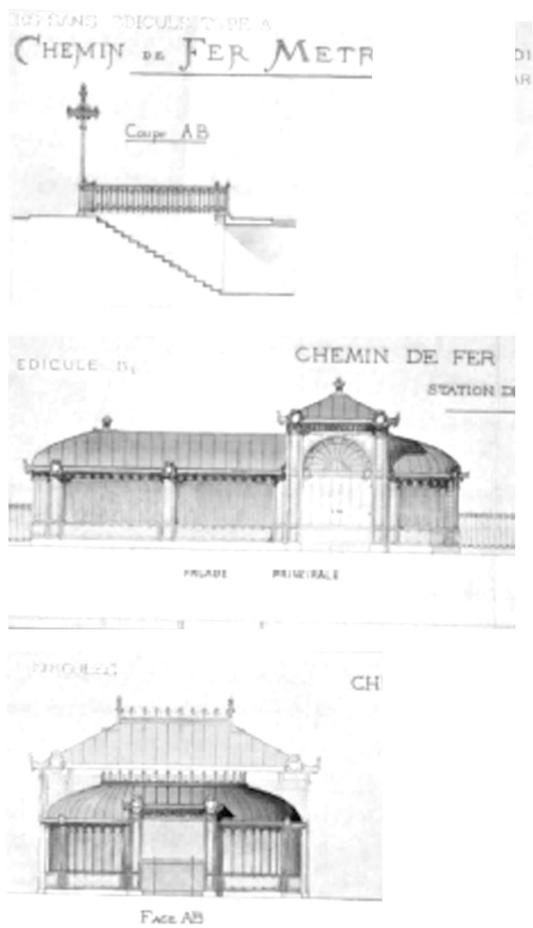
## FRIESÉ

Per la delusione data dai risultati del concorso o piuttosto per volontà della CMP di far lavorare il proprio architetto, quest'ultima, a differenza di quanto aveva annunciato, non attribuì l'incarico per le nuove edicole ai vincitori. Essa domandò a Paul Friesé<sup>32</sup>, uno dei due architetti in giuria, di redigere dei progetti ispirandosi a quelli presentati dai partecipanti al concorso. Il 26 ottobre 1899 la CMP inviò ufficialmente al prefetto un fascicolo contenente due proposte di edicole, allegando dei documenti atti a descrivere sommariamente il progetto. Nella stessa data Fulgence Bienvenüe, che ricevette il medesimo dossier si dimostrò ugualmente intenzionato a sviluppare il progetto in tempi brevi. Ma il 27 novembre 1899, senza alcuna spiegazione il prefetto della Seine rifiutò di sottoporre all'attenzione del consiglio municipale i progetti presentati, chiedendo di conseguenza, di far studiare dei nuovi progetti con condizioni estetico-compositive più soddisfacenti. Ormai la data limite fissata per l'intercessione da parte del

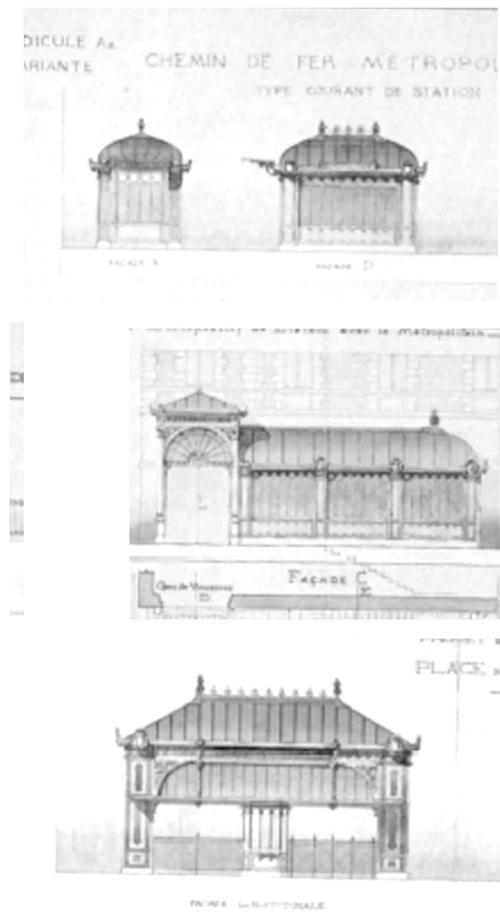
cui il Grand Dôme Central di Joseph Bouvard, la Galerie des Machines, una ricostruzione della Bastiglia, un giardino zoologico e la ricostruzione di un villaggio africano. Fu l'occasione per mostrare al mondo intero il progresso e l'innovazione della capitale francese. BIBLIOGRAFIA: Pascal Ory, Les Expositions universelles de Paris, Ramsay, Paris, 1982.<sup>28</sup> Nella rivista La Construction moderne, il giornalista E. Rivoalen presentò tre articoli sul concorso della CMP.

Il 19 agosto 1899 vennero ribadite le condizioni del concorso: l'edicola A sarà una semplice entrata coperta di 5,5 x 3,3m, con un'altezza, sotto l'arco della porta d'ingresso, di 2,5m. L'edicola B, pensata per Place de la Bastille, sarà posta sull'uscita del Canal Saint-Martin. Le sue dimensioni saranno di 17 x 6,30 m. L'edicola C, di Place de l'Etoile, sarà posta tra i viali di Mac-Mahon e Wagram. Le sue dimensioni saranno di 10,30m per ogni lato.

"L'ingresso delle edicole deve essere dotato di una chiusura a tenda e le loro tre facce laterali chiuse devono essere vetrate a partire da un metro



Disegni di progetto realizzati da Paul Friesé per la CMP. Ottobre 1899



Disegni di progetto realizzati da Paul Friesé per la CMP. Ottobre 1899

consiglio municipale (fissata dal 31 dicembre 1899 al 5 marzo 1900) si avvicinava pericolosamente. Se il consiglio municipale non avesse dato risposte sulle edicole prima del 5 marzo, la CMP sapeva che non avrebbe potuto metterle in produzione in tempi brevi, a discapito così delle sue finanze. Avrebbero dunque dovuto trovare un rapido accordo con la Città e il prefetto prima della fine dell'anno.

### FORMIGÉ'

Il 29 novembre 1899, Roederer, direttore della CMP, si rivolse rapidamente a Formigé<sup>33</sup>, l'altro architetto in giuria durante il concorso, sperando che il suo titolo di Architecte des Promenades de la Ville facilitasse l'approvazione di un progetto da lui stesso concepito. Il 4 dicembre 1899, Roederer indirizzò una lettera al prefetto per esprimergli la sorpresa della CMP nell'aver visto rifiutato il progetto del 26 ottobre. Richiede per tanto che vengano resi chiari i motivi per i quali era stato scartato, sottolineando al prefetto

al di sopra del terreno fino all'altezza massima consentita, dove fregio indicherà, con caratteri molto evidenti, l'indicazione: CHEMIN DE FER METROPOLITAIN.

Altri accessi saranno semplicemente circondati su tre lati da un parapetto e contrassegnati da un cartello “.

In un preambolo, l'autore indica che “la società concessionaria aveva voluto mettersi in pari con le nuove esigenze del gusto del pubblico, già manifestate sotto forma di desiderio in un recente congresso”.

Su Duray, che venne premiato tre volte disse: “È un progetto molto corretto, sufficientemente decorativo: non passerà di moda improvvisamente come tanti fronzoli divertenti ma effimeri che nascono e svaniscono nello spazio di una mostra universale”. Concluse con queste parole: “In breve un concorso molto bello e divertente; un buon gruppo di concorrenti”.

<sup>29</sup>L'11 novembre 1899, Rivoalen su La Construction moderne commentando i piani di Duray mentre attaccava la società di ingegneria,



Ritratto di Jean-Camille Formigé.

i tempi stretti con i quali l'operazione si sarebbe dovuta concludere. Il 23 dicembre 1899, la CMP inviò al prefetto un nuovo progetto per le edicole per sottoporlo alla sua approvazione. Si trattava sicuramente di quello di Formigé. In assenza di corrispondenza che attesti una risposta da parte del prefetto, si può presupporre che il rifiuto fosse stato comunicato verbalmente. La CMP si trovava in una situazione insostenibile. Essa intravide uno spiraglio grazie ad una delibera del consiglio municipale del 30 dicembre 1899 che concedeva eccezionalmente alla Commission du métropolitain la possibilità di accettare i progetti degli accessi durante l'intersessione del consiglio municipale. Il risultato del dibattito al quale aveva preso parte anche Landrin, lasciava pensare che i progetti realizzati dall'architetto della Ville sarebbero stati soddisfacenti. Da parte sua la CMP, era sicuramente disposta ad accettare tutti i progetti, se precedentemente approvati dal prefetto e dal consiglio municipale.

ha contestato le proporzioni imposte sui piani quotati forniti dalla CMP ai concorrenti per evitare "qualsiasi immaginazione".

<sup>30</sup>Il 18 novembre 1899, i progetti di Paumier e Bonifassé vennero descritti e attaccati da E. Rivoalen ne *La Construction moderne*.

<sup>31</sup>Informazione tratte da: Frédéric Descouturelle, André Mignard et Michel Rodriguez, Guimard : *L'Art nouveau du métro, La Vie du rail*, Parigi, 2012

<sup>32</sup>**PAUL FRIESÉ**: architetto francese nato a Strasburgo il 12 aprile 1851 e morto a Troyon (Meuse) il 21 aprile 1917. È conosciuto per la costruzione di edifici industriali e commerciali. Costruì la sede della CMP su Quai de la Rapée. BIBLIOGRAFIA: Hugues Fiblec, Paul Friesé, 1851-1917, *Architectures de l'âge industriel*, éd. Norma, coll. « Les années modernes », 1992.

<sup>33</sup>**CAMILLE FORMIGÉ**: architetto francese, nacque a Bouscat (Gironde) nel 1845 e morì a Montfermeil (Seine-Saint-Denis) nel 1926. Fu l'autore della grande serra del jardin des serres d'Auteuil (Paris), di

## GUIMARD

Sul processo che portò alla scelta di Guimard abbiamo solo delle informazioni frammentarie.

Ciò che è certo è che egli non partecipò al concorso per gli accessi della metropolitana organizzato dalla CMP nel 1899. In questo modo si guardò bene dal far figurare, durante il concorso, i suoi progetti (che si suppone essere stai preparati già tempo prima) al fine di aumentare le possibilità di approvazione del suo progetto in extremis, da parte delle amministrazioni e dalla CMP, negli ultimi giorni dell'anno senza alcuna competizione. Grazie ai successivi rifiuti dei progetti presentati da Friesé e successivamente da Formigé, ad opera di alcuni funzionari eletti, favorevoli a Guimard a all'Art Nouveau, la CPM si ritrovò a dover scegliere i progetti presentati da quest'ultimo per l'urgenza di mettere in produzione gli ormai celebri accessi<sup>34</sup>.

due palazzi per l'Esposizione universale di Parigi del 1889, di diversi monumenti del cimitero Père-Lachaise a Parigi. Per la CMP costruì le stazioni sopraelevate delle linee 2 e 6, il decoro dei viadotti di Passy e Austerlitz a Parigi. BIBLIOGRAFIA: Plum, Gilles (2014). *Paris architectures de la Belle Époque*. Éditions Parigramme

<sup>34</sup>Fonte: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

## **METRO E GUIMARD ATTRAVERSO I LIBRI**

La storia e la descrizione della metropolitana parigina non sono argomenti troppo recenti. Sin dal 1901, appena un anno dopo l'apertura della prima linea, Albin Dumas pubblicò *Le Chemin de fer métropolitain de Paris*. Questa pubblicazione venne seguita da vicino da Jules Hervieu che scrisse *Le Chemin de fer métropolitain municipal de Paris* nel 1903 e nel 1908, e da Louis Biette con *Le Métropolitain de Paris* nel 1906. Molto più tardi, Roger-Henri Guerrand adottando una prospettiva sociologica, scrisse *Mémoires du métro*, pubblicato nel 1961 dalle edizioni *La Table ronde*, un'opera che venne scritta e ristampata più volte.

Dal taglio più tecnico ritroviamo invece *Notre métro* di Jean Robert, pubblicato nel 1968 da *Omnes & Co. Publishing*, che rimase a lungo un libro di riferimento ristampato in seguito da *Editions Jean Robert* nel 1983. Bisogna attendere il più recente *Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain de Paris* di Claude Berton e Alexandre Ossadzow con *Presses des Ponts* nel 1998, *De Bienvenüe*

à *Météor, un siècle de métro en 14 lignes*, di Jean Tricoire a cura delle edizioni de *La Vie du rail* nel 1999, *Le Métro de Paris* di Julian Pepinster a cura del medesimo editore nel 2010 e *La Grande Histoire du métro parisien* de Clive Lamming delle edizioni *Atlas* en 2011, per trarre beneficio da opere generali e aggiornate sul tema<sup>35</sup>.

L'intervento di Guimard è trattato in modo diverso nei decenni. Se è vero che nel 1901, Dumas rivelò una serie di illustrazioni delle opere di Guimard in corso d'installazione, bisogna dire che egli non le commentò mai, lasciando questo compito di responsabilità alla stampa specializzata. Negli anni sessanta, il libro di Roger-Henri Guerrand si collocò in un periodo di piena riscoperta entusiasta dell'Art Nouveau della quale Guerrand fu uno dei protagonisti. Più polemici che scientifici, i suoi testi certamente mettevano in evidenza il nome di Guimard, ma furono anche causa di una serie di leggende e dichiarazioni rivelatesi false. Queste furono per esempio citate in *La Grande Histoire du métro parisien* di Clive Lamming del 2011, o in modo ancora più

<sup>35</sup>Sintesi delle prime opere dedicate a Guimard e alle sue opere.

sorprendente sui cartelli della sala Guimard nel Museo di Belle Arti di Lione.

Gli studi universitari, i cataloghi delle mostre museali e i libri consacrati a Guimard continuarono a riprendere un certo numero di queste dicerie e false notizie, prima che vi fosse un'inversione di tendenza con la comparsa sul mercato di *Le Métropolitain de Guimard* delle edizioni Somogy del 2004 e poi di Guimard, *l'Art nouveau du Métro* delle edizioni *La Vie du rail* del 2012, scritti in collaborazione con André Mignard, due libri che fissarono una base coerente per la storia e il significato dell'opera più emblematica di Guimard. Da lungo tempo nessun autore, per paura di passare per uno stolto, rischierebbe di criticare le creazioni di Guimard. Che ci si senta attratti dal suo stile o no, l'approvazione è diventata generale. Nonostante tutto ciò, quella di Guimard resta comunque un'opera difficile da comprendere. Questa è l'impressione lasciata dal libro *Paris Métro, histoire et design* di Sibyl Canac e Bruno Cabanis delle edizioni Massin del 2014, dove a detta di critici

ed esperti del “mondo Guimard” sono state riscontrate inesattezze, imprecisioni e fraintendimenti. Spesso l'uso di alcuni termini<sup>36</sup> usati per descrivere gli accessi della metropolitana di Guimard falsano l'opera e le intenzioni dell'architetto, e sebbene la suggestione e la poesia che esse generano nella mente del lettore siano piacevoli e stimolanti, sarebbe necessario rendere note a priori le intenzioni del testo, al fine di porre chi legge nella giusta ottica e in grado di conoscere le informazioni più corrette in merito alla questione<sup>37</sup>.

<sup>36</sup>Es. termini come: “Libellula”, “pagoda cinese” o “grappoli di mughetto”.

<sup>37</sup>Informazioni tratte da un articolo dell'associazione *Le Cercle Guimard*. Quest'ultima raggruppa appassionati dell'architetto H. Guimard provenienti da tutto il mondo. Il suo scopo è quello di promuovere l'Art nouveau in generale e Hector Guimard nello specifico facendo conoscere queste tematiche al maggior pubblico possibile. *Le Cercle Guimard* si impegna nella salvaguardia degli archivi e degli edifici dimenticati e in pericolo, incoraggia e sostiene la pubblicazione di opere rimaste nascoste, nonché l'organizzazione di esposizioni ed eventi su Guimard e l'Art nouveau in Francia e nel mondo intero.

## ARREDO URBANO A PARIGI NELL'800

(approfondimento)

Il primo programma di arredo urbano a Parigi prese vita nella seconda metà del XIX secolo, quando Haussmann<sup>38</sup> decise, per la sicurezza e il comfort dei pedoni il concepimento di un nuovo arredo<sup>39</sup> al passo con i tempi per giardini, piazze e marciapiedi. Oltre alla loro funzione utilitaria, gli arredi avevano anche un ruolo estetico, e il prefetto chiese all'architetto Gabriel Davioud di progettare e realizzare dei chioschi in serie, degli orinatoi pubblici, delle colonne per affissioni pubblicitarie (colonne Morris), panchine, lampioni, alberi e griglie. Il decoro di questi arredi si ispirava principalmente dal mondo vegetale, portando la natura nella città, prolungando così, almeno simbolicamente, gli spazi verdi cari a Napoleone III<sup>40</sup>. Vi fu anche un'influenza orientale riscontrabile nelle lampadine, nelle campane e in alcune cupole scalate.

<sup>38</sup>HAUSSMANN: Georges-Eugène Haussmann fu un amministratore e uomo politico nato a Parigi nel 1809 e morto sempre a Parigi nel 1891. Raggiunse il culmine della sua carriera quando venne nominato prefetto della Senna nel 1853 (in carica fino al 1870)elaborando e dirigendo, su ordini di Napoleone III, il piano di riassetto urbanistico di Parigi. BIBLIOGRAFIA: Benoit Jallon e Umberto Napolitano, Paris Haussmann, catalogo esposizione al Pavillon de l'Arsenal di Parigi, 2017; Jean des Cars, Haussmann : La gloire du Second Empire, éd. Perrin, 2008; Monique Rauzy, Georges-Eugène Haussmann, Hatier, coll.

Ferro, pietra, ardesia, legno e vetro si combinano per creare una policromia tipica del Secondo Impero. Generalmente, come predisposto già per gli alberi, questi oggetti venivano posti su un piano leggermente ribassato rispetto a quello di calpestio del marciapiede, lasciando abbastanza spazio sul lato degli edifici e creando una separazione tra veicoli e pedoni. Inoltre, questi elementi furono disposti in maniera regolare<sup>41</sup> creando una linea di fuga, che scandisce il percorso al pedone che cammina verso la piazza o verso il monumento. L'uniformità di stile, materiale e colore e la regolarità degli arredi disegnati da Davioud portò una nuova unità per la città, mentre la leggerezza delle sue forme divenne parte di un divertente contrasto con la massa minerale degli edifici. I lampioni e la colonna Morris diventarono rapidamente simboli di Parigi, e la loro installazione nel 1860 nelle città limitrofe segnalò la recente annessione alla capitale<sup>42</sup>. Innanzitutto Davioud voleva migliorare l'illuminazione delle strade per aumentare il grado di sicurezza degli abitanti. Quindi vi fu un generale



« Figures de l'Histoire », 2002; Patrice de Moncan & Claude Heurteux, *Le Paris d'Haussmann*, Les Éditions du Mécène, coll. La ville retrouvée, 2002; Georges Valance, *Haussmann le grand*, Flammarion, coll. Grandes biographies, 2000; Pierre Pinon & Jean des Cars, *Paris Haussmann. Le pari d'Haussmann*, éd. Picard, 1998

<sup>39</sup>Disegni e illustrazioni reperibili in: Benoit Jallon e Umberto Napolitano, *Paris Haussmann*, catalogo esposizione al Pavillon de l'Arsenal di Parigi, 2017.

<sup>40</sup>**NAPOLEONE III**: Carlo Luigi Napoleone Bonaparte nacque a Parigi

Lampione a tre bracci. 4, place de l'Opéra.  
Paris I<sup>le</sup>. 1877

riadattamento dell'illuminazione a gas<sup>43</sup>. Per rendere più facile la distribuzione, l'1 gennaio del 1856, Haussmann riunì le sei aziende responsabili per la distribuzione del gas in una sola: La Compagnie Parisienne d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz<sup>44</sup>. Un chimico, Dumas, apportò delle successive modifiche per migliorare l'illuminazione pubblica. Fece una scoperta che permise di raddoppiare l'intensità dell'illuminazione dei lampioni nelle strade. Pertanto, il numero di lampioni venne moltiplicato e il consumo del gas triplicò tra il 1855 e il 1869. Il vantaggio fornito dall'illuminazione stradale permise di garantire la sicurezza dei pedoni soprattutto di notte. Vi fu anche l'installazione di gasdotti in tutti i distretti della capitale. Vennero progettati circa un centinaio di modelli di lampade stradali con forme e decori molto ordinati, che variavano a seconda del luogo in cui sarebbero stati impiantati. Nell'800 Parigi affrontò una preoccupazione per l'igiene<sup>45</sup>, in particolare per la mancanza di bagni pubblici. Infatti, bisognava andare nelle case private per espletare le



il 20 aprile 1808 e morì a Chislehurst il 9 gennaio 1873. Fu presidente della Repubblica francese tra il 1848 e il 1852 e Imperatore dei francesi tra il 1852 e il 1870. BIBLIOGRAFIA: Anceau, Eric, Napoléon III, un Saint-Simon à cheval, Paris, Tallandier, 2008; Girard, Louis Napoléon III, Paris, Fayard, 1986; Tulard, Jean (dir.), Dictionnaire du Second Empire, Paris, Fayard, 1995; Ifred Cobban, A History of Modern France: Volume 2: 1799-1871, Londra; Alain Plessis, The Rise & Fall of the Second Empire 1852-1871, Cambridge University Press, 1989

<sup>41</sup>Per esempio, con un intervallo di 42 metri che separano ciascuno dei

Urinoir avvolto, con sei stalli.  
Jardin de la Bourse, Paris IIe. 1875.

personali esigenze fisiologiche. Haussmann di conseguenza moltiplicò le case d'accoglienza, suscitando un grande apprezzamento da parte dei cittadini. Egli costruì anche nuovi orinatoi chiusi che avrebbero potuto ospitare da due a sei persone, e per renderli più adatti al contesto urbano, questi vennero adornati con un fregio.

Lungo i luoghi del passeggio cittadino, per i parigini venne messo a disposizione un arredo personalizzato. Così, Parigi vide l'installazione di chioschi nelle strade e nei parchi. Questi fungevano da piccoli negozi per la vendita e somministrazione di bevande fredde, dolci, e per la distribuzione di giocattoli per i più piccoli. I giornali venivano acquistati in eleganti chioschi a forma di torre, sovrastati da una cupola di zinco stampata che terminava con una freccia.

A Parigi, all'inizio del XIX secolo, i teatri divennero il luogo prediletto della mondanità cittadina e videro il loro rapido moltiplicarsi in tutti i quartieri della città<sup>46</sup>. A quel tempo, l'affissione di locandine non era regolamentata e



96 chioschi per la vendita di giornali, fiori o bibite che si trovavano sui Grands Boulevards.

<sup>42</sup>Annie Boyer, Élisabeth Rojat-Lefebvre, *Aménager les espaces publics. Le mobilier urbain*, Paris, éd. du Moniteur

<sup>43</sup>L'illuminazione a gas delle città nacque con la disponibilità del gas illuminante, che permise di illuminare in modo centralizzato attraverso il gas la città di Parigi nel 1825, che per questo iniziò ad essere soprannominata la Ville Lumière. Il primo impianto di illuminazione elettrica pubblica venne inaugurato a New York nel 1882. In Europa le

Chiosco per giornali. Parigi, 1929.

tutti i tipi di pubblicità venivano esposti su appositi pannelli all'esterno degli orinatori o su pareti di edifici e alberi. Tutto ciò dava un'immagine disordinata, pertanto era necessario affrontare questo problema. Dal 1868, si notò l'apparizione delle colonne Morris<sup>47</sup> create dal grafico Gabriel Morris, che diede loro il nome, ma l'invenzione era attribuita al tedesco Ernst Litfass che le aveva già introdotte a Berlino nel 1854. Queste sostituirono le "colonnes urinosi" per l'affissione (mentre i vespasiani sopperirono alla necessità di bagni pubblici). Queste colonne cilindriche rotanti furono destinate principalmente all'affissione di locandine teatrali e cinematografiche, ma servivano anche come piccoli depositi per gli attrezzi necessari alla pulizia delle strade della capitale. Realizzate in ghisa verde, la loro copertura era composta da una pensilina esagonale, decorata negli angoli da sei teste di leone, tutto sormontato da una cupola bombata decorata con scaglie e una freccia ornata da foglie d'acanto. Un altro simbolo della città erano le Fontane Wallace<sup>48</sup> che portavano il nome del loro donatore, Richard



prime città furono Torino e a Milano nel 1884: Ci vollero ancora 50 anni per una diffusione completa in tutte le città dell'illuminazione elettrica che oggi raggiunge anche i luoghi più remoti del globo. BIBLIOGRAFIA: Guido Peri, *Illuminazione moderna*, Milano, Hoepli, 1937; Enrico Penati, *1837 - Luce a gas - Una storia che comincia a Torino*, Torino, 1972

<sup>44</sup>J.-P. Williot, *Naissance d'un réseau gazier à Paris au XIXe siècle : distribution gazière et éclairage*, Histoire, économie et société, 1989

<sup>45</sup>BIBLIOGRAFIA: S. a., *Bains et lavoirs public*, s. I., Ministère del'Agriculture et du commerce, 1853; M. Lévy, *Traité d'hygiène*

“The Colonne Morris”, Jean Beraud. 1885

Wallace un inglese che trascorse gran parte della sua vita a Parigi. Erede di una grande fortuna, donò alla città cinquanta fontanelle dopo aver visto i parigini soffrire per la carenza d'acqua durante l'assedio di Parigi nel 1871.

La prima fontana fu collocata nel 1872 lungo il Boulevard de la Villette. Dotate di tazze di latta, queste fontane ebbero un grande successo tra i parigini, che volevano assaporare l'acqua delle quattro cariatidi (simboleggianti la Carità, la Semplicità, la Bontà e la Temperanza) poste a sorreggere parte della fontana. L'entusiasmo fu tale che Parigi decise di ordinarne circa altre trenta. Spesso oggi sconosciute a molti, sebbene ve ne siano circa un centinaio dislocate per tutta la città, queste fontane sono uno dei simboli più emblematici del patrimonio storico e urbano della capitale.

Altri pezzi del mobilio urbano erano anche i cancelli protettivi per gli alberi e dotati di idranti e segni di fuoco. Infine, vennero realizzati anche rifugi coperti e aree di sosta per le auto, panche da giardino, panche per strade pubbliche con gambe metalliche un ufficio della compagnia degli

publique et privée, Paris, 1857; *Congres International d'Hygiène tenu a Paris du 1er au 10 aout 1878, I e II*, Paris, Imprimerie nationale, 1880

<sup>46</sup>Joanne Vajda, *Paris Ville Lumière. Une transformation urbaine et sociale (1855-1937)*, l'Harmattan, col. Histoire de Paris, Paris, 2015

<sup>47</sup>Danielle Chadych, Dominique Leborgne, *Histoire de Paris pour les nuls*, First Éditions, 2013; Bernard Landau, Claire Monod, Evelyne Lohr, *Les grands boulevards : un parcours d'innovation et de modernité*, Action artistique de la Ville de Paris, 2000

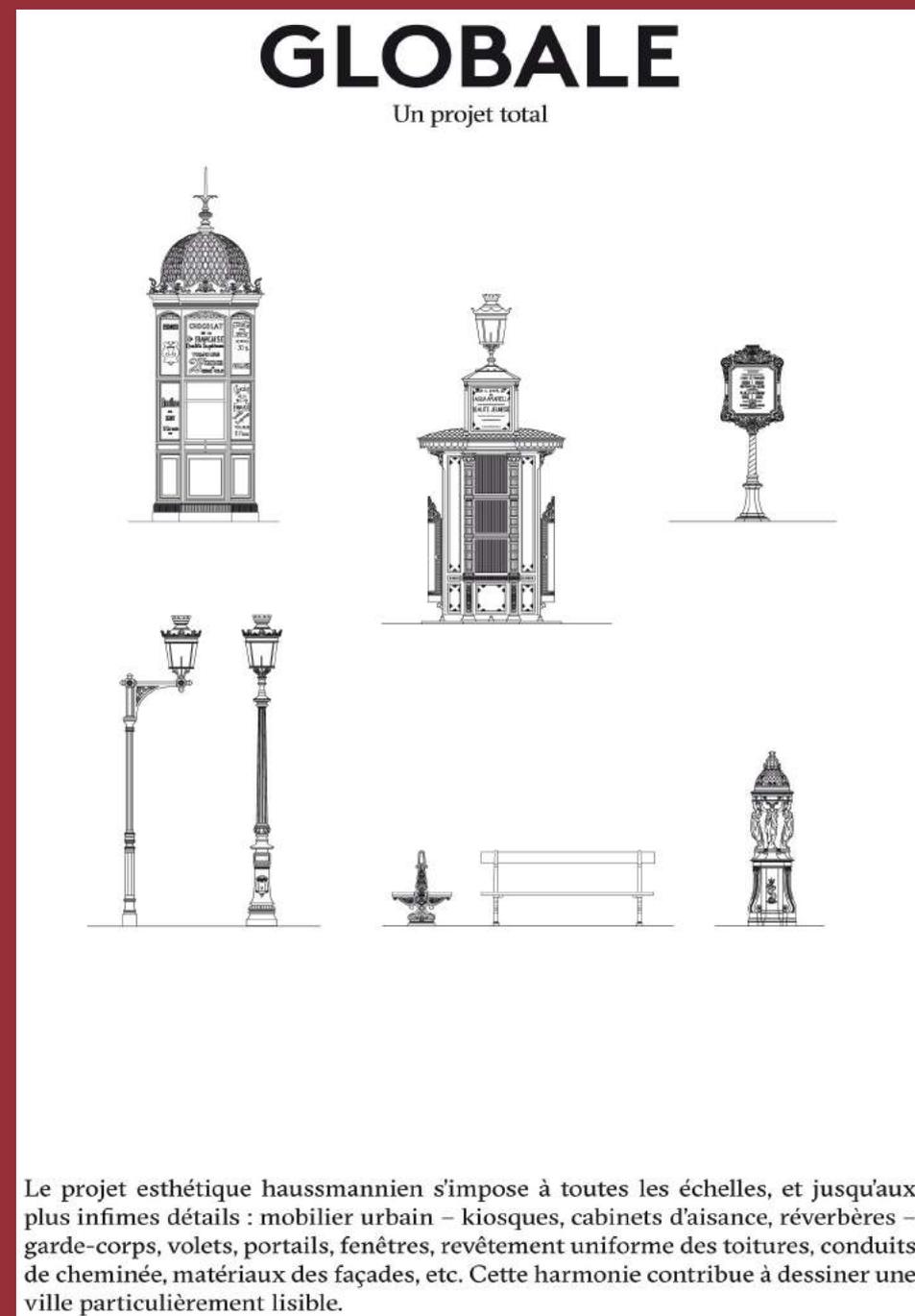
<sup>48</sup>BIBLIOGRAFIA FONTANE A PARIGI: Marie-Hélène Levadé et



Fontana Wallace.

omnibus. Il successo dell'arredo pubblico concepito durante il Secondo Impero si misura oggi dal fatto che è stato costantemente rinnovato copiato fino ad oggi diventando un simbolo e un vanto della città di Parigi.

Hugues Marcouyeau, *Les fontaines de Paris : l'eau pour le plaisir* - Paris, 2008; Daniel Rabreau, *Paris et ses fontaines* - Paris, 1997



Le projet esthétique haussmannien s'impose à toutes les échelles, et jusqu'aux plus infimes détails : mobilier urbain – kiosques, cabinets d'aisance, réverbères – garde-corps, volets, portails, fenêtres, revêtement uniforme des toitures, conduits de cheminée, matériaux des façades, etc. Cette harmonie contribue à dessiner une ville particulièrement lisible.

L'arredo urbano Haussmaniano.

# **TIPOLOGIE DI ACCESSI**

Hector Guimard, concepì molteplici soluzioni per gli accessi della metropolitana di Parigi cercando di accontentare le esigenze della città, della politica e del suo committente. Oggi ottantasei accessi, sugli ottantotto esistenti a Parigi, sono iscritti all'Inventario Supplementare dei Monumenti Storici<sup>49</sup>. Ma va sottolineato che il totale delle opere concepite da Guimard ammontava a 167 esemplari dei quali molti sono andati perduti, mentre altri stazionano ancora in magazzini o sono stati esportati in altre città in giro per il mondo.

L'inventario delle opere contava:

- 3 padiglioni
- 3 edicole a fondo quadrato, chiuse da pannelli in lava con una copertura classica a doppia falda
- 7 edicole B a fondo arrotondato, chiuse da pannelli in lava, con copertura a falde rovesciata.
- 1 edicola A a vista, formata da una balaustra a scudi è oggi situata alla fermata Abbesses.

<sup>49</sup>L'inventaire supplémentaire des monuments historiques (a volte abbreviato come ISMH) è stato introdotto dalla legge del 23 luglio 1927 che completa le disposizioni della legge del 31 dicembre 1913 sui monumenti storici. L'iscrizione all'inventario supplementare dei monumenti storici è il nome utilizzato in Francia dal 1927 al 2005 per designare i beni mobili e i beni immobili che sono ora oggetto di un'iscrizione al titolo di monumento storico. (Groupe de recherches sur les musées et le patrimoine forme, Patrimoine et mondialisation, Éditions L'Harmattan, 2008)



Entourage stazione Couronnes, Parigi XXe.  
10 agosto 1903

- 1 edicola B a vista della Gare de Lyon, circondata da una balaustra a scudi, trasformata successivamente in entourage a scudi.

- 1 edicola B a vista ricostituita in place Saint Opportune per i festeggiamenti del centenario della metro nel 2000.

- 104 entourages a fondo arrotondato o squadrato , con portico e lavorazione a scudi.

- 47 entourages a cartucce

Esaminando le settantanove opere di Guimard che sono scomparse, emerge il dispiacere per la perdita delle creazioni più originali dell'architetto. Se oggi gli entourages costituiscono la norma e le edicole l'eccezione, il Consiglio comunale di Parigi nel 1899 aveva dipinto un quadro inverso della situazione. Le edicole dovevano coprire quasi la totalità degli accessi mentre gli entourages sarebbero rimasti un'eccezione. Con una svolta della sua deliberazione del 16 novembre 1900, il consiglio impose principalmente l'impiego degli entourage in giro per la città rinunciando di

conseguenza alle edicole.

## **EDICOLE A E B**

Allontanandosi dalle specifiche del concorso indetto dalla CMP, Guimard immaginò la creazione di due tipi di edicole con forma e concezione simili. Il modello A, più classico, poggia su quattro pilastri e presenta una copertura a due falde con la parte terminale squadrata. Il modello B è composto da tre pilastri che reggono una copertura a doppia falda capovolta (a forma di V) e con la parte terminale arrotondata. I due tipi di edicola presentano delle caratteristiche comuni. La facciata principale è dotata di una saracinesca in ferro<sup>50</sup> arrotolata dietro l'insegna. Le pareti laterali poggiano su un basso basamento in pietra calcarea<sup>51</sup>. Esse furono realizzate in pannelli di lava smaltata<sup>52</sup> inseriti in un armatura di ghisa<sup>53</sup> e lamiera di ferro rivestita e sagomata<sup>54</sup>. Sopra i pannelli di lava, a 1,90m dal suolo, l'accesso è illuminato su tutto il suo perimetro da gruppi di

<sup>50</sup>Creata dall'impresa Cagnet. <sup>51</sup> Impresa Gillet.

<sup>52</sup>Impresa Gillet.

<sup>53</sup>Società Val d'Osne.

<sup>54</sup>Le chiusure delle edicole furono realizzate dall'impresa Bétourné.

tre finestre vetrate<sup>55</sup>. Nella parte superiore, uno spazio tra le pareti e la copertura permette la ventilazione continua del locale.

## EDICOLA A

La prima versione dell'edicola A presentata da Guimard nel 1900 non ricevette l'approvazione da parte delle autorità competenti. Venne così modificata per giungere poi ad una nuova soluzione presentata nell'agosto del 1900<sup>56</sup>. Queste modifiche rimisero in discussione i diversi componenti della struttura in quanto le nuove dimensioni erano superiori a quelle del modello presentato in precedenza<sup>57</sup>. Dei nuovi pezzi in ghisa arricchirono il decoro della tettoia, sorretta da un tirante metallico. Approdato troppo tardi, in un contesto non favorevole alle edicole, questo modello venne riprodotto in soli due esemplari<sup>58</sup>.

Le dimensioni del modello definitivo sono di 5,86m di lunghezza per 3,4m di larghezza con un'altezza dal suolo alla linea di colmo di 4m. Le piante prevedevano cinque

pannelli sui lati e tre pannelli per il fondo. Si tratta di una proporzione armonica<sup>59</sup> che corrisponde anche alle sagome più comuni degli "entourage"<sup>60</sup> scoperti. Questo modello di edicola era certamente, fra tutte le soluzioni proposte da Guimard per gli accessi alla metropolitana, quello con l'aspetto generale più comune: ha lo stesso aspetto di una piccola scatola rettangolare, malgrado la sua fantasia e il suo dinamismo vegetale riscontrabile nelle ramificazioni dei pilastri. È ugualmente l'unico modello a riportare uno stemma della Ville de Paris. Questo fu integrato al centro decoro in ghisa che circonda la tettoia vetrata in aggetto. I vetri, la copertura e la tettoia presentano lo stesso tipo di vetro dell'edicola B. Il motivo centrale dietro la grondaia in ghisa venne riutilizzato Guimard per le fioriere del Castel Val<sup>61</sup> e del Hôtel Jassedé<sup>62</sup>.

È necessario sottolineare che le edicole effettivamente fabbricate presentavano delle incongruenze rispetto alle piante: i pezzi che sorreggono l'insegna curva furono semplificati e rimpiazzati da un telaio metallico; gli

<sup>55</sup>Realizzate dall'impresa Saint-Gobain. Guimard non si accontentò di un vetro bianco per la copertura: lo arricchì dandogli rilievo e una colorazione con screziature dorate. In un articolo del 17 novembre 1900, l'architetto Louis Charles Boileau riportava "il decoro delle vetrate del tetto con colate e screziature di smalto giallo". Nel 1999, degli scavi effettuati alla base dell'edicola di Porte Dauphine permisero di ritrovare dei frammenti di vetro colorati, appartenenti verosimilmente alla copertura vetrata. La scoperta di una gara d'appalto che chiedeva "vetri colorati con gradazioni di oro" e degli accordi tra la CMP e l'impresa Saint-Gobain per la fornitura di "vetri soffiati tint con gradazioni di oro" confermò che non si trattava di smaltatura ma di colorazioni incluse nella materia.

<sup>56</sup>Un mese dopo l'inaugurazione della prima linea della metro nel luglio del 1900.

<sup>57</sup>Gli attuali pannelli in lava presentano una larghezza identica sia per le edicole A sia per le edicole B (ovvero 1m).

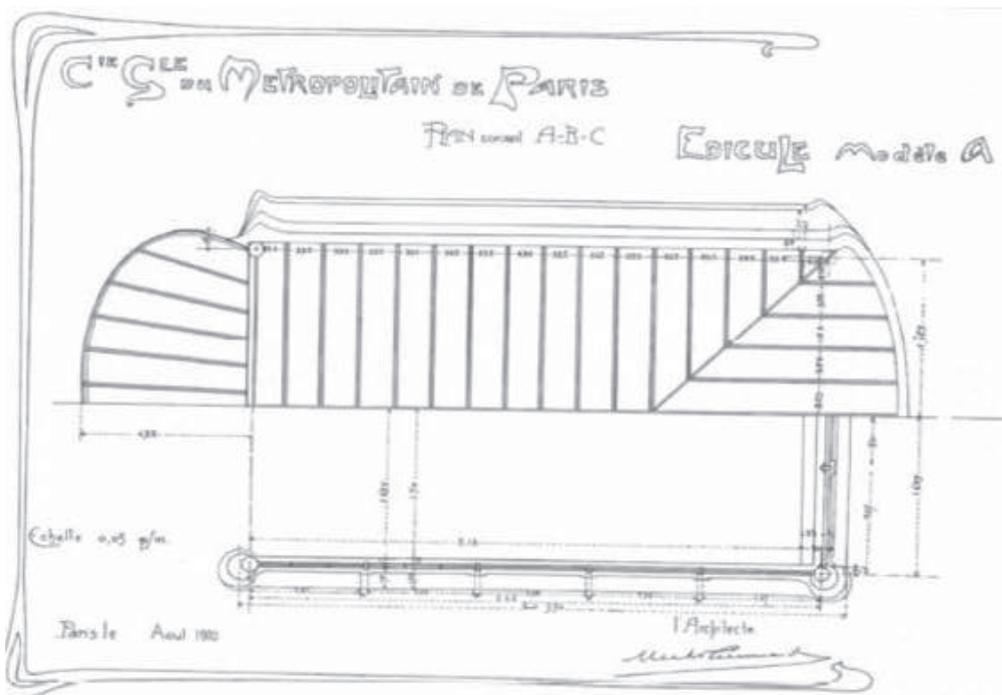
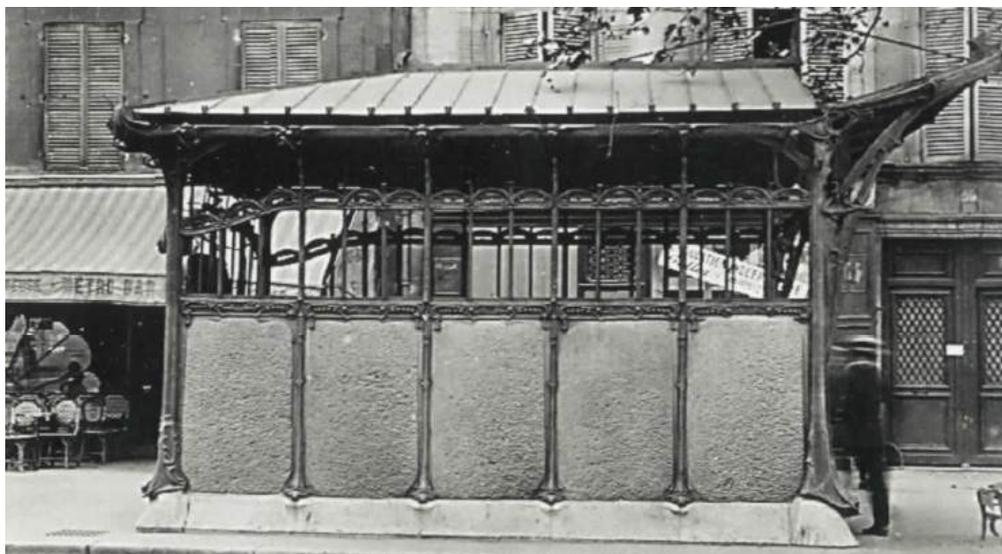
<sup>58</sup>Oltre al modello aperto a claire-voie della stazione Hotel de Ville

<sup>59</sup>Tenta di rifarsi al rapporto aureo (c:a=a:b)

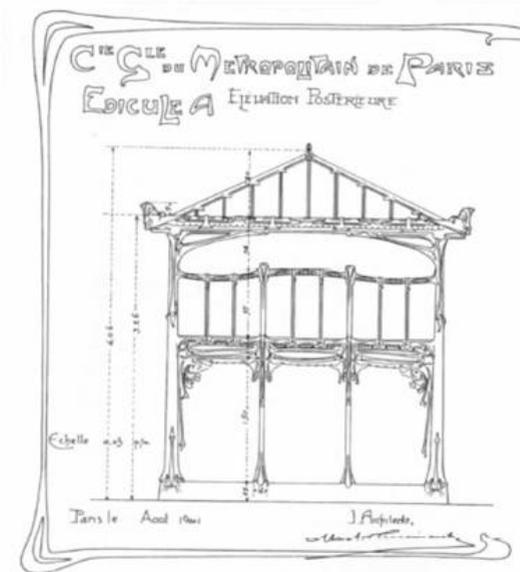
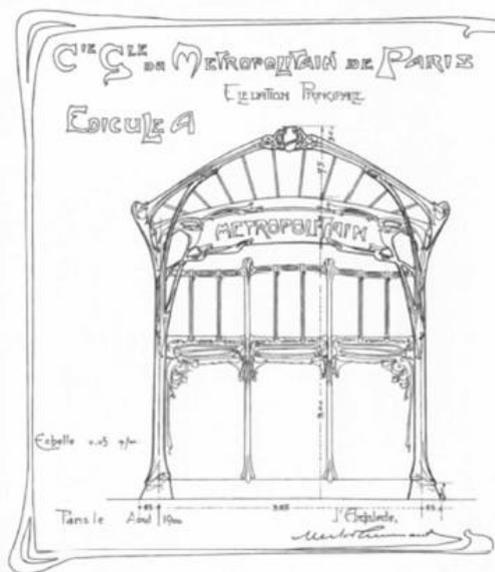
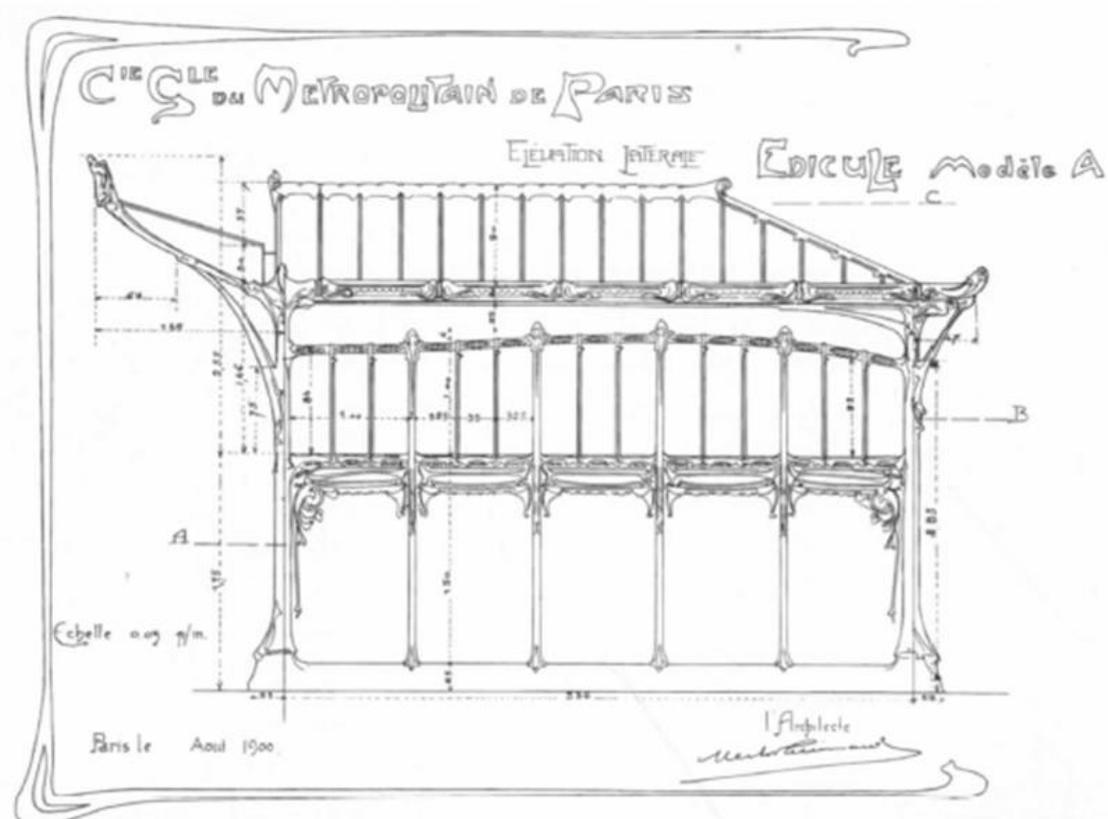
<sup>60</sup>Vedi capitolo ENTOURAGE.

<sup>61</sup>CASTEL VAL: 1903-1904. 4 rue des Meulières, Auvers-sur-Oise (Val d'Oise). Residenza costruita per M.Chanut. Inscritta nel 2006 ai monumenti nazionali di Francia. BIBLIOGRAPHIE: Jean-Louis Flohic, Le patrimoine des communes du Val-d'Oise : Auvers-sur-Oise, Collection Le Patrimoine des Communes de France, Paris, Flohic Éditions, vol. II, 1<sup>er</sup> octobre 1999

<sup>62</sup>HÔTEL JASSEDÉ: 1903. 142 Avenue de Versaille, Parigi. Residenza su commissione di Louis Jassedé.



(alto) Edicola A, stazione Rue de Reully, prima della distruzione nel 1931.  
 (basso) Pianta edicola A. Disegno di H. Guimard.



(alto e basso) Alzati edicola A. Disegni di H. Guimard

elementi per la raccolta delle acque piovane furono anch'essi modificati; la linea ondulata in ghisa che cingeva sul bordo alto i vetri laterali divenne rettilinea solo lungo le pareti laterali e curva sul lato posteriore; la copertura venne abbassata; la forma della tettoia venne modificata e questa sarà mantenuta attraverso un sistema di tiranti metallici. Infine i pannelli laterali di lava vennero decorati solo nella parte interna.

### **EDICOLA B**

La sua concezione sembra essere la più audace di tutti i progetti di Guimard ed è quella che ricevette il minor numero di critiche, in quanto le piante presentate nel febbraio del 1900 al consiglio municipale e al prefetto furono approvate senza deroghe.

Lo spazio occupato dall'edicola B è approssimativamente di 5,95m di lunghezza per 3,75m di larghezza, con un'altezza massima di 4,70m. le piante presentate da Guimard

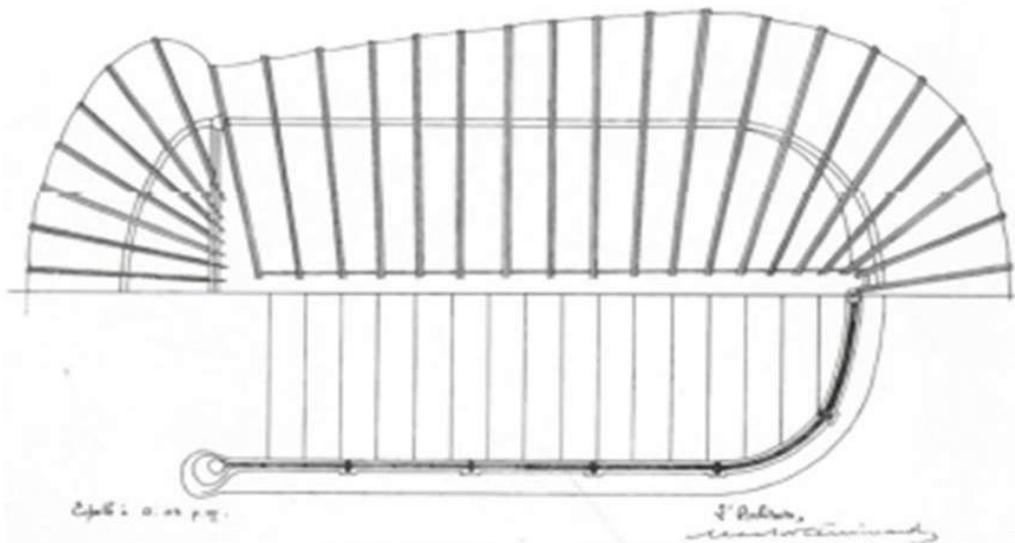


Edicola B, Porte Maillot. Parigi XVIe.

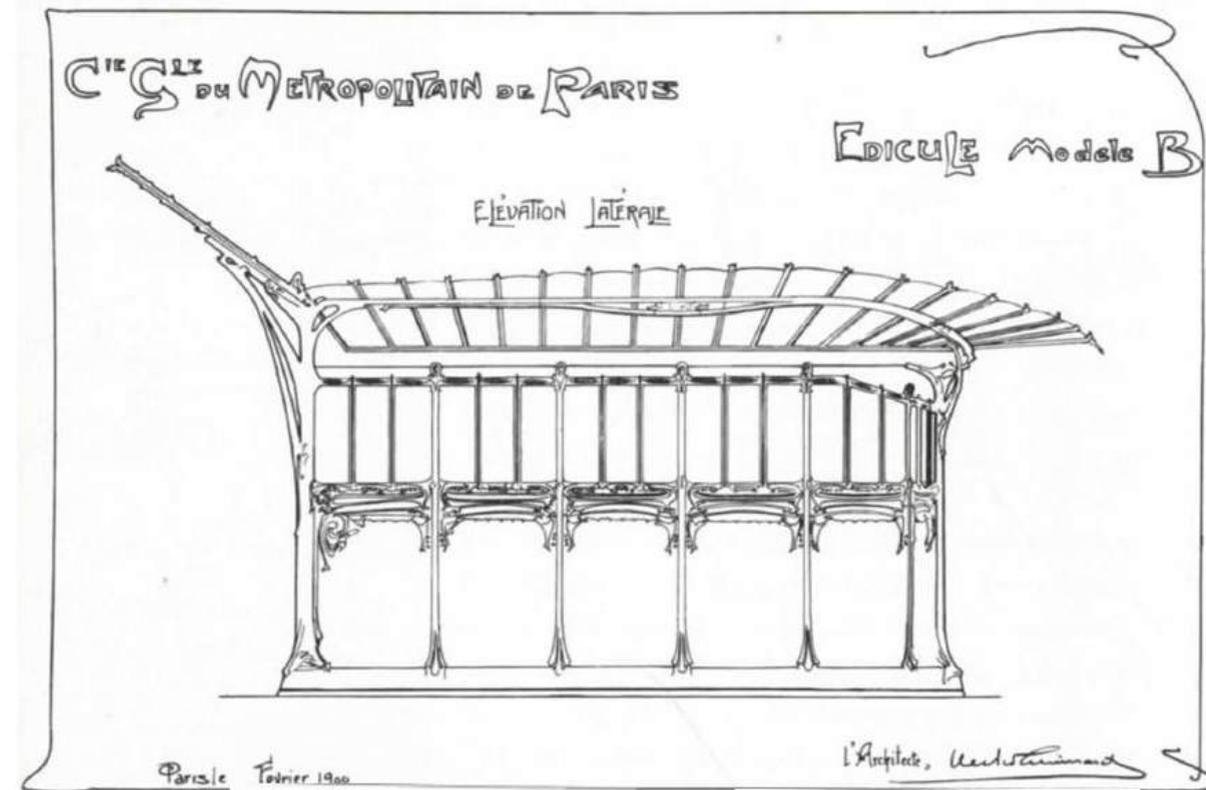
C<sup>IE</sup> S<sup>LS</sup> DU METROPOLITAIN DE PARIS

Plaf

Edicule Modèle B



Pianta edicola B. Disegno di H. Guimard.



C<sup>IE</sup> S<sup>LS</sup> DU METROPOLITAIN DE PARIS

Edicule Modèle B



C<sup>IE</sup> S<sup>LS</sup> DU METROPOLITAIN DE PARIS

Edicule Modèle B



alto e basso) Alzati edicola B. Disegni di H. Guimard

mostravano un modello con quattro pannelli piani di lava su ogni lato e un fondo costituito da quattro pannelli curvi. Ma sappiamo che vennero effettuate delle variazioni sul numero dei pannelli<sup>63</sup>. L'edicola b venne riprodotta in nove esemplari che furono posti in loco nel 1900 ai margini delle linee del primo cantiere. Senza alterare il lato funzionale, Guimard seppe trovare con questa edicola una forma inedita e audace. L'inversione dell'inclinazione che donò alla copertura gli permise di liberarsi delle grondaie, e di donarle, con il suo andamento ondulato, un taglio a tratti geometrico e liberamente ispirato al mondo animale.

#### ENTOURAGE

Questo tipo di accesso fu certamente quello che provocò la maggior parte delle polemiche e le successive modifiche alle piante originali. Questi cambiamenti portarono ad un risultato che avrebbe lasciato il segno. L'entourage<sup>64</sup> divenne un'icona del movimento Art Nouveau.

<sup>63</sup>Per l'edicola di porte Dauphine vennero adottati sei pannelli piani nella parte lunga mentre per l'edicole di Place de la Nation vennero posti due stretti pannelli supplementari al centro del fondo arrotondato.

<sup>64</sup>Traduzione letterale dal francese: cerchia, ciò che circonda.



Edicola B, Porte Maillot. Parigi XVIe.

Dei primi bozzetti di studio di Guimard sono conservati oggi solo alcuni frammenti, nella maggior parte dei casi riguardanti gli studi compiuti sulla forma dei lampioni.

Il progetto più vecchio del quale si ha oggi traccia è datato marzo 1900 e riportava già il numero 2<sup>65</sup>. In questo disegno veniva già rappresentata la linea che avrebbe seguito l'entourage con una balaustra a fondo arrotondato, regolarmente ritmata da una successione di pilastrini e scudi, aprendosi poi con un grande portico con funzione di porta insegna e di sostegno per i doppi lampioni.

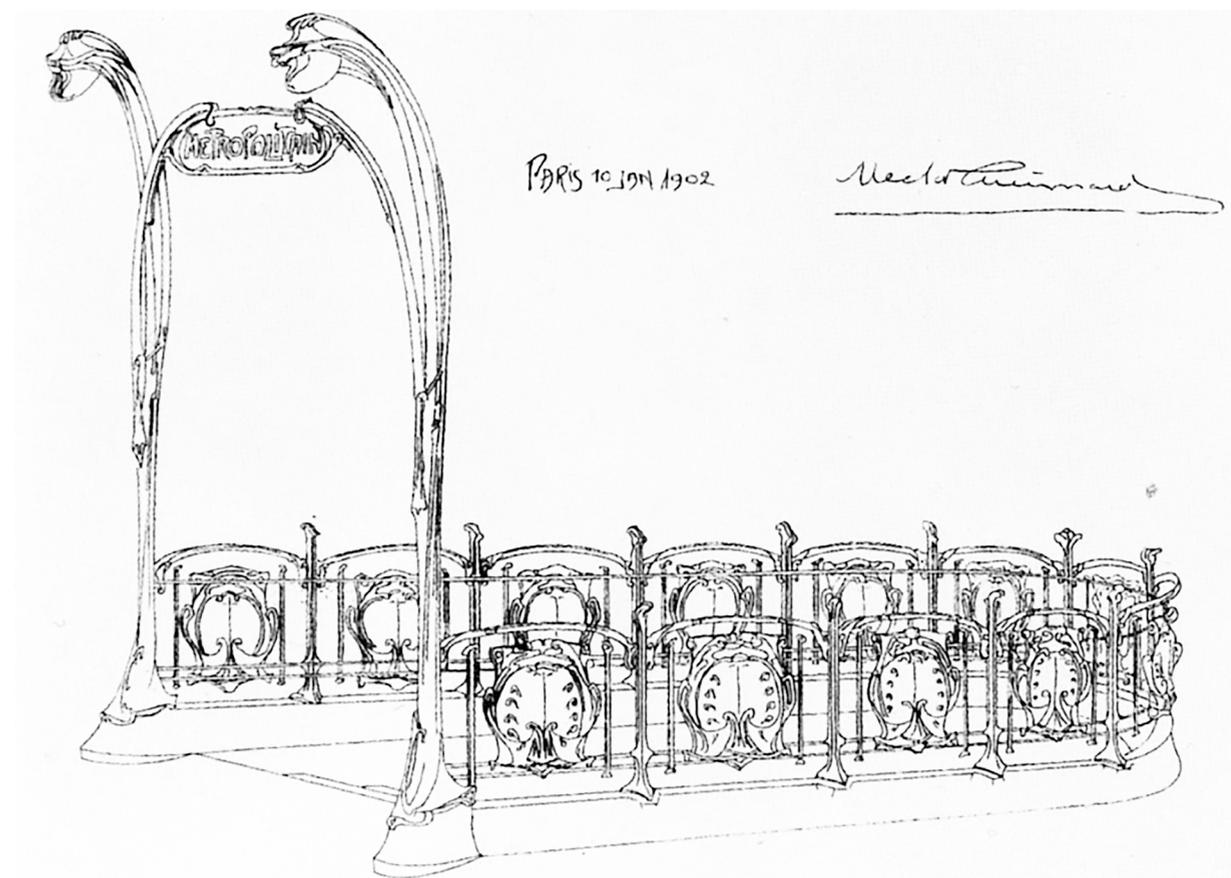
Guimard volle che il primo scudo fosse differente rispetto al secondo, al fine di creare un collegamento armonioso tra portale e balaustra.

Questo progetto venne nuovamente parzialmente respinto, obbligando Guimard ad apportare alcune migliorie.

Il modello definitivo della balaustra senza il portico venne adottato all'inizio del 1900 con la soppressione del primo scudo<sup>66</sup>. La particolarità del disegno degli scudi era rimarcabile. La lettera M inclusa nell'intreccio inferiore

<sup>65</sup>Si può presupporre che il progetto numero 1 fosse quello che venne rifiutato dall'amministrazione e dal prefetto nel febbraio 1900.

<sup>66</sup>Nel luglio 1900 Guimard firmò dei progetti nei quali venivano riportati i due primi scudi laterali speciali.



Disegno entourage Guimard. Parigi, 1902.

TRIS



Stazione di Couronnes, Boulevard de Belleville.  
Parigi XX. c.1902.



Station Richard-Lenoir. Parigi XIe. c.1900

conferisce a queste sorte di scudi una dimensione araldica<sup>67</sup>. D'altro canto la forma dei pilastrini ricorda quella di un femore umano. Degli archetti allungati li collegano gli uni agli altri sormontando così gli scudi a loro volto inquadrati da due profili verticali. Tutti questi elementi sono fissati su tre profili orizzontali che rinforzano la balaustra nella sua lunghezza<sup>68</sup>.

Per la novità e l'eleganza del suo disegno, il portico assicura un effetto di sorpresa. I suo "steli" laterali ramificati presentano un movimento tridimensionale, complesso ma al contempo molto fluido, assicurando ad esso la tenuta dell'insegna e dei due lampioni terminali.

Questo tipo di portale venne approvato solo all'inizio del 1901, e sebbene il sistema di ancoraggio dell'insegna venne ulteriormente modificato per questioni di sicurezza e ritardandone in molti casi l'installazione.

<sup>67</sup>Le linee arrotondate ai lati della lettera M possono essere assimilate alla forma delle lettere C e P, andando così a comporre l'acronimo CMP.

<sup>68</sup>Realizzata dall'impresa Ballet, i pezzi che compongono l'entourage sono ricavati da materiali industriali che hanno richiesto poca lavorazione: barre di ferro profilate ad U, semplicemente tagliate e lavorate alle estremità. Questa sarà una scelta costante per Guimard, secondo il quale il design viene prima del lavoro artigianale, che quale viene per sua scelta ridotto al minimo, per questione di tempi, costi e praticità.



Entourage stazione Breguet-Sabin. Parigi IV,

## LA STAZIONE GEORGE V

(approfondimento)

Questa stazione venne inaugurata il 13 agosto 1900 con il nome di Station de l'Alma. Situato sul lato dei numeri dispari dell'Avenue des Champs-Élysées, l'entourage faceva parte delle opere del primo cantiere della metropolitana, inaugurato tra il 19 luglio e il 13 dicembre 1900, che includeva la linea 1 e le due piccole sezioni delle future linee 2 e 6.

Nell'ottobre 1900, in un articolo della rivista *Art Decoratif*, l'entourage della stazione Avenue de l'Alma era citato attraverso una riproduzione fotografica dove era possibile notare un portico temporaneo in legno ( il portico definitivo venne realizzato solo nel corso del 1901).

Questo entourage si presentava a fondo arrotondato, e questo divenne il modello di base per gli entourages utilizzati da Guimard per gli accessi della linea 2.

Ribattezzata "George V" nel 1920 in onore del monarca britannico<sup>69</sup>, la stazione sembra aver subito alcune modifiche, a partire la perdita dei suoi lampioni originali (due sfere rosse), sino al completo smantellamento del suo entourage nel 1974. Prima di allora, la RATP aveva l'abitudine di



Entourage Avenue des Champs-Élysées.  
Parigi VIII. 1944

<sup>69</sup>RE GIORGIO V: George Frederick Ernest Albert nacque a Londra il 4 giugno 1865 e morì a Sandringham il 20 gennaio 1936. Fu re di Gran Bretagna, d'Irlanda, dei Dominion britannici d'oltremare e Imperatore d'India dal 1910 al 1936.

BIBLIOGRAFIA: Kenneth Rose, *King George V*, Weidenfeld and Nicolson, 1983

“spoliare” gli entourages di Guimard, vale a dire che ne recuperava i pezzi e li conservava per il riutilizzo su un altro entourage, in caso di danneggiamento di una delle parti. Questi pezzi vennero utilizzati anche per ricostruire entourage più o meno completi da donare a musei o istituzioni. Ma negli anni '70, sensibile al cambiamento della percezione dell'Art nouveau (prima dell'iscrizione nell'Inventario dei Monumenti Storici nel 1978 di tutte le opere restanti di Guimard) la RATP preferì, quando imposto da miglioramenti infrastrutturali o modificazioni urbanistiche, spostare le opere Guimard, così com'erano, su altri siti<sup>70</sup>.



<sup>70</sup> Informazioni tratte da: Gérard Roland, Stations de métro : d'Abbesses à Wagram, ed. Christine Bonneton, 2006

Entourage Guimard stazione Georges V.  
Parigi VIII ,1839.

## EDICOLE O ENTOURAGES ?

In seguito alla deliberazione del consiglio municipale del 19 maggio 1899 che accordava provvisoriamente la messa in opera degli entourages al posto delle edicole su rue de Rivoli e sull'avenue des Champs Élysées<sup>73</sup>, i consiglieri ostili alle edicole non si arresero.

Così quando nel 1900 cominciò l'installazione degli accessi della prima linea, un lungo dibattito mise nuovamente in contrapposizione i consiglieri che ritenevano necessaria la volontà iniziale di mettere al riparo i passeggeri che scendevano negli accessi, e i consiglieri dei "bei quartieri" che difendevano un ragionamento basato sulla semplicità e sul pittoresco per preservare i paesaggi e le viste parigine. All'interno di questi dibattiti ciò che più veniva messo in discussione era il volume occupato dalle edicole di Guimard piuttosto che l'estetica moderna e audace. In un'epoca in cui l'arredo urbano era ancora limitato, si temeva infatti queste opere perturbassero la regolarità delle prospettive urbane. Il consigliere Fortin, molto fermo sulle sue ideologie, ne

<sup>73</sup>Le stazioni per le quali vennero cancellate le edicole in seguito alla deliberazione del 19 maggio 1899: stazione Hôtel de Ville, stazione Châtelet, stazione del Louvre, stazione Palais Royal, stazione Champs Élysées, le attuali stazioni Franklin D. Roosevelt e George V.

chiese la loro completa sparizione<sup>74</sup>.

Fini per ottenere, in occasione della delibera del consiglio municipale del 16 novembre 1900<sup>75</sup>, la soppressione delle edicole dell'avenue Klébere e di piazza Victor Hugo. Quest'ultima decisione fu disastrosa per la sorte delle edicole, poiché in seguito non venne più presa in considerazione la possibilità di installarle lungo la nuova tratta in costruzione<sup>76</sup>. Ciò comportò una revisione dei contratti stipulati con diversi fornitori, precedentemente incaricati dalla CMP di produrre i pezzi delle future edicole, oramai non più necessari<sup>77</sup>.

L'edicola A fu quella che soffrì di più per questa situazione in quanto sino ad allora, a causa di continui ritardi, era stata riprodotta in soli due esemplari ed avrebbe così visto un arresto della sua produzione, malgrado tutti gli investimenti dei quali necessitò.

Così sebbene avrebbero dovuto costituire delle eccezioni in città, gli entourages divennero la regola, e sono oggi universalmente riconosciuti come simbolo di Parigi.

<sup>74</sup>Il consigliere Fortin, impegnato nella campagna contro le edicole, fu l'autore di alcune considerazioni in occasione del consiglio municipale de 2 luglio 1900: "Come è possibile? È in uno dei più bei quartieri della nostra città che sogniamo per le stazioni di innalzare delle grandi edicole che assomigliano a degli immensi orinatoi?" Continuò dicendo: "Sono personalmente persuaso dal fatto che i miei colleghi non si siano resi conto dell'effetto disastroso che produrranno sulla popolazione questi accessi, una volta installati. Che non si dica che in caso di pioggia è necessario coprire questi accessi alle scale. Queste sono semplicemente la continuazione della strada; altrimenti bisognerebbe prolungare le coperture sino alle abitazioni di ciascun cittadino." In conclusione: "Per riassumere, persistere con la delibera del 19 maggio, comprometterebbe la bellezza delle nostre strade." (Traduzione a cura dell'autore). (Tratto da: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez préf. A. M. Idrac, Le Métropolitain d'Hector Guimard, Paris, Somogy éditions d'art, 2003)

<sup>75</sup>La delibera del 16 novembre 1900 ebbe luogo in seguito a due rinvii

## EDICOLA APERTA

La CMP, forse per cercare di salvare i suoi programmi per le edicole, cercò di trovare un compromesso tra i loro sostenitori e i loro detrattori. La Compagnia chiese a Guimard di progettare due nuovi prototipi, ispirati ai modelli A e B. Per distinguerli dai precedenti vennero definiti “edicole a vista”<sup>78</sup>. Grazie alle caratteristiche comuni tra entourages ed edicole, Guimard nel luglio 1900 presentò due proposte di accessi che vedevano una commistione fra le due soluzioni: la forma base era quella delle edicole ma al posto dei pannelli e dei vetri laterali aveva previsto una balaustra a scudi. L’eliminazione dell’ostacolo visivo laterale conferiva a questi modelli una forte leggerezza.

Malgrado le loro evidenti qualità, queste edicole non ebbero grande successo e furono prodotte in un solo esemplare ciascuna.

in commissione. Essa prescriveva la soppressione delle edicole previste per la linea Étoile-Porte Dauphine, aperta nel dicembre 1900, e per la linea Étoile- Trocadero aperta nell’ottobre 1900. (Informazioni tratte da: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, préf. A. M. Idrac, Le Métropolitain d’Hector Guimard, Paris, Somogy éditions d’art, 2003)

<sup>76</sup>In seguito alla delibera del 16 novembre 1900 il consigliere Fortin si pronunciò in merito alla questione: “Ringrazio vivamente la Commissione di aver accolto la mia proposta che preserva, nel magnifico quartiere che rappresento, le belle strade e la piazza Victor Hugo senza queste edicole che ne avrebbero sminuito la bellezza.” (Traduzione a cura dell’autore). (Tratto da: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez préf. A. M. Idrac, Le Métropolitain d’Hector Guimard, Paris, Somogy éditions d’art, 2003)

<sup>77</sup>Il contratto firmato il 6 marzo 1900 tra la CMP e la fonderia Val d’Osne indicava che quest’ultima aveva in carico la fornitura delle altre sessanta edicole previste. (Informazioni tratte da: F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, préf. A. M. Idrac, Le Métropolitain d’Hector Guimard,



Edicola a vista, stazione Chatelet. Parigi I.

## I PADIGLIONI

Per due delle stazioni della prima linea, place de la Bastille e place de l'Etoile, che fungevano da interscambi con altre linee future, vennero predisposti tre padiglioni, di cui solo due aventi funzione di stazione. Guimard li disegnò in contemporanea alle edicole A e B con le quali avevano numerosi punti in comune.

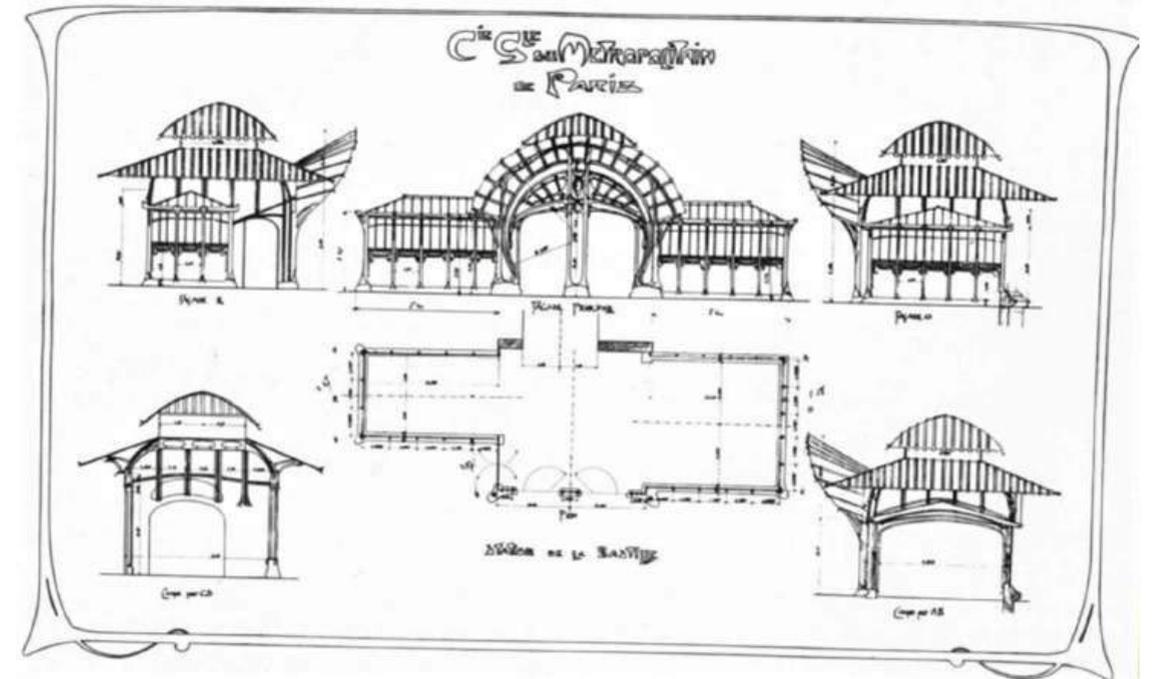
### IL PADIGLIONE DI PLACE DE LA BASTILLE

La place de la Bastille ricevette il più grande dei padiglioni concepiti con 17,26m di lunghezza e 6,5m di larghezza, con una superficie totale di 91,3mq. Situato nel settore sud della piazza, il padiglione si affacciava sui binari della metro, che inizialmente restarono a cielo aperto nel tratto sopra il canal Saint-Martin.

Guimard ricercò una composizione quasi simmetrica sottolineando l'andamento orizzontale, organizzato attorno all'accesso centrale. Queste porte erano messe in valore da una grossa tettoia vetrata ondulata sovradimensionata. Un

Paris, Somogy éditions d'art, 2003)

<sup>78</sup>In francese vengono definiti "edicules à claire-voie".

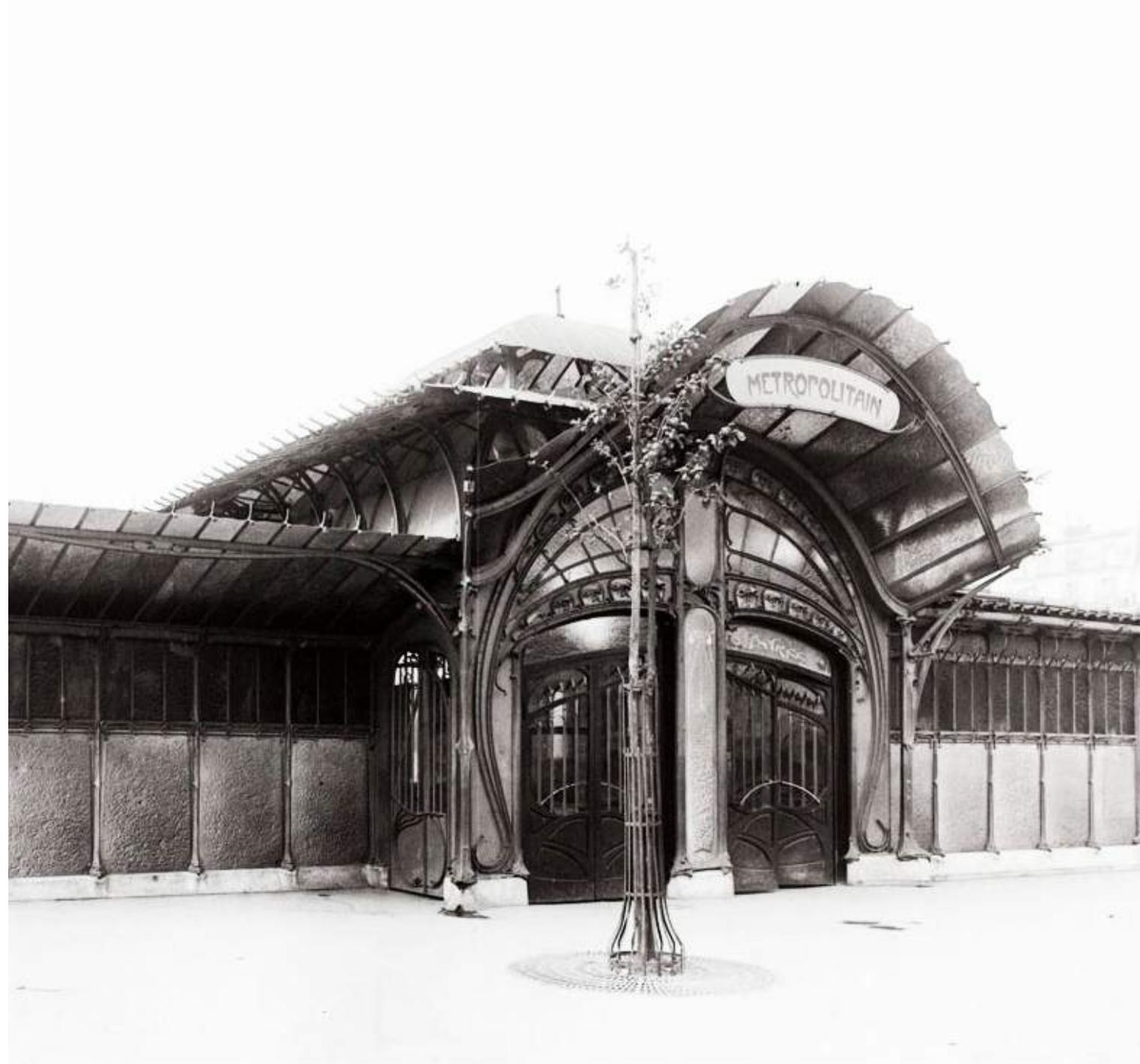


Piante, alzati e sezioni padiglione Bastille.  
Disegni di H. Guimard.

sistema di tetti a falde sovrapposti portarono rapidamente l'edificio ad essere soprannominato "la Pagoda" o "il Padiglione cinese". Le grandi porte e le imposte che le sormontavano erano inquadrate da una sagoma circolare (a ricordo della sagoma dei tunnel della metro). L'ala sinistra ospitava le scale che conducevano al binario in direzione Porte Maillot. Essa era arretrata di qualche metro rispetto alle porte principali per permettere di creare un accesso di servizio coperto da una tettoia. L'ala destra, a pianta quadrata, ospitava gli spazi per la vendita dei biglietti di trasporto e la sala d'attesa per i passeggeri.

Se il prospetto principale, affacciato sulla place de la Bastille, metteva in mostra eleganti e complesse lavorazioni in ghisa, ferro, lava smaltata e vetro, il prospetto retrostante si presentava più semplice e classico con il solo uso di pietra e mattone<sup>79</sup>.

<sup>79</sup>Solo da un livello più basso, dai binari o dall'interno del padiglione era possibile notare l'uso dei materiali più tradizionali usati per la facciata posteriore della parte centrale. Guimard ritrovò il suo modo più classico di costruire riservando la pietra da taglio ai contorni e concentrando i decori solo in alcuni punti specifici. Gli altri spazi erano tamponati da mattoni di tonalità chiara. Qui, solo l'architrave della finestra affacciava sulla passerella era decorato con qualche linea curva.

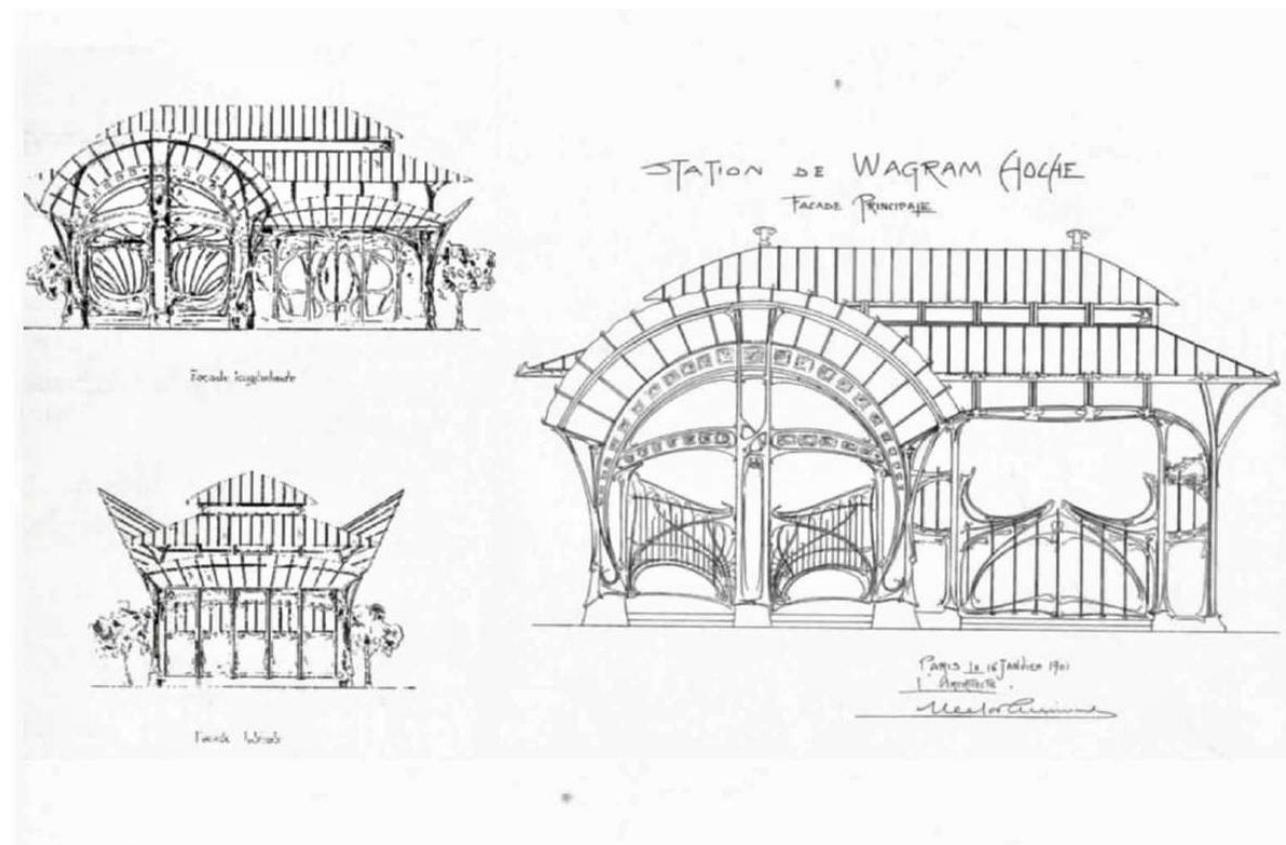


Padiglione Bastille. Parigi IV, c.1902

## I PADIGLIONI DI PLACE DE L'ETOILE

La stazione Étoile permetteva l'accesso al complesso costituito dalla linea 1, dall'inizio della linea 6, nonché l'inizio della linea 2 situata al di sotto delle altre due linee. Su questa piazza Guimard costruì, a partire dalla seconda metà del 1900, due padiglioni.

Il primo era completamente ad uso del pubblico. Era situato tra l'avenue Wagram e l'avenue Mac Mahon. Essendo destinato a essere visto da tutti i lati, Guimard gli donò una forma semi quadrata da 10,35m per 10,52m. La parte centrale di forma quadrata, costruita al di sopra della colonna dell'ascensore prevista in origine, presentava una dimensione su ogni lato di 6,3m. Per questo spazio venne prevista una volta metallica ogivale che culminava a 7,05m di altezza. Il passeggero doveva avere la possibilità di entrare da un corridoio lato Arco di Trionfo, di comprare lì il suo biglietto, per poi accedere all'ascensore che conduceva alla linea 2. L'uscita dall'ascensore sarebbe dovuta



Alzati padiglione Etoile. Disegni di H. Guimard.

avvenire sul lato avenue de Wagram attraverso un'entrata monumentale uguale a quella del padiglione di Bastille. In assenza dell'ascensore<sup>80</sup>, i viaggiatori entravano dal lato avenue de Wagram scendendo così in una sala sotterranea per la distribuzione dei biglietti e potendo di conseguenza raggiungere una delle tre linee servite dalla stazione. Le coperture del corridoio e delle scale riprendevano quella dell'edicola A, mentre le strutture in pilastri riprendevano le forme dell'edicola B.

Dall'altra parte dell'avenue Wagram si trovava un altro padiglione rettangolare che comprendeva tra le due porte monumentali uno spazio previsto per l'ascensore (identico a quello del padiglione vicino) e un camino d'aerazione per la stazione elettrica sotterranea.

### ENTOURAGE STATION TUILLERIES

L'origine degli entourages "a cartucce"<sup>81</sup> è senza dubbio da ricercare nelle difficoltà che riscontrò la CMP per inserire la

<sup>80</sup>Era prevista in origine l'installazione di un grosso ascensore in ciascuno dei padiglioni per accedere facilmente alla linea 2. I due ascensori avrebbero dovuto sfruttare un sistema idraulico di risalita, e pertanto era stata costruita una sala per una macchina ad acqua compressa. Nell'attesa della loro installazione Guimard firmò un nuovo progetto che prevedeva la chiusura dei loro accessi attraverso delle porte pieghevoli in lamiera ondulata e l'installazione di indicazioni recanti le scritte entrata e uscita. Ma questi ascensori non furono mai installati. Lo scarso utilizzo della stazione elettrica a partire dal 1901 rese inutile il padiglione tecnico. In quell'anno la Compagnia cominciò a produrre la sua propria corrente continua in una fabbrica in rue Bercy, senza quindi il bisogno di trasformare l'energia acquistata da altre società concessionarie di produzione d'elettricità. Da quel momento i padiglioni della place de l'Étoile subirono gli attacchi dei detrattori di Guimard che ne reclamano l'eliminazione.

<sup>81</sup>Nome dovuto alla ripetizione in serie di un modulo rettangolare. In



Padiglione Etoile. Parigi XVII, c.1902

sala di vendita dei biglietti e l'uscita della stazione Tuilleries della linea 1.

In quell'area, il marciapiede della rue de Rivoli era molto stretto. Il primo progetto della CMP prevedeva di uscire dal giardino di Tuilleries. Ma la direzione delle belle arti, nonché l'Amministrazione dei parchi e dei giardini della Ville, rifiutarono categoricamente qualsiasi intervento sul giardino o sulla sua recinzione.

Il ritardo accumulato inquietò il consiglio municipale riunitosi in assemblea il 12 marzo 1900. Si decise dunque di creare due accessi molto stretti (1,5m di larghezza delle scale) ai due lati dell'accesso principale al parco. La stazione aprì nell'agosto 1900 con una balaustra provvisoria in legno che restò in uso sino all'inizio del 1902. Tre giorni dopo l'apertura Guimard presentò un progetto di copertura delle scale attraverso due edicole a vista che si sarebbero appoggiate solo al muretto di sostegno alla recinzione del parco. Ma questo progetto non vide mai la sua luce; gli fu anzi richiesto di prevedere delle balaustre basse con le

francese "entourages à cartouches".



Entourages stazione Tuilleries (accesso al giardino).  
Parigi I.

insegne appoggiate alla recinzione. Questo nuovo modello di entourage seguiva il medesimo principio dell'entourage a scudi, riprendendone all'identico la base in pietra e gli archetti superiori. Il disegno in ghisa centrale venne riprodotto al negativo (rispetto agli scudi usati in precedenza), trattandosi questa volta di "cartucce" rettangolari e non più quadrate. Il disegno complessivo cambiò rispetto a quanto già visto in precedenza e dell'intera struttura colpivano le parti in forte rilievo e il disegno più astratto che ne aumentava la modernità. Vennero inoltre disegnati dei nuovi pilastri per le estremità.

#### **ACCESSI PRIMARI E SECONDARI**

Le prime stazioni della metropolitana comprendevano solo un accesso che conduceva alla sala di vendita dei biglietti. Questo era segnalato attraverso l'entourage e il suo portico. Si parlava quindi di "accesso principale". In seguito alla catastrofe avvenuta il 10 agosto 1903 alla stazione

Couronnes<sup>82</sup>, venne imposta la creazione di accessi secondari per facilitare l'evacuazione delle stazioni in caso di pericolo. Questi accessi non servendo come entrate per il sistema metropolitano non avevano bisogno di ulteriori insegne. Dovevano avere infatti un impatto visivo minore rispetto agli accessi principali. Così si pensò di adottare per questo tipo di uscite l'entourage a scudi, per la quale sarebbero stati previsti due nuovi pilastri per le estremità (in sostituzione del portale). Ma infine si optò per l'entourage a cartucce (utilizzato per la stazione di Tuilleries). Questo nuovo tipo di entourage prevedeva larghezze variabili e fondo lineare. Oggi questi accessi secondari servono all'occorrenza sia come entrata che come uscita, spesso solo per i viaggiatori già muniti di un titolo di viaggio.

<sup>82</sup>«Incendio mortale nella metropolitana parigina. La linea Dauphine-Nation, seconda della metropolitana parigina, appena inaugurata, fu teatro di quello che resta il più importante disastro noto sull'intera rete metropolitana. Il 10 agosto 1903, un primo incendio causato da un cortocircuito scoppiò su un convoglio a Barbès. I vagoni vennero evacuati e il problema risolto. Il treno venne poi spinto fino a Ménilmontant, dove il fuoco riprese. I due successivi convogli vennero fermati a Couronnes e i viaggiatori vennero invitati ad uscire. Ma, anziché obbedire, essi preferirono chiedere il rimborso del loro biglietto. Il fumo che si era generato nella stazione successiva, Ménilmontant, raggiunse in fretta in passeggeri in attesa sulla banchina della stazione Couronnes. Intrappolate nel fumo sulla banchina, 84 persone morirono. A seguito di questo disastro, i convogli di legno del tempo furono gradualmente sostituiti da convogli in metallo.» (Traduzione a cura dell'autore) (Tratto da: le Parisien, 10 août 2014)

# COMPOSIZIONE

All'avvento del movimento Art Nouveau nel XIX secolo, gli architetti utilizzavano come materiali privilegiati vetro, ghisa e ferro, tuttavia, Guimard, utilizzò altri materiali come pietra e lava smaltata che ne marcarono il suo forte spirito innovativo.

## IL VETRO

Per i vetri e il tetto delle edicole, Guimard non utilizzò solo un vetro bianco, infatti fece ricorso anche ad altri due tipi:

- un vetro bianco arricchito con sfumature di giallo brillante con spessore di 6 mm, utilizzato per la copertura delle edicole di tipo A o B.

- un vetro colato, stampato in rilievo e sfumato con il giallo; anchesso con uno spessore di 6 mm, che venne utilizzato per le pareti dei diversi chioschi.

Fu la società di Saint Gobain che fabbricò questi due tipi di vetri in seguito a un contratto con la CMP per rispondere all'invito dell'appalto che recitava "vetri color oro".



Dettaglio tettoia in vetro . Stazione Chatelet . Parigi I

## LA GHISA

La ghisa utilizzata per la struttura metallica degli ingressi della metropolitana era una ghisa in grafite lamellare, con la proprietà principale di essere resistente alla corrosione, alla deformazione a caldo e di avere un prezzo decisamente contenuto. L'altra sua qualità era quella di essere facilmente modellabile, vale a dire che permetteva di ottenere tutti i tipi di pezzi desiderati attraverso uno stampo. Questa tecnica di stampaggio consentiva di ottenere forme cave all'interno, che permisero a Guimard di collocare i fili elettrici dei lampioni all'interno del portico, ma anche di lasciare scorrere all'interno della struttura l'acqua piovana. Tuttavia, la ghisa era molto meno solida del ferro, per cui i pezzi sottili e ramificati, come lampioni e cartelli, correvano il rischio di rompersi. A causa della sua fragilità, la ghisa supporta la compressione, quindi viene utilizzata verticalmente a differenza del ferro che supporta meglio le spinte orizzontali.



Dettaglio scudo in ghisa di un entourage Guimard.

## IL FERRO

La lavorazione del ferro di tutti gli entourages è stata fatta solo per elementi poco elaborati, infatti, a differenza della ghisa, il ferro non è facilmente modellabile. Può essere lavorato solo utilizzando strumenti come il martello o l'incudine per conferirgli la forma desiderata a U o a T.

Anche il ferro doveva essere giuntato attraverso dei bulloni o dei rivetti spesso lasciati a vista come richiamo del mondo industriale.



Dettaglio elementi in ferro. Stazione Abesses.  
Parigi XVIII.

## LA PIETRA

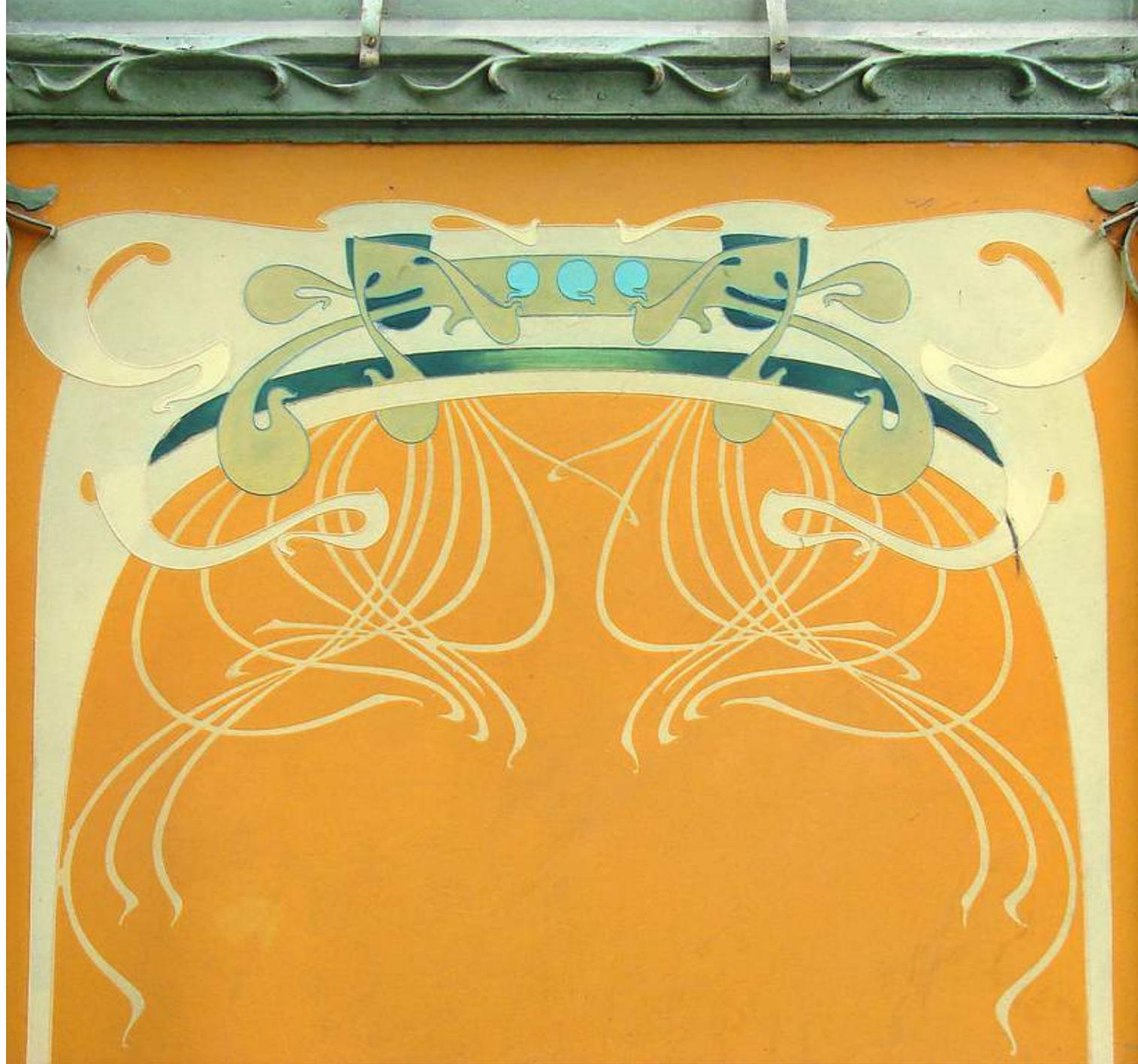
La struttura metallica delle edicole, degli entourages o dei padiglioni poggiava spesso su un basamento di pietra calcarea. Guimard scolpì i piedistalli in pietra in modo che venisse evidenziato il lavoro fatto con lo scalpello allontanandosi da forme irregolari e poco definite.



Dettaglio basamento in pietra.  
Stazione Menilmontant, Parigi XX.

## LA LAVA SMALTATA

La lava smaltata è costituita da blocchi di pietra vulcanica, per lo più provenienti dal Massiccio Centrale. I vantaggi principali di questo materiale risiedono nella sua natura non geliva, la sua facilità di essere smaltata e cotta in un forno in ceramica. Il decoro dei pannelli laterali delle edicole venne incluso nello smalto, diventando di conseguenza inalterabile. Il lato esterno dei pannelli venne reso più rustico con l'impiego di una smaltatura policroma con tocchi di giallo, di arancio e di blu. Il lato interno venne smaltato e per esso venne previsto un decoro ad intreccio con tocchi di azzurro e verde su uno sfondo arancione.



Dettaglio pannello in lava smaltata.  
Stazione Porte Maillot, Parigi XVIe.

## **LA STANDARDIZZAZIONE: IL MODULO**

La scelta dei materiali fu molto importante al fine di poter riprodurre le edicole o gli entourages dello stesso modello all'infinito. La ghisa che poteva essere modellata consentiva la produzione di parti in serie partendo da un singolo modello. Per fare questo, Guimard utilizzò un modulo per i diversi elementi delle sue opere:

- per le edicole questo modulo corrispondeva al piedistallo e al pannello in lava compreso tra i due pilastrini;
- per gli entourages, l'intervallo tra due pilastrini, un archetto orizzontale, uno scudo in ghisa e due profili verticali a U. Era l'ampiezza degli archetti che determinava la larghezza dei moduli, solitamente di 94 cm, ma poteva variare in base alle dimensioni degli entourages.

Grazie a questa modularità, Guimard fu in grado di proporre diversi prototipi di edicola a vista con fondo squadrato o rotondo sostituendo le pareti con parapetti composti di scudi. L'utilizzo di un modulo consentiva quindi un forte risparmio in termini economici e di tempo, ma dava anche

la possibilità di riutilizzare lo stesso modello più volte. Tuttavia, questa ripetizione non risolveva il problema che si costituiva negli angoli, che Guimard risolse collocandovi dei pilastri scolpiti fatti

ruotare di un quarto di giro, generando un'evidente asimmetria nel decoro. Ma, di fronte a questa standardizzazione, Guimard cercò sempre di apportare un tocco di innovazione in tutto ciò che realizzava.

## **LO SMALTIMENTO DELLE ACQUE PIOVANE**

L'accesso alla metropolitana, secondo la volontà del direttore amministrativo DeFrance, doveva essere protetto dalle intemperie per la comodità degli utenti. Di fronte a questa richiesta, Guimard trovò un modo intelligente per impedire che l'acqua piovana scorresse continuamente lungo la tettoia. Così, per l'edicola A, la forma della copertura a doppia pendenza e con un fondo squadrato consentiva di portare l'acqua verso l'esterno, quest'ultima veniva poi

convogliata in una grondaia posta lungo i lati e sul retro. Questa canalina era leggermente inclinata in avanti, pertanto l'acqua poteva essere evacuata in uno dei pilastri della parte anteriore. Per l'edicola B, la forma del tetto era diversa, e il processo di conseguenza variava, le falde erano infatti inclinate verso l'interno, per cui la pioggia confluiva verso l'interno in un canale centrale, quindi l'acqua scendeva attraverso un pilastro centrale posizionato sul retro proprio in corrispondenza di un tombino.

### **L'IMPORTANZA DEL COLORE**

Il colore costituiva un elemento primordiale nel lavoro di Guimard, anche se egli era solito utilizzare toni piuttosto tenui. La struttura metallica esterna era completamente dipinta di verde per dare l'impressione che fosse bronzo. Parallelamente ai suoi colori piuttosto freddi, Guimard utilizzò colori caldi come il rosso per i globi dei lampioni, ma anche il giallo per il fondo delle insegne. All'interno

delle edicole il contrasto era più marcato poiché il decoro era costituito dall'intreccio di toni chiari su un fondo arancione intenso. Questi colori caldi facevano sicuramente riferimento al calore dato dai toni della terra.

**TRE ANNI  
DI CANTIERE  
CON GUIMARD**

## LINEA 1

I lavori per la creazione del tracciato della Linea 1 cominciarono il 4 ottobre 1898 come parte di un accordo tra la Ville de Paris e la CMP che prevedeva che il municipio realizzasse le infrastrutture della rete (tunnel, stazioni), mentre il concessionario avrebbe realizzato le sovrastrutture (binari e accessi alle stazioni).

I lavori preliminari comprendevano gallerie di servizio tra il tracciato e la Senna per portare fuori le macerie, ricollocazione del collettore di Rue de Rivoli, riprogettazione delle condotte dell'acqua. I lavori della linea vennero condotti in tempi record: durarono venti mesi e vennero diretti sotto il controllo dell'ingegnere "des ponts et chaussées" Fulgence Bienvenüe e finanziati dalla Ville de Paris.

La linea venne suddivisa in undici lotti ripartiti tra diverse imprese. Undici particolari scavatrici vennero costruite per questo lavoro e impiantate sotto le strade della città, e permisero di scavare circa 2500 metri di galleria, tra cui oltre 1.500 partendo dalla Place de la Nation e nel seso

opposto da Porte Maillot. Per ridurre la durata del cantiere, tuttavia, si ricorse comunque in larga misura ai metodi più tradizionali. Il lavoro a fossa aperta venne praticato solo per la costruzione di alcune stazioni.

Il 15 giugno 1900, finite le grandi opere infrastrutturali per la linea 1, la Ville de Paris passò il testimone alla CMP per il completamento delle opere di superficie. Questa si occupò inoltre di testare i convogli e di istruire il personale.

Così il 19 luglio 1900 alle ore 13, la linea aprì al pubblico tra Porte Maillot e Porte de Vincennes per collegare i diversi siti dell'Esposizione universale e per servire le Olimpiadi estive del 1900 che si svolsero nel Bois de Vincennes.

Ne seguì il tratto lungo l'asse monumentale est-ovest di Parigi. La linea venne inaugurata in modo molto discreto, poichè la CMP contava su un aumento progressivo del numero di passeggeri. Solo otto stazioni vennero completate a parte alla data dell'inaugurazione, le altre dieci aprirono poco dopo tra il 6 agosto e il 1 settembre 1900. La maggior parte delle stazioni è lunga 75 metri e le loro piattaforme

sono larghe 4,10 metri. I treni originali erano costituiti da tre, poi quattro carrozze, formando treni lunghi 36 metri. Essi occupavano pertanto solo metà delle piattaforme delle stazioni, lunghe 75 metri.

Ma le date di apertura al pubblico non coincidono in tutti i casi all'installazione delle opere di superficie<sup>83</sup>. Le cartoline dell'epoca mostravano che, al momento dell'inaugurazione nel luglio 1900, erano presenti solo le balaustre degli entourages. Le prime edicole B vennero installate a partire dall'ottobre dello stesso anno. Bisognò attendere sino all'inizio del 1901 per l'installazione delle edicole A e delle insegne delle edicole, nonché la metà del 1901 per vedere installati i lampioni e le insegne degli entourages, e infine il 1902 per l'assemblamento dei padiglioni.

<sup>83</sup>Tutti gli accessi, ad eccezione di quello della Place de la Concorde, ricevettero almeno un'opera (entourage, edicola o padiglione) concepita e diretta da Guimard. La presenza della terrazza di Tuilleries lungo Rue de Rivoli, permise di aprire un accesso nel muro di contenimento, senza occupare spazio sul suolo pubblico. La CMP le assegnò nel 1902 un'insegna in stile Guimard, simile a quelle della stazione Tuilleries (i quali entourages, non vennero installati sino al 1902).

## LINEA 2

Il tratto di metropolitana che collegava Porte Dauphine a Place de l'Étoile entrò in funzione nel dicembre 1900 in contemporanea al primo cantiere della metro. Come suo prolungamento, la Ville de Paris attivò la line Circolare Nord (la futura linea 2) fino alla Place de la Nation. I lavori proseguirono sino al 1903, con un'apertura della linea a frammenti nel corso dei tre anni di cantiere.

La novità di questa linea consisteva nell'esistenza di un tratto sopraelevato a cielo aperto<sup>84</sup> lungo più di due chilometri tra le stazioni Anvers e Combat<sup>85</sup>. Restava la necessità di equipaggiare le uscite dei due tracciati sotterranei, per i quali vennero previsti degli entourages.

Senza dubbio la CMP era soddisfatta del modo in cui si erano svolti i lavori di costruzione degli accessi del primo cantiere da parte di Guimard. Viste le difficoltà incontrate dalla Compagnia per la scelta degli accessi nel 1899, la CMP, oramai proprietaria dei modelli approvati dalle autorità prefetturali e municipali, non ebbe la necessità ne

<sup>84</sup>Con quattro stazioni sopraelevate, per la linea 2, e tredici, per la linea 6, venne scisso l'antico progetto di una linea circolare, che fu in questo caso sopraelevata. Poiché numerosi consiglieri avevano contestato le edicole del primo cantiere, non è difficile immaginare quali furono le polemiche che investirono l'idea di costruire lunghi viadotti su alcuni boulevards cittadini. Fu la necessità di attraversare i tracciati ferroviari (quello Est e quello Nord), nonché il Canale St. Martin, ad imporre questa soluzione per evitare di creare dei tunnel eccessivamente in profondità. Si rivelò due volte più costosa del previsto e con un impatto acustico, nonché estetico del tutto discutibile.

Per questo progetto venne incaricato Formigé: egli creò un viadotto metallico sorretto da colonne in ghisa e da pilastri in pietra. L'insusabilità di questi materiali insieme andò incontro alla teoria del rendere evidente l'intervento e le componenti strutturali dell'opera. Tanti furono i detrattori di quest'opera ma altrettanti furono coloro che apprezzarono l'eleganza di queste imponenti strutture sopraelevate. (Informazioni



Banchina a cielo aperto, stazione Bastille,  
metro linea 1. Gennaio 1906, Parigi IV.

di proporre dei nuovi entourages, ne di cambiare architetto. Così, il 10 gennaio 1902, venne stipulato con Guimard un nuovo contratto per l'equipaggiamento dei nuovi accessi per la linea 2. Questa volta però non vi furono più dubbi sulla scelta di padiglioni, edicole o entourages. Le autorità imposero che tutti gli accessi su strada fossero dotati di un entourage a scudi con fondo arrotondato (già utilizzato nel primo cantiere).

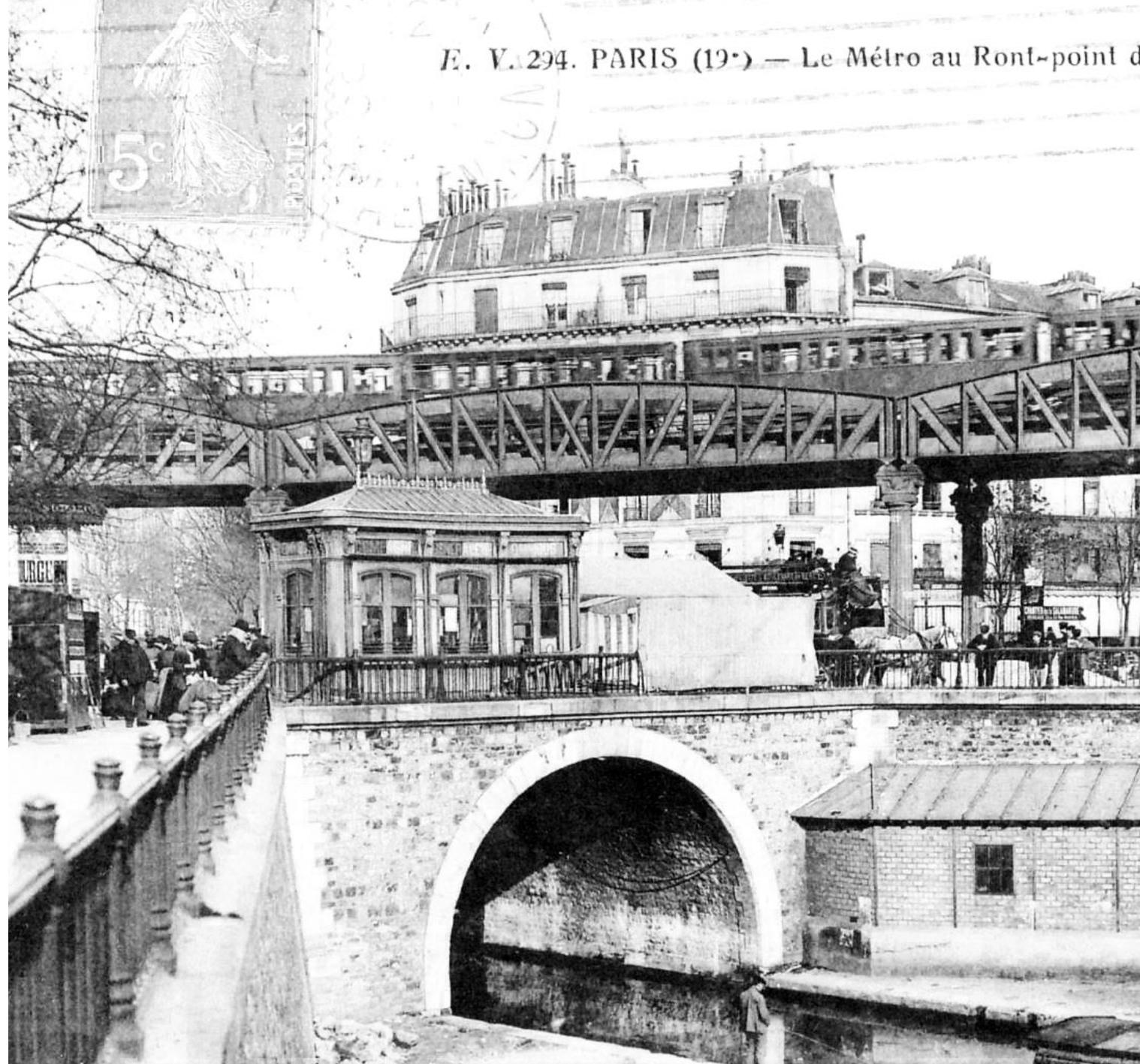
Ma fu proprio durante l'allestimento di questi accessi che i rapporti tra Guimard e la CMP cominciarono ad incrinarsi.

#### LA FINE DEL RAPPORTO TRA GUIMARD E LA CMP

Guimard, nel corso del primo semestre del 1902, mentre supervisionava l'installazione degli entourages lungo la linea 2, arrestò improvvisamente i lavori (la data esatta non è certa), causando una cascata di atti giudiziari che si conclusero solo nel 1903 con la rottura definitiva tra

tratte da: Gérard Roland, Stations de métro : d'Abbesses à Wagram, ed. Christine Bonneton, 2006)

<sup>85</sup>Attuale stazione Colonel Fabien.



Estremità del bacino al Rond-Point della Villette.  
Place de la Bataille-de-Stalingrad. Paris XIX

l'architetto e la CMP. Ma le cause di questa sono da ricondurre a diversi fatti intercorsi tra le due parti a partire dal 1900. Bisogna tenere conto in primo luogo che il giovane architetto, con una carriera in piena ascesa, si scontrò con la meticolosa amministrazione della CMP, dovendo trovare rapidamente una mediazione tra le parti.

Successivamente la CMP, visti i forti interessi dei suoi azionari, cercò di gestire le sue spese e di ridurre i costi firmando e gestendo lei stessa tutte le commissioni dei fornitori di Guimard.

In oltre è necessario ricordare la rapidità con la quale la CMP assunse Guimard, senza avere la sicurezza che il consiglio municipale accolga favorevolmente i suoi progetti. Per comprenderne le ragioni, è necessario risalire alle condizioni che hanno determinato la scelta di Hector Guimard in qualità di architetto esterno alla CMP.

In seguito ad aver scartato i progetti dei propri architetti, ritrovandosi in una situazione di forte urgenza, la CMP sollecitò Guimard, non tanto in qualità di architetto che

avrebbe donato agli accessi della metro un'impronta artistica e moderna, ma più banalmente in quanto architetto che avrebbe conciliato sotto il suo nome i pareri del consiglio municipale e del prefetto.

L'adozione dei progetti di Guimard da parte del consiglio d'amministrazione della CMP avvenne il 12 gennaio 1900, e di lì a poco venne stipulato il contratto tra la Compagnia e l'architetto. Su quel contratto era specificato che Guimard avrebbe percepito come onorario il 5% del totale dei costi dei lavori. Ma non si faceva cenno alle spese extra che sarebbero occorse come quelle effettuate da Guimard per la messa a punto dei modelli. Queste uscite assai dispendiose furono alla base dell'astio tra le due parti. Guimard aveva fatto presente alla CMP di questi costi senza alcun accordo scritto, ma solo orale, senza che la Compagnia si rendesse realmente conto

dell'ammontare di queste spese accessorie. Queste incomprensioni tra i due e i diverbi nati già in partenza crearono una situazione di conflitto finanziario e infine

giuridico.

A partire dal 30 maggio 1900, durante lo svolgimento dei lavori del primo cantiere, in fede degli accordi intrattenuti oralmente con la CMP, Guimard si sentì in diritto di reclamare le somme corrispondenti alle sue spese di studio. Ne scaturì una serie di lettere<sup>86</sup> tra Guimard e la CMP nelle quali quest'ultima sarebbe scesa a patti con quest'ultimo solo se egli avesse fornito prova di tutte le spese effettuate. In oltre volle sottolineare che essa avrebbe disposto liberamente dei progetti dell'architetto usandoli come più riteneva giusto<sup>87</sup>. Ma per Guimard era inaccettabile che una sua opera potesse essere eseguita senza il suo diretto controllo.

Alla fine del 1901 Guimard ottenne solo una parte dei compensi per i lavori svolti sulla linea 1, e così, deciso nel farsi pagare interruppe i lavori sulla linea 2. La CMP si trovò così costretta a ricorrere a degli entourage provvisori. Inoltre nacque una querelle in merito all'edicola dell'Hôtel de Ville che portò ad una citazione in giudizio di Guimard da parte della CMP<sup>88</sup>.

Il 1 maggio 1903 un accordo mise fine al rapporto tra Guimard e la CMP<sup>89</sup>.

<sup>86</sup>Corrispondenza tra Guimard e la cmp del 19 luglio 1900 (archivi RATP)

<sup>87</sup>Dibattito sulla proprietà artistica (Pierre-Yves Gautier, *Propriété littéraire et artistique*, puf, 2007)

<sup>88</sup>Estratto della relazione portata in tribunale dal difensore della CMP (archivi RATP)

<sup>89</sup>Convenzione del 1 maggio 1903 tra la CMP e Hector Guimard (archivi RATP)

# STAMPA e OPINIONE PUBBLICA

## **DIFENSORI E DETRATTORI**

L'opinione del grande pubblico sugli accessi della metro resterà per sempre a noi sconosciuta. Conosciamo solo le opinioni espresse nel corso degli anni dai giornalisti. Nel 1900, le opere di Guimard vennero analizzate da critici d'arte ed architetti. Questi professionisti<sup>90</sup> analizzarono l'evoluzione tecnica ed artistica di Guimard. A parte qualche frase contraddittoria, in generale i loro articoli sull'architetto apparivano piuttosto positivi e incoraggianti. Ciò avvenne mentre i tre padiglioni previsti per Etoile e Bastille non erano ancora stati installati, così come gli innovativi portali degli entourages non erano ancora stati posti in corrispondenza delle uscite delle diverse stazioni. Fu proprio su queste opere che si focalizzarono le critiche a partire dal 1902, in un periodo di crisi per l'Art Nouveau, con articoli sempre più pungenti apparsi sui principali quotidiani.

Nel Gennaio 1902, Le Temps, un giornale di stampo conservatore, fece comparire sulle sue pagine parole di

<sup>90</sup>Tra i quali Georges Bans e Louis-Charles Boileau, rispettivamente giornalisti per L'Art Decoratif e L'Architecture.

affronto da parte del committente della sala da concerti Humbert de Romans, costruita da Guimard nel 1901, e ne approfittò per ritornare a parlare del Castel Béangere e degli accessi della metro<sup>91</sup>. Da sempre sostenuto da La Construction Moderne, Guimard fu difeso nel 1902 dal quotidiano La Nature che trovò le sue costruzioni per la metro “originali e portatrici di buon umore”. Ma a partire da quella data, Guimard cominciò a subire una continua campagna denigratoria: il colore verde delle edicole venne paragonato persino a quello delle uniformi dell’esercito tedesco e altri dettagli vennero altrettanto criticati: “Delle strane luminarie, sorte di braccia coperte poste su delle barre di ghisa che trattengono tra i loro uncini dei frutti di vetro a forma di caramelle morsicate a metà [...] frammenti dello scheletro di un dinosauro.”<sup>92</sup>

A quel tempo vi era la Commissione del Vieux Paris<sup>93</sup> che esercitava una funzione di consigliere per il comune di Parigi per la conservazione del patrimonio della città. Istituita nel 1897 per raccogliere le informazioni sulla storia

<sup>91</sup>Georges Vigne e Felipe Ferré, Hector Guimard, , Editeur Charles Moreau, Paris, 2003

<sup>92</sup>(traduzione dal francese a cura dell’autore) Tratto da: R.H. Guerrand, Mémoire du métro, Parigi, 1961

<sup>93</sup>Ruth Fiori, L’invention du vieux Paris : naissance d’une conscience patrimoniale dans la capitale, Parigi, 2012. [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

della capitale e per evitare tutti i passi falsi nel campo del patrimonio storico. A presiederla vi era Justin de Selves (prefetto della Seine) ed era composta da quaranta membri nominati a vita e scelti tra specialisti e personalità di spicco. Il consiglio municipale aveva il compito infine di eleggerne i rappresentanti. Il consigliere Quentin Beauchart<sup>94</sup> ne divenne vice presidente nel 1903. La funzione della Commissione era di tipo consultativo ma poteva anche occuparsi di questioni giudicate importanti. Per natura, i suoi membri, convinti di voler mantenere l’aspetto antico di Parigi, non erano del tutto favorevoli all’Art Nouveau, alcuni erano quasi allergici a questa corrente artistica. Nel periodo del cantiere della metropolitana, la Commissione del Vieux Paris raccolse soprattutto informazioni di carattere geologico e archeologico ricavate attraverso gli scavi. Essa venne consultata solo in un’occasione da parte dell’amministrazione per una consulenza di tipo estetico riguardante il grafismo delle insegne nonché la delicata questione della stazione Opéra<sup>95</sup>.

<sup>94</sup>Justin Germain Casimir de Selves nacque il 19 luglio 1848 a Tolosa, e morì il 12 gennaio 1934 a Parigi, fu un uomo politico francese, presidente del Senato dal 1924 al 1927, sotto la Terza Repubblica. BIBLIOGRAFIA: La Grande Encyclopédie dite de Berthelot, 1885-1902, t. 29, p. 951-952

<sup>95</sup>F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez,” Op.cit.”

## PLACE DE L'OPÉRA

Sebbene posteriore di più di un anno rispetto alla convenzione del 1 maggio 1903, l'episodio della Place de l'Opéra occorso nel 1904 viene erroneamente associato al motivo di rottura tra Guimard e la CMP. Alcune interpretazioni erranee avevano fatto supporre che Guimard avesse progettato una sua opera per la stazione Opera, ma in verità tutto ebbe inizio con un articolo comparso su *le Figaro* il 26 settembre 1904. La sua apparizione dimostra come in seguito ad un breve periodo di accettazione delle opere di Guimard, a partire dal 1904 si riaccessero gli animi dei detrattori dell'Art Nouveau e delle innovative installazioni dell'architetto francese.

Dal 1903 la CMP aveva continuato da sola l'installazione degli entourages Guimard. Nel 1904, quando si presentò la necessità di installare un entourage sull'accesso di place de l'Opera, essa disponeva solo del modello progettato da Guimard. Questo acceso previsto su un terrapieno posto di fronte all'Accademie de la musique, costituiva un caso eccezionale. Viste le ostilità riscontrate dalle opere

di Guimard poste in prossimità di monumenti storici, la CMP ebbe il presentimento che in quel luogo simbolico, non avrebbe potuto imporre un modello Guimard. Inoltre il consiglio municipale aveva previsto una larghezza eccezionale per gli accessi di 9m. Una così grande distanza impediva l'installazione del classico portico che sorreggeva l'insegna, e avrebbe portato a delle preoccupazioni anche per la solidità della balaustra.

Non essendo più obbligata a collaborare con Guimard quindi la CMP preferì incaricare della progettazione della nuova balaustra l'architetto Cassien Bernard<sup>96</sup> che in quanto vincitore del Prix de Rome<sup>97</sup> poteva fornire delle garanzie in campo estetico compositivo. Gli venne commissionata la realizzazione di un entourage avente sia una solidità sufficiente a resistere alle spinte di grandi folle e sia un aspetto che fosse in armonia con il resto della piazza.

In seguito all'inizio dei lavori, qualche giorno prima dell'apertura al pubblico, la CMP invitò i giornalisti ad una visita della balaustra in pietra realizzata da Cassien Bernard.

<sup>96</sup>Joseph Marie Cassien Bernard o Marie-Joseph-Cassien Bernard nacque il 14 ottobre 1848 a La Mure e morì nel 1926, fu architetto e membro della Société des artistes français. BIBLIOGRAFIA: Dominique Laredo, *La vie artistique à Montpellier de 1870 à 1918*, tesi di dottorato, Montpellier III, 1991.

<sup>97</sup>Prix de Rome: premio istituito nel 1663 sotto forma di borsa di studio, assegnata dallo stato francese agli studenti delle grandi scuole che si sono distinti nel campo delle arti, che permetteva al vincitore di frequentare per la durata di un anno l'Accademia di Francia a Roma e svolgere un viaggio di formazione nella culla dell'arte e dell'architettura classica. BIBLIOGRAFIA: David de Pénanrun, Roux et Delaire, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts (1793-1907)*, Librairie de la construction moderne, 2e éd., 1907

Ne scaturirono di conseguenza una serie di articoli pro e contro la nuova struttura realizzata.

Il 26 settembre 1904, con la scusa di elogiare il nuovo entourage sulle pagine del Figaro comparve un trafiletto anonimo che riportava un forte attacco rivolto alle opere di Guimard: “Abbiamo rinunciato a disonorare la place de l’Opéra con quelle ringhiere attorcigliate, quei lampioni incurvati che segnalano con degli enormi occhi di rana le altre stazioni della Metropolitana. Questa è circondata da una semplice balaustra in pietra levigata che termina a ogni lato dell’entrata con un massiccio pilastro ribassato nel quale essa sembra avvolgere il suo largo nastro in pietra arricchito da colonnette in stile sobrio. In perfetta armonia con la facciata dell’Accademie de musique. È semplice, molto artistica e di ottimo gusto. Ora che il primo passo è stato fatto, speriamo di far sparire le decorazioni art nouveau che ornano le stazioni Palais Royal e Tuilleries, e che abatteremo i due padiglioni della Place de L’Etoile brutti e assolutamente inutili.”<sup>98</sup>

<sup>98</sup>Le Figaro, A travers Paris, 26 settembre 1904



Place de l’Opéra durante i lavori di costruzione del tracciato della metropolitana. 1903, Paris VIII.



Place de l'Opéra durante i lavori di costruzione del tracciato della metropolitana. 1903, Paris VIII.



Place de l'Opéra, cantiere per l'opera di superposizione di tre linee della metropolitana. Parigi VIII.

Il giornale La Presse espresse un pensiero radicalmente opposto il 2 Ottobre 1904. Essa dichiarò brutalmente che “questa stazione non presenta alcun interesse, essa è orribile infine.” Per avere conferme sulla sua opinione, il giornale intervistò Guimard il quale affermò di non essere stato contattato dalla CMP e commentò quanto accaduto e il dibattito sull’armonia con una serie di esempi: “Dovremo d’ora in avanti mettere in armonia la stazione del Père Lachaise con in cimitero e costruirla a forma di tomba? Dovremo armonizzare quella della place Mazas con l’obitorio ? E dovremo posizionare una ballerina con la gamba alzata davanti alla stazione della place Blache per metterla in armonia con il Moulin Rouge?”<sup>99</sup>

L’8 ottobre 1904 La Construction Moderne, riprendendo i propositi dell’una e dell’altra parte, notò che “questa armonia sembrava preoccupare molto i visitatori della piazza e i giornalisti”. Riprendo così la dichiarazione di Guimard il giornalista aggiunse: “Perché, per reciprocità, non esigeremo in futuro una completa armonia tra tutti

<sup>99</sup>La Presse, Le trou de l’Opera, 2 ottobre 1904

gli edifici che costruiremo e le stazioni già esistenti della Metropolitana ?”<sup>100</sup>

La polemica scaturita dall’articolo del Figaro si spense nel giro di qualche giorno e non dissuase la CMP dall’installare quello stesso anno un entourage a cartouche in un accesso secondario della stazione Opéra, situato sul retro dell’edificio.

<sup>100</sup>La Construcion Moderne, La Gare de l’Opera, 8 ottobre 1904



Attuale sistemazione dell'accesso della metropolitana in place de l'Opera. Parigi VIII.



Attuale sistemazione dell'accesso della metropolitana in place de l'Opera. Parigi VIII.



Attuale accesso, secondario della metro Opera, place Garnier. Parigi VIII.

## GLI ACCESSI DELLA METROPOLITANA ATTRAVERSO LA STAMPA (approfondimento)

Di seguito sono riportati alcuni articoli, comparsi sui quotidiani francesi nel corso del XX secolo, relativi agli accessi della metropolitana progettati da Hector Guimard. La stampa si è espressa lungamente sul tema, soprattutto nei primi anni di apparizione delle opere Guimard. Segue poi un periodo di silenzio che viene rotto intorno agli settanta e ottanta con l'iscrizione degli accessi all'inventario dei monumenti storici.



**A Travers Paris**

La Commission du Métropolitain a choisi hier, parmi les nombreux projets d'édicules pour les gares soumis à son appréciation, celui qu'avait présenté M. Guimard, l'architecte du castel Bérenger primé au dernier concours de maisons. Très simples et très élégants, les petits pavillons imaginés par M. Guimard sont tout en fer, en céramique et en verre. C'est d'un léger à faire concurrence à la mousse de champagne !...

Quant à la forme, indescriptible — le style architectural moderne manquant de termes de comparaison, — mais gracieuse : un toit étrangement dentelé et orné d'auvents en coquilles d'un effet inattendu, qui plaît.

Cela abrite l'escalier qui descend vers la gare souterraine et les voies du Métropolitain.

L'essentiel, c'est que Paris, n'en sera point enlaidi; au contraire.



**A Travers Paris**

Dans quelques jours, la place de l'Opéra sera enfin débarrassée des dernières palissades qui l'encombrent et la défigurent depuis si longtemps et nous sera rendue presque embellie. Surprise agréable! car ce n'est pas sans appréhension que les Parisiens envisageaient l'installation d'une station du Métropolitain dans l'axe du monument de Garnier et de l'avenue de l'Opéra: les précédentes tentatives architecturales modern-style des architectes et des ingénieurs du Métropolitain justifiaient du reste toutes les méfiances.

Mais on a renoncé à déshonorer la place de l'Opéra avec ces rampes contournées, ces lampadaires bossus qui signalent par d'énormes yeux de grenouilles les autres stations du Métropolitain. Celle-ci est entourée d'une simple balustrade en pierre polie se terminant, de chaque côté de l'entrée, par un pilastre massif et surbaissé, dans lequel elle semble enrouler son large ruban de pierre ajouré en colonnettes d'un style sobre, en parfaite harmonie avec la façade de l'Académie de musique. C'est simple, très artistique et du meilleur goût.

Maintenant que le premier pas est fait, nous espérons que l'on va faire disparaître les ornements « art nouveau » qui décorent la station de la place du Palais-Royal et celle des Tuileries, et que l'on va profiter de l'occasion pour jeter bas les deux pavillons de la place de l'Étoile, qui ne se contentent pas d'être fort laids et sont en outre absolument inutiles.



**Le Métro en retard**

Les gares qu'on n'ouvre pas. — Un menuisier qui proteste. — La balustrade d'Hector Guimard.

**Les gares de Guimard**

Il y a eu aussi quelque retard dans la livraison des balustrades qui forment l'entrée des gares du Métro; ce retard provient de ceci: c'est que la Compagnie qui a commandé ces balustrades à l'architecte Hector Guimard n'a pas encore payé à cet artiste les gares déjà construites; c'est extraordinaire, mais c'est ainsi.

M. Hector Guimard, qui est en difficultés avec la Compagnie, a consenti à construire les balustrades des nouvelles gares, et elles sont dès à présent toutes terminées; quant à être payées, c'est une autre affaire.

Il est toutefois heureux que M. Guimard ait sacrifié son intérêt à la question d'art, en faisant exécuter quand même et en livrant à la Compagnie ces élégantes balustrades et ces fins candélabres qui font aux gares du Métro une si parisienne, si charmante entrée.

Il eût été regrettable de ne pas voir toutes les entrées du Métro ornées de ce pittoresque et moderne entourage, qui constitue comme sa marque et comme sa réclame.

Garavan.

(in alto) Articolo: Le Figaro, 10 Febbraio 1900.  
(in basso) Articolo: La Presse, 11 Ottobre 1902.

Articolo: Le Figaro, 26 Settembre 1904



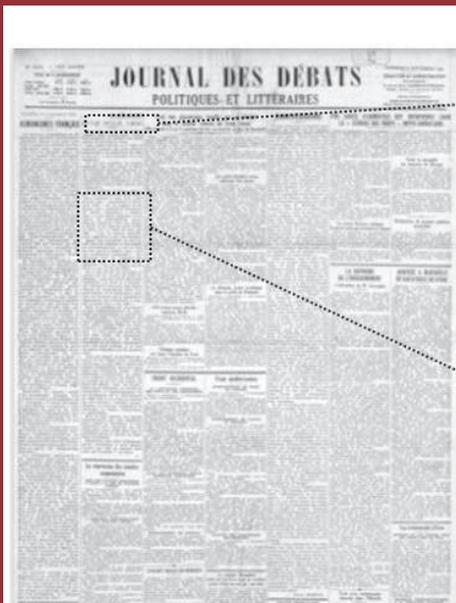
### Par les Rues...

On a souvent constaté la brièveté de la faveur dont jouissent les modes même celles qui ont le plus séduit à leur naissance. On en aurait une nouvelle preuve dans le changement d'aspect qu'ont subi, depuis quelques années, les accès des stations du métropolitain.

Sur toutes les lignes nouvelles, à toutes les bouches ouvertes depuis quelque temps, et qui se sont si heureusement multipliées, on a abandonné les ferronneries décoratives, les grands bras et les balustrades de fonte moulée qui ornaient les premières stations construites, que l'architecte Guimard avait si passionnément cherchés, et qui avaient soulevé alors quelques enthousiasmes, aujourd'hui bien vieux jeu.

Economies ? Désir de simplifier ? Des barrières de fonte industrielle, des candélabres ont remplacé tout cela.

G. B.



### PITIÉ POUR 1900

*La Commission du Vieux Paris a, pour des considérations assez différentes, devancé ce vœu. Il y a plus de trois ans — exactement le 26 février 1938 — sur un rapport de M. Fegdal, elle a réclamé le classement de quatre immeubles « modern style » et du décor extérieur d'une entrée du métropolitain, œuvre d'Hector Guimard. Avec ses lampes à pistils et ses tiges de fonte étirée, ce décor est en effet du plus pur 1900 ; il est, au surplus, parfaitement approprié à une voie publique.*

(in alto) Articolo: L'Echo de Paris, 4 Novembre 1936  
(in basso) Articolo: Journal des Débats politiques et littéraires, 5 septembre 1941

## LE TROU DE L'OPERA

CHEZ M. HECTOR GUIMARD

Un trou en plein Paris. — La balustrade de M. Cassien-Bernard. Ce que dit l'architecte des gares du Métro.

Ces jours-ci, les palissades qui entourent le chantier du Métropolitain, sur la place de l'Opéra, vont tomber, et les Parisiens, ahuris, verront qu'on a pratiqué un immense trou, devant l'Académie nationale de musique; ce trou, c'est l'entrée de la prochaine gare centrale du Métropolitain.

L'idée fut étrange de placer, ainsi, au beau milieu de la place de l'Opéra, une gare; jadis, les Parisiens s'en souviennent, on aménagea, à cet endroit même, une vespasienne monumentale; on y accédait par un petit escalier; les boulevardiers se postaient devant l'édicule, et chaque fois qu'une personne faisait mine d'y entrer, c'étaient des éclats de rire qui la faisaient s'enfuir; l'édicule dut être abattu.

Au lieu d'un édicule, on nous donne un trou; par exemple, il est large et spacieux, trois des côtés de ce trou rectangulaire, sont ornés d'une balustrade que l'on pourrait aisément enjamber; cette balustrade, œuvre de l'architecte Cassien-Bernard, est d'un style indéfini, Louis XV en Louis XVI; elle est massive; elle ne s'harmonise pas avec l'Opéra; elle ne présente aucun intérêt d'art nouveau; elle est laide, enfin.

Elle dépare un des plus beaux quartiers de Paris et elle offre ce désavantage, qu'aux jours de manifestations où la place de l'Opéra est grouillante d'une foule ou joyeuse, ou furieuse, nous risquons de voir des manifestants, poussés par la cohue, tomber dans le trou du Métro et s'y briser les reins.

### Au Nouveau Paris

La Société du Nouveau Paris, réunie hier soir, sous la présidence de M. Frantz Jourdain, a décidé de protester publiquement contre l'installation d'une gare semblable devant l'Opéra; cette protestation sera portée incessamment devant M. de Selves et devant le conseil municipal de Paris.

Dès que nous avons connu la décision de la Société du Nouveau Paris, nous sommes allés demander à M. Hector Guimard, architecte des gares du Métropolitain, son avis sur cette gare où il n'est pour rien.

On peut aimer, on peut détester les gares du Métropolitain, dont l'architecture modern style a motivé tant d'articles élogieux, ou critiques; ce qu'on doit dire, c'est que M. Hector Guimard, en les construisant, a fait preuve d'un souci de nouveauté, d'une recherche d'art.

Pourquoi n'a-t-il pas été chargé de construire la gare centrale du Métro: comment l'aurait-il conçue, si on lui en avait demandé les plans; voilà la question que nous avons posée à M. Guimard:

— Tout d'abord, nous a répondu l'éminent architecte, je dois vous dire que la Compagnie du Métropolitain, quand elle dut s'occuper de ses gares, ouvrit un concours; aucun projet présenté ne fut retenu; des plans furent demandés à M. Formigé; on ne les accepta pas; la Compagnie, alors, s'adressa à moi; on parlait beaucoup, à ce moment de mon Castel Béranger, primé par la Ville de Paris.

Je présentai des modèles de gare; on en accepta un, celui que tous les Parisiens connaissent, et qui constitue aujourd'hui, la véritable « enseigne » du Métro.

On a critiqué ces gares; j'aurais évité les critiques en faisant du Louis XV, du Louis XVI ou de l'Empire; j'ai pensé que pour une œuvre moderne, il fallait des gares modernes; j'ai cherché du nouveau; j'ai trouvé du nouveau; on m'a attaqué; je m'y attendais; tout effort suscite les attaques.

Mais de précieux suffrages m'ont encouragé à persévérer dans la voie que je m'étais tracée. A la Compagnie du Métro, on trouvait mes gares superbes; quand il s'agit de les payer, on estima leur prix trop élevé; un expert fut nommé, qui m'accorda, à mille francs près, ce que je demandais; la Compagnie jura de se venger; elle s'est vengée: 1° en commandant la gare centrale de Paris à M. Cassien-Bernard, 2° en faisant publier dans tous les journaux des notes tendancieuses contre mes gares et contre l'art nouveau.

Je me mets personnellement hors de la question; j'ai des commandes plus que je n'en désire; mais que vont dire mes confrères, qui cherchent à créer des œuvres modernes? Une Compagnie puissante a-t-elle le droit de jeter le discrédit sur un art naissant, parce qu'elle a eu un différent d'argent avec un artiste nouveau? Je vous le demande.

La Compagnie prétend qu'elle a voulu harmoniser la gare de l'Opéra avec le style de l'Opéra.

D'abord cette allégation est inexacte; la gare de l'Opéra s'harmonise très mal avec l'Opéra; ces deux œuvres sont de styles différents.

### Harmonisons

Et puis, devra-t-on harmoniser la gare du Père-Lachaise avec le Père-Lachaise et la construire en forme de tombeau? Fera-t-on harmoniser celle de la Morgue avec la Morgue, et devra-t-on placer une danseuse, la jambe haut levée, devant la gare de la place Blanche, pour l'harmoniser avec le Moulin Rouge? Ce serait ridicule. J'avoue qu'il était malaisé de construire une belle gare au milieu de la place de l'Opéra. Mais pourquoi placer là cette gare? Ne pouvait-on la placer derrière l'Opéra? Ou encore, ne pouvait-on disposer une sortie à droite de l'Opéra et une entrée à gauche? La perspective de l'Opéra eût été respectée.

On pouvait aussi louer une boutique sur la place de l'Opéra, à droite ou à gauche, et la transformer en gare.

Main ce trou! Cet horrible trou! Va-t-on le conserver? Va-t-on déshonorer Paris avec ce trou, qui sera la honte de la capitale?

Voilà ce que nous a dit M. Hector Guimard; nous reproduisons sans commentaires ses paroles; et avec lui, nous demandons à la Compagnie du Métropolitain, si elle va laisser au milieu de la place de l'Opéra, ce trou ridicule, ce trou dangereux, quand elle a d'autres moyens à sa disposition pour aménager une gare, sur la place ou à côté de la place de l'Opéra.

Julien Chéroy.

Articolo: La Presse, 2 Ottobre 1904

Le Monde

## La R.A.T.P. modernise ses stations METRO RETRO

La mode est au rétro. Une exposition sur les architectures parisiennes au dix-neuvième siècle est inaugurée, ce 6 février, à l'Orangerie de l'hôtel de Sully. Les Parisiens ont eu longtemps sous les yeux de parfaits exemples de ce " modern style " que l'on redécouvre aujourd'hui : les grilles de leur métro.

LE MONDE | 07.02.1975 à 00h00 • Mis à jour le 07.02.1975 à 00h00 |

Articolo: Le Monde, 7 Febbraio 1975

## LES ENTRÉES DE MÉTRO DE GUIMARD SONT DÉFINITIVEMENT PROTÉGÉES

M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie, vient d'inscrire les entrées de métro d'Hector Guimard à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

LE MONDE | 31.05.1978 à 00h00 • Mis à jour le 31.05.1978 à 00h00

## Un métro façon Guimard

LE MONDE | 31.10.1992 à 00h00

Redonner au métro parisien son identité d'origine. Après la course à la modernité avec le projet de métro sans pilote Meteor, c'est un retour aux origines qu'a annoncé le PDG de la RATP, jeudi 29 octobre. Faïence blanche biseautée, céramique d'époque, dallage au sol : les stations du métro devraient être revisitées à la façon de l'architecte Hector Guimard.

(in alto) Articolo: Le Monde, 31 Maggio 1978  
(in basso) Articolo: Le Monde, 31 Ottobre 1992

# **DOPO GUIMARD**

## IL MIGLIORAMENTO DEGLI ACCESSI

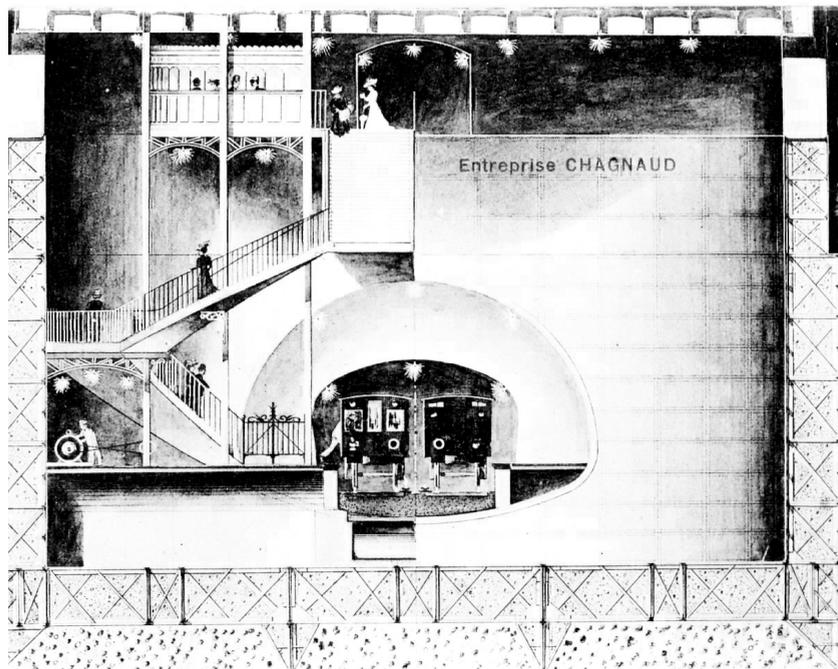
A causa del continuo aumento del traffico di passeggeri che interessava il sistema metropolitano, oramai amministrato dalla RATP<sup>101</sup>, molti accessi e corridoi di antica costruzione erano diventati del tutto inadeguati. In alcuni punti di quegli stretti corridoi si formavano mattina e sera veri e propri ingorghi di passeggeri; delle code interminabili in prossimità degli scambi di linea rendevano ancora più difficile viaggiare sulla rete. Il minimo ritardo su una linea avrebbe potuto portare a conseguenze drammatiche, il flusso umano, fermo davanti ad un cancello ed in continuo aumento di secondo in secondo invadeva tutte le corsie disponibili nonché le banchine delle linee adiacenti, con gravi rischi per la sicurezza generale e dei passeggeri. Divenne quindi essenziale migliorare il flusso negli accessi più frequentati al fine di sfruttare appieno la capacità di trasporto dei nuovi convogli. I primi interventi importanti vennero effettuati nel 1951 e 1952 in corrispondenza delle stazioni di Saint-Lazare e Place de Clichy per il prolungamento della

<sup>101</sup>RATP: la Régie Autonome des Transports Parisiens è una società nata il 21 marzo 1948 dall'accorpamento della Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP) incaricata della gestione del sistema metropolitano, e della Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP) incaricata della gestione dei servizi autobus. BIBLIOGRAFIA: M. Gaillard, De Madeleine-Bastille à Météor: Histoire des transports Parisiens, Amiens, 1991

linea 13. Pertanto, a partire da allora, la RATP procedette sistematicamente alla ricostruzione di diversi accessi e interscambi nei punti più critici del sistema, intervenendo su un limitato numero di stazioni per volta.

Parte del lavoro svolto nelle stazioni capolinea (Porte de la Villette e Pont de Sèvres) avevano lo scopo di assicurare un migliore collegamento tra la metropolitana e le banchine di partenza degli autobus delle linee suburbane. Nel quadro degli interventi sugli accessi, è necessario menzionare il rinnovamento delle prime scale mobili e delle apparecchiature moderne, la sostituzione di alcuni ascensori con scale mobili (nelle stazioni Barbès-Rochechouart e La Motte-Picquet) o con nuovi ascensori automatici (nelle stazioni Saint-Michel, Cité e Buttes-Chaumont).

Nell'ottobre del 1964, il lungo corridoio di corrispondenza di Châtelet ricevette il primo tapis roulant della rete. Infine, in molte stazioni, il controllo dei biglietti, precedentemente effettuato sulle banchine, venne spostato nella sala di distribuzione. Per ridurre il numero di dipendenti, un sistema



Sezione tipo di una stazione su cavedio verticale, come Cité o Saint-Michel.



Inaugurazione del primo tapis roulant nella stazione della metropolitana di Chatelet. 21 Ottobre 1964, stazione Chatelet, Parigi I.

di “acquisto-validazione” venne installato negli accessi poco trafficati, il controllo dei biglietti veniva effettuato direttamente dall’incaricato alla vendita<sup>102</sup>.

## **NUOVE TIPOLOGIE**

Sulle nuove linee la CMP impiegò solo una parte dei modelli a sua disposizione, come gli entourages a scudi e quelli a cartouches con fondo squadrato (l’amministrazione aveva previsto nuovi accessi con ampiezze molto variabili e ciò non permise più l’applicazione del fondo arrotondato il quale presentava un’unica dimensione standard).

In alcuni casi venne ripreso anche il modello dell’accesso di place de l’Opéra<sup>103</sup> realizzato da Cassien Bernard (station Montparnasse in place de Rennes, oggi scomparsa) in quanto ritenuto una soluzione adatta nei casi di stretto rapporto con edifici storici e in caso di grandi accessi.

Ma fu con la creazione delle nuove linee che si ebbe un aumento esponenziale di accessi alle stazioni (dovuto

principalmente a motivi di sicurezza, visti i grandi numeri di viaggiatori) costringendo la CMP a creare nuovi modelli in alcuni casi più funzionali.

Passeggiando oggi per Parigi ci rendiamo conto che le soluzioni adottate per gli accessi della metropolitana sono svariate. Molti tipi appartenenti a Guimard e al suo inconfondibile stile, altri introdotti in tempi più recenti dalla RATP con la collaborazione di diversi architetti. Questi hanno saputo cogliere lo spirito di Guimard ed hanno cercato di applicarlo su nuove strutture innovative, ma con forme più semplici e più facili da riprodurre. La maggior parte delle nuove tipologie è caratterizzata da balaustre non troppo decorate, sulle quali nel corso degli anni sono stati apposti diversi tipi di insegne indicanti la presenza di un accesso alla metro. I materiali spaziano da quelli metallici, a quelli lapidei.

Ma la necessità di creare nuovi accessi ed ampliare il sistema metropolitano impose in alcuni casi di fare ricorso a soluzioni alternative all’ormai abituale accesso diretto,

<sup>102</sup> J. Robert, Notre métro, Paris, Omnes & Cie, 1968

<sup>103</sup> F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, ” Op.cit.”

dotato di scale, posto sui marciapiedi delle strade. Si tratta di ingressi posti all'interno di vere e proprie edicole in muratura spesso addossate ad edifici preesistenti o che ne costituiscono il piano terra. In casi più estremi è stato necessario ricavare un acceso nel piano terra di alcuni edifici (la soluzione già proposta nel 1898, in quanto già adottata a Londra e in molte altre città europee e oltreoceano, non venne mai sfruttata prima della seconda metà del ventesimo secolo). In entrambe le soluzioni essi avrebbero dovuto accogliere l'atrio passeggeri, la biglietteria, le scale e gli ascensori.

## LE NUOVE TIPOLOGIE NEL DETTAGLIO

(approfondimento)

I primi interventi dopo Guimard videro la comparsa di balaustre in ferro battuto che vennero inizialmente installate solo lungo l'ex sistema ferroviario Nord-Sud. Effettivamente, all'epoca di questo nuovo tracciato, allora concorrente della CMP, era necessario che le stazioni del primo tratto si distinguesse da quelle del secondo. Così gli accessi delle stazioni si arricchirono di balaustre in ferro battuto e decori in ceramica per differenziarsi dallo stile Guimard e dall'impronta Art Nouveau presente sull'intera rete CMP.

Intorno al 1920, essendo terminata ormai da lungo tempo la collaborazione con Guimard, la CMP si rivolse a Adolphe Dervaux<sup>104</sup> per semplificare e purificare le forme delle balaustre in ferro, che conservarono sempre il colore verde, ma declinato in alcune sfumature più scure. Per le balaustre in pietra venne invece incaricato Cassien-Bernard. Gli entourages in pietra delle stazioni Franklin D. Roosevelt e Place de l'Opéra divennero un'alternativa al modello Art Nouveau creato da Guimard. Questi accessi vennero installati sulle grandi piazze o sui viali haussmaniani alla

<sup>104</sup>ADOLPHE DERVAUX nacque a Parigi nel 1871 e morì nello stesso luogo nel 1945. Fu un architetto francese, conosciuto per aver creato e dato il suo nome ad uno dei lampioni/insegna della metropolitana di Parigi. BIBLIOGRAFIA: Jean-Claude Vigato, *L'Architecture régionaliste : France 1890-1950*, Norma, Paris, 1994, p. 132; Claude Loupiac et Christine Mengin, *L'Architecture moderne en France, tome 1, 1889-1940*, sotto la direzione di G. Monnier, Picard, Paris, 1997, p. 81; François Loyer, *Histoire de l'architecture française : de la Révolution à nos jours*, Mengès, Paris, CNMHS, 1999, p. 411



Stazione Franklin Roosevelt. Entourage in pietra progettato da Cassien Bernard.  
Avenue des Champs-Élysées. Parigi VIII.



Stazione Montparnasse-Bienvenue con entourage in pietra progettato da Cassien Bernard.  
Place de Rennes. 1910 ca. Parigi XIV e XV.

fine del XIX secolo per di integrarsi al meglio con l'ambiente circostante e favorirne la discrezione.

Divenne in seguito necessario intervenire anche sulle stazioni sopraelevate, oramai molto diffuse sul territorio parigino. La sala di vendita dei biglietti di queste stazioni poteva assumere diverse forme: un edificio in pietra situato sotto il viadotto, una semplice edicola in muratura, o ancora un'edicola in materiali moderni come l'alluminio (stazione La-Motte-Picquet Grenelle). A seconda delle stazioni, dei gradini potevano permettere l'accesso diretto dalla biglietteria ai binari oppure l'accesso veniva situato lateralmente e non di fronte alla stazione.

Andando avanti con gli anni e superati i primi ostacoli, vediamo la comparsa di diversi accessi che in base ai materiali utilizzati e al periodo in cui fecero la loro comparsa, vennero definiti in stile "moderno". I primi arrivarono dopo la Seconda Guerra Mondiale, circa nel 1950. Gli accessi moderni di colore verde sono facili da confondere con le balaustre concepite da Dervaux: le linee sono ancora più nette e pure di quelle di Dervaux, già a loro volta semplificate rispetto a quelle di Guimard. Ma non solo, in totale rivoluzione, in occasione dell'apertura della linea 14 nel 1998 vennero creati degli appositi accessi dotati di balaustre vetrate. Da lì in poi si diede largo spazio alla sperimentazione e alla creazione di accessi dotati di



balustre; non si seguì più una logica precisa ma si ci adattò alle diverse e specifiche esigenze della stazione in cui era richiesto un ammodernamento o l'installazione di un accesso.

Parallelamente a queste tipologie vennero istituiti dei nuovi accessi, creati per mancanza di uno spazio sufficientemente ampio e accessibile lungo la strada. Ciò costrinse a collocare questi accessi all'intero degli immobili. Venne valutato e concepito caso per caso, ciascuno con le sue esigenze e le sue complessità. L'ingresso avveniva tramite la facciata dello stabile preservandone al massimo lo stile originale.

Ma non furono gli unici ingressi atipici, infatti con l'incrementarsi del traffico dei passeggeri e delle linee divenne necessario ricorrere a diversi modelli di accessi che presero l'aspetto di veri e propri padiglioni e decorate sale passeggeri. Qui di seguito alcuni degli esempi:

- L'ingresso alla stazione di Saint-Jacques si trova al di sopra del tracciato della linea 6, al confine tra vie aeree e binari sotterranei. La decorazione dell'edificio, di colore marrone e beige, è direttamente ispirata ai fregi presenti nei tipici accessi. Inoltre, le insegne sono ispirate a quelle di Guimard.
- L'accesso alla stazione Volontaires è rafforzato da un

decoro in ceramica con l'iscrizione Métropolitain. L'edificio è anche decorato con un fregio in ferro battuto, tipico dello stile Nord-Sud.

- L'accesso alla stazione Vaneau venne costruito in linea con altri edifici presenti lungo la strada per la mancanza di spazio sul marciapiede. L'accesso è segnalato da due insegne sormontate da globi luminosi, e si può leggere da un lato la scritta Metro e dall'altro lato Station Vaneau. Il mini-edificio è decorato con piastrelle in ceramica blu e verde.

- I due accessi alla stazione Place de Fêtes sono stati costruiti nel 1936 e vennero progettati originariamente per servire come un riparo anti aereo con capienza fino a 6.000 persone. Questi due accessi si affacciano su due lunghe scale mobili che portano ad una delle stazioni più profonde della rete. Il chiosco è in calcestruzzo e riporta una minima separazione interna per distinguere i flussi in entrata e in uscita attraverso l'inserimento di segnaletica verticale. La forma triangolare della copertura, non presenta alcuna indicazione esterna mentre sul frontone è leggibile la scritta Metro incisa nella muratura<sup>105</sup>.

- Gli accessi delle stazioni Pelleport, Saint-Fargeau e Porte des Lilas, progettati dall'architetto Charles Plumet,

<sup>105</sup>Sito web RATP, Les accès du metro, [ratp.fr/corpo/patrimoine/acces](http://ratp.fr/corpo/patrimoine/acces), consultato il 15/02/2017

assomigliano a delle stazioni ferroviarie in miniatura. Infatti, queste stazioni vennero scavate in grande profondità. Questo è il motivo per cui i loro accessi si presentano diversi dagli altri, in quanto necessitavano di poter ospitare, oltre alle scale, anche degli ascensori accessibili direttamente dal marciapiede. Circondato da una tettoia in aggetto questo tipo di accesso è tipico dell'architettura degli anni Venti, con un'insegna incorporata nell'edificio che riporta la scritta *Metropolitain*<sup>106</sup>.

- Il chiosco in cemento di Quai de la Rapée sulla linea 5 ha sostituito nel 1970 un chiosco molto simile a quello di St-Jacques sulla linea 6 (precedentemente linea 5). La stazione Quai de la Rapée si trova all'aperto ma è ribassata rispetto al livello della strada<sup>107</sup>.

- La stazione di Université St-Denis venne inaugurata il 25 maggio 1998. Serve come suggerisce il suo nome, un'università, in particolare l'Università di Parigi VIII Saint-Denis. Sopra i binari vi è una grande sala che serve una importante e trafficata stazione degli autobus. Il suo grande tetto a forma di V rompe nettamente con l'architettura degli edifici circostanti<sup>108</sup>.

- Gli accessi alle stazioni Malakoff-Rue Etienne Dolet

e Châtillon-Montrouge furono creati nel 1976 durante l'estensione della linea 13. L'estensione venne effettuata sopraelevata e gli accessi sono costituiti da un grande edificio moderno con una grande sala posta sotto il viadotto<sup>109</sup>.

- L'accesso alla stazione Louise Michel, non si trova in un edificio, ma dà l'impressione di esserlo. Venne creato nel 1937 in occasione dell'estensione della linea 3 fino a Pont de Levallois. La sua peculiarità è dovuta agli stretti marciapiedi e alla mancanza di spazio per costruire l'accesso. L'aspetto esterno è stato rinnovato nel 2002, attuando miglioramenti alla segnaletica<sup>110</sup>.

- L'accesso secondario di Place Monge è situato sotto le Arènes de Lutèce. I portici sono una riproduzione che si fonde con lo stile della piazza circostante. I fregi semicircolari sopra le griglie hanno motivi risalenti agli anni trenta. L'indicazione Metro tra i due archi è di colore rosso ed è scritta con un carattere semplice, contrariamente allo stile di Hector Guimard.

<sup>106</sup>“ivi”

<sup>107</sup>“ivi”

<sup>108</sup>“ivi”

<sup>109</sup>“ivi”

<sup>110</sup>“ivi”

- L'ingresso secondario della stazione Boulogne Jean-Jaurès è simile a quello delle stazioni Vaneau, Volontaires o Place Monge. A causa della stretta Rue du Château e dei suoi marciapiedi, l'accesso è stato ricavato in un piccolo edificio in mattoni rossi allineato a quelli circostanti.

- Le stazioni Les Agnettes e Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles hanno un ingresso unico in un edificio molto leggero in materiali moderni (principalmente vetro e acciaio), dotato di grandi finestre che si affacciano sulla biglietteria, permettendo che la luce penetri all'interno della stazione, fino alle banchine.

In alcuni casi gli accessi costituiscono delle vere e proprie eccezioni se si analizza la forma, la collocazione e i materiali utilizzati. Di seguito alcuni esempi:

- Situato a metà strada tra l'Avenue du Président Kennedy e la Place de Costa Rica, la stazione Passy è in parte sopraelevata e in parte sotterranea. Due scale a monte e a valle della rue de l'Alboni permettono di accedere alla stazione. Sul lato in direzione Charles de Gaulle - Etoile ci sono due scale mobili al fine di ridurre lo spazio occupato all'interno della biglietteria.

- I due accessi della stazione St. Georges sono semicircolari. Sono incorniciati da balaustre in ferro battuto, come le ringhiere dei palazzi della Place Saint Georges al fine di armonizzare l'intera l'architettura del quartiere. L'indicazione Métropolitain in bianco su uno sfondo rosso è sovrapposta alla griglia dell'entourage che si innesta in quella degli edifici.

- Per convenzione tutti gli accessi della metropolitana sono disposti longitudinalmente rispetto alla strada. Alla stazione Porte de Versailles, un accesso invece venne inserito in una curva. L'accesso non presenta solo l'originalità delle forme ma anche dei materiali, infatti la balaustra è stata realizzata in ferro battuto riccamente decorato e sorretto da colonnine e basamento in pietra.

- Anche nella stazione Miromesnil, gli accessi vennero posti in curva, ma molto meno accentuata rispetto a quella della stazione Porte de Versailles. Questo accesso presenta una balaustra realizzata in acciaio dalle forme molto pulite e dall'aspetto complessivo decisamente contemporaneo.

- La stazione Lamarck-Caulaincourt è un caso molto particolare presenta un singolo accesso, privo di scale per accedervi ma ai suoi lati partono due lunghe scalinate che

conducono sulla collina di Montmartre.

- Alcuni accessi vengono concepiti riprendendo lo stile dei parapetti e delle ringhiere circostanti. A Saint-Germain-des-Prés, la balaustra che circonda l'ingresso della stazione è identica a quella che recinta il giardino dell'adiacente chiesa di St. Germain de Prés, la ringhiera dell'accesso secondario su rue Lobau della stazione Hôtel de Ville è la continuazione di quella che circonda l'Hôtel de Ville di Parigi, così come quella che circonda l'accesso della stazione Bourse è il proseguo della recinzione dell'edificio della Borsa di Parigi.

- La maggior parte degli ingressi della stazione Bobigny Pablo Picasso presenta un parapetto in mattoni, un'eccezione se si pensa al resto degli accessi presenti sulla stessa linea o sul resto del sistema metropolitano, realizzati in materiali metallici. La stessa tipologia di accesso con parapetto in mattoni la ritroviamo negli accessi della stazione Gabriel Péri.

## UNA METRO ICONA

Nel corso dei secoli gli accessi delle stazioni della metropolitana di Parigi hanno saputo attirare l'attenzione di artisti, registi, pubblicitari, fotografi e molteplici altre figure, affascinate dalla complessità e dall'unicità delle forme plasmate da Guimard. Un campionario di elementi che si rifanno al mondo naturale e all'anatomia umana, intrecciandosi in un sapiente gioco di curve sinuose e punti focali. Basta un solo sguardo affinché la mente riconosca in queste opere d'arte rimandi a figure animali e piante esotiche.

Ben presto portali, edicole e entourages comparirono su giornali, riviste, libri, pellicole cinematografiche e campagne pubblicitarie divenendo simboli universalmente riconosciuti di Parigi come città d'arte. Un'immagine che rimanda ad un'idea: questa è la funzione che dall'inizio del novecento svolgono le raffigurazioni e riproduzioni delle opere Guimard. Una metro icona, riconosciuta da chiunque e ovunque, un nuovo simbolo per una città dal fascino eterno. Il termine icona trae la sua origine dal greco eikénaí "essere

simile”, “apparire” a sua volta declinato nel termine eikóna la cui traduzione data è “immagine”. L’immagine è dunque lo strumento scelto per trasmettere un messaggio, un’idea da condividere con le masse.

Accanto alla Tour Eiffel, alla basilique du Sacré-Cœur e al Moulin Rouge e molti altri monumenti ed edifici storici, gli accessi Art Nouveau del metro parigino costituiscono ancora nel 2017 uno dei collegamenti più immediati se si pensa alle architetture e al fascino della capitale francese.

Piccole e medie imprese sfruttarono l’immagine degli entourages e delle edicole nei loro manifesti pubblicitari cavalcando l’onda di novità di questa nuova infrastruttura e attirando così maggiormente l’attenzione di possibili clienti e investitori incuriositi da questo gioco di parallelismi. Ma andando avanti con i tempi gli accessi della metro acquisirono lo status di monumenti all’interno della città e diventando essi stessi i soggetti di dipinti e libri illustrati. I fotografi contribuirono a documentare il ruolo ricoperto da questi oggetti dell’architettura nell’ambiente urbano e della loro relazione con i cittadini. E persino la moda con svariati



Publicità dei grandi magazzini Bon Marché di Parigi degli anni venti.

servizi fotografici non poté resistere al fascino che essi sprigionavano dando una marcata impronta urbana e parigina quando accostati a capi d'abbigliamento della tradizione sartoriale francese indossati da grandi modelle dell'epoca. A partire dagli anni cinquanta, quando si ritrovò l'interesse, perso nei due decenni precedenti, per gli accessi Guimard, vediamo la loro comparsa anche in alcuni film girati a Parigi, nei quali l'inserimento di una scena con un edicola o l'inquadratura di un entourage fungeva da conferma che il film si stesse svolgendo nella capitale.

E poi ancora fecero la loro rapida comparsa su francobolli, cartoline, copertine di libri e guide turistiche di Parigi confermando il loro peso culturale e artistico.

L'immagine di questi accessi ha subito una costante crescita che vede la conferma oggi, più di un secolo dopo la loro ideazione, in quanto modello da riprodurre, copiare e imitare in tutto il mondo esaltando il coraggio avuto dall'architetto Hector Guimard nell'imporre una così netta impronta nel panorama artistico/architettonico e culturale parigino.



Servizio fotografico per Dior Glamour. Collezione haute-couture, Primavera-Estate 1957. Entourage Guimard, Stazione Louvre. 1957, Parigi I.



Fermo immagine tratto dal film “Le Salaire de la peur” (di Henri-Georges Clouzot, 1952). La scena ritrae l'attore Yves Montand, e dietro di lui, si può notare disegnato sul muro, un entourage Guimard.



In una video-intervista, l'artista Salvador Dalí esprime la sua opinione sulle “porte della metropolitana di Parigi” realizzate da H. Guimard.  
5 Dicembre 1972



(alto) Timbro Guimard 1994, realizzato da Jean Paul Vêret-Lemarinier.

(basso) Timbro Metro di Parigi 1999, realizzato dall'Agence Pascale Pichot.



Publicità "My Brazil trip" comparsa sul sito della compagnia aerea Air France nel Marzo 2017.



## 2. CASI STUDIO

PARIGI, BILBAO,  
LONDRA E NAPOLI  
OGGI

# **ATTUALITÀ A PARIGI**

## **NUOVE "OPERE" IN CITTÀ**

Parigi è una città in continua evoluzione e in costante espansione e modernizzazione. Alcune delle sue principali innovazioni riguardano sono le nuove uscite / entrate della metropolitana, create per facilitare il viaggiatore che vuole raggiungere determinate linee o per migliorare questo grande simbolo della città di Parigi. Ma parlando di Parigi e della sua rete di trasporti metropolitani, non possiamo dimenticarci dell'esistenza di un'immensa rete del trasporto suburbano su rotaia RER (Regional Express Network) attraverso la quale è possibile raggiungere i sobborghi vicini alla capitale in brevi archi temporali. Infatti, i comuni della cintura parigina hanno potuto godere negli ultimi anni di una rinascita dei trasporti anche attraverso la creazione e l'implementazione di nuove stazioni.

La RATP ha annunciato nel 2016 la prossima installazione di una dozzina di nuove stazioni della metropolitana entro il 2021. Sette nuove stazioni della metropolitana saranno create sulla linea 11 per servire le stazioni Hôtel de Ville, Goncourt, Belleville, Pyrénées, Télégraphe, Porte des Lilas, Mairie

des Lilas. Dato il rapido avanzamento del progetto "Grand Paris Express", siamo vicini alla costruzione nella banlieue parigina di sessantotto nuove stazioni la cui progettazione è stata affidata ad altrettanti architetti riconosciuti a livello mondiale, ed esperti del settore infrastrutturale per i trasporti. Le stazioni saranno principalmente sotterranee, posizionate a diverse decine di metri sotto il livello del suolo, il che comporterà la necessità, attraverso speciali e grandiosi accessi in superficie, di illuminare con luce prevalentemente naturale parte della stazione ipogea. In programma vi è anche la modernizzazione delle stazioni esistenti sulla linea 14 Meteor, che comprende lo sviluppo di tre nuovi accessi entro il 2019 per le stazioni Bercy, Cour Saint-Emilion, Olympiades. Nel quadro delle innovazioni della RATP rientra il prolungamento della linea 14 a Nord di Saint-Lazare fino a Mairie de Saint-Ouen. Interamente sotterranea e lunga circa 5,8 chilometri, questa estensione vedrà la creazione di quattro stazioni: Pont Cardinet, Mairie de Saint Ouen, Clichy Saint-Ouen e Porte de Clichy.

## STAZIONE PONT CARDINET

Il gruppo di sviluppo immobiliare Emerige insieme e la RATP hanno affidato all'artista tedesco Tobias Rehberger la creazione di un'opera d'arte permanente per la nuova stazione della metropolitana di Pont Cardinet (quartiere di Batignolles nel diciassettesimo arrondissement di Parigi). Pont Cardinet sarà la prima delle nuove stazioni create come parte dell'estensione della linea 14 che andrà da Saint-Lazare a Mairie de Saint Ouen. L'integrazione di un'opera d'arte contemporanea originale è stata un punto prefissato dalla committenza sin dall'inizio della riflessione globale sull'assetto della futura stazione. L'accesso sarà integrato nel piano terra di un nuovo edificio progettato dall'agenzia cinese MAD fondata da Ma Yansong e dallo studio Christian Biecher. L'opera monumentale e permanente di Rehberger sarà installata ai piedi di questo edificio futuristico, dai tratti architettonici e paesaggistici innovativi.

L'artista Tobias Rehberger nato nel 1966 in Germania, e tutt'oggi spesso presente sia a Berlino sia a Francoforte,



Vista render del progetto dell'artista Tobias Rehberger per il nuovo accesso della Stazione Pont Cardinet di Parigi.

Tobias Rehberger è uno dei più brillanti artisti della sua generazione, premiato alla Biennale di Venezia del 2009 con il Leone d'Oro. Prendendo in prestito il titolo di pittura, scultura, design, arte, architettura o cinema, le sue installazioni, spesso di carattere monumentale, alterano il l'abituale rapporto che si instaura tra arte e spettatore. Egli crea opere e ambienti che interagiscono con la nostra percezione degli oggetti e delle loro funzioni. Le sue proposte, scultoree e spaziali, consistono in piani geometrici opachi e trasparenti, bianchi o colorati, curvi o lineari, delineando un universo proprio, dove la complessità è generata dal sapiente dialogo tra i materiali e soprattutto dalla luce, filo conduttore di gran parte dei suoi lavori. Le sue opere sono state esposte in alcuni dei più importanti musei ed istituti d'arte del mondo tra i quali l'innovativo Palais de Tokyo a Parigi (Francia), la Tate Liverpool a Liverpool (UK), passando per il Walker Art Center a Minneapolis (USA), la Whitechapel Gallery a Londra (UK) e infine l'Hirshhorn Museum and Sculpture Garden a Washington (USA).



Bar Oppenheimer, 2013, Installazione a cura di Tobias Rehberger per l'Hotel Americano, New York.

## **Il progetto**

Durante la presentazione del progetto l'artista ha dichiarato: "Il mio progetto per la stazione della metropolitana di Pont Cardinet a Parigi è un'interpretazione contemporanea e scultorea della famosa stazione della metropolitana Art Nouveau progettata da Hector Guimard che è diventata nel tempo un simbolo assoluto della città di Parigi".

Partendo dal modello emblematico di Guimard, quindi, l'artista ha immaginato un'architettura geometrica, colorata e di facile utilizzo per segnalare l'ingresso nella Parigi sotterranea e facente funzione di punto di riferimento per viaggiatori e residenti. La scultura ha una dimensione essenziale per la vita quotidiana dei parigini e dei visitatori della capitale, quella del tempo. Mentre frammenti metallici triangolari opachi compongono il gran parte dell'opera, altri, retroilluminati, si illumineranno per indicare il tempo, secondo il concetto dell'orologio binario: dodici triangoli indicheranno le ore, cinque le altre frazioni di dieci minuti e le ultime nove daranno i minuti. A seguito

di una consultazione guidata da Jérôme Sans, direttore artistico del progetto, la proposta di Tobias Rehberger ha particolarmente attratto gli sponsor per la sua dimensione giocosa, evolutiva e coinvolgente. Presto dovrebbe essere adottato dai parigini e dai turisti come un nuovo emblema della Parigi artistica, proprio come nel 2000 con l'opera "Le Kiosque des Noctambules" creata dall'artista francese Jean-Michel Othoniel per la stazione Palais Royal-Musée du Louvre.

## **RATP valorizza la propria rete**

La metropolitana è stata per Parigi un luogo di espressione artistica sin dalla sua nascita con le installazioni in stile Art Nouveau di Hector Guimard, che sono state una fonte di ispirazione per l'artista Tobias Rehberger. L'unione tra il trasporto pubblico parigino e l'arte è sempre stata portatrice di creazione e innovazione, costituendo, nel corso degli anni, un patrimonio eccezionale di cui la RATP oggi è il garante. L'azienda si impegna a preservare questo patrimonio, oltre

ad arricchire e migliorare i suoi spazi di trasporto. Riguardo ciò, l'integrazione dell'arte in questi spazi, come l'opera di Tobias Rehberger, all'ingresso della stazione di Pont Cardinet, è una caratteristica fondamentale della politica culturale della RATP. L'arte contemporanea, così come le diverse correnti artistiche francesi e internazionali, hanno infatti investito per diversi anni negli spazi concessi dalla RATP. La commissione di un'opera ad un artista è una delle azioni principali; più che semplici installazioni, le opere d'arte sono concepite insieme ai loro creatori e in base alla loro localizzazione. Personalizzando le stazioni, la RATP desidera offrire ai viaggiatori spazi di qualità e piacevoli da esplorare, rendendo l'arte accessibile a tutti e presente nella vita quotidiana<sup>111</sup>.

<sup>111</sup> EMERIGE-CORPORATE [www.emerige-corporate.com/content/uploads/2014/04/CP\\_Station-Pont-Cardinet](http://www.emerige-corporate.com/content/uploads/2014/04/CP_Station-Pont-Cardinet), UNICPARIS [www.unicparis.fr/STATIONMETRO.html](http://www.unicparis.fr/STATIONMETRO.html)



Vista render del progetto dell'artista Tobias Rehberger per il nuovo accesso della Stazione Pont Cardinet di Parigi e il palazzo che lo accoglie realizzato dagli studi di progettazione MAD e Christian Biecher.

## IL “GRAND PARIS EXPRESS”

(approfondimento)

Con duecento chilometri di linee automatiche (tanti quanti quelli percorsi dall'intero attuale sistema metropolitano urbano) e 68 nuove stazioni, il Grand Paris Express si pone come il più grande e ambizioso progetto urbano di tutta l'Europa. Molto più di una rete di trasporti, un'apertura verso nuovi orizzonti e verso la creazione di molteplici opportunità. Con lui, la metropoli diventa più si espande e si unisce allo stesso tempo..

Le quattro nuove linee del Grand Paris Express (15, 16, 17 e 18) e i prolungamenti delle linee 11 e 14 saranno collegati alla rete metropolitana e RER esistente.

Prevalentemente sotterranea, la nuova metropolitana attraverserà i territori dell'Grand Paris per collegarli alla capitale. Grazie a questa implementazione del sistema metropolitano sarà più facile passare da un punto all'altro dell'Ile-de-France senza dover attraversare obbligatoriamente Parigi, ma anche raggiungere più rapidamente il cuore della capitale dalla sua periferia e viceversa. Nuova alternativa all'automobile, il Grand Paris Express ridurrà l'inquinamento, gli ingorghi e contribuirà a creare una metropoli più rispetto-

<sup>104</sup>ADOLPHE DERVAUX nacque a Parigi nel 1871 e morì nello stesso luogo nel 1945. Fu un architetto francese, conosciuto per aver creato e dato il suo nome ad uno dei lampioni/insegna della metropolitana di Parigi. BIBLIOGRAFIA: Jean-Claude Vigato, *L'Architecture régionaliste : France 1890-1950*, Norma, Paris, 1994, p. 132; Claude Loupiac et Christine Mengin, *L'Architecture moderne en France, tome 1, 1889-1940*, sotto la direzione di G. Monnier, Picard, Paris, 1997, p. 81; François Loyer, *Histoire de l'architecture française : de la Révolution à nos jours*, Mengès, Paris, CNMHS, 1999, p. 411

sa dell'ambiente. L'obiettivo è quello di servire i principali centri del commercio (aeroporti, centri commerciali, centri di ricerca e università) e le aree metropolitane che sono attualmente difficili da raggiungere. Avvicinerà tutti al loro posto di lavoro e renderà i viaggi quotidiani più leggeri e veloci. Soprattutto, moltiplicando le possibilità degli itinerari, faciliterà per tutti l'accesso all'occupazione, alla formazione, alla cultura e al tempo libero. Lungo tutta la rete, la città si trasformerà e diventerà più densa. La costruzione delle 68 stazioni del Grand Paris Express è già accompagnata da progetti urbani pronti ad accogliere migliaia di parigini. Nei prossimi anni nasceranno nuovi quartieri, che uniranno alloggi di tutte le tipologie, negozi, uffici e attrezzature per soddisfare le esigenze della regione e della capitale<sup>112</sup>.



<sup>112</sup>SOCIETE DU GRAND PARIS [www.societedugrandparis.fr/gpe/le-grand-paris-express-en-resume](http://www.societedugrandparis.fr/gpe/le-grand-paris-express-en-resume)

(alto) Progetto stazione Villejuif-Institut Gustave Roussy, Société du Grand Paris-Dominique Perrault. (basso) Progetto stazione Saint-Denis Pleyel, Société du Grand Paris-Kengo Kuma & Associates.

**STATION PALAIS ROYALE-MUSÉE DU LOUVRE:  
“ LE KIOSQUE DES NOCTAMBULES”**

Il Kiosque des Noctambules era chiamato originariamente l'Impertinente. E infatti l'impertinenza a questa opera contemporanea dello scultore Jean-Michel Othoniel non manca proprio. Un accesso per una stazione della metropolitana insolito, che si inserisce in un contesto architettonico già ben definito. Un oggetto fantastico, cristallino, un'esplosione di colori e di forme nel quadro urbano geometrico nel quale è stato collocato, un'opera portatrice di aria festosa all'ingresso della stazione della metropolitana Palais Royal - Musée du Louvre proprio di fronte alla Comédie Française, sin dalla sua inaugurazione il 30 Ottobre 2000.

Il chiosco notturno è una follia colorata progettata per accogliere il flusso di passeggeri come una pausa incantata nell'isteria della città. Questa creazione conferisce un tocco barocco all'arredo della Parigi storica, un tocco inusuale evidenziato dall'architettura classica di Place Colette.



Kiosque des Noctambules-metro Palais Royal-Musée du Louvre. Progettato da Jean-Michel Othoniel-RATP. 2000, Parigi I.

Nel 1996, la RATP iniziò i preparativi per le celebrazioni del centenario della metropolitana parigina inaugurata nel luglio 1900 e chiese così a Jean-Michel Othoniel di realizzare un disegno, lo schizzo di un'opera immaginaria per illustrare un libro facendo riferimento al lavoro di Hector Guimard. Othoniel residente in Italia era affascinato dall'opera dei maestri vetrai veneziani. Si ispirò quindi al vetro di Murano e creò un modello tridimensionale del suo progetto. I funzionari della RATP furono sedotti da quell'immagine e decisero realizzare veramente questo per in 3D in scala reale offrendo agli utenti del ventunesimo secolo la possibilità di attraversare questo magico accesso (dal costo di 450 mila euro) che sembra essere uscito da un racconto fantastico.

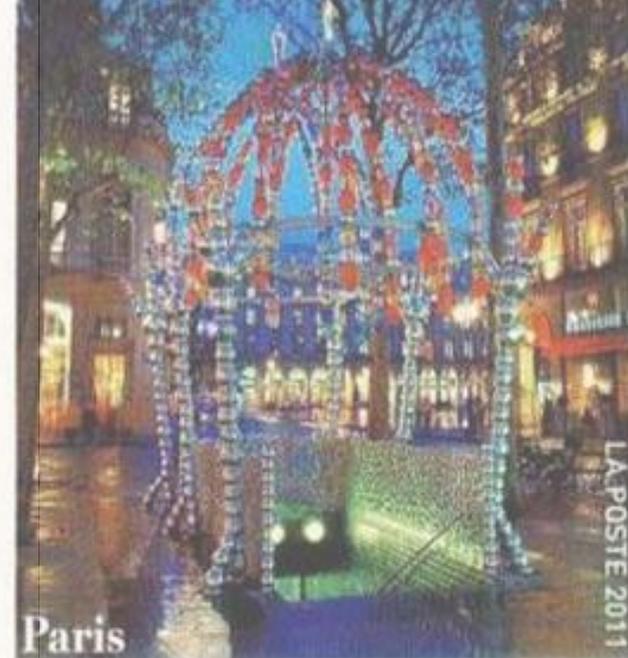
La composizione del Kiosque des Noctambules è molto singolare, così come la maggior parte delle opere dell'artista. La struttura è formata da due cupole non rivestite, il cui scheletro è formato da una successione di perle di vetro soffiato di Murano, realizzate dalla vetreria



FRANCE 1,40 €

Φ | JEAN-MICHEL OTHONIEL

Le Kiosque des Noctambules



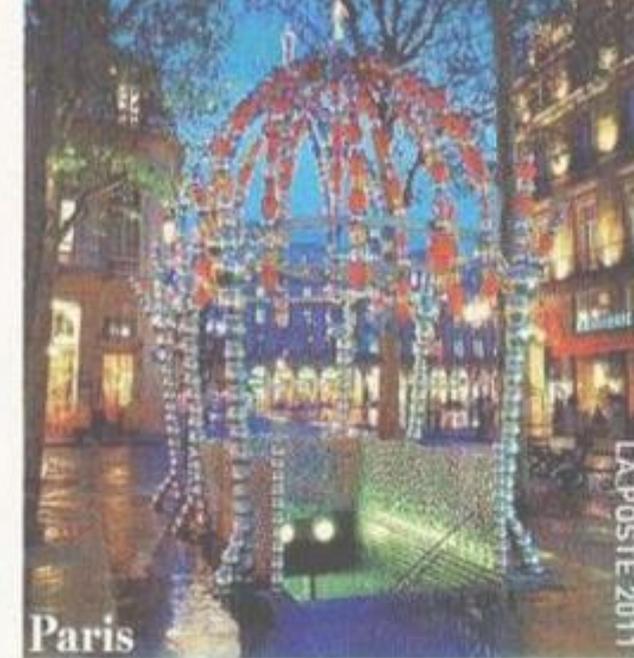
FRANCE 1,40 €



FRANCE 1,40 €

Φ | JEAN-MICHEL OTHONIEL

Le Kiosque des Noctambules



FRANCE 1,40 €

HEL 307 01199687

Timbro Jean-Michel Othoniel Le Kiosque des Noctambules Paris, 2011

Salviati, appoggiate su pilastri di alluminio che rimandano ad un agglomerato di sfere fuse in un unico corpo metallico. Una cupola rappresenta il giorno, l'altra la sera. L'opera viene pensata per disegnare un otto, un simbolo dell'infinito, dell'armonia e dell'eternità. L'edicola si cela fra la caoticità della città facendoci vivere attraverso forme fantastiche, le sue curve e le riflessioni del vetro un sogno e una sensazione di stupore e gioia: l'occhio viene catturato e non riesce a distogliere lo sguardo da quest'oggetto amatore. Al momento giusto, quando anche un soloraggio di luce penetra attraverso le forme e le diverse consistenze dell'opera, l'intera place Colette s'illumina con un bagliore colorato così come se fosse stato aperto uno scrigno pieno di pietre preziose. La balaustra che circonda l'accesso riprende il modello a bolle e alveoli rappresentativo del lavoro di Othoniel, ed accoglie sul lato posteriore una panchina pubblica relizzata nel medesimo materiale metallico. L'installazione appare come una carrozza reale lanciata ad alta velocità, e scaraventata sui ciottoli di un'epoca passata.

L'installazione continua anche all'interno con piastrelle in maiolica, delle stesse dimensioni di quelle classiche bianche riscontrabili in tutte le metro parigine, ma con una laccatura metallica adattata all'opera e con degli oblò, incassati nel muro, in cui sono esposte le stesse perle di vetro che adornano l'edicola.

Il Kiosque des Noctambules si pone come un invito a guardare il mondo con gli occhi dei bambini. Jean-Michel Othoniel ci invita nel cuore stesso della fiaba, della quale lui ha delineato i contorni. Questo lavoro unico infonde un sottile tocco di magia in una vita quotidiana che si anima con un soffio di profonda gioia<sup>113</sup>.

#### **STAZIONE ST. LAZARE: LA “LENTILLE DE VERRE”**

Una struttura in acciaio inossidabile con maglia strutturale bidirezionale e pannellatura vetrata venne progettata nel 2001 dall'architetto Jean-Marie Charpentier per coprire l'accesso

<sup>113</sup>PARIS LA DOUCE <http://www.parisladouce.com/2013/03/paris-le-kiosque-des-noctambules-de.html>

principale alla stazione della metro Saint Lazare a Parigi, permettendo alla luce naturale di penetrare nelle profondità della metropolitana. Situata nel nono arrondissement, nel centro della capitale francese, la stazione della metropolitana di Saint Lazare costituisce una delle tappe fondamentali del lavoro della RATP per estendere la linea automatizzata Meteor (linea 14). Il tratto si sviluppa dalla Chiesa di Madeleine a Saint Lazare. Pertanto un trattamento specifico e simbolico dell'accesso è stato imposto in modo naturale ovvero in linea con le strutture ultramoderne di queste nuove stazioni. Il problema sottoposto ai progettisti non era solo quello di segnare visivamente l'ingresso, ma anche di favorire l'introduzione della luce naturale all'interno della stazione e al fine di raggiungere anche le diverse banchine. Da qui la progettazione di questa "lente" complessa e completamente trasparente, che, per motivi di organizzazione spaziale, si trova nel cuore della cour de Rome, di fronte alla facciata della stazione. Permette il collegamento dal livello della piazza al sottosuolo



Accesso metro St Lazare-Cour de Rome. "La Lentille de Verre", progetto a cura di Jean-Marie Charpentier. 2001, Parigi VIII.

attraverso una scalinata centrale e due scale mobili situate su entrambi i lati. A completare le soluzioni di discesa vi è anche un ascensore inclinato, posizionato lateralmente che rende accessibile la metropolitana anche alle persone con mobilità ridotta.

La sua apertura è volutamente rivolta verso la città. La struttura è composta da diverse parti: una struttura portante in acciaio inossidabile e un involucro composto da parti metalliche di diverse dimensioni e sezioni che reggono una copertura vetrata. La geometria del telaio della lente disegna quadrilateri dalle forme irregolari.

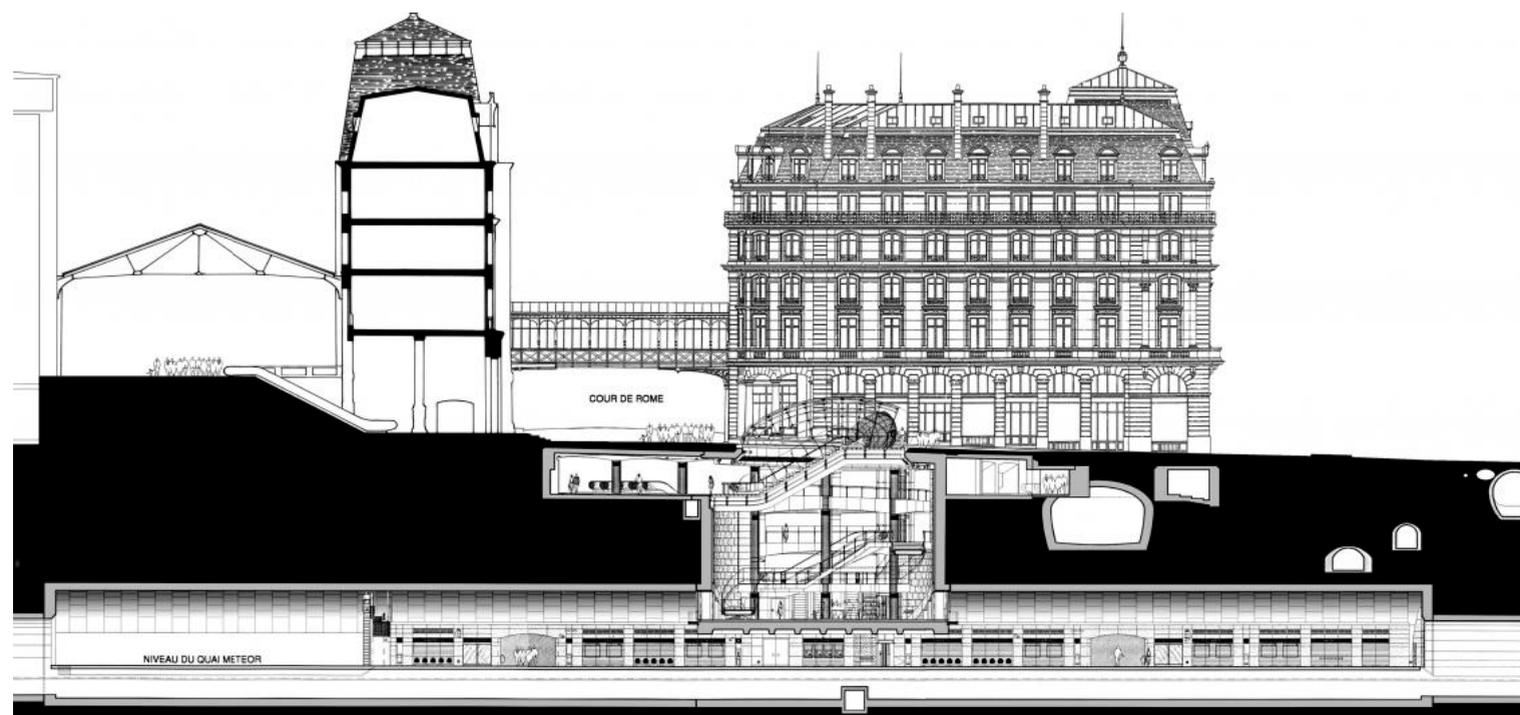
Il principio geometrico combina l'assemblaggio di un anello con un raggio di 2,3 m e dello spicchio di sfera con raggio di 14 m. La calotta sferica rappresenta la parte superiore della lente. La trama metallica che racchiude l'intera struttura nasce dalle intersezioni dei meridiani della sfera generatrice, un po' come quelle definite sul globo terrestre. Lo scheletro è così composto da una rete di undici archi longitudinali e nove archi trasversali, tutti diversi fra loro. Questi meridiani

in acciaio inossidabile sono realizzati attraverso l'estrusione di profili triangolari, uniti tra loro da nodi fabbricati per questo scopo. Questi risultanti elementi cruciformi possono subire variazioni di angoli per essere in grado di adattarsi a tutte le possibili deformazioni della struttura, dovute ai venti o ai sovraccarichi occasionali. L'altezza dei profili si dimostra costante nella zona sferica ma variabile nella zona torica. La controventatura dell'intera struttura è assicurata dalla rotazione di alcuni cavi posti nella zona sferica. Gli archi, più larghi nella parte inferiore, sono collegati mediante saldatura ad un anello perimetrale ellittico. Questa trave anello su cui è ancorata la maglia metallica consente lo sviluppo in un unico pezzo, senza giunture frazionarie. Il rivestimento esterno è costituito da 108 pannelli trapezoidali realizzati in vetro stratificato extra trasparente. Questa semplice pelle è composta da due vetri di 10 mm di spessore e due pellicole di fissaggio che hanno la particolarità di presentare una forma bombata e di avere una doppia curvatura. Questo pone molte difficoltà in quanto

quasi tutti i moduli sono di dimensioni diverse. Questi vetri di sicurezza sono integrati e fissati su telai in acciaio inossidabile composti da profili di 4 cm. L'altra particolarità riguarda la doppia porta frontale scorrevole. Le ante della porta sono sostenute da tre supporti, due inferiori e uno superiore al fine di mantenere l'isostaticità del supporto.

Questo particolare accesso alla metropolitana attraverso la lente è parte della logica avviata da Hector Guimard, che afferma l'emersione in superficie della metropolitana per dargli una forte identità e contribuire a riqualificare lo spazio pubblico della stazione ferroviari retrostante. Molto complessa nella sua geometria e nelle tecniche richieste, la "lente" appare oggi come un gesto forte e contemporaneo, con una grande semplicità di volumi e una forte discrezione<sup>114</sup>.

<sup>114</sup> <https://www.cahiers-techniques-batiment.fr/article/meteor-une-couverture-en-forme-de-lentille-spherotorique.22093>



Sezione metro St Lazare-Cour de Rome. Progetto a cura di Jean-Marie Charpentier. 2001, Parigi VIII.

## STAZIONE LES HALLES: PLACE MARGUERITE DE NAVARRE

Questo progetto di copertura fa parte dell'iniziativa della città di Parigi per promuovere il riutilizzo e l'uso di materiali eco sostenibili. Elioth e 169 Architecture hanno definito i principi di implementazione per limitare l'impatto del carbonio di questo edificio.

Va ricordato che la struttura portante, con una luce massima di 15 metri, è realizzata in legno lamellare di larice. Inoltre, la struttura della facciata, che funge da ringhiera, è costituita da uno scheletro sotto forma di una trama di setti verticali, anch'essi in larice. Quest'opera è stata deliberatamente progettata secondo i principi di una costruzione a basso tenore di carbonio, incoraggiando una filiera di approvvigionamento corta.

Volontariamente minimalista, questa struttura si propone di soddisfare diversi obiettivi. In primo luogo, facilitare la ventilazione naturale dello spazio sotterraneo e limitare gli effetti delle correnti d'aria, spesso caratteristici delle



Vista render Porte Marguerite de Navarre, accesso metro Chatelet-Les Halles. Progetto a cura dello studio 169 Architecture. 2017, Parigi I.

uscite della metropolitana parigina. Grazie alla sua facciata aperta, la convezione naturale è facilitata. Inoltre, la parte inferiore della copertura è ampiamente ventilata in estate e limita quindi le isole di micro-calore. Il tetto vetrato funge da lucernario verso la parte sotterranea e consente di indirizzare meglio gli utenti verso l'uscita.

Nell'interesse del comfort dei fruitori, la copertura in vetro funge da collegamento tra uno spazio sotterraneo illuminato principalmente da illuminazione artificiale e l'illuminazione naturale dello spazio urbano. Si è quindi voluta una soglia, una delicata congiunzione tra questi due universi luminosi. Così, le travi di legno si comportano come una feritoia e permettono di diffondere una luce naturale morbida. Sono stato adottati vetri con levigatura e serigrafia per ridurre leggermente la trasmissione della luce da parte della copertura. La transizione è quindi morbida tra due mondi luminosi molto contrastanti.

Vi era la volontà di rendere questo edificio un'architettura appropriata tanto per gli utenti quanto per i residenti. Il retro



Vista interna dell'accesso alla stazione della metropolitana Chatelet-Les Halles. Progetto a cura dello studio 169 Architecture. 2017, Parigi I.

dell'ingresso costituisce una nuova facciata urbana delle dimensioni del passante e della strada. La colorazione del legno si adatta bene anche ai colori delle facciate in pietra dell'edificio circostante. Per segnare la sua destinazione, anche la segnaletica è stata considerata come un elemento importante del progetto. Piuttosto che aggiungere elementi sparsi, l'uso massiccio del legno, facile da lavorare in serie, ha permesso la creazione di incisioni mediante il taglio digitale. È stata infatti sviluppata una scenografia interna attraverso, un bassorilievo sul lato interno della struttura, utile a guidare il fruitore fra i percorsi della RER o della metropolitana. L'opera progettata è una cover di design semplice e sobria. La sua qualità architettonica si basa sulla cura e la finezza dei dettagli. Il progetto è stato concepito con l'obiettivo di proporre una grande semplicità costruttiva per il suo telaio. Lo schema statico della struttura tiene conto di un suo un rapido assemblaggio. La struttura è stata anche progettata consentendo un uso importante del pre assemblaggio al fine

di garantire velocità e precisione nell'esecuzione.

L'obiettivo iniziale era quello di progettare una struttura temporanea per coprire l'ingresso e per aprire quest'ultima, senza problemi di allagamento. Il tutto mantenendo la possibilità di installare in futuro la struttura di copertura prevista in fase preliminare. Risulta evidente come i progettisti siano voluti andare oltre questa semplice logica temporanea. Attraverso la semplicità costruttiva, la scelta dei materiali, il conferimento di una notevole capacità portante alla struttura primaria, la copertura in vetro stratificato in una geometria semplice, è possibile assicurare il riutilizzo della struttura<sup>115</sup>.

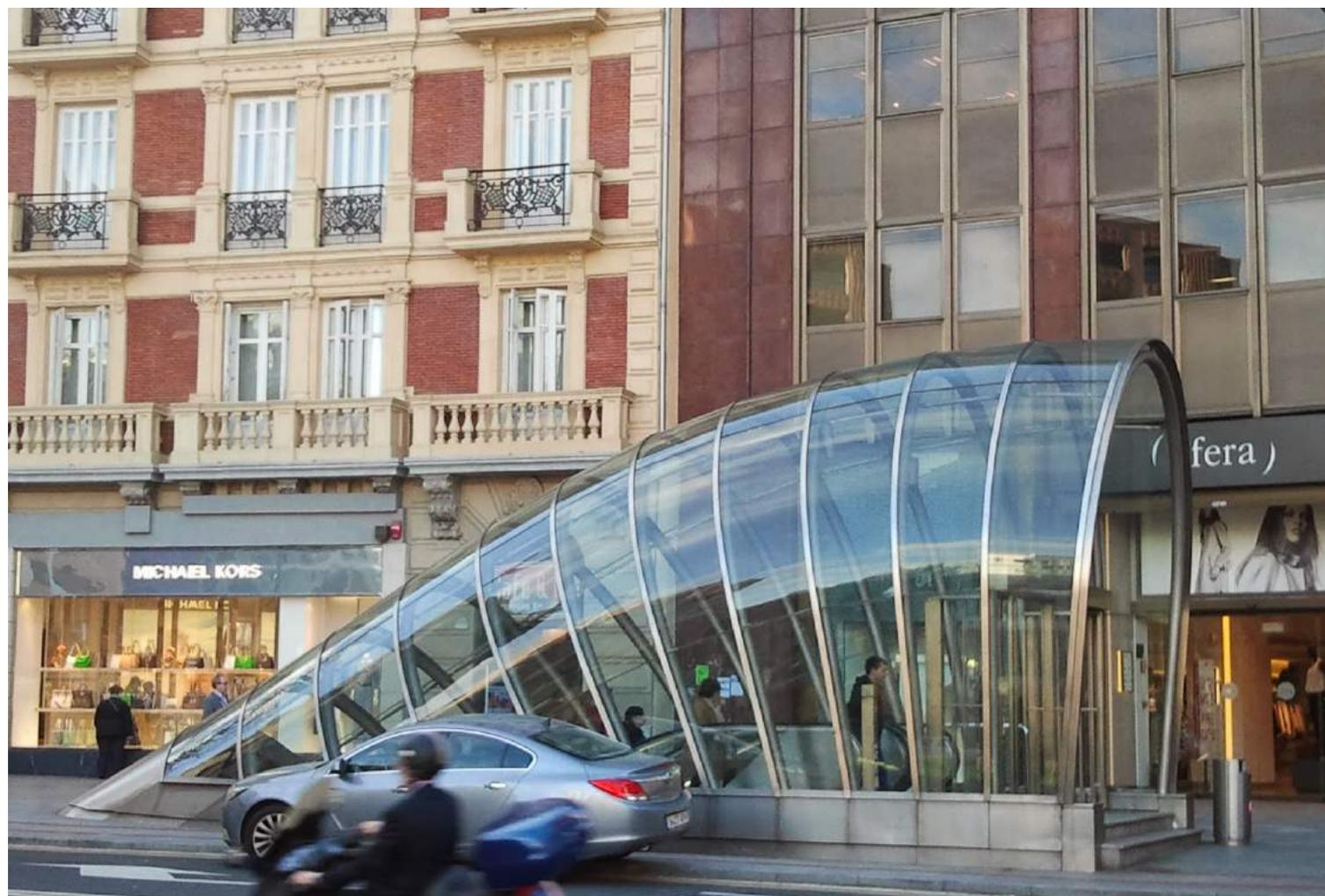
<sup>115</sup> [https://www.dropbox.com/s/8fyavy14pyp6nng/1710\\_169\\_Elioth\\_CdP%20Marguerite.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/8fyavy14pyp6nng/1710_169_Elioth_CdP%20Marguerite.pdf?dl=0)

**CASI STUDIO**  
**CONTEMPORANEI**  
**BILBAO, LONDRA, E NAPOLI**

## I “FOSTERITOS” DI BILBAO

La risposta della città di Bilbao a una crisi economica alla fine del XX secolo fu reinventare se stessa attraverso l'architettura. L'ambizione si estese fino alla sua rete dei trasporti, e vide l'architetto Santiago Calatrava impiegato per ridisegnare gli edifici dell'Aeroporto Sondica di Bilbao, e prima per il progetto di una nuova passerella pedonale nel centro della città. Ma uno dei simboli maggiori della rinascita di Bilbao va associato alla costruzione del Guggenheim Museum di Frank Gehry inaugurato nel 1997 e oggi una delle maggiori attrazioni di Bilbao, per il suo interesse culturale nonché per la sua unicità architettonica. Altrettanto famosi e particolarmente cari ai residenti della cittadina spagnola sono gli ingressi caratteristici della sua rete metropolitana. Mentre il Guggenheim era in costruzione, così lo era negli stessi anni la nuova rete metropolitana di Bilbao che vide la prima stazione aperta nel 1995.

I particolari accessi alle stazioni della metropolitana assumono così una valenza artistica tale da ricoprire



“Fosteritos”, struttura d'accesso alle stazioni della metropolitana di Bilbao. Progetto a cura di Norman Foster . 1995 , Bilbao (Spagna).

un'importanza per la città come fecero quasi un secolo prima le edicole di Guimard a Parigi, tanto tanto da guadagnare il soprannome di “fosteritos”, un vezzeggiativo originato dal nome del celebre architetto, Norman Foster, che li ha creati. Poiché le prime due linee della metropolitana di Bilbao furono aperte in rapida successione, vi fu un'opportunità quasi unica per Foster di imporre la propria visione attraverso le stazioni e attraverso un'intera rete di trasporti pubblici.

I Fosteritos sono gli unici elementi presenti in superficie come manifestazione della presenza nel sottosuolo delle stazioni della metropolitana di Bilbao. Come in molte stazioni di tutto il mondo, le biglietterie sono sotto terra, quindi i Fosteritos sono l'unica cosa che può attirare l'attenzione su ciò che sta al di sotto. Le edicole curve sono progettate per attirare la luce del giorno nelle stazioni durante il giorno. Di notte, illuminati dal basso, suggeriscono l'attività sottostante e attirano i passeggeri. I Fosteritos presentano hanno lo stesso profilo dei tunnel delle scale mobili sottostanti, che dal



Vista interna di un “Fosteritos” (struttura d’accesso alle stazioni della metropolitana di Bilbao). Progetto a cura di Norman Foster . 1995 , Bilbao (Spagna).

sottosuolo arrivano al livello della trada. Sono una chiara espressione di ciò che sta accadendo sotto. Le scale mobili scorrono poi fino a quando non giugono in un tunnel della stazione di grandi dimensioni.

Proprio come i tipici Fosteritos sono un riflesso superficiale di ciò che sta accadendo nella stazione sottostante, quindi il Fosterito di Sarriko è più grande e cuboide per abbinare la scatola della stazione sottostante.

“I primi pensiline di entrata della stazione che Foster proponeva erano pezzi molto cubici, non del tutto simili alle strutture sensuali che sviluppò in seguito”, ha detto Agustin Presmanes de Arizmendi (direttore di IMEBISA, la compagnia governativa basca creata per intraprendere l’ingegneria di Metro Bilbao) facendo riferimento principalmente all’accesso dalle forme squadrate creato da Foster per la stazione Sarriko di Bilbao. “Queste nuove strutture erano così distintive, con una forma così insolita che nessuno sapeva davvero come descriverle. Poi qualcuno qui a Bilbao ha coniato il termine Fosteritos che caratterizzarli

alla perfezione. “

Non capita spesso che a un tipo di architettura per il trasporto venga dato un soprannome in base al suo creatore. Dire “Fosterito” è sufficiente, non ha bisogno di informazioni aggiuntive per far capire di cosa si sta parlando. Ciò rappresenta la misura del successo di Foster, egli ha regalato alla città di Bilbao degli oggetti dalle forme così accattivanti e così funzionali tanto da vedere il suo nome associato ad uno dei simboli della città per l’eternità.

Questo suo percorso progettuale e il grande successo, lo hanno reso uno dei principali candidati per progettare una delle stazioni della Jubilee Line Extension della metropolitana di Londra<sup>116</sup>.

<sup>116</sup>Foster+Partners project page on Metro Bilbao, here [Metro Bilbao website](#), especially its “about us” section, here [Asensio Cerver, Francisco \(1997\): The Architecture of Stations and Terminals. New York: Hearst Books International](#)

## LONDRA “CANARY WHARF TUBE STATION”

Come parte del progetto di ampliamento della linea Jubilee Line della metropolitana di Londra, la stazione di Canary Wharf è diventata rapidamente la seconda più trafficata di tutte le stazioni dell'intera rete metropolitana, fornendo un collegamento di trasporto essenziale nel cuore del più recente e più grande sviluppo commerciale di Londra.

La stazione, lunga 300 metri, è stata costruita all'interno dello spazio occupato in passato dal West India Dock di Londra svuotando e coprendo parte dell'area. A livello del suolo, la copertura della stazione è strutturata come un parco paesaggistico, dando vita al principale spazio ricreativo di Canary Wharf. Gli unici elementi visibili della stazione in superficie sono delle calotte di vetro che coprono i suoi tre ingressi convogliando la luce del giorno sino all'atrio ipogeo. Portando la luce naturale anche in profondità, si è notato come l'orientamento dei passeggeri sia migliorato, riducendo al minimo la necessità di segnaletica direzionale. Venti scale mobili spostano i passeggeri dentro e fuori la



Accesso principale della stazione Canary Wharf a Londra. Progetto a cura dell'architetto Norman Foster. 1999, Londra (UK).

stazione, mentre uffici amministrativi, chioschi e altri servizi sono situati a lato della biglietteria, lasciando libero l'accesso principale generando un senso di chiarezza e calma. Come la facciata esterna della stazione, le tre coperture sono state installate per consentire a migliaia di passeggeri ogni giorno di attraversare senza problemi la stazione fino agli uffici, ai bar e ai negozi fuori terra. Le grandi pensiline di ingresso est e ovest forniscono la via principale per raggiungere la stazione sottostante, mentre la pensilina Fosterito (riprendendo l'appellativo conferito agli accessi della metropolitana, progettati anch'essi da Foster, nella cittadina spagnola di Bilbao) più piccola funge da uscita dalla stazione.

Le calotte a doppia curvatura sono costruite con archi dalla forma affusolata fabbricati con l'inserimento di illuminazione integrata fissata a un ferro di cavallo in cemento. Degli elementi circolari legano insieme gli archi e fungono da arcarecci in vetro, sostenendo i ragni in acciaio inossidabile e le rotule che sostengono i pannelli di vetro.

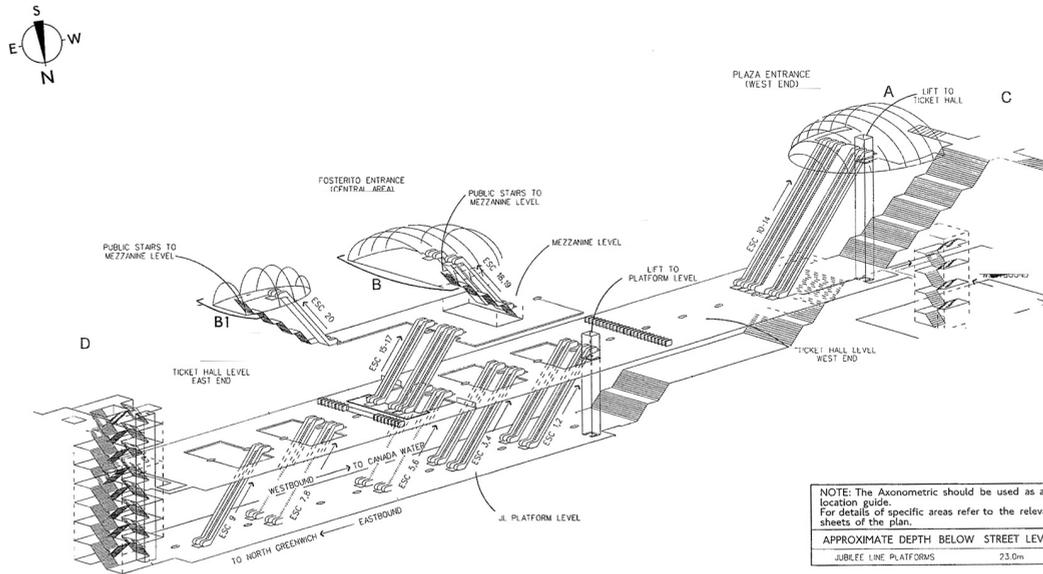


Vista interna dell'accesso principale della stazione Canary Wharf a Londra. Progetto a cura dell'architetto Norman Foster. 1999, Londra (UK).

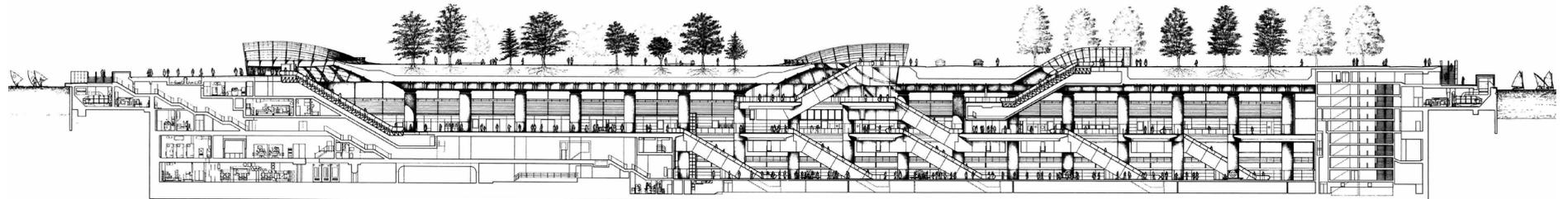
# Canary Wharf

Axometric

# STATION LAYOUT



Layout assometrico della stazione Canary Wharf a Londra. Progetto a cura dell'architetto Norman Foster. 1999, Londra (UK).



Sezione della stazione Canary Wharf a Londra. Progetto a cura dell'architetto Norman Foster. 1999, Londra (UK).

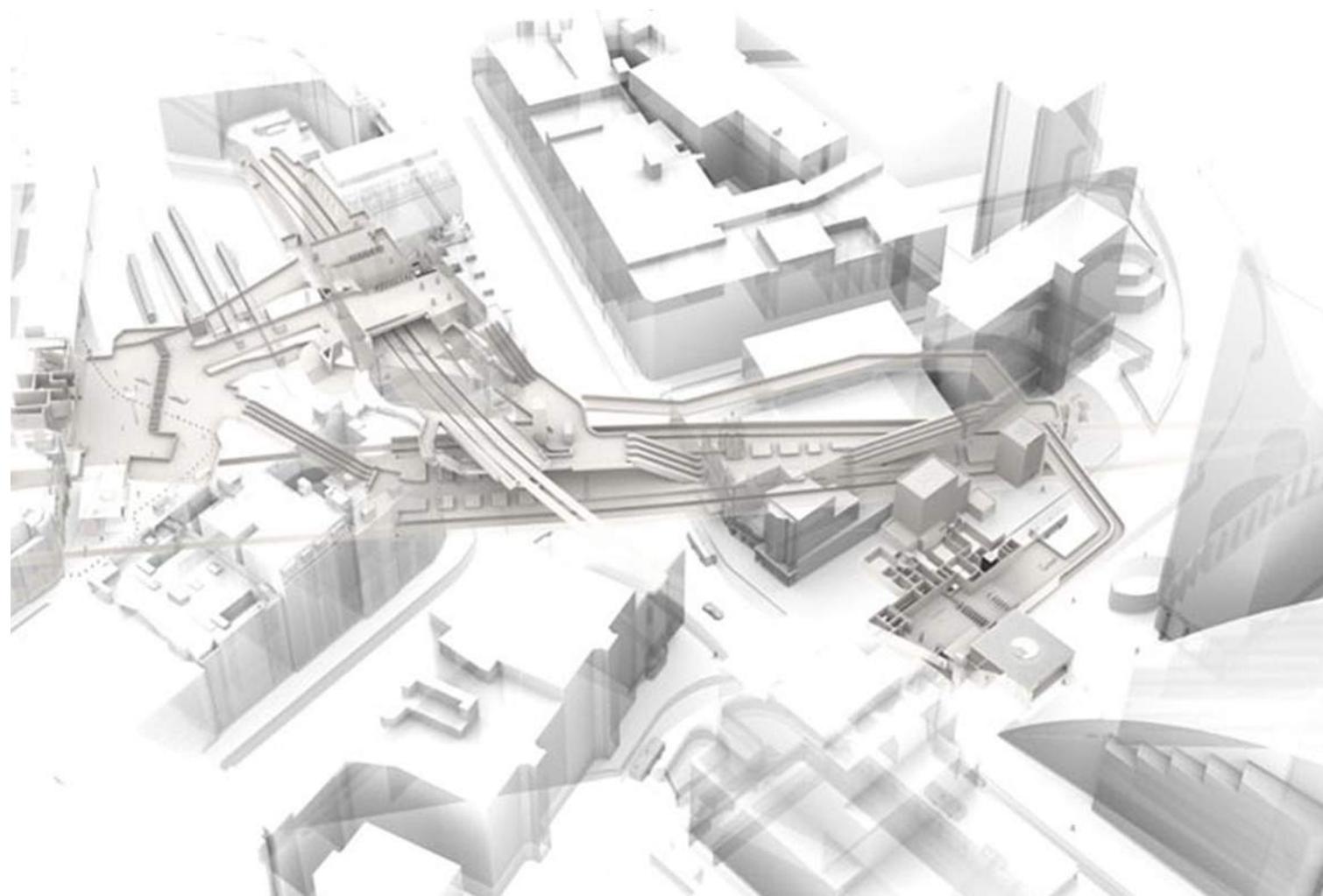
Intorno al perimetro della vetrata, una grondaia è nascosta sotto le griglie di acciaio inossidabile, e le feritoie di acciaio inossidabile adiacenti integrano perfettamente gli estrattori di ventilazione dell'aria dalla stazione sottostante. L'intera copertura si inserisce alla perfezione nel paesaggio circostante e il vetro è protetto da un corrimano in acciaio inossidabile perimetrale<sup>117</sup>.

### **LONDRA “CARDINAL PLACE ENTRANCE AT VICTORIA STATION”**

La New North Ticket Hall, progettata da Weston Williamson + Partners, è stata inaugurata alla stazione della metropolitana di Victoria il 16 gennaio.

La sala dei biglietti situata sotto la superficie a circa tre piani sotto terra include servizi di biglietteria, scale mobili e tre ascensori, fornendo accesso senza gradini alle piattaforme della Victoria Line. L'accesso è sormontato da una moderna struttura in vetro, situata di fronte al centro commerciale

<sup>117</sup> Ovenden, Mark (2013): London Underground by Design. Penguin Books: London Foster+Partners' project page for Canary Wharf station, here <http://www.mero-schmidlin.com/structures/2000canarywharf.htm>



Modello volumetrico del progetto di riqualificazione urbana dell'area circostante Victoria Station a Londra. Progetto a cura dello studio Weston Williamson + Partners. 2017, Londra (UK).

Cardinal Place. Il padiglione, dalle linee nette e squadrate, risponde ad un'esigenza di tipo funzionale, ovvero coprire l'accesso alla metropolitana creando una zona di filtro tra il traffico piazzale nel quale è situato e la sottostante stazione. Nessuna decorazione, puro rigore e funzionalità, dai tamponamenti in vetro sorretti da ragni metallici e una robusta struttura metallica coperta da pannelli in acciaio. A smorzare il rigore dell'opera, perfettamente integrata allo stile architettonico contemporaneo dell'intera area, l'emblematico logo rosso e blu che campeggia sulle tre vetrate perimetrali.

La nuova sala dei biglietti della stazione è stata creata per incoraggiare i passeggeri a utilizzare l'intera lunghezza della piattaforma della Victoria Line in quanto i treni saranno resi accessibili da entrambe le estremità. Significa anche che le persone che si dirigono verso la metropolitana da Victoria Street non dovranno più attraversare diverse strade principali per raggiungere l'entrata, riducendo la congestione stradale e migliorando la sicurezza, accedendo



Accesso della stazione della metropolitana Victoria Station, Cardinal Place a Londra. Progetto a cura dello studio Weston Williamson + Partners. 2017, Londra (UK).

direttamente attraverso il nuovo padiglione.

La sala dei biglietti aggiuntiva è una caratteristica importante del programma di miglioramento al fine di aumentare la capacità della stazione della metropolitana, ridurre al minimo i tempi di viaggio dei passeggeri e migliorare la qualità dell'accesso. WW + P si sta occupando anche della riprogettazione dello spazio attiguo alla stazione includendo al suo interno anche il nuovo accesso. GeoffBee, partner dello studio incaricato della progettazione, afferma: “Abbiamo adottato un approccio prettamente contemporaneo a tutte le nuove strutture, con uno sguardo all'eleganza e al design che riteniamo possa avere un'influenza rilassante su un luogo estremamente affollato”<sup>118</sup>.

<sup>118</sup> <http://www.westonwilliamson.com/projects/urban-design/victoria-station/>



Vista interna dell'accesso della stazione della metropolitana Victoria Station, Cardinal Place a Londra. Progetto a cura dello studio Weston Williamson + Partners. 2017, Londra (UK).

## LA SFIDA DI NAPOLI: METRÓ-POLIS

(approfondimento)

Nel 2006 e successivamente nel 2007, due esposizioni, rispettivamente prima alla Biennale di Venezia e poi alla Triennale di Milano proposero al pubblico il tema del sistema di trasporto metropolitano della città di Napoli, nella quale l'interesse per il trasporto su rotaia stava riacquisendo grande importanza e rilevanza, costituendo un'occasione unica per riqualificare interi spazi urbani, sfruttando il genio di grandi architetti per restituire splendore e innovazione al capoluogo partenopeo.

Se già nei primi anni duemila si era assistito ad una prima operazione di riqualifica avvenuta per mano dell'architetto Gae Aulenti nella stazione Dante della Linea 1, nell'ambito dell'iniziativa Stazioni dell'Arte e in collaborazione con Alessandro Mendini, Domenico Orlacchio e Achille Bonito Oliva, si decise allora di procedere in questa direzione vincente attraverso la creazione di nuove stazioni e altrettanti accessi che avrebbero apportato notevoli cambiamenti e miglioramenti all'intero panorama urbano e trasformato il modo di godere del trasporto metropolitano.

Per l'occasione sono vennero autorizzati numerosi scavi,

<sup>104</sup>ADOLPHE DERVAUX nacque a Parigi nel 1871 e morì nello stesso luogo nel 1945. Fu un architetto francese, conosciuto per aver creato e dato il suo nome ad uno dei lampioni/insegna della metropolitana di Parigi. BIBLIOGRAFIA: Jean-Claude Vigato, *L'Architecture régionaliste : France 1890-1950*, Norma, Paris, 1994, p. 132; Claude Loupiac et Christine Mengin, *L'Architecture moderne en France*, tome 1, 1889-1940, sotto la direzione di G. Monnier, Picard, Paris, 1997, p. 81; François Loyer, *Histoire de l'architecture française : de la Révolution à nos jours*, Mengès, Paris, CNMHS, 1999, p. 411

presto diventati di stampo archeologico, sull'intera area cittadina portando alla luce ritrovamenti dal grande valore storico.

In collaborazione con le Soprintendenze quindi i progetti avrebbero dovuto coinvolgere l'intera città e tutti i quartieri che la compongono, trasformando e adattando le piazze e le strade ai nuovi ritmi della vita metropolitana, costituita da stili di vita differenti e da mutate esigenze.

Il comune di Napoli e la Regione Campania strinsero così accordi con diciotto progettisti tra i quali figuravano i nomi di Silvio D'Ascia, Mario Botta, Massimiliano Fuksas, Peter Eiseman, Zaha Hadid, Aldo Loris Rossi, Vittorio Magnago Lampugnani, Benedetta Tagliabue Miralles, Nicola Pagliata, Dominique Perrault, Hans Kollhoff, Boris Podrecca, Karim Rashid con Sergio Cappelli, Richard Rogers, Alvaro Siza con Edouardo Souto de Moura, Uberto Siola, Oscar Tusquets Blanca e Anish Kapoor, incaricati di immaginare e progettare altrettante stazioni. Il loro compito sarebbe stato quello di progettare la stazione nonché gli spazi ad essa circostanti che includevano verde, piazze, strade, aree pedonali, nonché l'arredo urbano.

Parallelamente ciò, per proseguire il percorso delle Stazioni dell'Arte, ai progettisti sarebbero stati affiancati dei noti artisti il cui compito era quello di inserire le loro opere all'interno delle stazioni e delle aree riqualificate. Le sta-

zioni della metropolitana sarebbero così diventate dei veri e propri musei d'arte accessibili a tutti gratuitamente. Effettivamente ciò è quello che avvenne veramente, portando il sistema metropolitano di Napoli e in particolare la bellezza delle sue stazioni

sotterranee all'attenzione del panorama internazionale. Adirittura il The Daily Telegraph e la CNN elessero la stazione Toledo, progettata dallo spagnolo Oscar Tusquet, la più bella d'Europa. Questa ottenne ulteriori riconoscimenti, tra i quali l'Emirates Leaf International Award nella categoria "Public building of the year" nel 2013 e l'Oscar delle Opere in Sotterraneo conferito dalla International Tunnelling Association nel 2015<sup>119</sup>.

<sup>119</sup> <http://old.triennale.org/it/mostre/passate/227-metropolis-la-sfida-del-trasporto-su-ferro-per-la-riqualificazione-urbana-e-territoriale-a-napoli-e-in-campania#.WhjXNEriZPY> [http://www.archiportale.com/news/2006/09/eventi/metr%C3%B2-polis-il-trasporto-pubblico-per-la-riqualificazione\\_8555\\_32.html](http://www.archiportale.com/news/2006/09/eventi/metr%C3%B2-polis-il-trasporto-pubblico-per-la-riqualificazione_8555_32.html)

AA. VV., Metropolis, la sfida del trasporto su ferro, catalogo della mostra Metrò-Polis allestita alla Biennale di Architettura di Venezia 2006. [http://www.repubblica.it/esteri/2014/02/17/foto/le\\_stazioni\\_metropolitane\\_pi\\_imponenti\\_deuropa\\_per\\_la\\_cnn\\_tol\\_edo\\_sempre\\_prima-78844123/1/?ref=HRESS-1#1](http://www.repubblica.it/esteri/2014/02/17/foto/le_stazioni_metropolitane_pi_imponenti_deuropa_per_la_cnn_tol_edo_sempre_prima-78844123/1/?ref=HRESS-1#1) [http://www.corriere.it/cronache/12\\_novembre\\_30/stazioni-metropolitane-belle-materdei-napoli-metro\\_7204d56c-3afb-11e2-b4fa-74f27e512bd0.shtml](http://www.corriere.it/cronache/12_novembre_30/stazioni-metropolitane-belle-materdei-napoli-metro_7204d56c-3afb-11e2-b4fa-74f27e512bd0.shtml)

## PIAZZA DANTE A NAPOLI

Piazza Dante costituisce una delle aree più significative della città. Situata nelle vicinanze di via Toledo che in pochi passi la collega alla grandiosa Piazza del Plebiscito. La piazza, nel corso dei secoli ha subito numerosi interenti ma colui che la concepì in origine fu Luigi Vanvitelli nel diciottesimo secolo che su richiesta del re di Napoli Carlo di Borbone pose le basi per il disegno del Foro Carolino, la cui collocazione sarebbe dovuta avvenire nel Largo Mercatello sede del mercato e di numerosi scambi commerciali. Il progetto prevedeva la creazione di un grande monumento celebrativo del sovrano, tutt'oggi esistente e onosciuto come Convitto Nazionale Vittorio Emanuele. Da allora molti vi misero mano e nel 1871, a seguito dell'Unità d'Italia, la piazza perse il suo nome originale e divenne Piazza Dante, e al suo centro venne posizionata una statua del noto poeta Dante Alighieri.

L'intervento più recente vede coinvolta l'architetto Gae Aulenti che nel 2002 venne incaricata di progettare la nuova stazione della metropolitana Dante sotterranea



Vista aerea di Piazza Dante a Napoli. Progetto di riqualificazione urbana e progettazione degli accessi della metropolitana a cura dell'architetto Gae Aulenti. 2002, Napoli.

nonche gli accessi in superficie e il riassetto dell'intera Piazza. Sull'emiciclo della Piazza vennero così predisposte due strutture in cristallo e acciaio che affiancano la statua di Dante, spostata dalla sua sede originale. La pavimentazione venne realizzata con lastre e cubi di pietra lavica dell'Etna seguendo il disegno delle preesistenze architettoniche. Le due pensiline vetrate, che permettono di poter osservare la piazza in ogni suo lato, presentano una particolare forma a V, che si apre verso la statua in contrasto con la scansione modulare e regolare conferita all'intera piazza. Proprio quest'ultima venne interamente svuotata dal caos e dal disordine che la caratterizzavano prima di quest'ultimo intervento di carattere urbanistico. Ma la scelta dell'architetto di creare un'area vuota in uno dei cuori pulsanti della città non fu ben accolta dai cittadini, abituati alla vivacità della piazza prima della riprogettazione, anche se in poco tempo la cittadina riuscì a riappropriarsi della piazza, riportando il caos in strada ma adattandolo ad un'area decisamente più ordinata<sup>120</sup>.

<sup>120</sup> <http://www.napoli.com/viewarticolo.php?articolo=29363> [http://www.anm.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=99&Itemid=176](http://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=99&Itemid=176) [http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/arte\\_e\\_cultura/2012/2-novembre-2012/-gae-aulenti-l-anima-meridionale-architettura-napoli-puglia-2112529013967.shtml](http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/arte_e_cultura/2012/2-novembre-2012/-gae-aulenti-l-anima-meridionale-architettura-napoli-puglia-2112529013967.shtml)



Piazza Dante a Napoli. Statua di Dante Alighieri e uno dei due accessi della metropolitana progettati dall'architetto Gae Aulenti. 2002, Napoli.

## PIAZZA GARIBALDI A NAPOLI

Nell'Aprile 2016 l'architetto Dominique Perrault inaugurò la nuova piazza Garibaldi a Napoli, frutto di un suo accurato progetto di riqualificazione urbana, successivo all'apertura della stazione della metropolitana, progettata sempre da lui nella medesima piazza tre anni addietro.

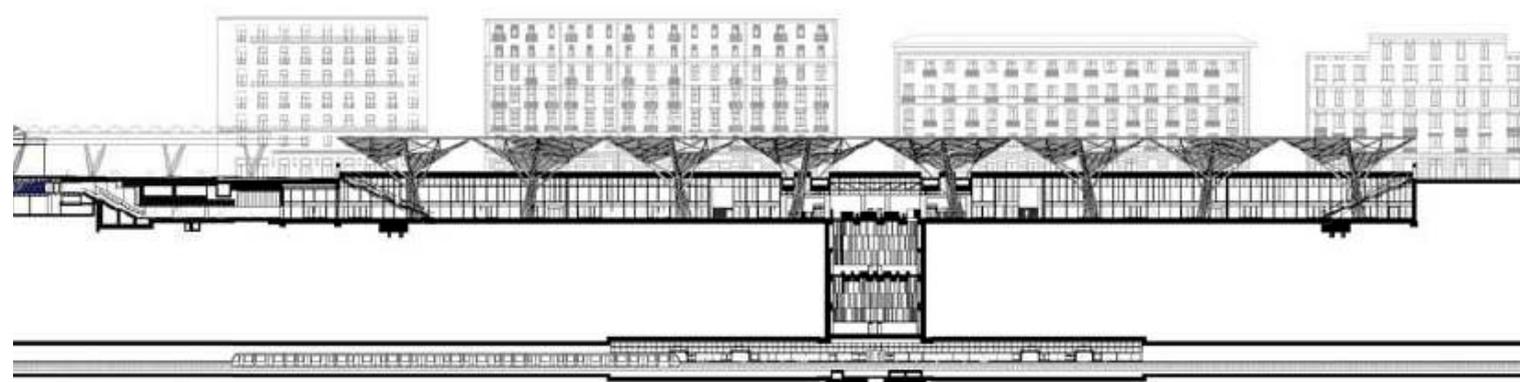
L'intervento agisce su uno dei nodi d'interscambio più importanti e complessi nel sistema di trasporto napoletano. Questo progetto infrastrutturale offre l'opportunità di aggiornare questo vivace spazio urbano animato da numerose attività.

Commentando il suo progetto, nel 2014 Dominique Perrault disse: «Diciamo la verità, in qualche misura siamo un po' gelosi degli altri siti della metropolitana di Napoli, dove ci sono le rovine, le tracce della storia. Così abbiamo creato le nostre tracce di storia e abbiamo incassato nel suolo una grande galleria che appare in modo del tutto particolare in superficie, attraverso la luce naturale. La rete sotterranea, punteggiando la città permette di introdurre la qualità



Progetto di riqualificazione di Piazza Garibaldi a Napoli.  
Progetto a cura di Dominique Perrault . 2016 , Napoli.

della luce naturale in profondità, fino alla stazione della metropolitana, 40 metri sotto il livello del terreno». L'opera immaginata e realizzata dall'architetto è costituita da una copertura sorretta da una gigantesca struttura metallica ramificata, dal grande potere scenografico. Essa si colloca al centro di piazza Garibaldi al di sopra di un profondo foro ricavato nel suolo che conduce alla stazione sotterranea. Così la copertura metallica rivestita con pannelli di vetro si origina nella parte ipogea per poi affiorare ed esplodere in superficie originando un'interconnessione tra le parti che rimanda all'idea di una foresta con i suoi alberi e le loro folte chiome che modulano e filtrano il passaggio della luce naturale. Come dichiarato da Perrault, in assenza di reperti archeologici che potessero attirare ulteriore attenzione sull'area e sulla nuova stazione si è tentato di far diventare l'architettura un'opera stessa da ammirare e contemplare. Il sopra e il sotto del suolo si fondono in un sapiente gioco di quinte urbane originando così delle tracce storiche di una Napoli contemporanea.



Sezione di Piazza Garibaldi a Napoli. Progetto di riqualificazione urbana a cura di Dominique Perrault. 2016, Napoli.

In un'intervista l'archistar Massimiliano Fuksas, anche lui impegnato nella progettazione della stazione Dante sempre a Napoli, ha commentato l'intervento del collega francese: "Il miracolo di Dominique Perrault è quello di aver portato la luce giù fin dentro i binari, fino nei più reconditi meandri della metropolitana, a quaranta metri sotto la piazza. Come per mostrare le viscere di Napoli, per portare la luce e la vita in luoghi ancora inesplorati".

L'intervento sembra essere stato molto ben accolto dai napoletani e dalla critica internazionale che ne riconoscono il forte potenziale e la complessità dello schema urbano che si interseca con gli usi della piazza generati dalle attività abituali dei fruitori<sup>121</sup>.

<sup>121</sup> [http://www.perraultarchitecture.com/en/projects/2497-piazza\\_garibaldi.html](http://www.perraultarchitecture.com/en/projects/2497-piazza_garibaldi.html) <http://img.archilovers.com/projects/a083c669-878d-478a-b832-b522e15766cc.pdf>

Fonte: comunicato stampa Dominique Perrault Architecture [http://www.edilportale.com/news/2015/05/architettura/inaugurata-a-napoli-la-piazza-firmata-dominique-perrault\\_45518\\_3.html](http://www.edilportale.com/news/2015/05/architettura/inaugurata-a-napoli-la-piazza-firmata-dominique-perrault_45518_3.html)



Progetto di riqualificazione di Piazza Garibaldi a Napoli.  
Progetto a cura di Dominique Perrault . 2016 , Napoli.

# **3. LA METRO DI TORINO**

**LE STAZIONI E  
I LORO ACCESSI**

# **INQUADRAMENTO**

## **LA RETE METROPOLITANA DI TORINO**

## GENESI

La metropolitana di Torino vede il suo inizio negli anni trenta, con la costruzione di un primo tunnel sotterraneo. Questo fa oggi parte di un vasto sistema di parcheggi sotterranei che interessa l'area centrale della città (Piazza Castello, Via Roma, Piazza San Carlo, Piazza Carlo Felice). Una nuova società impegnata nello sviluppo di un sistema metropolitano a Torino venne poi fondata negli anni sessanta. Diversi progetti e studi di fattibilità furono fatti per una linea sotterranea di 7 km che passasse sotto il centro città e poi per una linea che collegasse i fabbricati FIAT, all'ora cuore pulsante dell'attività industriale di Torino, ai quartieri circostanti, ma alla fine tutte non trovarono totale approvazione da parte dell'amministrazione comunale. Verso la metà degli anni '80 fu approvata una nuova proposta per un sistema di cinque linee tranviarie veloci. Ma di queste solo la linea 3 pianificata fu realizzata in superficie costruita seguendo il tracciato originale e prendendo il nome di "Metropolitana Leggera", mentre le altre linee vennero

installate come regolari percorsi tramviari, senza corsia dedicata, o come linee di autobus. La linea 3 divenne un simbolo dell'industrializzazione a Torino poiché avvicinava gli abitanti della periferia nord della città (quartiere Vallette) al centro. Un nuovo progetto venne in seguito approvato nel 1995 per una linea che collegasse Campo Volo, sul confine occidentale della città, a Porta Nuova, la principale stazione ferroviaria di Torino. Ma sfortunatamente il progetto venne sospeso per mancanza di fondi.

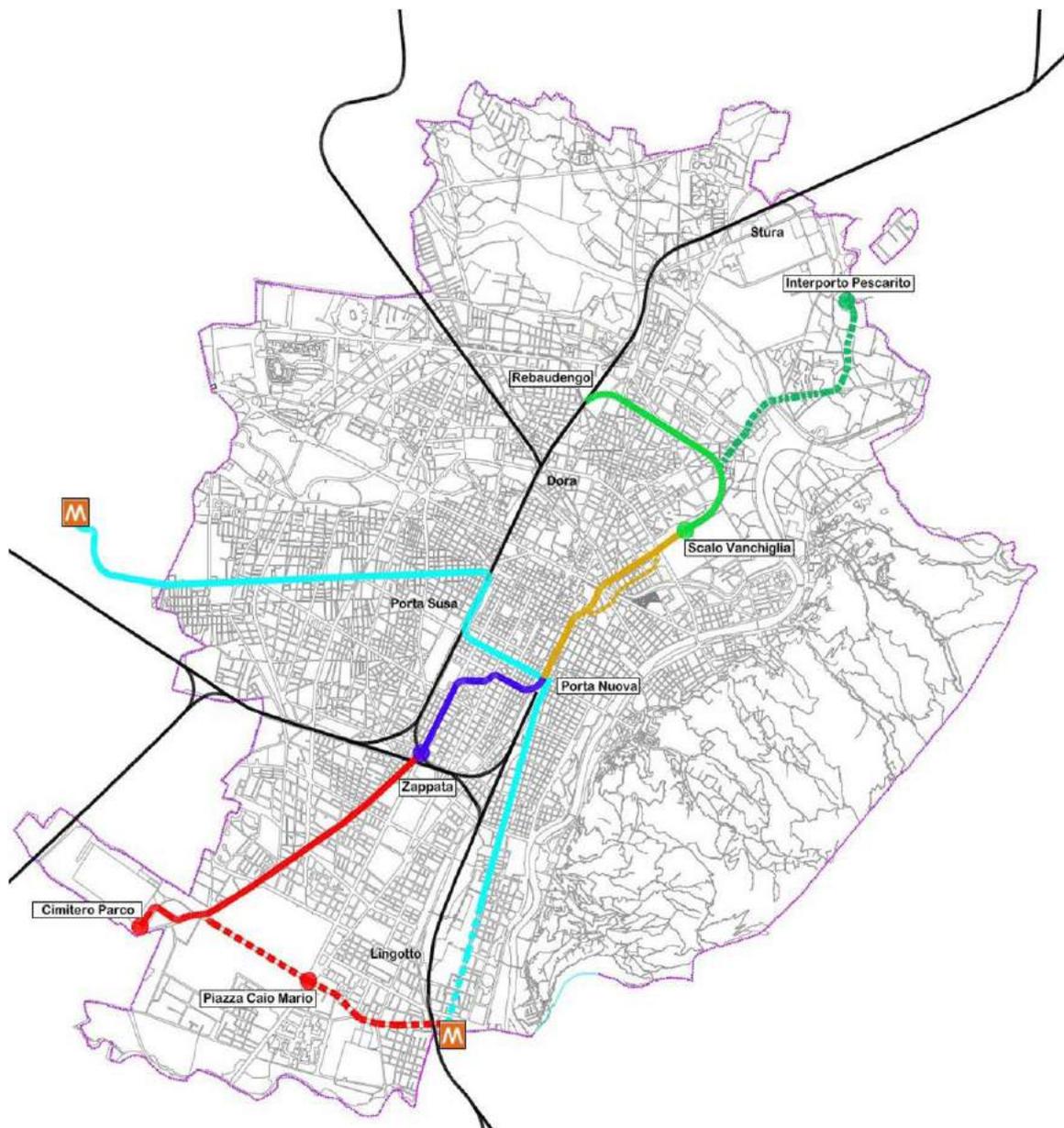
Quando sembrava che Torino si sarebbe dovuta accontentare del solo trasporto di superficie, il progetto per la linea della metropolitana venne improvvisamente ripreso nell'aprile del 1999 e ripensato con un tracciato più lungo di quelli immaginati precedentemente, che avrebbe dovuto raggiungere il Lingotto (allora oggetto di un'importante trasformazione).

I lavori sulla linea sono iniziarono il 19 dicembre 2000, in contemporanea con i lavori per le Olimpiadi invernali di Torino 2006, evento che portò ad un positivo mutamento

della città dopo un lungo periodo di crisi. La prima parte del tracciato che venne realizzata andava dalla stazione Fermi (nel comune di Collegno) a alla stazione XVIII Dicembre (alle porte del centro cittadino); questa venne inaugurata il 4 febbraio 2006. Il secondo tratto interessò il perimetro del centro città giungendo sino alla stazione di Torino Porta Nuova inaugurata il 5 ottobre 2007. La stazione di Porta Susa è stata inaugurata il 9 settembre 2011, nell'ambito della riprogettazione della nuova stazione ferroviaria ad opera del GRUPPO AREP (Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud) in collaborazione con Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi . L'ultima parte della linea procedendo verso sud giunse fino al Lingotto e vide la sua stazione inaugurata il 6 marzo 2011. Nel 2008 venne poi approvato un progetto che ipotizzava il prolungamento della Linea 1 con un tracciato che collegasse il Lingotto con piazza Bengasi. Il progetto si concretizzò nel 2009 con lo stanziamento dei fondi necessari alla realizzazione dell'opera. Parallelamente a ciò la Regione Piemonte ha approvato un suo ulteriore

prolungamento lungo corso Francia sino a raggiungere il limitrofo comune di Rivoli. I lavori sono ancora in corso e si prevede il completamento della linea 1 per il 2020. Ma una sola linea non si dimostrava sufficiente a collegare al meglio le aree maggiormente popolate e frequentate della città, così il 2 settembre 2009 la Regione approvò la realizzazione della Linea 2. Questa, tutt'oggi in attesa di essere costruita, prevede di snodarsi lungo l'asse nord-sud della città, incrociando la Linea 1 in una stazione di interscambio individuata nella stazione Porta Nuova, e attraversando finalmente il centro cittadino nelle ipotetiche stazioni di piazza CLN e piazza Castello<sup>122</sup>.

<sup>122</sup> Fonti: INFRATO [www.infrato.it/it/le-stazioni/ex/](http://www.infrato.it/it/le-stazioni/ex/), GTT [www.gtt.to.it/cms/linee-e-orari/torino-e-cintura/urbana/240-metropolitana](http://www.gtt.to.it/cms/linee-e-orari/torino-e-cintura/urbana/240-metropolitana)



Schema dei tracciati presenti e futuri delle linee della metropolitana di Torino.

**LEGENDA**

-  Sistema Ferroviario Metropolitano
-  Ferrovia Torino-Ceres in fase di avvio
-  Metropolitana Linea 1
-  Metropolitana Linea 1 in Costruzione
-  Linea 2 - LOTTO 1 da Rebaudengo a Scalo Vanchiglia
-  Linea 2 - LOTTO 2 da Cimitero Parco a Zappala
-  Linea 2 - LOTTO 3 da Zappala a Porta Nuova
-  Linea 2 - LOTTO 4 da Porta Nuova a Scalo Vanchiglia
-  Linea 2 - Nuova ipotesi di tracciato
-  Linea 2 - Ipotesi estensione Nord-Est
-  Linea 2 - Ipotesi variante tracciato Campus Einaudi

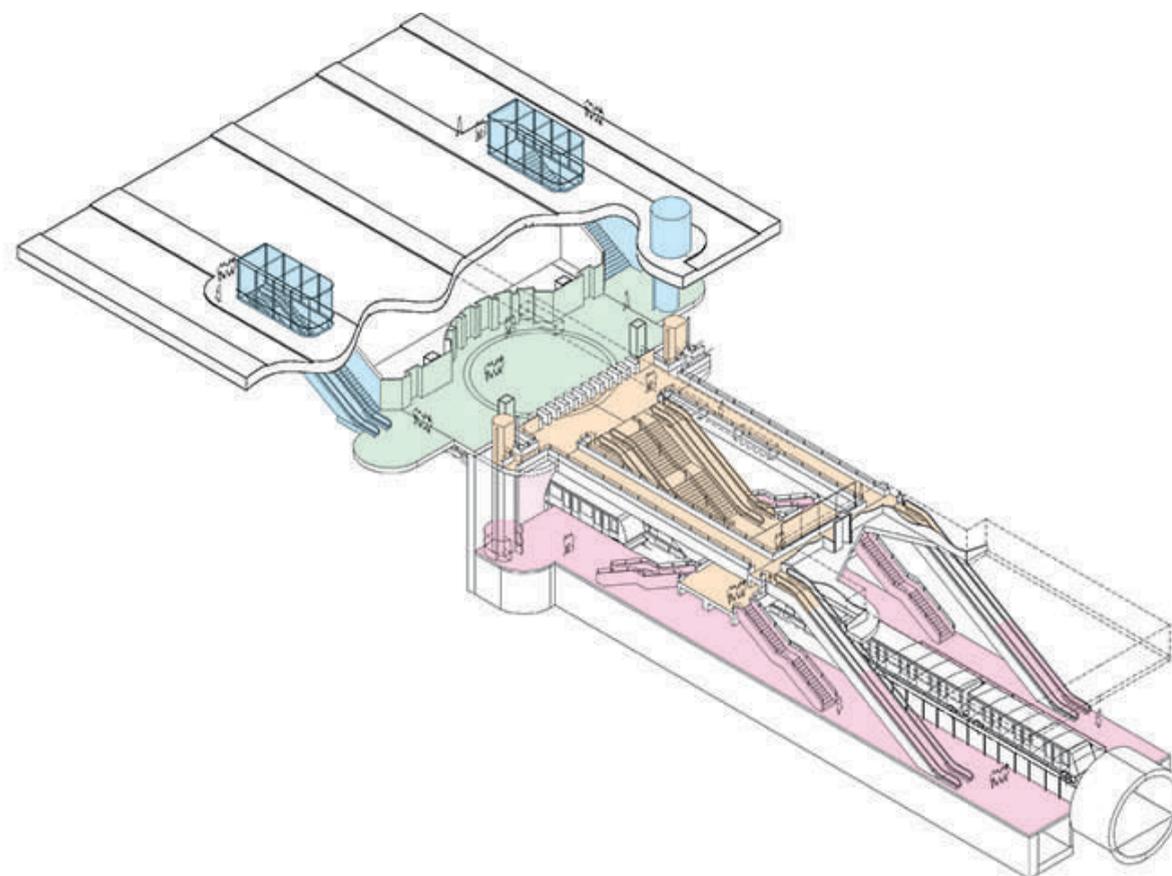
## COMPOSIZIONE DELLE STAZIONI

Lo studio Bernard Kohn & Associati si è occupato, in seguito all'aggiudicazione tramite bando, della progettazione delle stazioni tipo per la metropolitana di Torino. In linea generale le stazioni ideate presentano uno sviluppo longitudinale di 60 m e uno trasversale di 19 m, mentre in ipogeo, a 15 m di profondità si ritrova il livello delle banchine.

Il concept che ha guidato la realizzazione di queste stazioni è stato quello della rapidità degli spostamenti, generati dai rapidi passaggi dei treni (intervallati da pochi minuti di attesa).

Proprio per andare incontro a questa velocità e per conferire alla stazione un ruolo semplice di passaggio, sono stati eliminati dal progetto tutti quei servizi accessori (bagni, negozi, bar) solitamente presenti in altre infrastrutture di questo tipo. In questo modo si facilita e si velocizza il raggiungimento da parte dei passeggeri delle banchine o in caso di arrivo dell'uscita.

Le stazioni internamente sono semplici spazi di transito



Progetto degli accessi per la metro di Torino linea 1, a cura di LSB Architetti Associati. 2001-2003

complessivamente molto luminosi (illuminazione artificiale). Ogni stazione è stata concepita per razionalizzare al meglio gli spostamenti al suo interno garantendo spazi pratici e quanto più possibile aperti.

Gli accessi delle stazioni si compongono di parapetti rivestiti in materiale lapideo con l'integrazione di una balaustra in acciaio.

Nelle fasi di realizzazione e progettazione delle diverse stazioni sono stati valutati i diversi casi singolarmente e in base al possibile flusso di passeggeri e alle necessità infrastrutturali che ciò avrebbe comportato. È così che stazioni come Porta Nuova e XVII Dicembre assumono dimensioni maggiori rispetto alle altre e ciò si riflette anche negli accessi che nel caso di Porta Nuova vengono dislocati in tutta l'area circostante la stazione (pur mantenendo ampiezze di massimo 5 m) mentre piazza XVIII Dicembre (area di forte interscambio) viene dotata di due grandi accessi (con 12m di ampiezza ciascuno) posti sui due lati opposti dell'area.



Accesso della stazione della metropolitana di Torino Re Umbreto.

# **ANALISI GIS**

## **TORINO E IL RAPORTO CON LA METRO**

Per indagare sul rapporto tra il territorio cittadino e l'attuale tracciato della linea 1 della metropolitana, si è pensato di elaborare un'analisi GIS (Geographic Information System), attraverso l'uso di dati cartografici, statistici e informazioni fornite da istituti di ricerca.

Le tavole sono state da me realizzate nell'ambito di un corso GIS presso l'*Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville*.

Lo scopo dell'indagine cartografica è stato quello di definire alcune tematiche da trattare che mettessero in relazione lo sfruttamento del suolo, la popolazione e il tracciato della metropolitana.

L'analisi verte infatti a far emergere la distribuzione della popolazione (calcolata sulla base della circoscrizione) lungo lo sviluppo della linea 1, così come le differenti attività che si sviluppano nei pressi delle attuali 19 fermate urbane. L'indagine si è conclusa con l'individuazione delle aree a prevalenza ciclabile, pedonale e dotate di servizi per la sharing mobility, parcheggi e zone a traffico limitato (ZTL), fondamentali per le dinamiche di sviluppo del tracciato della metropolitana.

**Progetto:** *“La Ville de Turin et le métro”*  
**Sistema di coordinate:** *Monte Mario Italy 1*  
**Data sources:** *comune.torino.it/geoportale*  
*geoportale.piemonte.it*  
*eea.europa.eu*  
*dati.istat.it*  
**Data:** *12/12/2016*

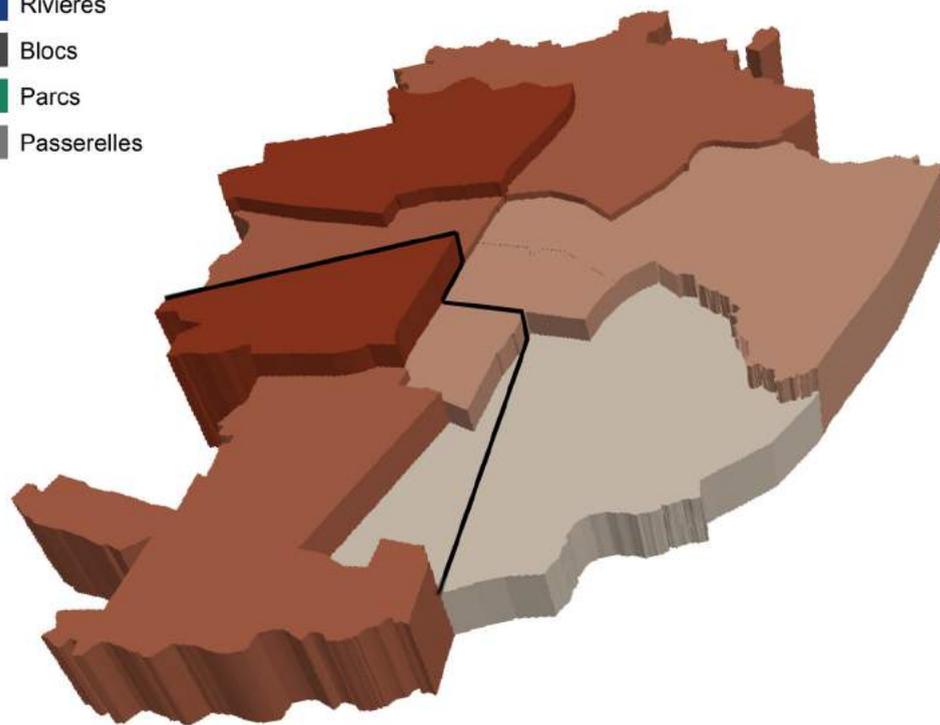
# POPULATION

## LEGENDE

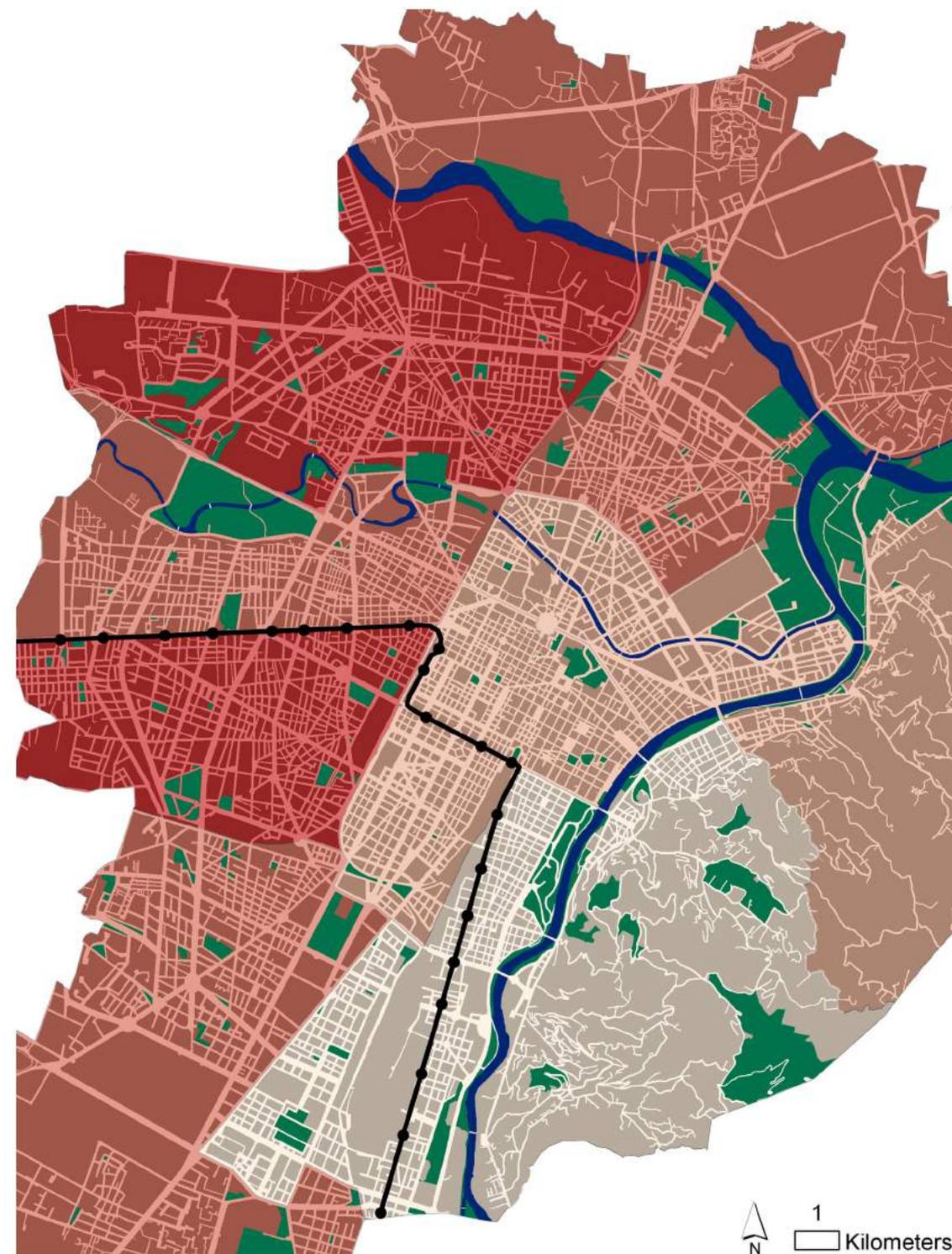
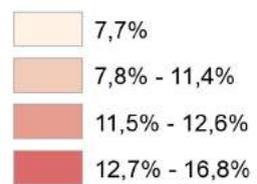
- Arrêts métro
- Métro

## Territoire

- Rivières
- Blocs
- Parcs
- Passerelles



## Pourcentage de population dans chaque arrondissement



# TURIN MONUMENTS et LIMITES HISTORIQUES

## LEGENDE

 Monuments

### Limites historiques de la ville de Turin

 Limites de la ville en 1913

 Limites de la ville en 1945

 Limites de la ville en 1674

### Métro

 Arrêts métro

 Métro

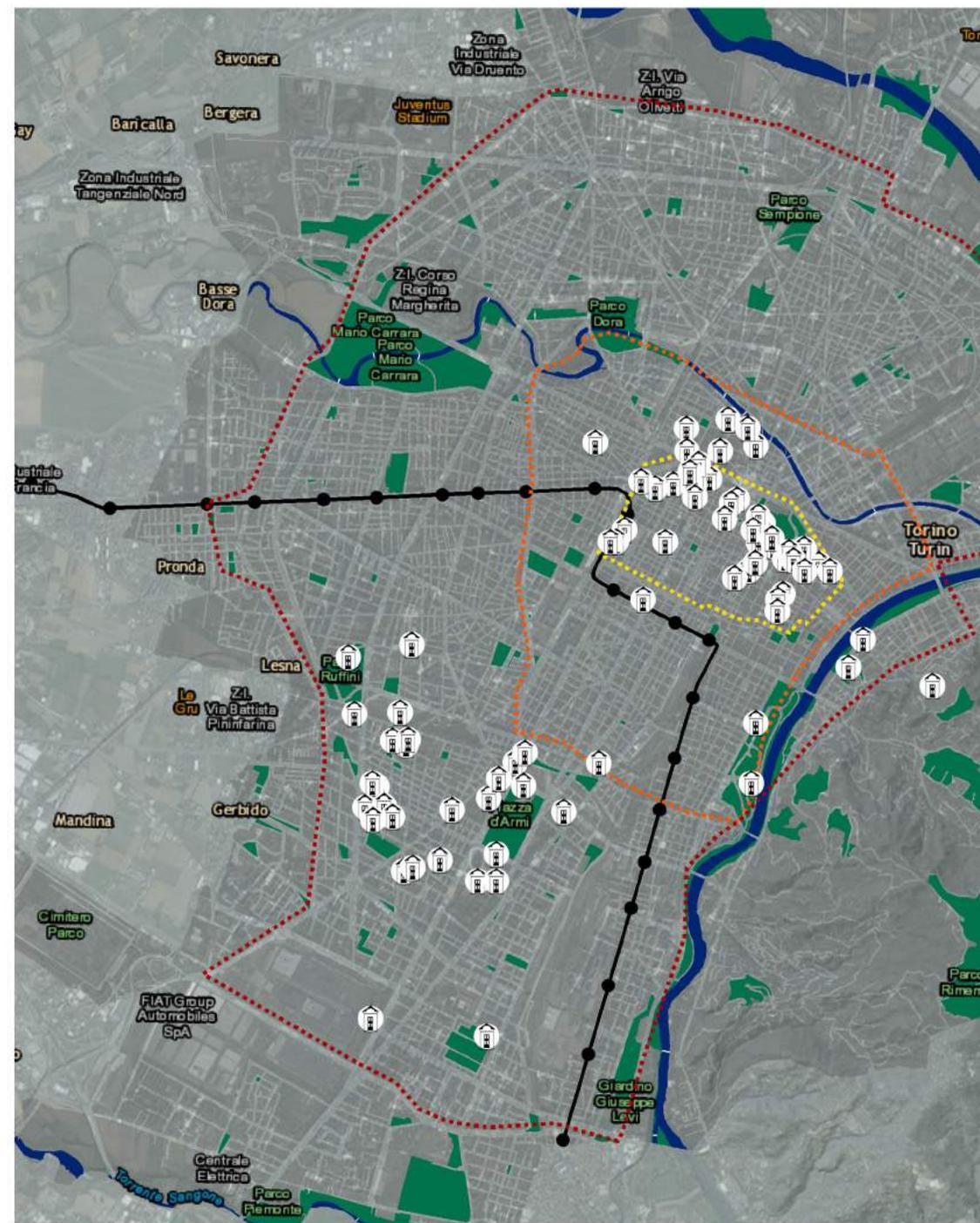
### Territoire

 Rivières

 Blocs

 Parcs

 Passerelles



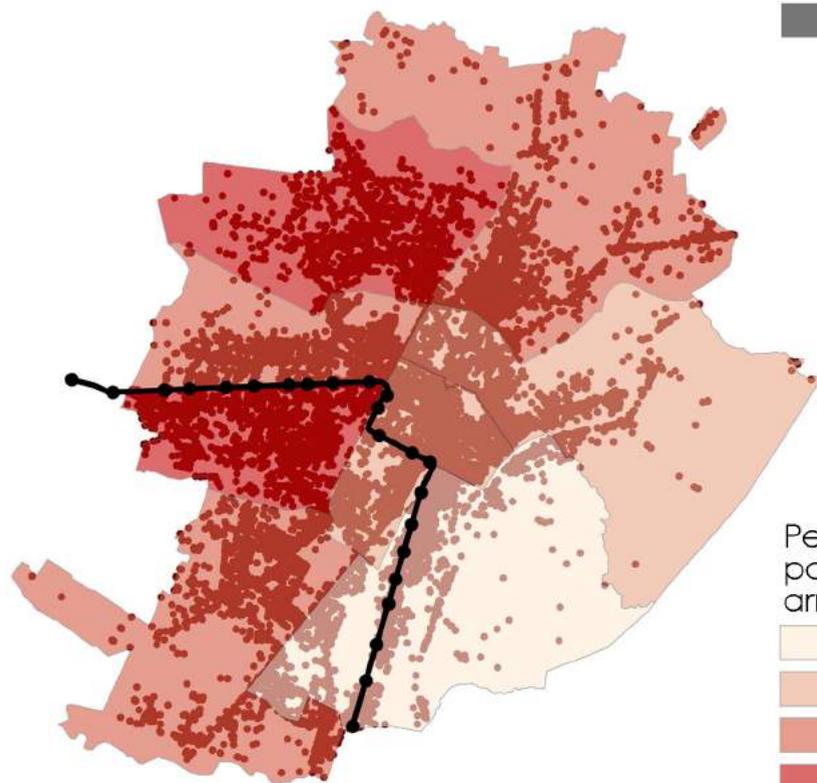
1  
Kilometers

# ACTIVITÉS COMMERCIALES

## Rapport avec le metro

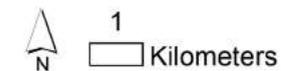
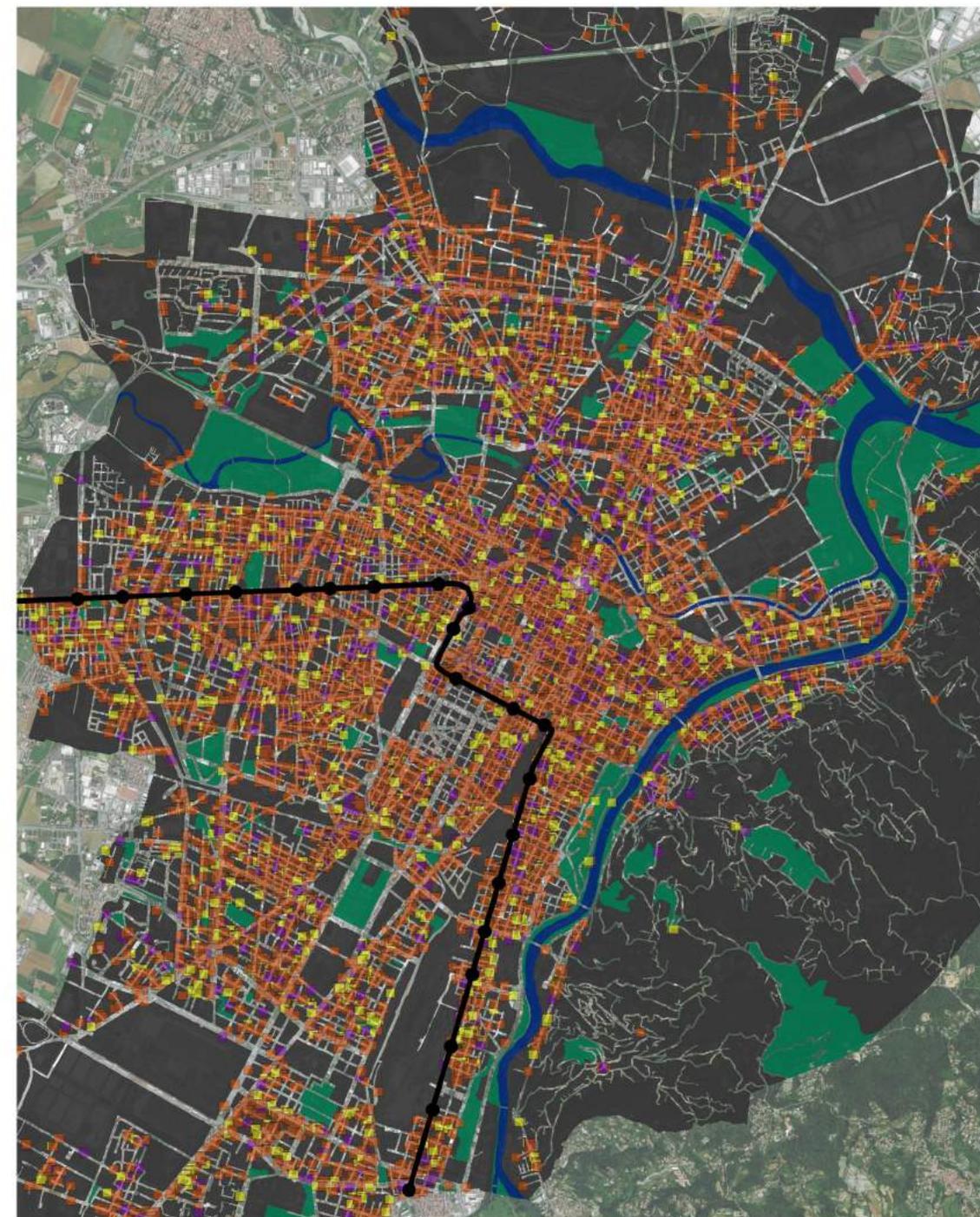
### LEGENDE

- Arrêt métro
  - Métro
- Activités commerciales**
- Produits alimentaires
  - Extra-alimentaires
  - Mixte
- Territoire**
- Rivières
  - Blocs
  - Parcs
  - Passerelles



Percentuale di popolazione per arrondissement.

- 7,7%
- 7,8% - 11,4%
- 11,5% - 12,6%
- 12,7% - 16,8%



## LEGENDE

● Arrêts Métro

— Métro

Concentration pistes cyclables  
(1 max - 10 min)

-  Agricultural + Semi-natural areas + Wetlands
-  Airports
-  Construction sites
-  Continuous Urban Fabric (S.L. > 80%)
-  Discontinuous Dense Urban Fabric (S.L. : 50% - 80%)
-  Discontinuous Low Density Urban Fabric (S.L. : 10% - 30%)
-  Discontinuous Medium Density Urban Fabric (S.L. : 30% - 50%)
-  Discontinuous Very Low Density Urban Fabric (S.L. < 10%)
-  Fast transit roads and associated land
-  Forests
-  Green urban areas
-  Industrial, commercial, public, military and private units
-  Isolated Structures
-  Land without current use
-  Mineral extraction and dump sites
-  Other roads and associated land
-  Railways and associated land
-  Sports and leisure facilities
-  Water bodies

# OCCUPATION DES SOLS

## Une ville industrielle



N  
1  
Kilometers

# METRO ET ZONES PIETONNIERS

Les grandes places du centre ville



Les espaces ouverts/fermés



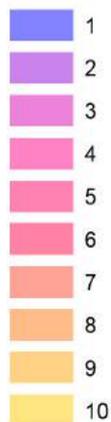
La banlieu et ses usines



## LEGENDE

 Zones piétonnières principales

### Concentration de zones piétonnières (1 min - 10 max)

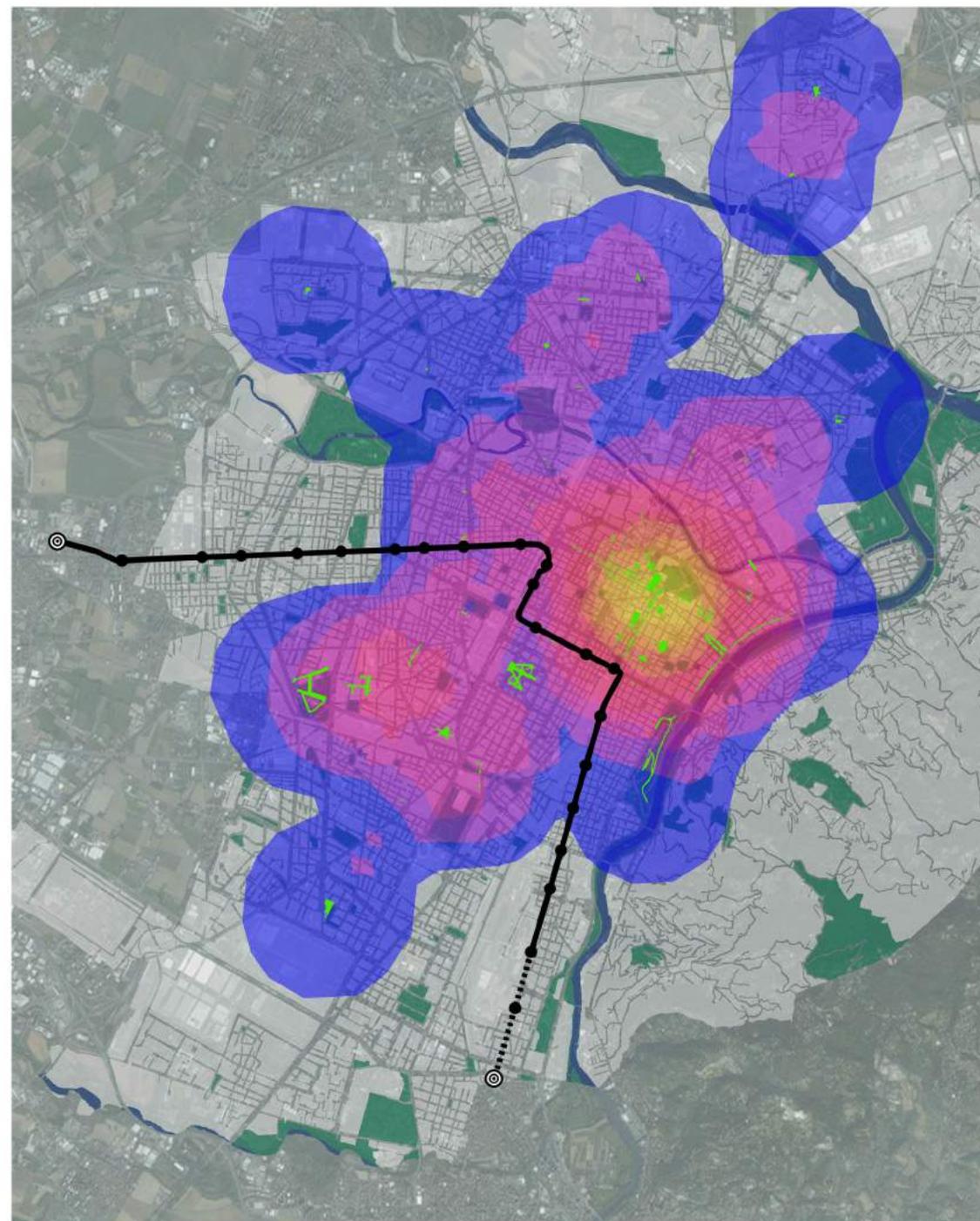


### Le métro

-  Arrêt métro intermédiaire
-  Terminus du métro
-  Ligne métro en construction
-  Ligne métro active

### Territoire

-  Rivières
-  Blocs
-  Parcs
-  Passerelles



# CHEMINS CYCLABLES

Dans la colline et dans la banlieu



Dans les quartiers populaires



En centre ville



## LEGENDE

● Arrêts métro

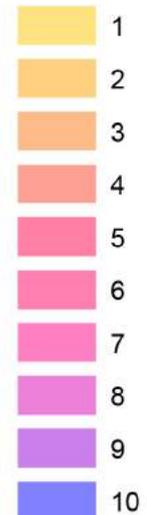
— Métro

### Chemins cyclables

— Parcours cyclables

— Pistes cyclables

### Concentration pistes cyclables (1 min - 10 max)



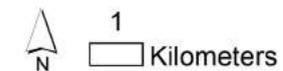
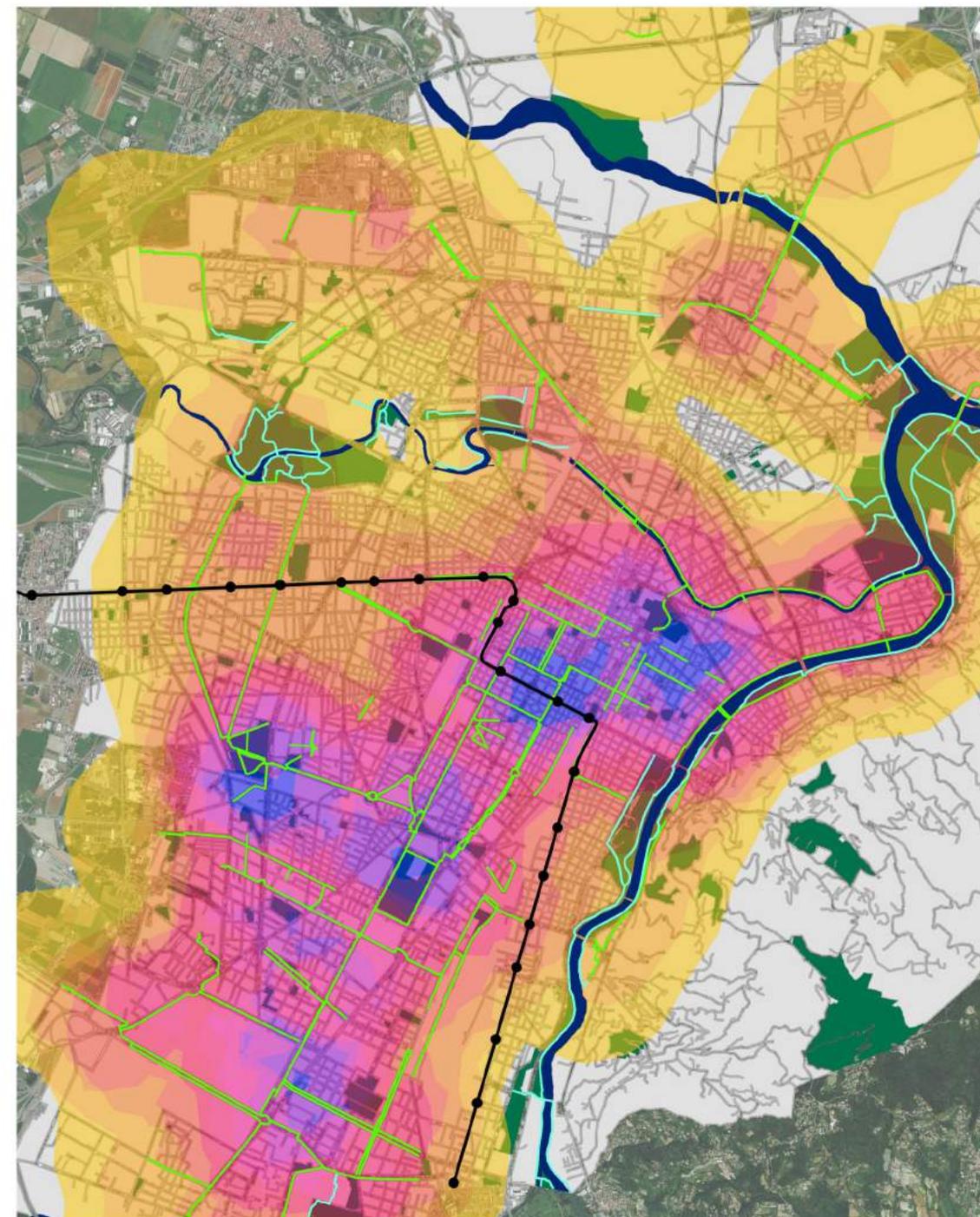
### Territoire

— Rivières

— Blocs

— Parcs

— Passerelles



# PARKING, ZTL et SHARING MOBILITY

## LEGENDE

- Arret métro
- Métro

### Sharing mobility et parking

- ▲ Bike sharig
- Car sharig
- Parkig

### Territoire

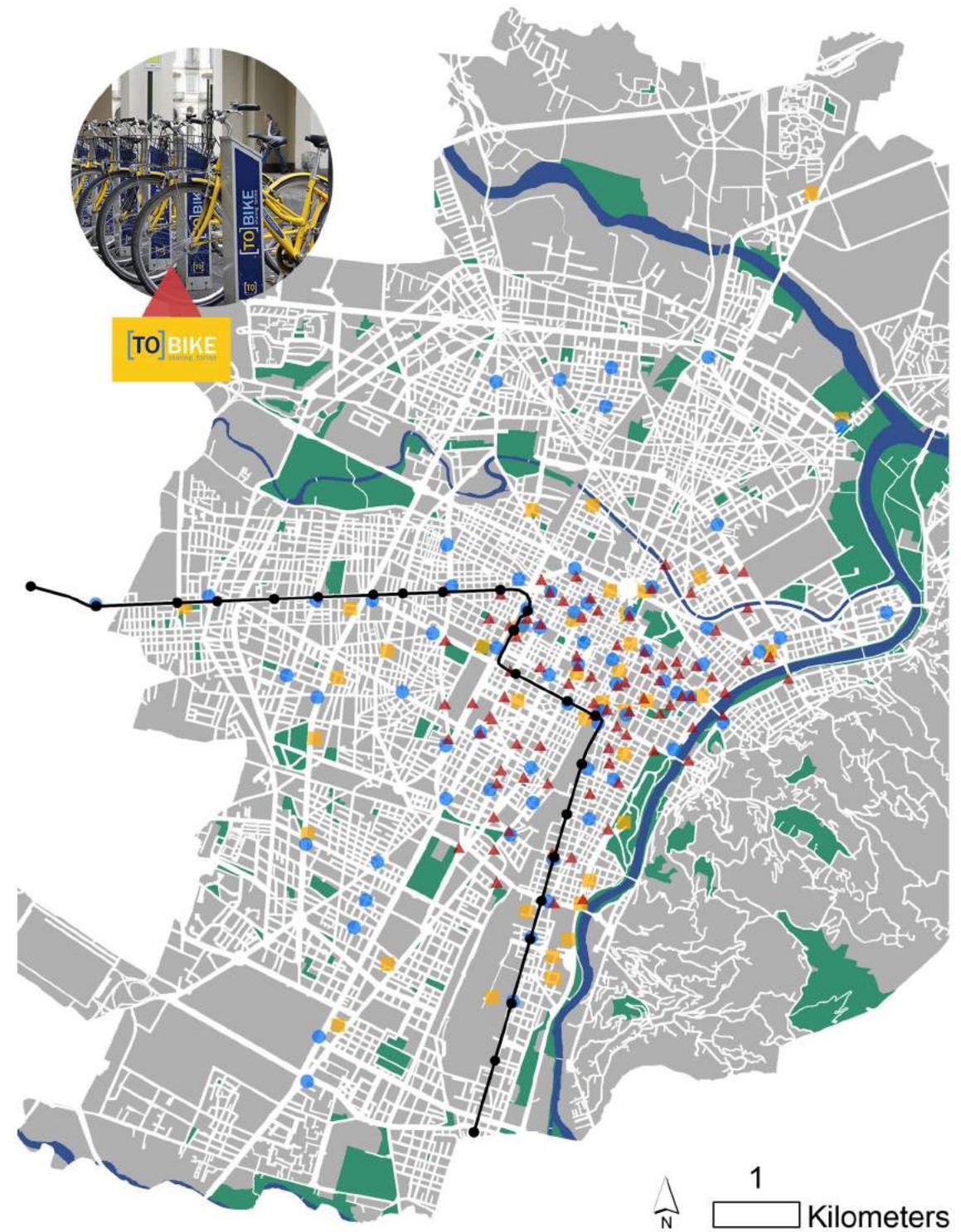
- Rivières
- Blocs
- Parcs
- Passerelles

### Parking à payer

- Parking à payer

### ZTL (Zone trafic Limité)

- Centrale
- Romaine
- Parc "Valetino"



**CONCORSO PER LE  
COPERTURE INDETTO  
DALLA GTT**

## IL BANDO

Nel 2008 Gruppo Trasporti Torinesi, Ordine degli Architetti della provincia di Torino e Comune di Torino indisse un concorso internazionale di idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino.

Gli aderenti al bando avrebbero avuto piena libertà nell'ideazione di soluzioni per coprire gli accessi delle stazioni XVIII Dicembre, Re Umberto, Carducci–Molinette e Lingotto, tenendo conto della possibile applicazione futura della struttura progettata su altri accessi non contemplati nel bando. Il concorso si proponeva l'obiettivo di “avvicinare le stazioni torinesi a quelle delle metropolitane delle maggiori città europee, che già usano pensiline come arricchimento degli accessi e mostre e allestimenti per intrattenere il pubblico durante le attese dei treni e per rendere più gradevoli gli spazi”. I criteri tenuti in conto per giudicare i diversi progetti furono: l'inserimento nel contesto urbanistico, la funzionalità dell'opera, la scelta dei

materiali, il rapporto di economicità e qualità dei materiali utilizzati, nonché la manutentibilità della struttura. Le opere progettate sarebbero così diventate parte dell'arredo urbano torinese e si sarebbero pertanto dovute adattare ai diversi contesti nei quali sarebbero potute essere installate.

La copertura, come specificato nel bando di gara, non avrebbe dovuto costituire solo un riparo dagli agenti atmosferici, ma avrebbe anzi dovuto essere anche “riconoscibile nell'aspetto e nell'individuazione, rappresentando quell'impronta sul territorio di un'infrastruttura interrata dedicata alla mobilità veloce delle persone”.

Come affermato dall'Ing. Roberto Crova, responsabile della progettazione per la GTT nell'ambito dei lavori della metropolitana, l'idea di una copertura va però aldilà di un fattore simbolico, presenta anzi dei tratti distintivi utili ai fruitori nonché al buon mantenimento di elementi tecnici quali scale mobili e ascensori. L'utenza attraverso il posizionamento della copertura è facilitata all'ingresso e all'uscita della stazione sotterranea, specialmente in

caso di condizioni metereologiche avverse. Un fattore da considerare è senza ombra di dubbio quello della sicurezza, infatti un elemento che consente il dilavamento laterale rende le scale e le scale mobili maggiormente sicure e accessibili per chi fruisce della struttura. In ultimo la copertura consente l'apertura e la chiusura degli ombrelli sul piano stradale e non più lungo le scale, causando disagi agli altri utenti e ponendosi in una condizione di relativo pericolo.

Il progetto vincitore fu “Una nuova capote per Torino” realizzato dagli architetti Jury Barattini e Marzio Clementi. Il fatto di aver portato a termine questo concorso di architettura – spiega Maria Grazia Sestero, Assessore alla Viabilità e ai Trasporti del Comune di Torino – dimostra ancora una volta la volontà di Torino di valorizzare l'immagine positiva della città e delle sue infrastrutture. Si tratta ora, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, di capire come si può passare alla fase operativa per realizzare questi progetti”.

GTT divenuta unica proprietaria dei progetti, si è riservata di verificare la fattibilità degli stessi e qualora vi siano le condizioni economiche necessarie procedere all'installazione delle coperture selezionate in fase concorsuale<sup>123</sup>.

Seguono i due progetti aggiudicatari del primo e del secondo posto al concorso, nonché alcune immagini presentate nell'ambito del concorso da altri candidati.

<sup>123</sup> Fonti: LAVORI PUBBLICI [www.lavoripubblici.it/documenti2008/lvpb3/concorso\\_gtt](http://www.lavoripubblici.it/documenti2008/lvpb3/concorso_gtt) , ARCHIPORTALE [www.archiportale.com/news/2009/02/architettura/torino-sceglie-barattini-e-clementi\\_13893\\_3.html](http://www.archiportale.com/news/2009/02/architettura/torino-sceglie-barattini-e-clementi_13893_3.html) , INFOBUILD [www.infobuild.it/2009/02/concorso-copertura-accessi-metropolitana-di-torino-proclamato-il-vincitore](http://www.infobuild.it/2009/02/concorso-copertura-accessi-metropolitana-di-torino-proclamato-il-vincitore)

**PRIMO CLASSIFICATO:  
UNA NUOVA CAPOTE PER TORINO,  
Jury Barattini e Marzio Clementi**

Il progetto tenta di indagare il rapporto che intercorre tra il sottosuolo e il piano strada. La necessità di concepire un elemento che accompagnasse la transizione tra i due differenti livelli ha quindi influenzato l'intera concezione di una struttura dotata di un elevato valore concettuale. Lo sviluppo dell'idea è stato scandito da tre temi di rilievo, tappe necessarie per giungere ad un concept di progetto che prendesse in considerazione ogni singolo aspetto del comfort e del rapporto col contesto. Qui riportati le tre tematiche prese in esame:

- La copertura degli accessi della metropolitana vista come filtro tra la città in superficie e una città che si cela nel sottosuolo.
- La copertura degli accessi alla metropolitana come luogo di ritorno o come grande sorpresa in seguito all'esperienza sotterranea.



Progetto “Una nuova capote per Torino”, a cura degli architetti Jury Barattini e Marzio Clementi. Vincitore del concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008.

- La copertura degli accessi alla metropolitana intesa come elemento dalle caratteristiche uniche ed immediatamente riconoscibili che deve entrare in relazione con ciò che lo circonda e le diverse quinte che offre la città di Torino.

Il team di architetti ha dunque deciso di lavorare su una struttura slegata da contesti specifici, al fine di adattarla a qualsiasi scenario urbano. Questa si presenta come una leggera copertura che rimanda all'idea di un foglio sospeso in aria, sorretto solo da esili steli metallici.

Il rivestimento in vetro crea un gioco suggestivo di luci ed ombre ricche sfumature colorate per mezzo di filtri colorati ad esso applicati.

Elegante e leggera, la struttura rispondeva più di tutte quelle presentate ai requisiti richiesti da bando, ed ha quindi conquistato il primo premio, aggiudicandosi quindi la possibilità di essere realmente installato sugli accessi della rete metropolitana torinese.

Giancarlo Guiati, l'allora presidente della GTT, ha commentato il progetto vincitore dicendo: "In questo modo



Progetto "Una nuova capote per Torino", a cura degli architetti Jury Barattini e Marzio Clementi. Vincitore del concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008.

la copertura degli accessi alle stazioni risulta avere non solo una funzione di riparo dagli agenti atmosferici ma è al contempo un insieme tra originalità e gusto estetico, rappresentando un'impronta sul territorio e un elemento di riconoscibilità e facilità di individuazione della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino”<sup>124</sup>.

## **SECONDO CLASSIFICATO:**

### **EMME, MAGMA Progetti**

Il team di MAGMA Progetti ha optato per l'ideazione di una copertura per gli accessi della metropolitana mutevole ed adattabile alle diverse situazioni, mantenendo allo stesso tempo una linea di progetto unica e coerente. Una sottile e quasi impercettibile copertura vetrata accompagna con una dolce pendenza la discesa attraverso le scale dei viaggiatori, garantendo sempre le altezze minime per il passaggio. Stampata sulla copertura una grande M rossa, simbolo iconico della Metropolitana, domina l'intera struttura. Questa è sorretta da un'ossatura metallica che

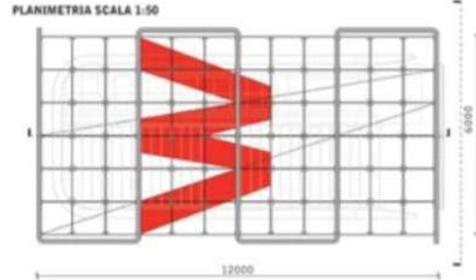
<sup>124</sup> EC2 [www.ec2.it/jurybarattini/projects/85903-jury-barattini-marzio-clementi-una-nuova-capote-per-torino](http://www.ec2.it/jurybarattini/projects/85903-jury-barattini-marzio-clementi-una-nuova-capote-per-torino)

segue l'andamento delle lastre di vetro poggandosi infine lateralmente all'attuale parapetto.

Poiché il concorso proponeva la realizzazione di accessi anche per stazioni in corso di realizzazione all'epoca (vedi Carducci-Molinette e Lingotto nel 2008), il team ha pensato di approfittare dell'opportunità di un nuovo accesso per ideare anche un parapetto nelle nuove stazioni che meglio si adattasse alla proposta progettuale fatta. La continuità di linguaggio tra le stazioni già realizzate e le stazioni in fase di realizzazione. Ciò avvalorava il concetto di unità senza uniformità, ovvero che non è necessario che tutte le stazioni siano uguali, l'importante sono i richiami che intercorrono tra di loro generando una rete unitaria, con un'identità propria, degli accessi<sup>125</sup>.

<sup>125</sup> Fonti: DIVISARE [www.divisare.com/projects/85923-magmaprogetti-emme](http://www.divisare.com/projects/85923-magmaprogetti-emme), MAGMAPROGETTI [www.magmaprogetti.it/#](http://www.magmaprogetti.it/#)

## RE UMBERTO



### NOTA DESCRITTIVA

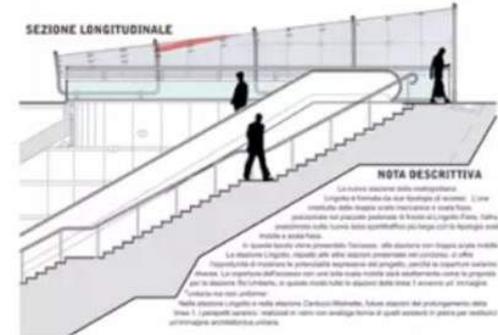
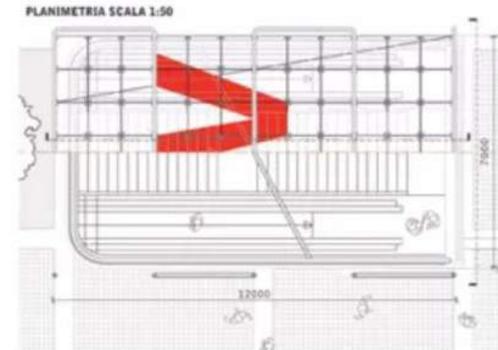
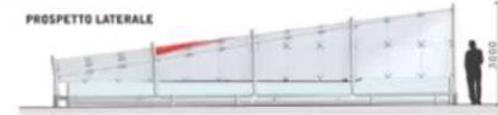
La stazione della metropolitana Re Umberto è inserita in un contesto urbano caratterizzato per la presenza di edifici in cemento e di edifici in muratura. L'edificio è stato progettato in modo da integrarsi con l'esistente e con il tessuto urbano. La struttura è stata progettata in modo da essere leggera e trasparente, in modo da non alterare l'aspetto urbano. La copertura è stata progettata in modo da essere leggera e trasparente, in modo da non alterare l'aspetto urbano. La struttura è stata progettata in modo da essere leggera e trasparente, in modo da non alterare l'aspetto urbano.

### ELEMENTI DEL PROGETTO



CONCORSO DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DELLE COPERTURE DEGLI ACCESSI DELLA METROPOLITANA AU

## LINGOTTO



### NOTA DESCRITTIVA

La stazione della metropolitana Lingotto è inserita in un contesto urbano caratterizzato per la presenza di edifici in cemento e di edifici in muratura. L'edificio è stato progettato in modo da integrarsi con l'esistente e con il tessuto urbano. La struttura è stata progettata in modo da essere leggera e trasparente, in modo da non alterare l'aspetto urbano. La copertura è stata progettata in modo da essere leggera e trasparente, in modo da non alterare l'aspetto urbano.

### ELEMENTI DEL PROGETTO



CONCORSO DI IDEE PER LA PROGETTAZIONE DELLE COPERTURE DEGLI ACCESSI DELLA METROPOLITANA AU

Progetto "EMME", a cura dello studio MAGMA Progetti. Secondo classificato al concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008. (Tavola di concorso: Stazione Re Umberto.

Progetto "EMME", a cura dello studio MAGMA Progetti. Secondo classificato al concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008. (Tavola di concorso: Stazione Lingotto.

## ALTRI PROGETTI



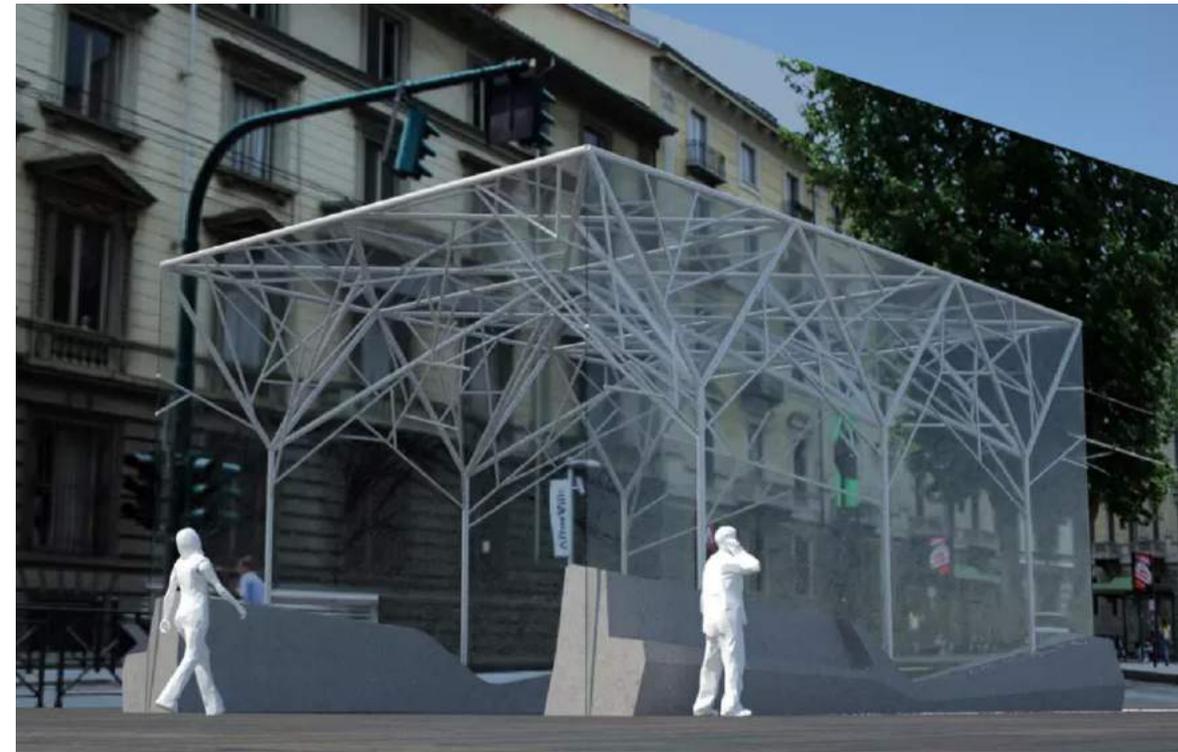
Progetto a cura dello studio Blad Idea. Quarto premio e menzione al concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008.



Progetto di una copertura per gli accessi della metropolitana di Torino a cura dello studio SAO Architecture. Concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino.



Progetto di una copertura per gli accessi della metropolitana di Torino a cura dell'architetto Mario Marano. Concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino.



Progetto di una copertura per gli accessi della metropolitana di Torino a cura degli architetti G. Filocamo e C. A. Fontana. Concorso d'idee per la progettazione delle coperture per gli accessi delle stazioni della Metropolitana di Torino. 2008.



**4. TORINO XVIII  
DICEMBRE**

**UN'IDEA PER  
RIDISEGNARE LA  
PIAZZA E I SUOI  
ACCESSI ALLA METRO**

# L'AREA DI PROGETTO

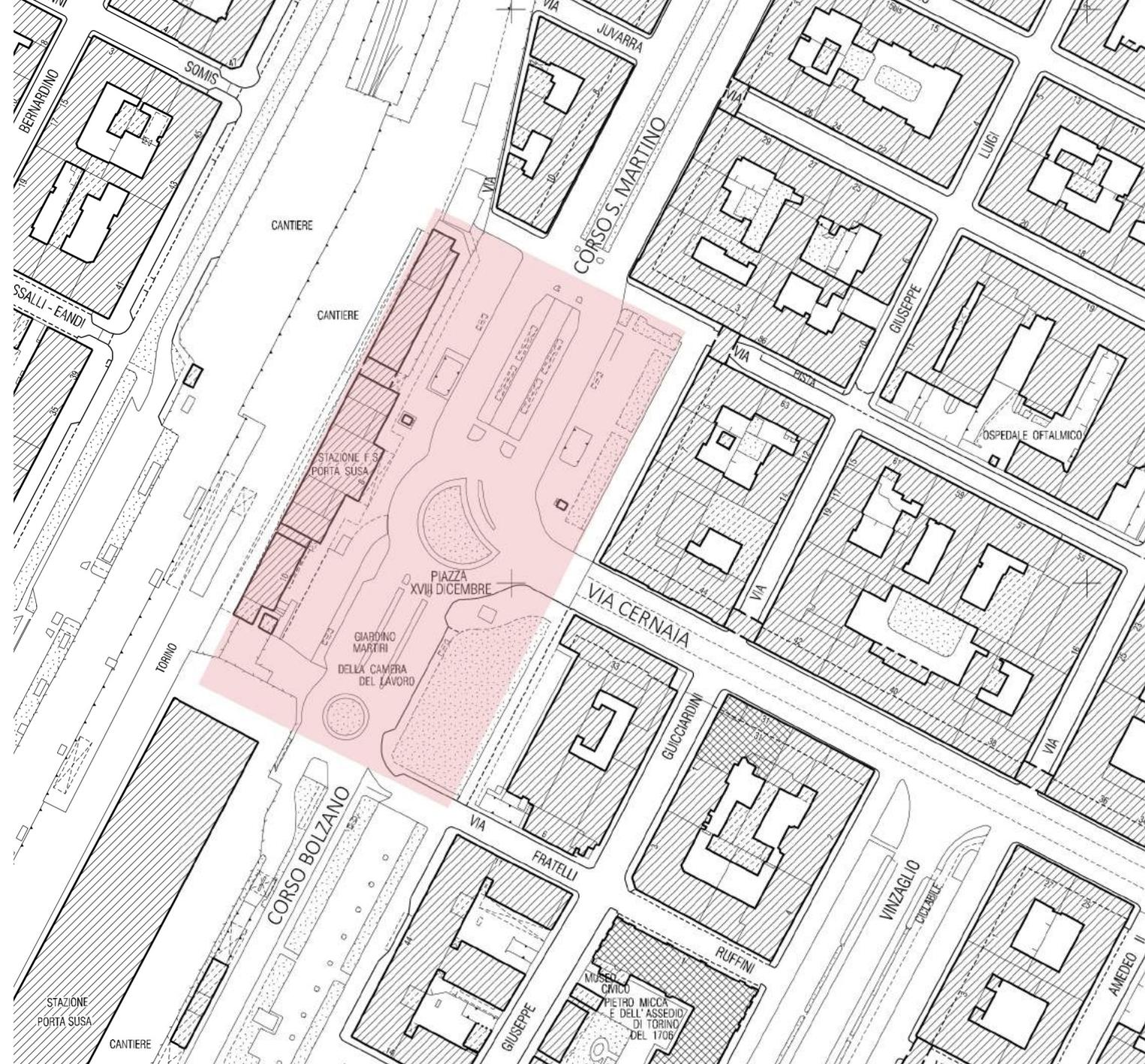
Piazza XVIII Dicembre a Torino è situata alle porte dell'attuale centro storico della città, nella confluenza tra via Cernaia, corso Bolzano e corso San Martino. La storia ci racconta che la sua nascita risale al 1850, mentre quattordici anni dopo, nel 1864, terminati i lavori per la stazione ferroviaria di Torino Porta Susa venne nominata piazza San Martino così come il corso ad essa attiguo. Solo poi nel 1946 le venne attribuito il nome XVIII Dicembre.

Oggi l'area è una porzione di uno dei più grandi ambiti urbani che comprende lo spazio tra piazza Statuto e i corsi Bolzano e Inghilterra, sino a corso Peschiera, prendendo il nome di "Porta Susa-Spina 2".

Negli anni ottanta venne presa la decisione da parte delle amministrazioni di attuare un potenziamento del sistema ferroviario torinese, aumentando il numero di linee che potevano transitare nella stazione e interrando l'intera rete all'interno del territorio cittadino.

La decisione permise la progettazione di un lungo asse viario (vedi PRG Comune di Torino), il "Viale della Spina", che, partendo da zona Rebaudengo giunge sino al quartiere San Paolo. In questo modo tutte le aree attigue a questo tracciato e nei pressi del passante ferroviario hanno subito una progressiva trasformazione urbanistica ed edilizia.

L'area in esame costituisce uno dei più importanti nodi con funzione di interscambio fra infrastrutture per la mobilità, dovuto anche alla presenza della nuova stazione ferroviaria per l'alta velocità di Torino Porta Susa inaugurata all'inizio del 2013. La stazione è stata integrata al sistema della metropolitana nonché alle cinque linee SFM (Sistema Ferroviario Metropolitano) e alle linee del trasporto pubblico urbano e suburbano di superficie. Al quadro degli interventi si è aggiunto nella metà del 2016 il nuovo Viale della Spina



Estratto da Carta Tecnica del Comune di Torino.  
Piazza XVIII Dicembre e aree limitrofe.

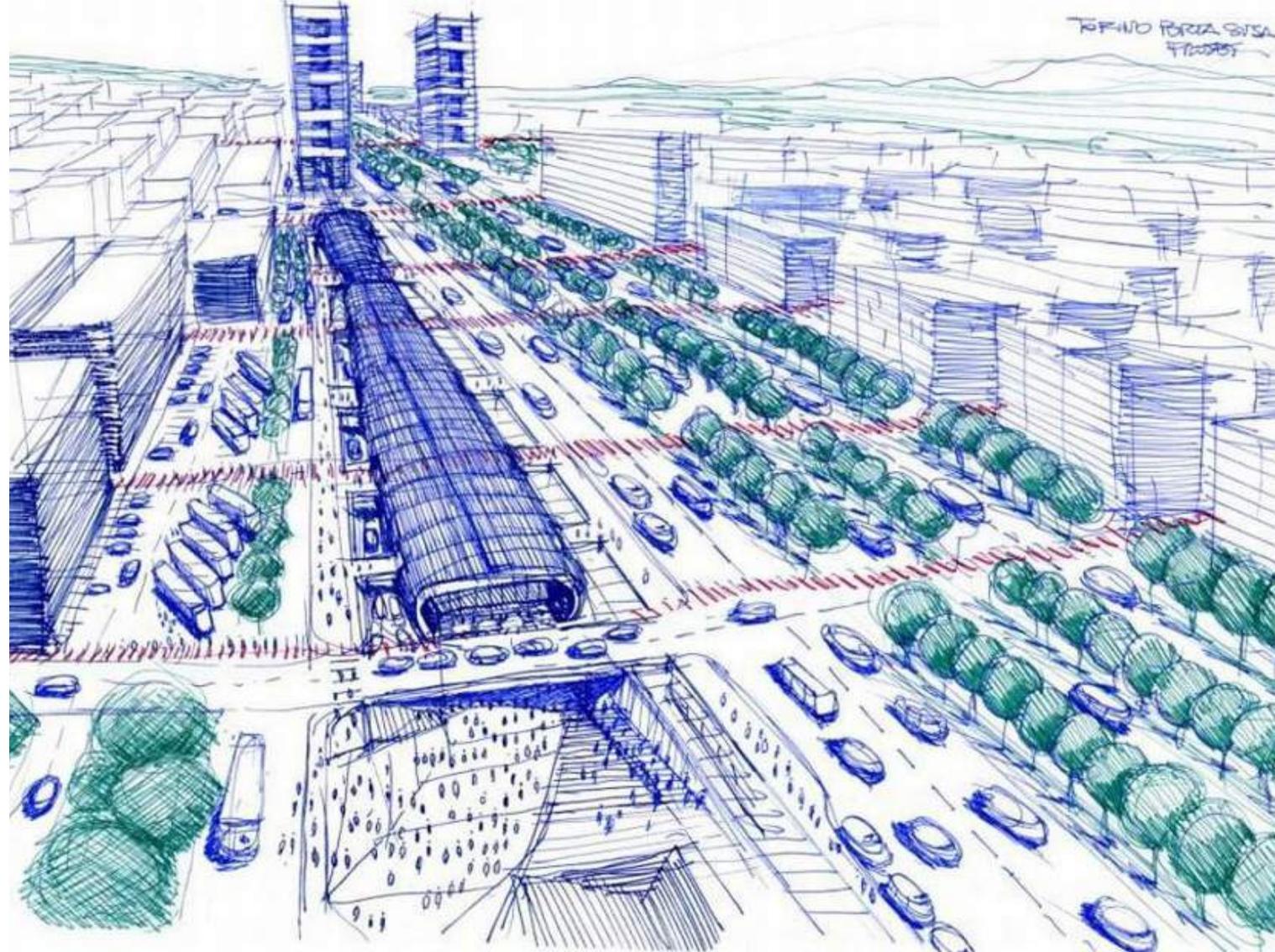
( Corso Principe Oddone e Corso Inghilterra), un'asse di fondamentale importanza per la circolazione dei mezzi privati che, attraverso la presenza di una doppia carreggiata a tre corsie e un sistema di rotonde e sottopassaggi, permette il collegamento con i principali assi viari della città, nonché la rapida interconnessione tra le aree.

Le costruzioni circostanti la Piazza XVIII Dicembre sono per lo più palazzi signorili attribuibili agli inizi del XX secolo, destinati all'uso residenziale e a quello terziario, solo in alcuni piccoli casi include il commerciale, concentrato al piano terra degli edifici che in molti casi corrispondono alle numerose aree porticate della zona.

Nei pressi dell'area, che ha assunto oggi una connotazione prettamente direzionale, ritroviamo il Grattacielo Intesa San Paolo (2015), il Palazzo della Città metropolitana di Torino (1962, restaurato nel 2008), il Grattacielo RAI (1968), il campus del Politecnico di Torino (1958) e le restaurate ex Officine Grandi Riparazioni (2017).

A partire dal 4 Febbraio 2006 piazza XVIII Dicembre accoglie gli accessi alla stazione sotterranea della metropolitana, che sono situati su aree pedonali rialzate ai lati del viale centrale. Quest'ultimo è caratterizzato da due carreggiate centrali a una corsia riservata ai mezzi pubblici, (dotata di banchina coperta per la sosta dei bus e dei tram), e di un controviale, per senso di marcia, destinato sia ai mezzi privati sia ai mezzi pubblici. All'incrocio con via Cernaia ritroviamo una rotonda il cui scopo è quello di gestire il complicato crocevia nel quale convergono mezzi con differenti priorità, velocità e sensi di marcia. L'area accoglie anche una limitata zona pedonale dotata di panchine nei pressi dell'accesso est della metropolitana.

Il traffico nell'area è molto intenso e risulta complicata



Disegno ad opera dell'agenzia AREP e dell'architetto Silvio D'Ascia. Proposta (parzialmente attuata) di riqualificazione dell'area circostante la Nuova Stazione Ferroviaria di Torino Porta Susa. 11 Novembre 2001.

l'interazione tra soggetti e mezzi con velocità e dimensioni differenti (quali pedoni, ciclisti, mezzi pubblici, mezzi privati). In particolare risulta molto difficile per i pedoni effettuare lo scambio tra le linee del trasporto pubblico urbano e la metropolitana a causa della conformazione degli accessi di quest'ultima e del rapporto che essi hanno con gli attraversamenti pedonali. Questo è causa di comportamenti scorretti da parte dei pedoni che creano dei percorsi propri di attraversamento dell'area (non definiti da segnaletica verticale o orizzontale) mettendo in pericolo le proprie vite. Infatti il tratto costantemente attraversato da automobili che, non rispettando le regole del codice della strada che impone l'arresto del mezzo in presenza di pedoni, non permettono un rapido e fluido attraversamento dell'area.

L'idea di progetto è volta proprio ad ovviare a questo problema inerente la viabilità, l'attraversamento dell'area e la riqualifica di una piazza frutto di aggiunte apportate nel tempo, causa di disomogeneità all'interno della piazza e cattiva distribuzione di percorsi, attraversamenti e accessi.



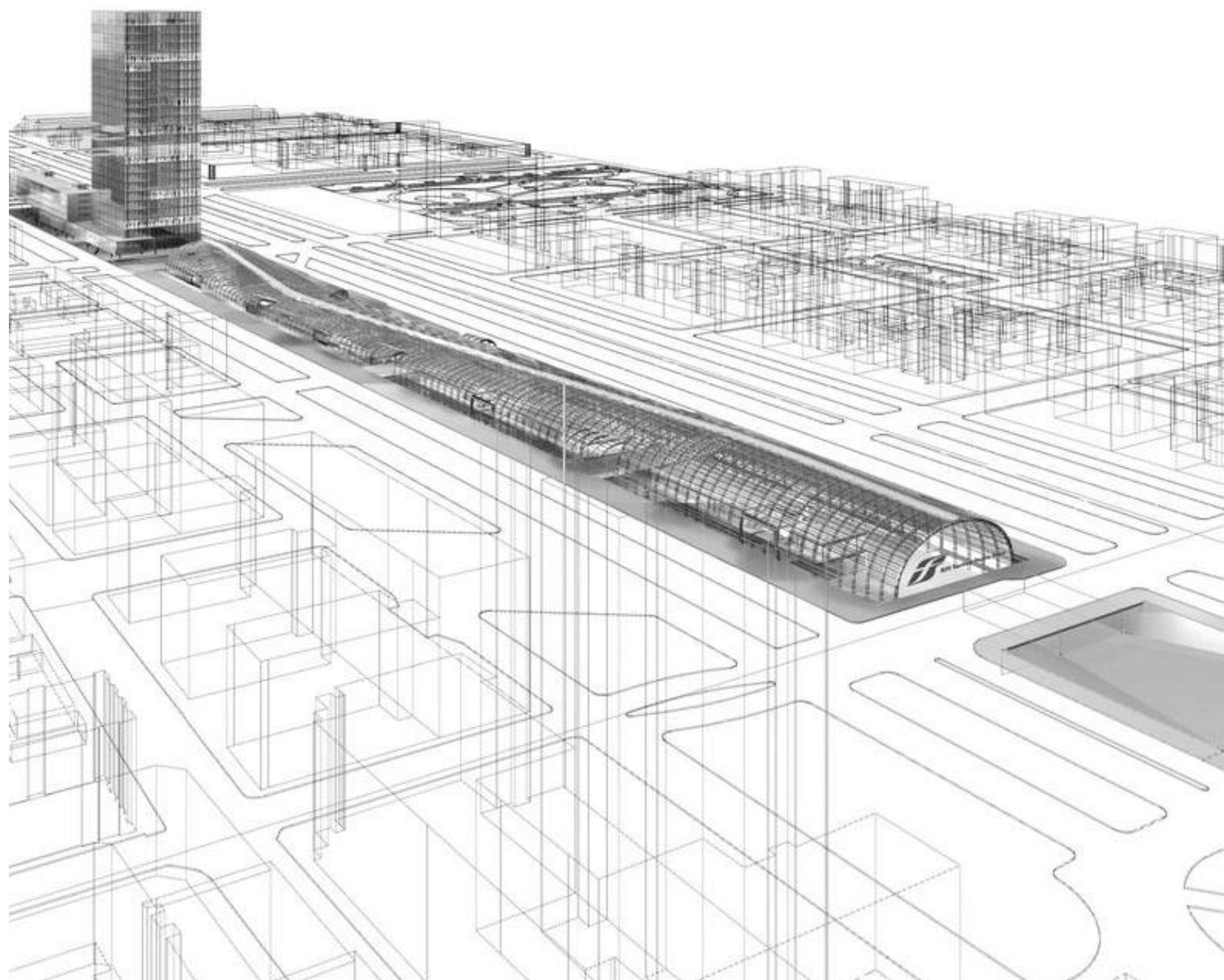
Vista su Piazza XVIII Dicembre.

## I MARGINI

Grazie all'analisi dei margini, sono stati individuati gli elementi presenti sul territorio che vanno a creare una sorta di dialogo tra l'ambito locale oggetto di analisi (piazza XVIII Dicembre) e il resto della città. Sono stati quindi individuati dei margini barriera, ovvero elementi che creano un distacco, anche se non totale, tra l'area in esame e la città; questi ultimi prendono forma soprattutto nell'impronta territoriale della ferrovia che si estende da nord a sud (vecchia e nuova stazione di Porta Susa), ed effettua il suo passaggio proprio nei pressi della piazza. I margini sutura, in altro modo, si configurano in elementi territoriali di collegamento tra due ambienti (nel caso in esame il tratto di Via Bertola che incrocia corso San Martino). Ma si riscontrano anche singoli elementi di sutura (es. accessi laterali della nuova stazione di Porta Susa) che tentano, attraverso percorsi trasversali, di sopperire al taglio netto imposto dalla ferrovia. Durante i numerosi sopralluoghi sono stati individuati margini barriera ad una scala ridotta tra cui margini barriera fisici e visivi (es. aiuole o transenne fisse dislocate su tutta l'area per orientare e convogliare il flusso dei pedoni).

## LE DESTINAZIONI D'USO

Grazie ai sopralluoghi effettuati, è stato percepito con rilevanza, la modesta varietà di destinazioni d'uso presenti in tutto il quartiere. Una prima sensazione ha portato ad immaginare il quartiere quasi totalmente destinato al settore terziario. Una successiva analisi mirata ha portato alla conferma dell'ipotesi primordiale di quartiere in gran parte



Modello Nuova Stazione di Torino Porta Susa.  
L'estensione della stazione all'interno del tessuto urbano costituisce un forte degno di margine.

dedito al terziario ma con forte presenza di insediamenti residenziali di grandi dimensioni, all'interno dei quali sono presenti studi e uffici di professionisti. Inoltre a livello puntuale sono stati individuati insediamenti atti ad attività ad uso pubblico, i quali si configurano in alcune scuole, uffici amministrativi e diverse attività commerciali.

### LA POPOLAZIONE

Attraverso l'elaborazione dei dati statistici provenienti dall'ISTAT, è stata elaborata l'analisi della popolazione, essendo i sopralluoghi non sufficienti a definirla. Grazie a questi dati è stato possibile definire la varietà della popolazione che si definisce per la maggior parte da famiglie e persone anziane. Il quartiere, come affermato in precedenza, si presenta generalmente come un aggregato residenziale e dedito al terziario, unito ad una percentuale non indifferente di lavoratori. Inoltre, la presenza della stazione di Porta Susa, di alcune scuole, ed altri uffici pubblici, ha permesso di notare la presenza di un forte flusso di persone in transito che però non sostano nell'area, ma la usano solo come luogo di attraversamento per raggiungere altre destinazioni.

### LA DENSITA' SOCIALE

Successivamente all'individuazione delle destinazioni d'uso, della tipologia di popolazione e della densità fisica, è stato possibile analizzare la densità sociale del quartiere in oggetto. Si tratta di una elaborazione che dimostra l'effettivo quantitativo di utilizzo degli spazi da parte

### RESIDENTI CIRCOSCRIZIONE 1

	età	popolazione	percentuale
	0-4	3.282	4,2 %
	6-15	6 480	8,3 %
	16-30	10.633	13,5 %
	31-60	33 752	42,9 %
	60-105	24.381	31 %
	TOTALE	78.528	

Grafico realizzato attraverso dati ISTAT che mostra la distribuzione degli abitanti della Circoscrizione 1 di Torino secondo le diverse fasce d'età.

della popolazione che vive la zona. E' stata effettuata una divisione per i vari periodi del giorno con situazioni diverse durante la mattina, il pomeriggio e la sera e la notte. Essendo il quartiere prettamente sfruttato durante il giorno da persone che lo attraversano e lo sfruttano come area di interscambio, in piazza XVIII dicembre si registra nel complesso un forte sfruttamento degli spazio nell'intero arco della giornata, sebbene vi siano alcune aree non particolarmente trafficate. Risulta evidente come al mattino i luoghi densamente frequentati siano i luoghi del trasporto (metropolitana, stazione, pensiline del bus). Generalmente i luoghi lavorativi, nella zona, sono considerati come luoghi a media densità al mattino e a pomeriggio, mentre nelle ore serali sono considerati come luoghi a bassa densità. Durante le ore pomeridiane notiamo anche una media densità in alcune aree anche di piazza XVIII Dicembre, dovuta alla presenza di giovani e anziani che la sfruttano come luogo di aggregazione. Nelle ore serali e notturne abbiamo una diffusa bassa densità su tutta la zona, essendo a destinazione quasi del tutto residenziale. Le aree in cui la densità tende a non diminuire mai, se non durante le ore serali, sono quelle stradali. Infatti l'area è attraversata da arterie del traffico molto frequentate nell'intera città (quali corso Inghilterra e corso San Martino) che contribuiscono a rendere la zona presa in esame in costante utilizzo tra utenza pedonale e utenza che sfrutta i mezzi pubblici o privati.

## I LANDMARK

Durante i primi sopralluoghi è stato riscontrato inizialmente una generale sensazione di caos urbano essendo un'area

DENSITÀ DELLE AREE IN BASE ALLE FASCE ORARIE								
0 densità nulla		1 densità bassa		2 densità intensa		3 densità elevata		
AREA	h.	6-10	10-12	12-2	15-17	17-20	20-24	24-6
PORTICI piazza XVIII Dicembre		1	2	3	3	2	1	0
STRADA lato portici est		2	1	1	2	2	1	0
PANCHINE piazza XVIII Dicembre est		1	2	3	3	3	3	1
METRO accesso est		3	2	3	3	3	2	0
STRADA corso San Martino		3	3	3	3	3	2	1
FERMATA BUS		2	2	3	3	3	3	1
STRADA corsia riservata bus corso San Martino		3	3	3	3	3	2	2
FERMATA BUS		3	2	3	3	3	2	1
STRADA corso San Martino		3	3	3	2	3	3	2
METRO accesso ovest		3	2	3	3	3	2	0
STAZIONE Porta Susa		3	2	3	1	3	2	0
MARCIAPIEDE Corso Inghilterra est		2	1	2	1	2	1	0
CORSO INGILTERRA		3	3	3	3	3	3	2
MARCIAPIEDE Corso Inghilterra oves		2	2	2	2	2	1	0

Grafico realizzato attraverso l'osservazione diretta e dati campione, assegnando un valore da 0 (densità nulla) a 3 (densità alta) alle diverse aree nel corso di un'intera giornata.

fortemente trafficata da mezzi pubblici, mezzi privati e pedoni. La percezione è quella di trovarsi in un vortice cittadino che convoglia al suo interno tutto ciò che vi ruota attorno. Infatti al limitare dell'area i flussi e la generale percezione dei luoghi tendono ad appianarsi, e il semplice addentrarsi nelle vie laterali ci fornisce scenari completamente differenti da quelli riscontrati all'interno della piazza. Importante in territori di così grande interesse urbano sono i Landmark, ovvero punti di riferimento all'interno del tessuto cittadino riconoscibili da tutti. Pertanto i punti focali individuati vedono la presenza dei complessi architettonici delle due stazioni di Porta Susa (vecchia e nuova), il grattacielo Rai e Piazza Statuto, nonché, anche se situato a circa 300 metri dall'area di interesse, il Grattacielo Intesa Sanpaolo.

## I NODI

L'analisi e l'individuazione dei nodi porta a definire puntualmente luoghi in cui si può circolare e a seconda della loro funzione, avere la caratteristica di essere di congiunzione, quindi avere un interesse come fulcro ad esempio viario (fermate della Metro, fermate degli autobus, la rotonda di piazza XVIII Dicembre, piazza Statuto) o di concentrazione (come ad esempio la nuova stazione di Porta Susa), quindi avere interesse come luogo di aggregazione di persone per un interesse collettivo quale potrebbe essere l'area di piazza XVIII dicembre allestita con panchine, diventata luogo di aggregazione per giovani e anziani dell'area o di passaggio.



Opera Sintesi 59. Gruppo Armando Testa. Piazza XVIII Dicembre.  
Accesso NORD della Nuova Stazione Ferroviaria Torino Porta Susa.  
Grattacielo Intesa San Paolo.

## LE INTERVISTE

Al fine di indagare al meglio la percezione dell'area circostante piazza XVIII Dicembre sono state elaborate delle domande, da sottoporre ad un campione di 18 soggetti presenti all'interno del quartiere, che vertono a far emergere quale sia la percezione del «quartiere» da parte di chi il quartiere lo vive ogni giorno.

Il requisito minimo per prendere parte all'intervista è stato quello di essere o un residente dell'area o una persona che frequenta la zona quotidianamente.

Appurato ciò, sono state individuate tre tipologie di individui alle quali è stato sottoposto il questionario: studenti, lavoratori, pensionati. Ognuno di essi ha risposto o graficamente o a parole alle 8 domande previste fornendo così un quadro ideale della risposta al nostro quesito: come viene percepito il quartiere da chi lo vive ?



## IL QUESTIONARIO PER LE INTERVISTE

### *Inquadramento dell'area*

All'intervistato viene proposta una carta della zona in cui si trova piazza XVIII Dicembre, senza però che venga definita in modo univoco l'area di indagine.

- A) Potrebbe identificare sulla carta quale ritiene essere il "quartiere" in cui è inserita piazza XVIII Dicembre?
- B) Secondo lei quali sono i fulcri del quartiere, intesi come punti di aggregazione?
- C) Quale ritiene essere l'immagine che i non residenti hanno del quartiere da lei individuato?
- D) Quali sono a suo avviso gli assi principali del quartiere?

### *Analisi dello spazio pubblico*

- E) Ritiene che all'interno dell'area siano presenti spazi pubblici? E se no, come sopperisce alla loro mancanza.
- F) Le vengono ora mostrate diverse fasce orarie. Quali ritiene essere le utenze che usufruiscono del quartiere in questi lassi temporali?

### *Riflessioni finali*

- G) Quale pensa possa essere in poche parole la prospettiva di cambiamento del quartiere, nell'ottica di una riqualificazione di piazza XVIII Dicembre?
- H) Lei usufruisce dei servizi della metropolitana di Torino? Se sì, apporterebbe dei miglioramenti ai suoi accessi su strada? Quali?

## RISULTATI DELLE INTERVISTE

Le interviste sono state effettuate durante l'intero arco di una giornata (mercoledì 8 Novembre 2017) al fine di raccogliere informazioni dalle diverse tipologie di popolazione che frequentano l'area. Ogni persona ha cercato di individuare l'area di indagine rispondendo a quelle che erano delle domande mirate a vedere quali fossero le potenzialità e le criticità dello spazio pubblico. Il quartiere è stato poi identificato da ogni soggetto a seconda del suo modo di vivere l'area, pertanto i confini spaziali che lo delimitano e la sua percezione varia da persona a persona.

I diciotto soggetti intervistati hanno fornito un quadro piuttosto uniforme relativamente alla percezione dello spazio pubblico. In generale emerge una necessità di adibire delle zone del quartiere ad attività che generino condivisione e interazione tra le differenti popolazioni (giovani, lavoratori, anziani). Lo spazio pubblico risulta insufficiente per sopperire alle necessità dei residenti, dei

lavoratori e degli studenti che ricercano un luogo tranquillo in cui passare semplicemente la pausa pranzo o i momenti di svago.

L'impressione del quartiere, fornita dalle tre categorie intervistate evidenzia una disomogeneità nella distribuzione dei flussi. Questi si intensificano maggiormente nei fulcri dell'area (dove sono concentrati i servizi di trasporto e le attività commerciali) e lasciano poco trafficate le vie interne. Questo genera un malcontento della popolazione che vorrebbe che il quartiere non fosse vissuto solo in alcuni punti definiti ma nella sua totalità, e quindi anche al suo interno.

Gli intervistati si sono dimostrati in generale molto favorevoli alla proposta di una riqualificazione di piazza XVIII Dicembre, proponendo essi stessi delle soluzioni, completate da quelli che, secondo loro, sono gli interventi necessari da effettuare sull'area al fine di migliorarla e renderla maggiormente sicura, fruibile e al passo con i tempi.

*Di seguito è riportato il dettaglio delle interviste da me fatte in data 08/11/2017.*

A Potrebbe identificare sulla carta quale ritiene essere il "quartiere" in cui è inserita la caserma de Sonnaz?		
A1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	Quartiere M
A2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	Quartiere M
A3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	Quartiere M
A4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	Quartiere M
A5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	Quartiere M
A6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Quartiere M
A7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	Quartiere L
A8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	Quartiere M
A9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	Quartiere L

A Potrebbe identificare sulla carta quale ritiene essere il "quartiere" in cui è inserita la caserma de Sonnaz?		
A10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	Quartiere S
A11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	Quartiere M
A12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	Quartiere L
A13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	Quartiere S
A14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	Quartiere M
A15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Quartiere M
A16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	Quartiere L
A17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	Quartiere S
A18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	Quartiere S



Potrebbe identificare sulla carta quale ritiene essere il "quartiere" in cui è inserita piazza XVIII Dicembre?

**CONFINI «QUARTIERE» S**

- Piazza Statuto
- Corso Inghilterra EST
- Via Fratelli Ruffini
- Corso Vinzaglio/Via Manzoni

**CONFINI «QUARTIERE» M**

- Corso Regina Margherita
- Corso Principe Eugenio
- Corso Inghilterra OVEST
- Via Fratelli Ruffini/Via Cernaia
- Corso Siccardi/Via della Consolata

**CONFINI «QUARTIERE» L**

- Corso Regina Margherita
- Corso Inghilterra OVEST
- Corso Vittorio Emanuele II
- Corso Galileo Ferraris/Corso Siccardi/Via della Consolata

B Secondo lei quali sono i fulcri del quartiere, intesi come punti di aggregazione?		
B1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	Portici Via San Martino Piazza XVIII dicembre Piazza Statuto
B2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	Corso Palestro Portici Via San Martino
B3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	Panchine Piazza XVIII Dicembre
B4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	Piazza XVIII dicembre Piazza Statuto
B5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	Piazza XVIII dicembre
B6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Corso Palestro
B7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	Portici Via San Martino Panchine Piazza XVIII Dicembre
B8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	Portici Via San Martino
B9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	Piazza XVIII dicembre Piazza Statuto Porta Susa

B Secondo lei quali sono i fulcri del quartiere, intesi come punti di aggregazione?		
B10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	Piazza XVIII dicembre Portici Via San Martino
B11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	Piazza XVIII dicembre
B12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	Piazza Statuto Piazza XVIII dicembre Porta Susa
B13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	Panchine Piazza XVIII Dicembre
B14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	Piazza XVIII dicembre
B15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Piazza XVIII dicembre Corso Palestro
B16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	Piazza Statuto Piazza XVIII dicembre Porta Susa
B17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	Portici Via San Martino
B18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	Piazza XVIII dicembre

C	Quale ritiene essere l'immagine che i non residenti hanno del quartiere da lei individuato?	
C1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	«Di un quartiere molto attivo e ricco di attività, sempre pieno di gente che corre da una parte all'altra»
C2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	«La gente esterna potrebbe percepire il quartiere come uno spazio prettamente dedicato all'ambito professionale, ricco di uffici e studi privati e frequentato da professionisti e residenti.»
C3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	« Non saprei, potrebbero pensare che si tratta di un quartiere residenziale con inserite alcune piccole attività lungo le vie principali dove vi è il maggior passaggio di gente».
C4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	«Di un quartiere pieno di gente, ristoranti, bar, e fin troppo frenetico».
C5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	«Il quartiere viene sicuramente visto come un bel quartiere, forse un po' troppo frenetico nelle aree che interessano i trasporti e decisamente più calmo al suo interno».
C6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«La loro immagine potrebbe essere quella di un quartiere molto disordinato».
C7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	«Fuori dall'area prettamente residenziale il quartiere è decisamente molto vivace e frequentato da molte persone, ma all'interno delle piccole vie che separano i palazzi residenziali sembra di trovarsi in un'area vuota e spenta».
C8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	«L'interno del quartiere viene sfruttato solo come spazio da attraversare e non in cui sostare, pertanto chi viene dall'esterno lo potrebbe percepire come un quartiere in costante mutamento (relativamente a chi lo frequenta) e privo di spazi di sosta».
C9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	«Secondo me il quartiere viene visto come un quartiere frenetico e di passaggio, in cui tutto avviene rapidamente e in cui l'attraversamento deve essere rapido».

C	Quale ritiene essere l'immagine che i non residenti hanno del quartiere da lei individuato?	
C10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	«In seguito ai grandi cambiamenti che hanno interessato il quartiere, ritengo che l'inserimento di fulcri quali ad esempio la nuova stazione di Torino Porta Susa abbiano dato ai non residenti l'impressione di un quartiere innovativo e in crescita.»
C11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	«Un quartiere eccessivamente pieno di gente di giorno, ma vuoto nelle ore serali».
C12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	«Il quartiere viene visto come prettamente settorializzato e diviso in residenze e uffici, e frequentato quindi principalmente da lavoratori (che vivono il quartiere nel momento dell'entrata a lavoro, nelle pause pranzo e all'uscita dal lavoro).»
C13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	«È un quartiere vecchio e con poche opportunità per le diverse fasce di età».
C14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	«Il quartiere viene percepito come spento al suo interno per poi ravvivarsi in prossimità dei corsi che lo circondano».
C15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«Di un quartiere che si trasforma e ricco di attività».
C16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	«Il quartiere viene visto, ad esempio da chi arriva col treno da fuori Torino, come il biglietto da visita di una città che sta crescendo».
C17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	«Il quartiere dà l'impressione di essere molto vivace e fin troppo chiassoso, ma addentrandosi al suo interno i rumori e il viva vai delle macchine e delle persone si placa, rendendolo alla vista un tranquillo quartiere residenziale».
C18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	«Ciò che si percepisce sono lavoratori e studenti sempre di corsa e residenti in giro a fare commissioni, è difficile vedere luoghi di incontro e socializzazione e questo non è un buon biglietto da visita per un quartiere come questo».

D Quali sono a suo avviso gli assi principali del quartiere?		
D1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	Via Cernaia Corso Inghilterra Corso San Martino
D2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	Corso Inghilterra Via Cernaia
D3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	Via Cernaia Corso San Martino Corso Inghilterra
D4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	Via Cernaia Corso Inghilterra
D5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	Via Cernaia Corso San Martino Corso Inghilterra
D6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Corso San Martino Corso Inghilterra
D7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	Corso Inghilterra Corso San Martino Corso Vittorio Emanuele II Corso Principe Eugenio
D8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	Corso Inghilterra
D9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	Corso Bolzano Via Cernaia Corso Inghilterra Corso Regina Margherita

D Quali sono a suo avviso gli assi principali del quartiere?		
D10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	Via Cernaia Corso San Martino Corso Inghilterra
D11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	Corso San Martino Via Cernaia
D12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	Via Cernaia Corso San Martino Corso Siccardi
D13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	Via Cernaia
D14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	Corso Inghilterra
D15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	Corso Inghilterra Via Cernaia
D16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	Corso Inghilterra Corso Vittorio Emanuele II Via Cernaia
D17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	Corso San Martino Via Cernaia
D18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	Via Cernaia

E	Ritiene che all'interno dell'area siano presenti spazi pubblici? E se no, come sopperisce alla loro mancanza.	
E1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	«Ritengo che siano già presenti degli interessanti spazi pubblici di interazione, sarebbe bello però se alcuni palazzi storici del quartiere aprissero i cortili in modo da renderli visitabili e «fruibili» dal resto dei cittadini».
E2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	«Frequento poco gli spazi pubblici del quartiere, quindi non saprei esprimere un vero e proprio giudizio».
E3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	«Lavorando molto , vivo poco il quartiere e non frequentando/conoscendo molti spazi pubblici esistenti, non saprei dire se essi siano sufficienti oppure no».
E4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	« Secondo me, non ci sono abbastanza spazi pubblici in cui i giovani possano ritrovarsi per socializzare, senza che al suo interno siano concentrate altre cinque attività.».
E5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	«Sfrutto il quartiere solo come zona da attraversare per raggiungere la scuola ma è difficile trovare all'interno di questa zona un posto in cui potersi ritrovare all'aperto o al chiuso con gli amici».
E6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«A parte qualche area di passeggio sotto i portici, ho notato che nella zona non sono presenti tanti luoghi di ritrovo facilmente accessibili per le persone più anziane».
E7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	«Sì, ma dovrebbero essere aumentati.»
E8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	«L'unico momento il cui usufruisco degli spazi pubblici nel quartiere è la pausa pranzo e purtroppo ho riscontrato negli anni che gli spazi pubblici oggi offerti dalla zona non sono sufficienti per accontentare le esigenze dei lavoratori».
E9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	«Penso che la presenza del grande slargo di Piazza XVIII dicembre e il decentramento, rispetto alla piazza, dell'ingresso alla stazione, abbiano fatto sì che si siano creati più spazi pubblici differenziati, fruibili da tutta la cittadinanza».

E	Ritiene che all'interno dell'area siano presenti spazi pubblici? E se no, come sopperisce alla loro mancanza.	
E10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	«In quanto nonna, vado ogni giorno al parco con i bambini, ma sarebbe bello se ci fossero più aree dedicate a loro e più sparse nel quartiere».
E11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	«Secondo me sono sufficienti quelli esistenti».
E12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	«Mi piacerebbe ci fossero più aree pubbliche per lo svago».
E13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	«Noi anziani siamo tagliati fuori dalle aree pubbliche che sembrano pensate solo per i più giovani».
E14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	«Io frequento molto il quartiere e ritengo che si stiano apportano diverse modifiche allo spazio, rendendolo sempre più pubblico e definendo sempre più luoghi di ritrovo.».
E15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«Ritengo che il quartiere sia sufficientemente provvisto di spazi pubblici, è carente però di aree verdi nelle quali potersi recare nei giorni più caldi estivi per godere dell'ombra degli alberi».
E16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	Vivendo molto la zona della stazione non posso lamentarmi degli spazi pubblici nel quartiere, sebbene riconosca che vi sia una forte carenza di aree verdi per lo svago».
E17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	«Essendoci molti anziani e bambini in questo quartiere vorrei che si pensasse di più ad accontentare le nostre esigenze. Sarebbe bello avere dei grandi spazi in cui far giocare i bambini e in cui anche noi più grandi possiamo socializzare e svagarci».
E18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	«Gli spazi pubblici sono un po' pochi nel quartiere, sarebbe bello valorizzare di più i grandi assi viari che lo caratterizzano».

F	Le vengono ora mostrate diverse fasce orarie. Quali ritiene essere le utenze che usufruiscono del quartiere in questi lassi temporali?		
F1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	h. 7-12 → Dipendenti_Professionisti_Residenti_Studenti h. 12-15 → Studenti_Dipendenti_Professionisti h. 15-18 → Residenti_Studenti h. 18-22 → Residenti	
F2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori_Studenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Mamme_Bambini h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori h. 12-15 → Residenti_Lavoratori h. 15-18 → Residenti h. 18-22 → Lavoratori	
F4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	h. 7-12 → Studenti_Lavoratori h. 12-15 → Studenti_Lavoratori h. 15-18 → Studenti_Mamme_Bambini_Anziani h. 18-22 → Lavoratori_Residenti	
F5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	h. 7-12 → Studenti_Residenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti_Residenti h. 15-18 → Studenti_Residenti h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	h. 7-12 → Lavoratori_Residenti h. 12-15 → Residenti_Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Studenti_Anziani_Bambini_Mamme h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	h. 7-12 → Lavoratori_Residenti_Studenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Mamme_Bambini_Lavoratori h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori_Studenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Bambini_Studenti h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	h. 7-12 → Studenti_Residenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti_Residenti h. 15-18 → Studenti_Residenti h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	

F	Le vengono ora mostrate diverse fasce orarie. Quali ritiene essere le utenze che usufruiscono del quartiere in questi lassi temporali?		
F10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	h. 7-12 → Lavoratori_Residenti h. 12-15 → Residenti_Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Studenti_Anziani_Bambini_Lavoratori h. 18-22 → Residenti	
F11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	h. 7-12 → Studenti_Lavoratori_Residenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Mamme_Bambini_Lavoratori_Studenti h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	h. 7-12 → Lavoratori_Residenti h. 12-15 → Lavoratori_Mamme_Bambini_Anziani h. 15-18 → Mamme_Bambini_Anziani h. 18-22 → Residenti	
F13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori h. 12-15 → Residenti_Lavoratori h. 15-18 → Residenti_Lavoratori h. 18-22 → Lavoratori_Residenti	
F14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	h. 7-12 → Residenti_Studenti_Lavoratori h. 12-15 → Studenti_Lavoratori h. 15-18 → Studenti_Lavoratori h. 18-22 → Residenti	
F15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori_Studenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Mamme_Bambini_Lavoratori h. 18-22 → Residenti	
F16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	h. 7-12 → Studenti_Residenti_Lavoratori h. 12-15 → Lavoratori_Studenti_Residenti_Anziani h. 15-18 → Studenti_Residenti_Lavoratori h. 18-22 → Residenti	
F17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	h. 7-12 → Lavoratori_Residenti_Studenti h. 12-15 → Lavoratori_Studenti h. 15-18 → Anziani_Mamme_Bambini_Lavoratori h. 18-22 → Residenti_Lavoratori	
F18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	h. 7-12 → Residenti_Lavoratori h. 12-15 → Residenti_Lavoratori h. 15-18 → Residenti_Lavoratori h. 18-22 → Residenti	

G Quale pensa possa essere in poche parole la prospettiva di cambiamento del quartiere, nell'ottica di una riqualificazione di piazza XVIII Dicembre?		
G1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	«La possibilità di essere al passo con i tempi.».
G2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	«Un'opportunità di far rivivere il quartiere e di mettere in connessione tutte le persone che ne fanno parte».
G3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	«Il quartiere sta continuando a trasformarsi ed è interessante il fatto che uno dei suoi fulcri possa apportare miglioramenti anche alle aree limitrofi».
G4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	«Di un quartiere più integrato nella città».
G5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	«Nuovi scenari per la città».
G6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«Più spazi pubblici e un quartiere più vissuto».
G7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	«Non ne gioverebbe solo il quartiere ma tutta la città».
G8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	«Aumento dei flussi di persone nel quartiere».
G9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	«Penso che sia un'occasione per dimostrare tutto il potenziale di quest'area».

G Quale pensa possa essere in poche parole la prospettiva di cambiamento del quartiere, nell'ottica di una riqualificazione di piazza XVIII Dicembre?		
G10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	«Un quartiere più sicuro che tuteli gli interessi di pedoni, ciclisti e automobilisti».
G11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	«Un quartiere che si rinnova».
G12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	«Un cambiamento potrebbe apportare migliorare di gran lunga l'area così come potrebbe sconvolgerla modificando gli equilibri creatisi fino ad oggi».
G13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	«L'area ha subito troppi cambiamenti nell'arco degli anni, servirebbe un intervento definitivo che migliori la vita dei cittadini di tutto il quartiere».
G14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	«Renderà gli spostamenti più rapidi e agevoli, soprattutto per chi come me frequenta l'area nelle ore di punta».
G15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	«Grande attrattività nel quartiere»
G16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	«Credo che non basti fare solo quest'intervento. Ne servirebbero tanti altri per rendere il quartiere una vera porta di accesso alla città e non solo una zona di passaggio».
G17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	«Mi auguro che il quartiere possa conservare i suoi caratteri tradizionali e innovarsi allo stesso tempo con l'inserimento di nuovi spazi per la condivisione»:
G18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	«Disagi per la circolazione.».

H	Lei usufruisce dei servizi della metropolitana di Torino? Se si, apporterebbe dei miglioramenti ai suoi accessi su strada? Quali?	
H1	LAVORATORE 33 anni M Abita in Centro	“Si. Si. Evitare che le scale mobili vengano disattivate ogni volta che piove intensamente.”
H2	LAVORATRICE 62 anni F Abita a Moncalieri	No.
H3	LAVORATORE 47 anni M Abita in Centro	No.
H4	STUDENTESSA 17 anni F Abita in centro	No.
H5	STUDENTE 18 anni M Abita in Aurora	No.
H6	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	No.
H7	PENSIONATA 68 anni F Abita in Centro	No.
H8	LAVORATRICE 26 F Abita in San Salvario	“Si. Si. Garantire maggiore sicurezza in caso di pioggia, evitando a chi sale o scende le scale di scivolare.”
H9	STUDENTESSA 24 F Abita a Moncalieri	“Si. Si. Renderli meno anonimi e maggiormente visibili, un po' come hanno fatto altre città nel Mondo.”

H	Lei usufruisce dei servizi della metropolitana di Torino? Se si, apporterebbe dei miglioramenti ai suoi accessi su strada? Quali?	
H10	PENSIONATA 65 F Abita in Centro	“Si. Si. Renderli esteticamente più belli e visibili.”
H11	STUDENTE 15 M Abita in Centro	No.
H12	LAVORATRICE 54 F Abita a Fossano	“Si. Si. Coprirli in modo da permettere in caso di pioggia l'apertura degli ombrelli all'asciutto.”
H13	PENSIONATO 84 M Abita in Centro	No.
H14	STUDENTE 22 M Abita in San Paolo	Si. No.
H15	PENSIONATO 74 anni M Abita in Centro	No.
H16	STUDENTESSA 19 F Abita a Pinerolo	“Si. Si. Renderli più moderni nell'aspetto e nelle funzioni e magari con la possibilità di ricarica per i cellulari.”
H17	PENSIONATA 78 F Abita in Cit Turin	No.
H18	LAVORATORE 46 M Abita in Barriera	“Si. Si. Renderli più sicuri e protetti.”

# IL PROGETTO

## **IL RIDISEGNO DELLA PIAZZA**

Piazza XVIII Dicembre è una realtà complessa costituita da una moltitudine di differenti ambiti che insieme costituiscono un fulcro delle attività della città, un interscambio dei sistemi di trasporto una porta di accesso alla Torino storica. Una piazza caotica sia per i flussi che la attraversano sia per la sua conformazione.

Difficile da definire nei confini e nelle forme, l'area costituisce il prolungamento di tre assi viari. Ed è proprio in qualità di loro prolungamento che essa ne mantiene i principali caratteri.

Come individuato nelle fasi di analisi, uno dei problemi dell'area è l'attraversabilità, nonché la connessione tra i diversi sistemi di trasporto.

Il progetto si concentra nello specifico sull'area della piazza che comprende gli accessi della metropolitana e le pensiline degli autobus. La riprogettazione dello spazio segue alcuni punti.

### ***Individuazione dei fulcri***

L'individuazione di punti di interesse e di forte afflusso all'interno della piazza permette di compiere delle scelte sull'orientamento degli accessi all'area e sul posizionamento di nuovi attraversamenti pedonali.

### ***Eliminazione dell'attraversamento pedonale a nord***

Ho deciso di eliminare questo attraversamento nel mio progetto in quanto ritenuto non necessario, poiché il collegamento da esso costituito può avvenire attraverso altri attraversamenti presenti su corso San Martino.

### ***Creazione di un attraversamento al centro delle banchine del bus***

La creazione di un grande attraversamento al centro dell'area permetterebbe un migliore flusso dei passeggeri ed un rapido collegamento tra accessi della metropolitana (il cui sbarco avverrebbe proprio in coincidenza del nuovo attraversamento pedonale) e fermate dei bus, evitando comportamenti scorretti nell'attraversamento della strada da parte dei pedoni che devono raggiungere un punto ben definito.

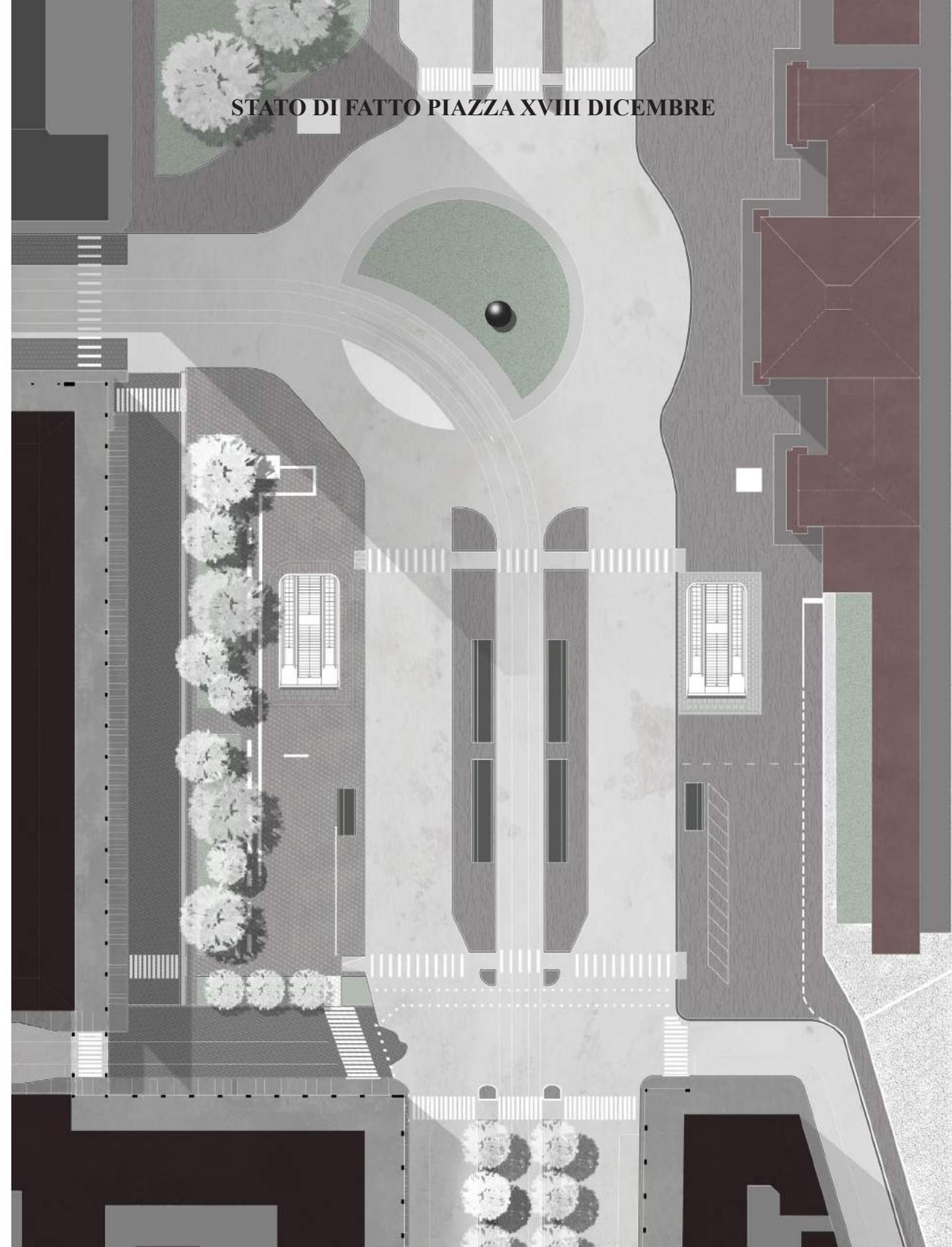
### ***Ripavimentazione dell'area con sanpietrini, al fine di ridurre la velocità dei mezzi a motore in transito***

Uno dei problemi più forti dell'area è il suo incosciente attraversamento da parte dei mezzi a motore, che spesso, non rispettando il codice della strada, non si fermano in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, procedendo la corsa ad alta velocità.

Il mio intervento prevede la ripavimentazione del tratto di strada che attraversa la piazza, attraverso l'installazione di san pietrini che riducano la velocità delle automobili. Verranno inoltre inseriti altri elementi quali dossi e dissuasori per costringere gli autisti a frenare anche non in presenza di pedoni.

### ***Costituzione di quattro banchine centrali per i bus e i tram (due per ogni senso di marcia)***

La salita e la discesa dai bus costituiscono sempre momenti di forte traffico e confusione. In particolare nelle banchine di piazza XVIII Dicembre fanno sosta sei linee del trasporto urbano (due tram, e quattro autobus) con alta frequenza

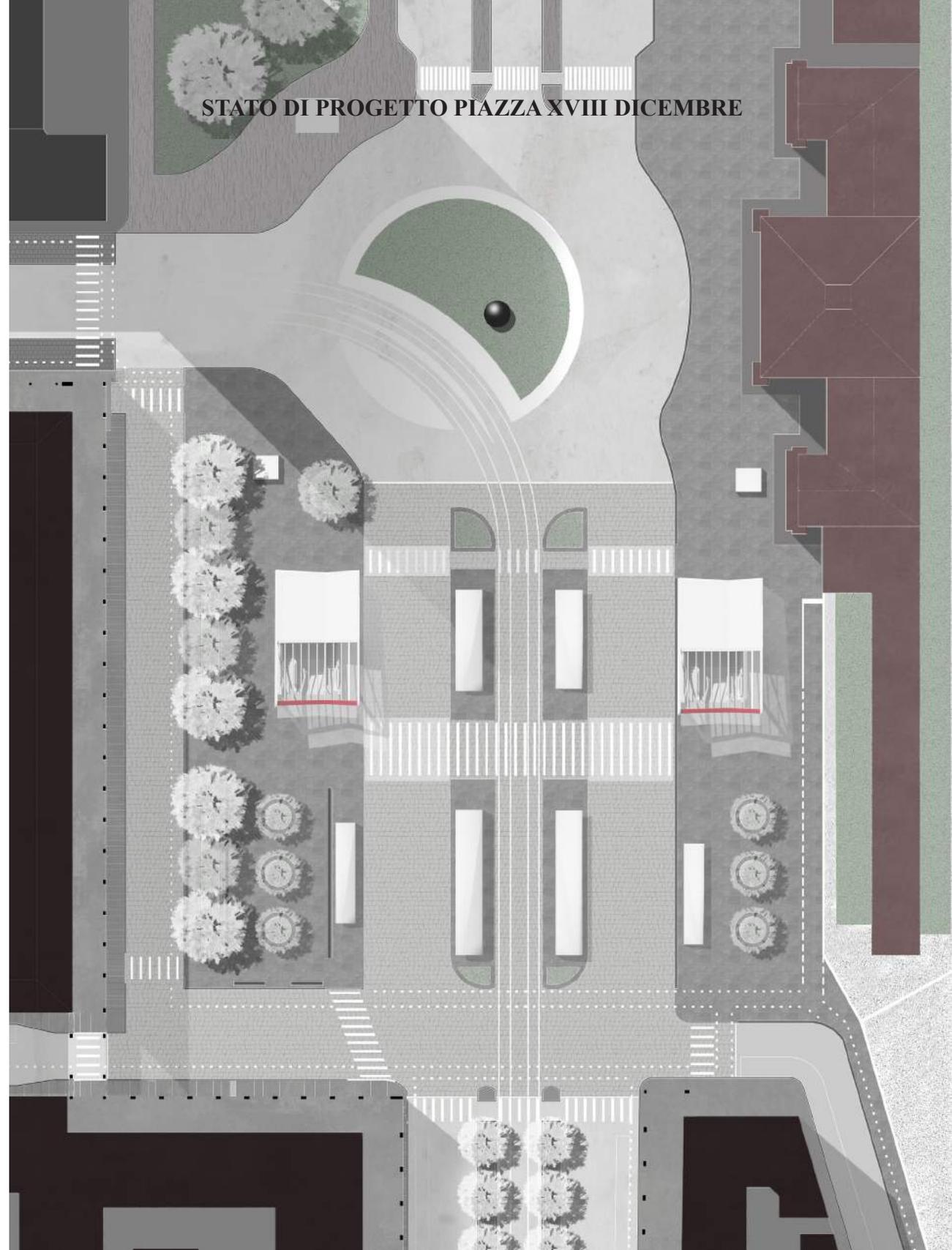


dei passaggi, ciò causa una concentrazione di persone nei punti di accesso agli autobus, indipendentemente da quale linea uno debba prender. La mia idea è pertanto quella di spezzare le banchine oggi esistenti a metà (interrotte dall'attraversamento pedonale) e generare dai due tratti di banchina rimanenti, due fermate distinte e separate per i mezzi (ad esempio tram in quella davanti e autobus su quella dietro). In questo modo si ha una separazione dei flussi e una minore concentrazione di passeggeri in un unico punto.

### *Ridefinire l'estetica della piazza*

Per completare l'opera, è necessario infine un ridisegno della piazza che tenga conto dei nuovi percorsi e dei punti di interesse. Ciò avviene nel progetto attraverso la riprogettazione dell'area verde della piazza, nonché dei collegamenti con la piazza con le vie limitrofe e una su totale ed uniforme pavimentazione che apporti un'idea di continuità e uniformità all'intera piazza.

L'obiettivo ultimo di questo progetto è quello di restituire la piazza ai cittadini, a discapito del traffico che l'ha fatta da padrone sino ad oggi all'interno di un'area di forte importanza storica e culturale che sembrava destinata a rimanere un mero luogo di attraversamento. Attraverso il progetto si rafforzerà l'idea di interscambio e si fornirà un'idea per lo sviluppo di una piazza specchio del progresso di Torino.



## UN ELEMENTO DI COPERTURA PER GLI ACCESSI DELLA METROPOLITANA

Lo scopo del progetto è quello di ideare una copertura per gli accessi della metropolitana di Piazza XVIII Dicembre.

Il tema potrebbe sembrare semplice ma nasconde un complesso ragionamento di stampo architettonico. Il progetto mette in forte rapporto l'opera di nuova creazione con il contesto.

Se la risoluzione di problematiche di tipo funzionale, come riparare gli accessi alle stazioni della metropolitana e favorirne la loro illuminazione può sembrare facile, non è possibile dire lo stesso per l'ideazione di una struttura capace di sublimare il suo aspetto prettamente funzionale in un elemento architettonico specchio del paesaggio circostante e delle sue caratteristiche intrinseche.

Nonostante ciò siamo abituati a vedere la metropolitana, così come altre infrastrutture legate alla mobilità (es. sistemi ferroviari o autostrade), nell'ottica di non-luoghi, dediti all'essere prettamente funzionali e totalmente slegati dal contesto.

Così sono coloro che attraversano questi luoghi a definire il carattere e la dimensione di uno spazio; è chi si muove che trasforma in spazio una stazione frutto del disegno tecnico di un architetto o di un ingegnere. La stazione vista come luogo di transito per le persone che la attraversano senza sostare, impegnate nello svolgimento delle loro attività quotidiane.

Come background di questa frenesia urbana, ad indicare il tempo che scorre, un tessuto edilizio ben connotato da elementi ricorrenti e delimitato dai viali cittadini.

Di massima importanza nello sviluppare il progetto vi

sono le riflessioni in merito all'accostamento della nuova architettura con il contesto edilizio cittadino, descritto precedentemente, ed il rapporto tra antico e nuovo, il rapporto tra l'oscurità del sottosuolo e la luminosità della città di superficie nell'ottica di sopra e sotto struttura. Gli accessi visti come emergenza superficiale di una città sotterranea che vive legata a ciò che sta al di sopra attraverso un flusso costante e rapido di persone. Il progetto deve tenere conto di tutto ciò, nonché dei concetti di attraversamento, rapidità e spostamento.

L'idea di progetto nata da queste riflessioni prevede la preservazione delle strutture già esistenti negli accessi della metropolitana (quali parapetti, elementi lapidei ed elementi in acciaio) che saranno inglobate dalla nuova copertura. Questa è costituita da un guscio in alluminio con struttura portante in acciaio. Di seguito le linee guida che hanno guidato l'ideazione del gesto architettonico.

### *L'Inclinazione della copertura per favorire il deflusso delle acque piovane e lo scivolamento della neve in caso di abbondanti precipitazioni*

Ispirandomi alle forme proposte nel 1900 da Hector Guimard per la composizione delle edicole degli accessi della metropolitana di Parigi ho voluto proporre una copertura con doppia inclinazione una trasversale data dall'inclinazione a compluvio delle due falde che la compongono ed una longitudinale che vede la progressiva inclinazione dell'intera copertura da un'altezza massima in corrispondenza della parte frontale ad una minima in corrispondenza del lato posteriore. In questo modo sarà più facile il defluire delle acque piovane e si andrà a scongiurare

l'eccessivo accumulo di neve sulla copertura.

***Protezione dagli agenti atmosferici avversi nella zona di sosta in cima alle scale***

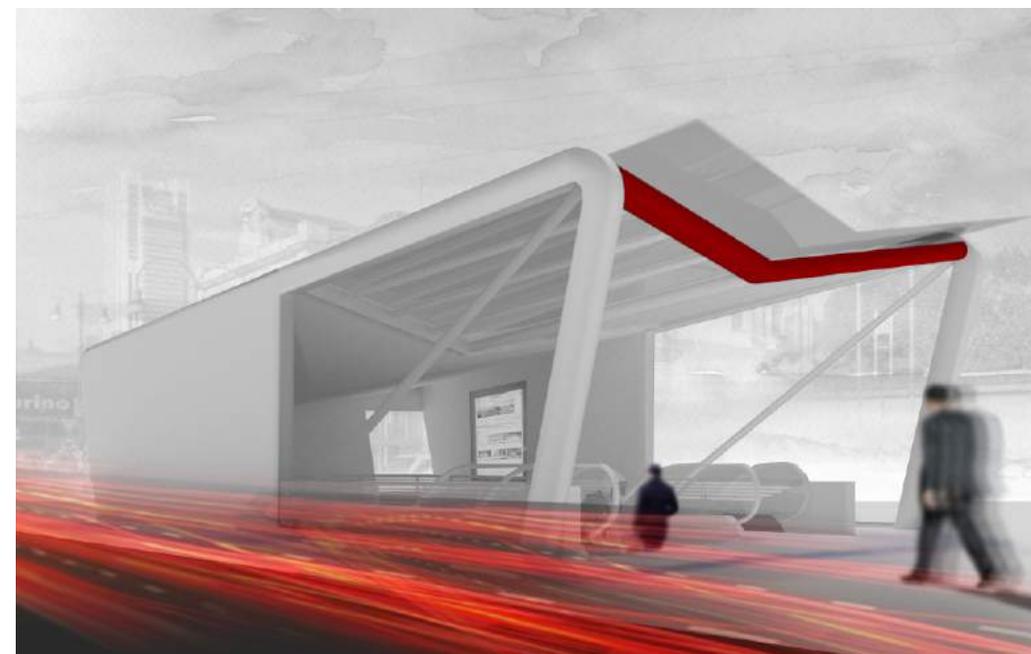
Essendo uno dei fattori che causano più disagi nei viaggiatori era necessario prevedere una copertura che includesse uno spazio di sosta in cima alle scale per dare la possibilità di sostare di fronte all'ingresso nell'attesa che la pioggia diminuisca, nonché di aprire e chiudere gli ombrelli senza che ciò avvenga lungo le scale con il rischio di cadute accidentali.

***Accompagnare con la composizione architettonica il movimento dei viaggiatori nelle fasi di salita e discesa delle scale***

Dal punto di vista della forma, la struttura accompagna il movimento del viaggiatore in modo fluido passando da una quota più alta ad una più bassa, amplificando così i concetti di salita verso la superficie e discesa verso la stazione. Il gesto architettonico vuole rendere l'idea di movimento e rapidità, conferito attraverso la fluidità di una forma prevalentemente allungata, curva, liscia e senza interruzioni.

***Rendere esplicito il passaggio da una zona sotterranea alla superficie***

Il concetto di passaggio da una zona sotterranea ad una di superficie, oltre che dalla forma stessa della struttura è conferito anche attraverso la scelta dei materiali, il passeggero infatti salendo le scale e volgendo lo sguardo verso la copertura vedrà che questa con l'avanzare si spoglia del suo guscio per rivelare la sua ossatura metallica che sorregge



Visions delle coperture degli accessi della metropolitana per Piazza XVIII Dicembre.

delle lastre di vetro atte a scorciare in fase di salita il cielo e la vivacità della città in superficie. Lo scopo concettuale dell'architettura ideata è quello che il passaggio da chiuso ad aperto e da buio a luminoso corrisponda all'architettura che si rivela, spogliandosi delle sue sovrastrutture.

***Rendere l'accesso facilmente individuabile all'interno della piazza***

Uno dei punti fondamentali del progetto è che l'accesso possa essere facilmente riconoscibile ed individuabile da ogni punto della piazza. Proprio per questo sono state ideate due coperture a guscio, non confondibili con altre architetture presenti nelle immediate vicinanze e caratterizzate da lettering che ne rende esplicita la funzione. Ma l'elemento che più di tutti svolge la funzione di riferimento e la grande V rossa allungata posta di fronte alla copertura e facente funzione strutturale e di illuminazione nelle ore serali e semplice elemento di individuazione durante le ore diurne. Se osservati ortogonalmente il prospetto principale e quello posteriore della copertura è possibile individuare il profilo stilizzato di un a M (Metropolitana).

Da non trascurare sono certamente

***Un accesso interattivo***

Facendo riferimento ad altri esempi europei ho riscontrato che gli accessi della metropolitana spesso svolgono anche altre funzioni, ed è per questo che ho pensato alla possibile integrazione al loro interno, ricavando uno spazio protetto di schermi interattivi che permettano ai viaggiatori, ai comuni cittadini o ai turisti, di accedere rapidamente alle informazioni sul trasporto cittadino, sui luoghi da

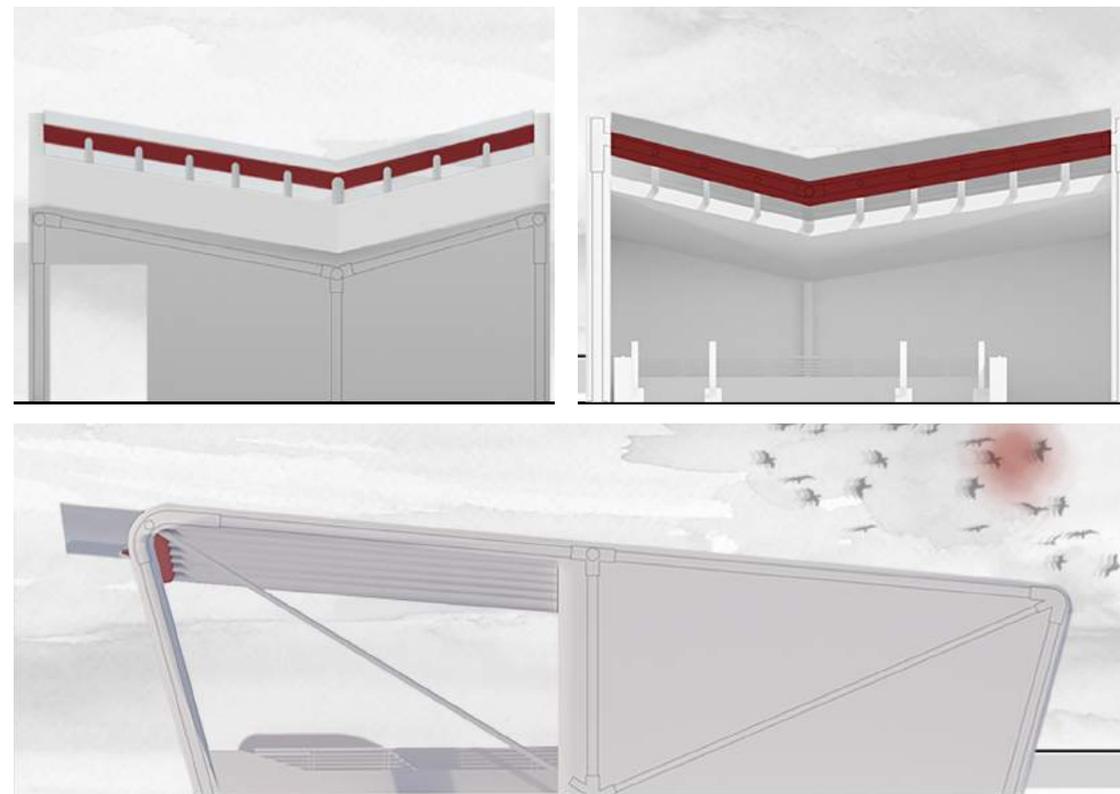


Visions di una delle due coperture degli accessi della metropolitana per Piazza XVIII Dicembre. (pianta)

raggiungere, sugli eventi o semplicemente di acquistare titoli di viaggio in superficie senza essere obbligati a scendere in stazione. L'installazione in oltre di porte usb permetterebbe inoltre la ricarica di apparecchiature elettroniche a basso voltaggio (quali cellulari e tablet), fornendo un servizio già largamente diffuso e molto sfruttato in altre città.

***Una struttura dal design contemporaneo e in linea con lo stile delle nuove architetture presenti nell'area e con i nuovi progetti delle grandi capitali europee***

Un aspetto da non trascurare è proprio il design degli accessi. Questi secondo l'idea di progetto, faranno parte della riqualificazione urbana di uno dei primi spazi che un turista attraversa arrivando in città. Con la costruzione nel 2013 della nuova Stazione di Torino Porta Susa e del Grattacielo Intesa San Paolo nel 2015, Torino ha iniziato la sua corsa all'installazione di edifici dal design contemporaneo che si vanno ad innestare in un tessuto urbano prettamente connotato da edilizia residenziale risalente al XIX secolo e agli inizi del XX secolo. Piazza XVIII Dicembre diventa così il biglietto da visita di una città che si trasforma, e la presenza della metropolitana contribuisce ad aumentare questa percezione. Gli accessi che ho ideato andrebbero sicuramente ad influire sull'immagine dell'intera area, senza oscurare quanto già in essa presente, ma marcandone il carattere innovativo ed al passo con i tempi, che prediligono strutture semplici ma dal forte impatto visivo e dal razionalismo delle forme. Queste caratteristiche associate ad elementi appartenenti alla cultura pop quali scritte e tocchi di colore andrebbero a determinare la predisposizione di torino alla sperimentazione e all'impiego di nuovi materiali



Prospetti delle coperture degli accessi della metropolitana per Piazza XVIII Dicembre.

e strutture che valorizzino le proprie infrastrutture cittadine.

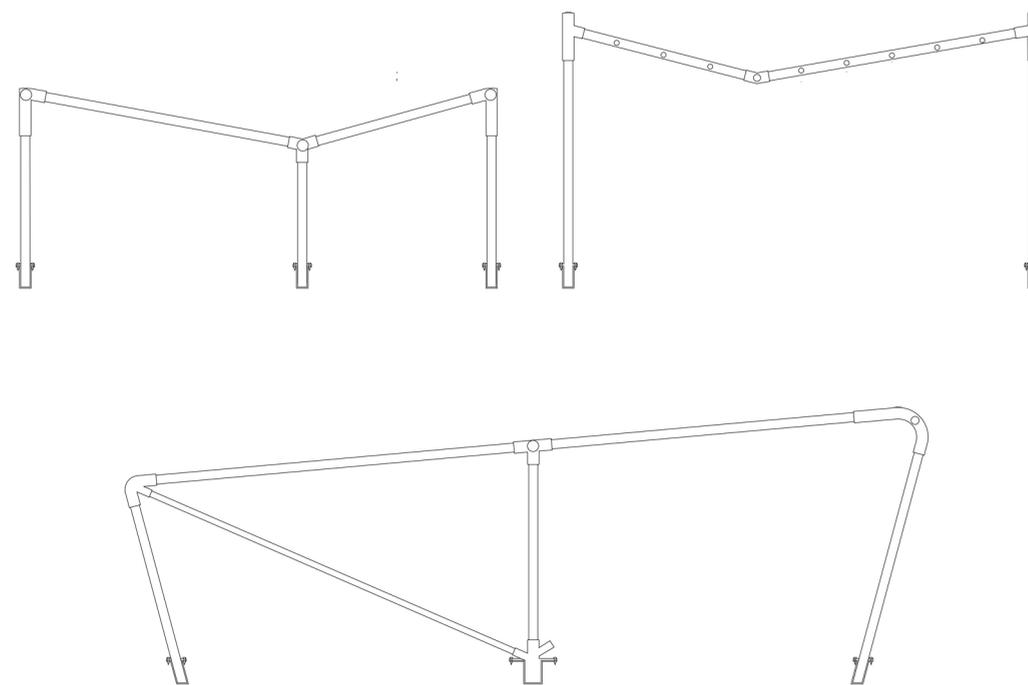
### ***Valorizzare il sistema di trasporto metropolitano***

Come affermato in precedenza gli accessi devono fungere da copertina di presentazione di un servizio metropolitano rapido, efficiente, tecnologico e al passo con i tempi. La metropolitana di Torino sfruttando il sistema di trazione automatica VAL (Véhicule Automatique Léger) è una delle più innovative e rapide infrastrutture metropolitane a livello europeo, e la progettazione di nuove coperture per gli accessi potrebbe costituire la possibilità per sottolineare queste caratteristiche. Nella mia struttura ho pertanto cercato di rendere l'elemento velocità ispirandomi prendendo in considerazione le forme aerodinamiche tipiche di diversi mezzi di trasporto che raggiungono alte velocità. Da qui l'idea di una forma allungata e affusolata, la cui sezione diminuisce pian piano e che non presenta spigolosità, proprio come il muso di un aereo o di un treno.

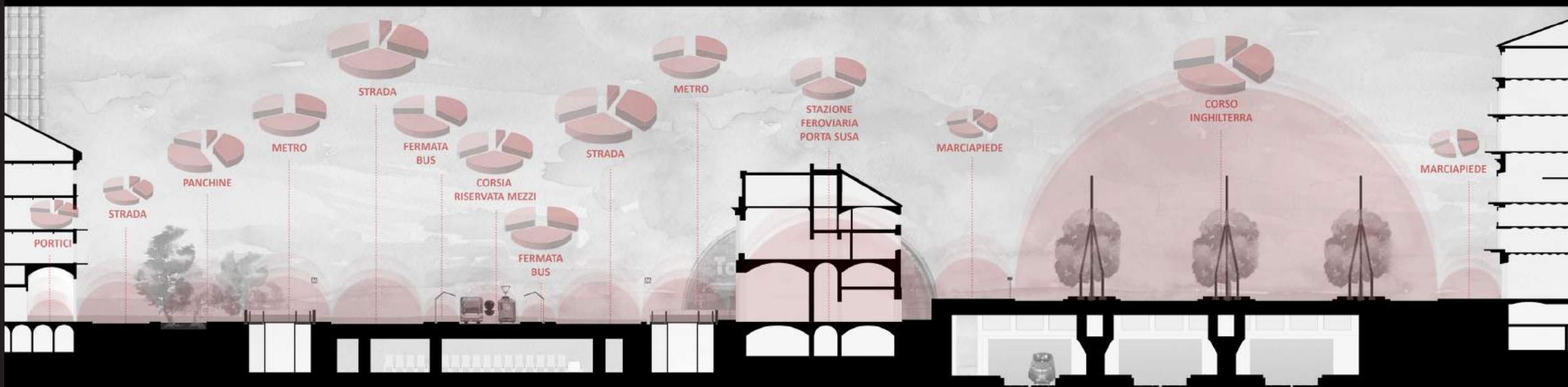
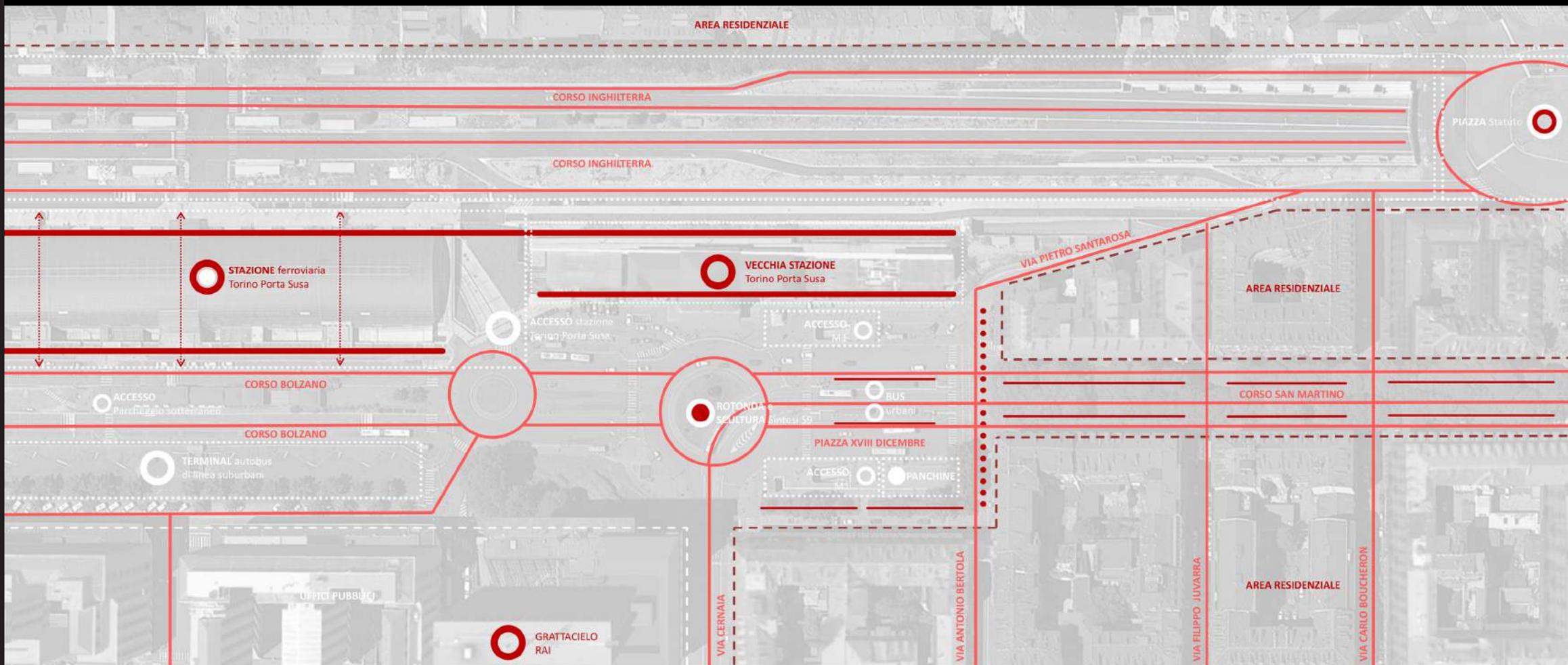
### ***Facile manutenzione***

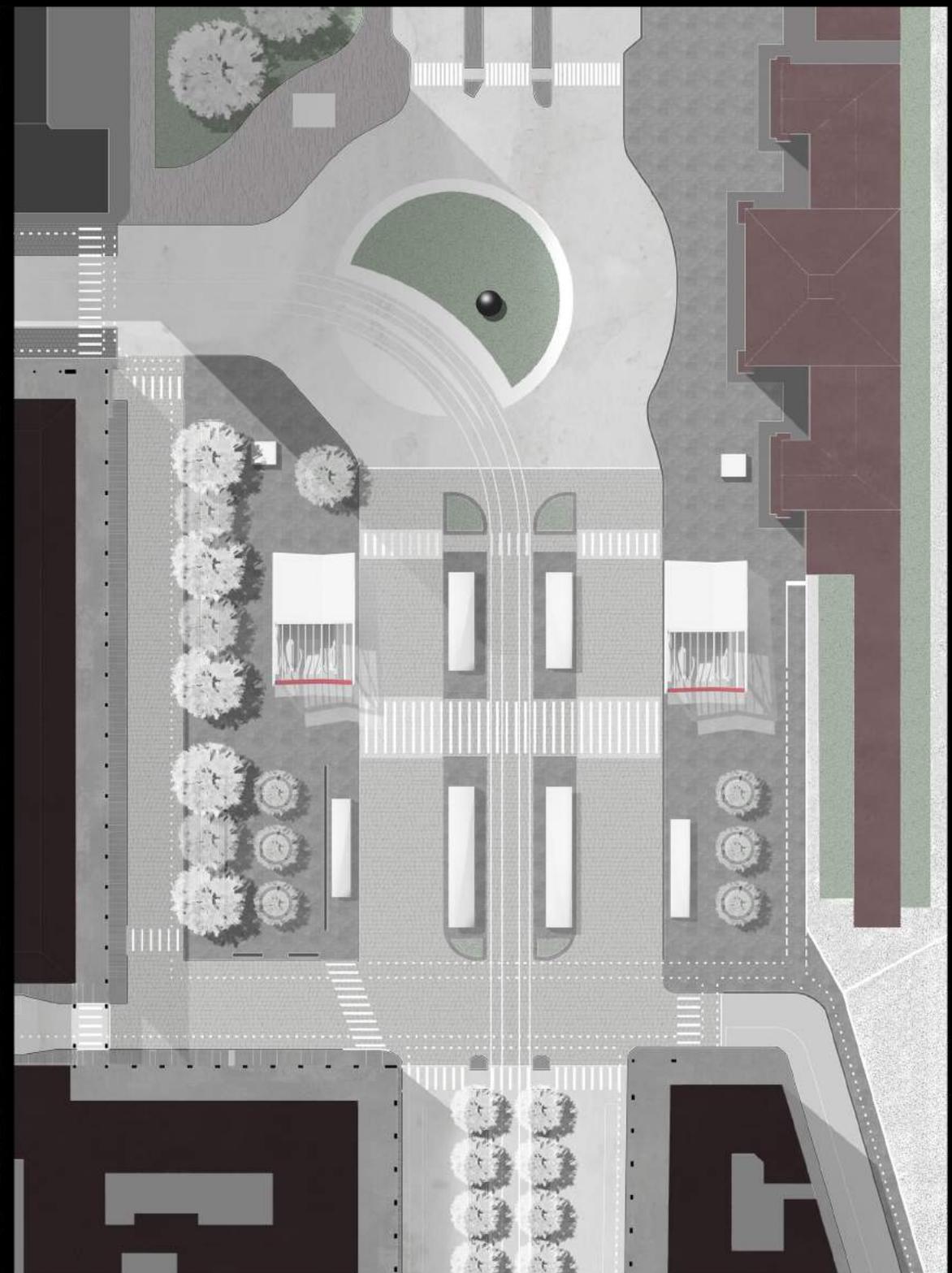
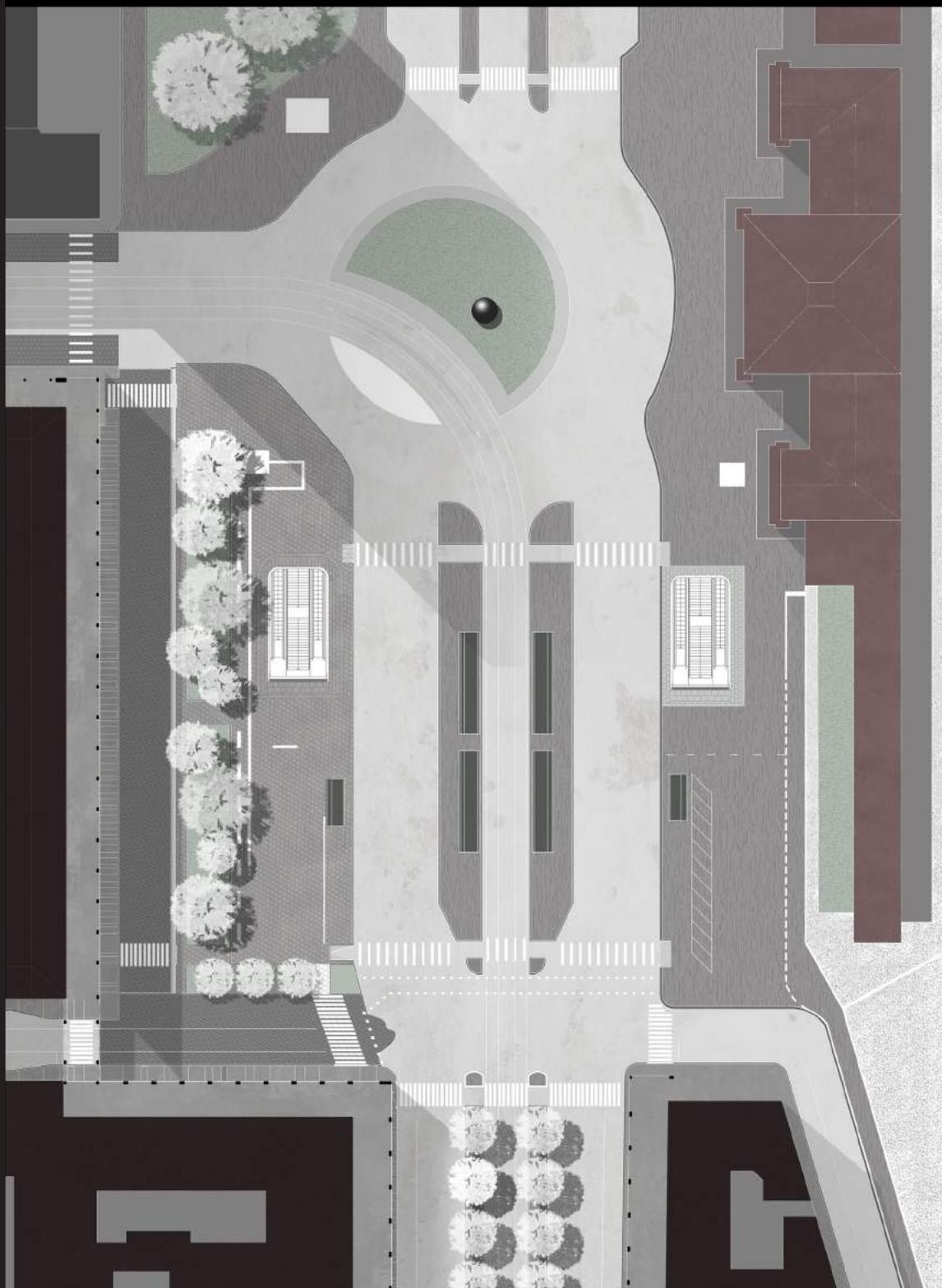
Di notevole importanza nelle opere che compongono l'arredo urbano vi è la possibilità di assicurare la facile e rapida manutenzione delle strutture, al fine di ridurre al minimo i costi di pulizia e di riparazione. La continuità delle forme, prive di spigoli, associata alla natura liscia del materiale di rivestimento e del vetro, funge da detrattore all'eccessivo accumulo di sporco sulle superfici. Ho cercato inoltre di ridurre al minimo l'impiego del vetro (che richiede una pulizia accurata) nella struttura, favorendo per il 70% della struttura superfici opache, per il quale lavaggio possono essere sufficienti le precipitazioni piovane. Il fatto

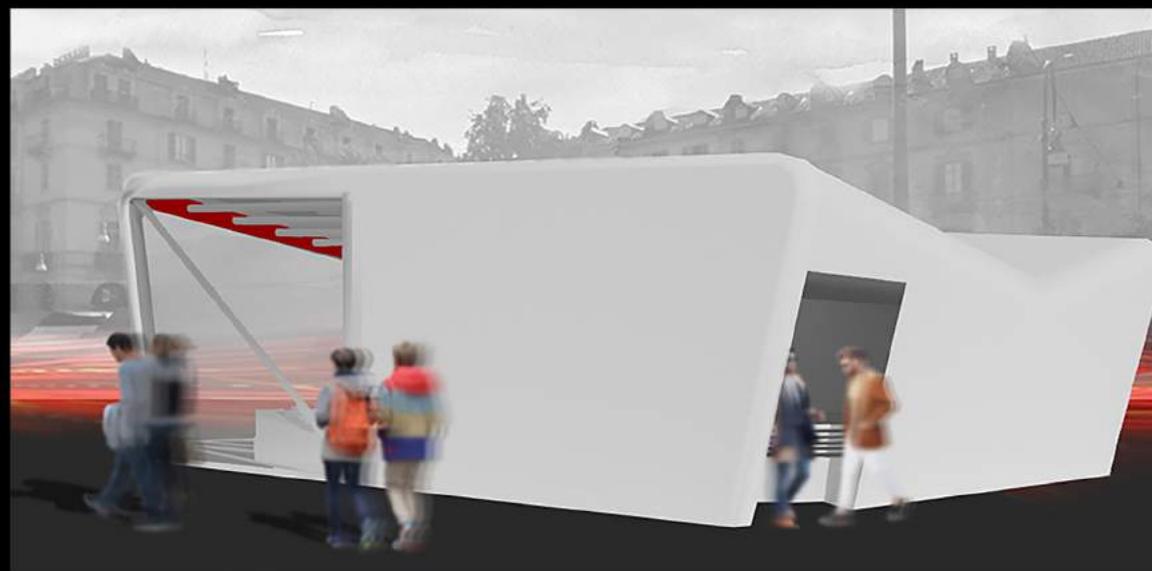
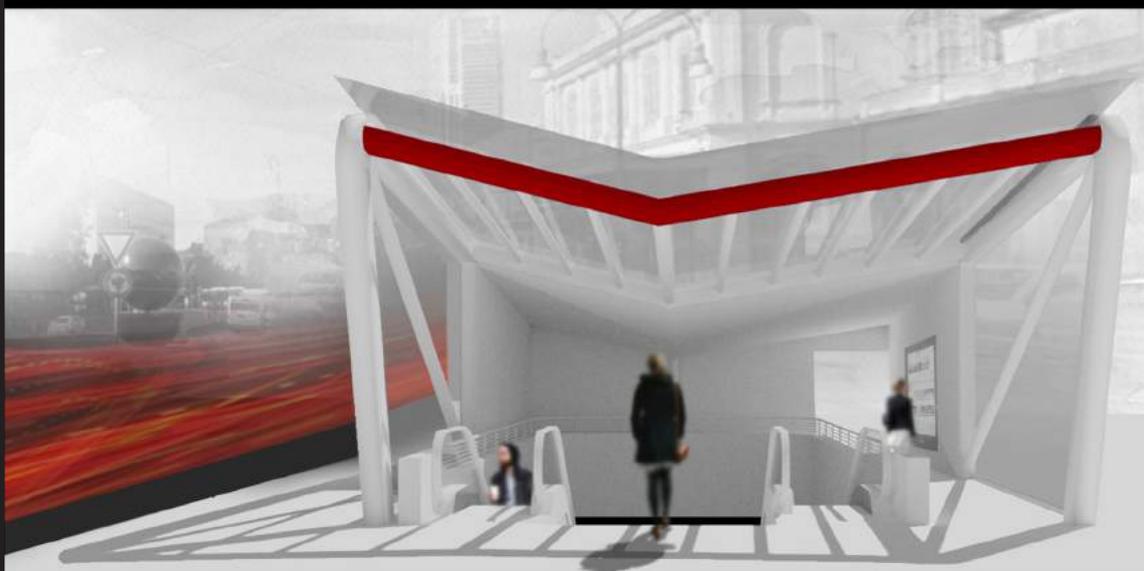
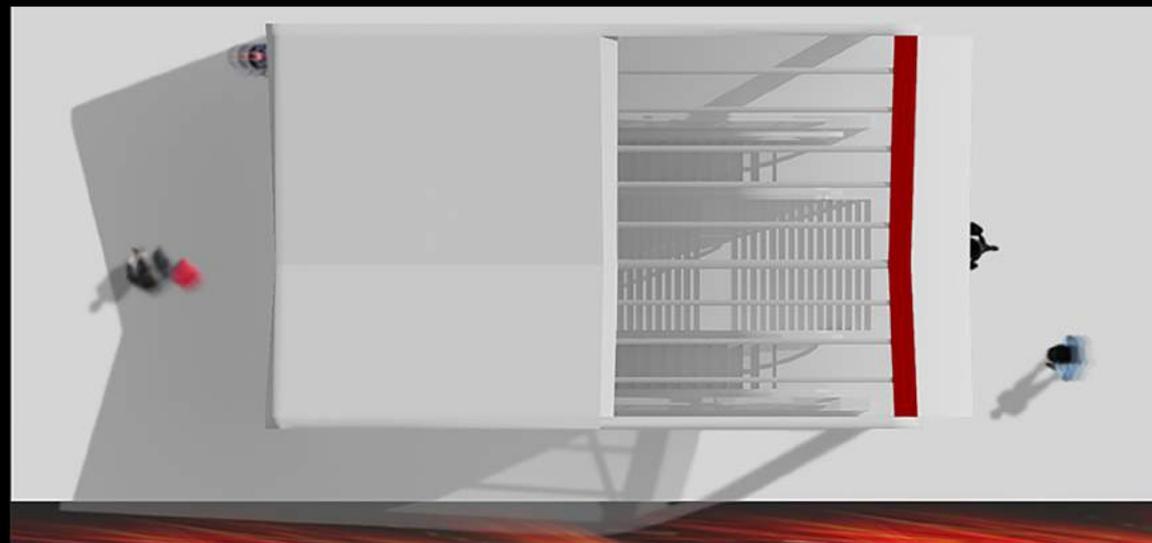
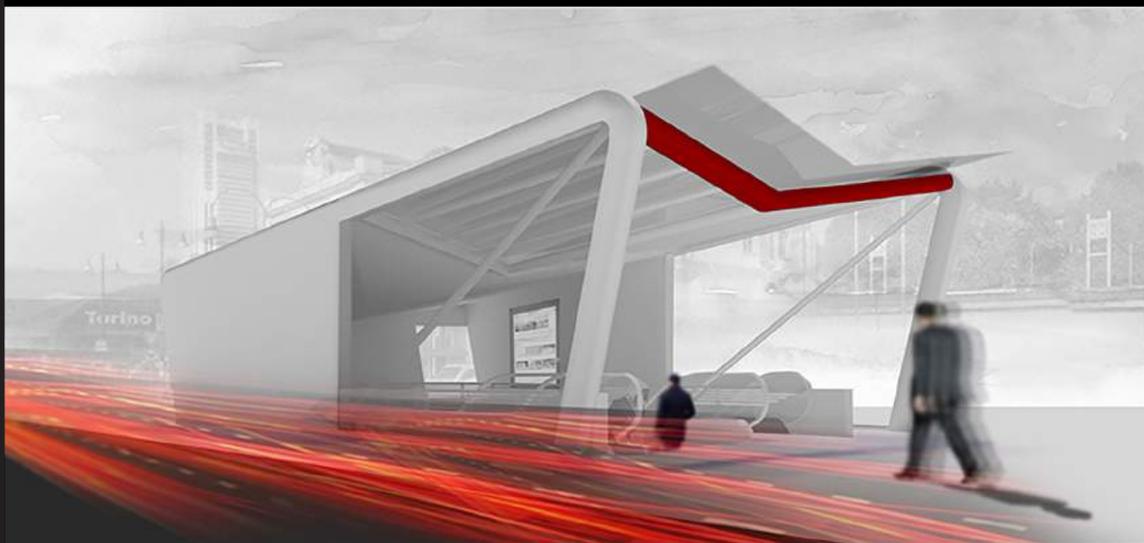
di donare alla collettività un'architettura che ha alla base uno studio architettonico di qualità dovrebbe inoltre far sì che la cittadinanza si sensibilizzi e che, sentendo il bene come proprio ed apprezzandone la qualità estetica, lo preservi al fine di farlo diventare un nuovo simbolo cittadino che necessita tutela e rispetto.



Schemi strutturali.







# FONTI & RIFERIMENTI



## BIBLIOGRAFIA

- J. Hervieu, *Le Chemin de fer métropolitain municipal de Paris*, Paris, C. Béranger, 1903
- L. Biette, *Le métropolitain de Paris*, Paris, imprimerie Chaix, 1906
- J. R. Poirier, *Les Bombardements de Paris (1914-1918)*, Paris, Payot, 1930
- S. Dalì, *De la beauté terrifiante et comestible*, de l'architecture modern style, *Minotaure*, 1933, n° 3-4
- J. Robert, *Notre métro*, Paris, Omnes & Cie, 1968
- Francesco Prestipino, *Arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino, 1984
- B. Lemoine, *L'Architecture du fer*, France XIXe siècle, Champ Vallon, 1986
- R.H. Guerrand, *L'Aventure du métropolitain*, Paris, La Découverte, 1986
- D. Morelli, *Spazio pubblico urbano: metodologie di progetto*, Edipuglia, Bari, 1986
- De Ferrari, Jacomussi, Germak, Laurini, *Il piano arredo urbano*, Ed. NIS, Roma, 1994
- E. Godoli, *Hector Guimard*, Rome, Laterza, 1997
- Francisco Asensio Cerver, *The Architecture of Stations and Terminals*, *Books International*, New York 1997
- Jean Tricoire, *Le Métro de Paris: 1899-1911, images et la construction*, Paris, Paris Musées & RATP, 1999
- Jean Tricoire, *Un siècle de métro en 14 lignes. De Bienvenüe à Météor*, Paris, La Vie du Rail, 1999
- L. Boudier, *Le kiosque des noctambules : Une œuvre de Jean-Michel Othoniel, station Palais Royal - Musée du Louvre*, Paris, Flohic, 2000
- Kevin Lynch, Paolo Ceccarelli, *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia, 2001

Vera Comoli, Rosanna Rocca, *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storie e scelte alternative*, Archivio storico della città di Torino, Torino 2001

A. Mignars, A. Le Bris, *Mission Guimard: mémento condensé des 107 stations*, RATP, 2002

F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

C. Germak, *Strategie di immagine urbana per l'area metropolitana*, Edizioni Lybra, Milano 2003

C. Lamming, *Métro insolite*, Parigramme, 2005

AA. VV., *Metropolis, la sfida del trasporto su ferro*, catalogo della mostra Metrò-Polis allestita alla Biennale di Architettura di Venezia 2006.

AA. VV., *La metropolitana automatica di Torino, quindici parole per raccontare una grande opera*, Edizioni GTT, Torino 2006

Paolo Bertetto, *David Lynch*, Marsilio Editore, 2008

Citta' di Torino, Settore Arredo Urbano, *Il Manuale Dell'arredo Urbano*, Torino, 2009

C. Lamming, *Le métro parisien 1945-1980*, éditions Atlas, 2011

F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, Guimard, *L'art nouveau du métro*, Paris, La Vie du Rail, 2012

Benoit Jallon e Umberto Napolitano, *Paris Haussmann*, catalogo esposizione al Pavillon de l'Arsenal di Parigi, 2017

## ARTICOLI CONSULTATI

H. Guimard, *La Renaissance de l'art dans l'architecture moderne*, Le Moniteur des Arts, 7 luglio 1899, n°2399

E. Rivoalen, *Concours des édicules du métropolitain*, La Construction moderne, 19 agosto 1899

E. Rivoalen, *Les Édicules du métropolitain*, La Construction moderne, 11 novembre 1899

E. Rivoalen, *Les Édicules du métropolitain*, La Construction moderne, 18 novembre 1899

*A travers Paris*, Le Figaro, 10 febbraio 1900  
<https://www.retronews.fr/journal/le-figaro/10-fevrier-1900/104/796833/1>

G. Cerbelaud, *L'ouverture du métropolitain*, L'Illustration, 14 luglio 1900, n°2994

G. Bans, *Les Gares du métropolitain de Paris*, L'Art Décoratif, ottobre 1900

L. C. Boileau, *L'architecture*, 17 novembre 1900

A. Dumas, *Le Chemin de fer métropolitain de Paris*, Le Génie civil, 1901

A. Fabre, *Du gothique au moderne*, Le Mois littéraire et pittoresque, settembre 1901

*Les Gares de Guimard*, La Presse, 11 ottobre 1902  
[www.retronews.fr/journal/la-presse/11-octobre-1902/126/516323/1](http://www.retronews.fr/journal/la-presse/11-octobre-1902/126/516323/1)

*A travers Paris*, Le Figaro, 9 agosto 1903  
<https://www.retronews.fr/journal/le-figaro/09-aout-1903/104/798521/1>

*Le Modern Style et l'Architecture*, Le XIXe SIECLE, 26 settembre 1903  
<https://www.retronews.fr/journal/le-xixe-siecle/26-septembre-1903/29/1146951/1>

*Nos Echos : une conférence*, La Presse, 28 ottobre 1903  
<https://www.retronews.fr/journal/la-presse/28-octobre-1903/126/527743/3>

*À travers Paris*, Le Figaro, 26 settembre 1904

P. Planat, *L'art Nouveau appliqué au chemin de fer*

La Construction moderne, 1 octobre 1904

*Le Trou de l'Opéra*, La Presse 2 octobre 1904

<https://www.retronews.fr/journal/la-presse/02-octobre-1904/126/517007/1>

La Presse, 3 octobre 1904

*La Gare de l'Opéra*, La Construction moderne, 8 octobre 1904

*Par les Rues...*, L'Echo de Paris, 4 novembre 1936

<https://www.retronews.fr/journal/l-echo-de-paris/04-novembre-1936/120/611997/9>

*A travers le Paris du 1900*, Journal des Débats politiques et littéraires, 13 octobre 1938

<https://www.retronews.fr/journal/journal-des-debats-politiques-et-litteraires/13-octobre-1938/134/820825/3>

*Pitié pour le 1900*, Journal des Débats politiques et littéraires, 5 septembre 1941

<https://www.retronews.fr/journal/journal-des-debats-politiques-et-litteraires/05-septembre-1941/134/1199873/1>

*La R.A.T.P. modernise ses stations*, Le Monde, 7 febbraio 1975

[http://www.lemonde.fr/archives/article/1975/02/07/la-r-a-t-p-modernise-ses-stations-metro-retro\\_3104066\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=14](http://www.lemonde.fr/archives/article/1975/02/07/la-r-a-t-p-modernise-ses-stations-metro-retro_3104066_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=14)

*La ville est un décor. Un métro nommé Guimard*, Le Monde, 29 marzo 1975

[http://www.lemonde.fr/archives/article/1975/03/29/la-ville-est-un-decor-un-metro-nomme-guimard\\_3101132\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=15](http://www.lemonde.fr/archives/article/1975/03/29/la-ville-est-un-decor-un-metro-nomme-guimard_3101132_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=15)

AA. VV., *Strutture per la città*, Domus n° 581, aprile 1978

*Les entrées de métro de Guimard sont définitivement protégées*, Le Monde, 31 maggio 1978

[www.lemonde.fr/archives/article/1978/05/31/les-entrees-de-metro-de-guimard-sont-definitivement-protgees\\_2980907\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=25](http://www.lemonde.fr/archives/article/1978/05/31/les-entrees-de-metro-de-guimard-sont-definitivement-protgees_2980907_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=25)

P. Thiébaud, *Un ensemble de fontes artistiques de Guimard*, La Revue du Louvre et des musées de France, 1983, n° 3

*Un métro façon Guimard*, Le Monde, 31 ottobre 1992

[http://www.lemonde.fr/archives/article/1992/10/31/un-metro-facon-guimard\\_3929513\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=50](http://www.lemonde.fr/archives/article/1992/10/31/un-metro-facon-guimard_3929513_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=50)

C. Germak, *Arredi urbani a lunga durata*, Ottogono n° 128, 1998

C. Germak, *Dal dettaglio al paesaggio urbano*, Ottogono n° 128, 1998

*Le centenaire du métro*, Le Monde, 4 dicembre 1999

[http://www.lemonde.fr/archives/article/1999/12/04/le-centenaire-du-metro\\_3600130\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=64](http://www.lemonde.fr/archives/article/1999/12/04/le-centenaire-du-metro_3600130_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=64)

Luca P Aschini, *The jubilee line extension project*, London. *Architetti per la metropolitana di Londra*, Casabella n° 678, maggio 2000

*Histoire économique : Les cent ans du métro parisien*, Le Monde, 24 gennaio 2000

[http://www.lemonde.fr/archives/article/2000/01/24/histoire-economique-les-cent-ans-du-metro-parisien\\_39682\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=66](http://www.lemonde.fr/archives/article/2000/01/24/histoire-economique-les-cent-ans-du-metro-parisien_39682_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=66)

*L'héritage négligé d'Hector Guimard*, Le Monde, 27 febbraio 2004

[http://www.lemonde.fr/archives/article/2004/02/27/l-heritage-neglige-d-hector-guimard\\_354694\\_1819218.html?xtmc=guimard\\_metro&xtcr=77](http://www.lemonde.fr/archives/article/2004/02/27/l-heritage-neglige-d-hector-guimard_354694_1819218.html?xtmc=guimard_metro&xtcr=77)

*La copertura degli accessi alle stazioni della Metropolitana di Torino*,

Professione Architetto, 14 luglio 2008

[www.professionearchitetto.it/concorsi/notizie/7992/La-copertura-degli-accessi-alle-stazioni-della-Metropolitana-di-Torino](http://www.professionearchitetto.it/concorsi/notizie/7992/La-copertura-degli-accessi-alle-stazioni-della-Metropolitana-di-Torino)

*Jean-Michel Othoniel en verre et contre tous*, Le Figaro, 19 marzo 2011

<http://www.lefigaro.fr/culture/2011/03/03/03004-20110303ARTFIG00668-jean-michel-othoniel-en-verre-et-contre-tous.php>

*Les perles et le verre soufflé de Jean-Michel Othoniel*, Le Monde, 3 novembre 2011

[http://www.lemonde.fr/culture/article/2011/03/11/les-perles-et-le-verre-souffle-de-jean-michel-othoniel\\_1491753\\_3246.html](http://www.lemonde.fr/culture/article/2011/03/11/les-perles-et-le-verre-souffle-de-jean-michel-othoniel_1491753_3246.html)

F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez, *Bonnes feuilles : Guimard.*

*L'Art nouveau du métro*, Historail, n° 23, ottobre 2012

*Gae Aulenti e l'anima meridionale. Architettura tra Napoli e la Puglia*,

Corriere del Mezzogiorno, 2 novembre 2012 [corriedelmezzogiorno.it](http://corriedelmezzogiorno.it)

[corriere.it/napoli/notizie/arte\\_e\\_cultura/2012/2-novembre-2012/-gae-aulenti-l-anima-meridionale-architettura-napoli-puglia-2112529013967.shtml](http://corriere.it/napoli/notizie/arte_e_cultura/2012/2-novembre-2012/-gae-aulenti-l-anima-meridionale-architettura-napoli-puglia-2112529013967.shtml)

*La stazione del metrò più bella d'Europa si trova a Napoli*, 30 novembre 2012

[www.corriere.it/cronache/12\\_novembre\\_30/stazioni-metropolitana-belle-materdei-napoli-metro\\_7204d56c-3afb-11e2-b4fa-74f27e512bd0.shtml](http://www.corriere.it/cronache/12_novembre_30/stazioni-metropolitana-belle-materdei-napoli-metro_7204d56c-3afb-11e2-b4fa-74f27e512bd0.shtml)

*Guía 'El Viajero' de Bilbao*, El País, 1 febbraio 2014

[https://elviajero.elpais.com/elviajero/2014/01/14/actualidad/1389738327\\_426900.html](https://elviajero.elpais.com/elviajero/2014/01/14/actualidad/1389738327_426900.html)

*Le stazioni del metrò più imponenti d'Europa, Napoli in testa*, Repubblica, 17 febbraio 2014

[www.repubblica.it/esteri/2014/02/17/foto/le\\_stazioni\\_metropolitane\\_pi\\_imponenti\\_deuropa\\_per\\_la\\_cnn\\_toledo\\_sempre\\_prima-78844123/1/?ref=HRESS-1#1](http://www.repubblica.it/esteri/2014/02/17/foto/le_stazioni_metropolitane_pi_imponenti_deuropa_per_la_cnn_toledo_sempre_prima-78844123/1/?ref=HRESS-1#1)

*Communiqué de presse: une oeuvre d'art contemporaine unique pour la future station de metro Pont Cardinet*, RATP, 15 avril 2014

[http://www.emerige-corporate.com/content/uploads/2014/04/CP\\_Station-Pont-CArdinet.pdf](http://www.emerige-corporate.com/content/uploads/2014/04/CP_Station-Pont-CArdinet.pdf)

*Les grands scandales de l'art : Buren zèbre les esprits*, Le Parisien, 19 agosto 2016

<http://www.leparisien.fr/culture-loisirs/buren-zebre-les-esprits-19-08-2016-6051845.php>

*Paris : une douzaine de nouvelles bouches de métro d'ici à 2021*, Le Parisien, 9 febbraio 2017

<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/paris-une-douzaine-de-nouvelles-bouches-de-metro-d-ici-a-2021-09-02-2017-6668229.php>

## SITOGRAFIA

ARCHILOVERS [www.archilovers.com/](http://www.archilovers.com/) (consultato\_settembre 2017)

ARCHIPORTALE [www.archiportale.com/](http://www.archiportale.com/) (consultato\_settembre 2017)

COMUNE DI TORINO [www.comune.torino.it](http://www.comune.torino.it) (consultato\_dicembre 2016)

CORRIERE DEL MEZZOGIORNO [www.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/](http://www.corrieredelmezzogiorno.corriere.it/) (consultato\_ottobre 2017)

DIVISARE [www.divisare.com/](http://www.divisare.com/) (consultato\_settembre 2017)

EC2 [www.ec2.it/](http://www.ec2.it/) (consultato\_settembre 2017)

EDILPORTALE [www.edilportale.com/](http://www.edilportale.com/) (consultato\_settembre 2017)

EMERIGE-CORPORATE [www.emerige-corporate.com/](http://www.emerige-corporate.com/) (consultato\_marzo 2017)

EUROPA CONCORSI [europaconcorsi.com/](http://europaconcorsi.com/) (consultato\_agosto 2017)

GALLICA\_BNF [www.gallica.bnf.fr/](http://www.gallica.bnf.fr/) (consultato\_ottobre 2016)

GRUPPO TORINESE TRASPORTI [www.gtt.to.it/](http://www.gtt.to.it/) (consultato\_ottobre 2016)

IL CORRIERE DELLA SERA [www.corriere.it/](http://www.corriere.it/) (consultato\_ottobre 2017)

INFRATO [www.infrato.it/it/le-stazioni/ex/](http://www.infrato.it/it/le-stazioni/ex/) (consultato\_giugno 2017)

LAVORI PUBBLICI [www.lavoripubblici.it/](http://www.lavoripubblici.it/) (consultato\_giugno 2016)

LE CERCLE GUIMARD [www.lecercleguimard.fr/fr/](http://www.lecercleguimard.fr/fr/) (consultato\_novembre 2016)

LE FIGARO [www.lefigaro.fr/](http://www.lefigaro.fr/) (consultato\_febbraio 2017)

LE MONDE [www.lemonde.fr/](http://www.lemonde.fr/) (consultato\_febbraio 2017)

LE PARISIEN [www.leparisien.fr/](http://www.leparisien.fr/) (consultato\_gennaio 2017)

MAGMAPROGETTI [www.magmaprogetti.it/](http://www.magmaprogetti.it/) (consultato\_ottobre 2017)

METRO TORINO [www.metrotorino.it/](http://www.metrotorino.it/) (consultato\_maggio 2017)

MINISTERO DELLA CULTURA FRANCESE [www.culture.fr/](http://www.culture.fr/) (consultato\_ febbraio 2017)

NAPOLI [www.napoli.com/](http://www.napoli.com/) (consultato\_ottobre 2017)

PERRAULT ARCHITECTURE [www.perraultarchitecture.com/](http://www.perraultarchitecture.com/) (consultato\_ ottobre 2017)

REPUBBLICA [www.repubblica.it/](http://www.repubblica.it/) (consultato\_agosto 2017)

RETRO NEWS [www.retronews.fr/](http://www.retronews.fr/) (consultato\_gennaio 2017)

SOCIETE DU GRAND PARIS [www.societedugrandparis.fr/e](http://www.societedugrandparis.fr/e) (consultato\_ febbraio 2017)

STUDIO FOSTER AND PARTNERS [www.fosterandpartners.com/](http://www.fosterandpartners.com/) (consultato\_ottobre 2017)

TRIENNALE DI MILANO [www.old.triennale.org/](http://www.old.triennale.org/) (consultato\_ottobre 2017)

UNICPARIS [www.unicparis.fr/](http://www.unicparis.fr/) (consultato\_maggio 2017)

WESTON-WILLIAMSON [www.westonwilliamson.com](http://www.westonwilliamson.com) (consultato\_ottobre 2017)

## IMMAGINI

**Copertina** METROPOLIS MAGAZINE (rivista), <http://www.metropolismag.com/ideas/what-do-historic-buildings-say-about-our-connection-to-the-natural-world/>, disegno di Nikos Salingaros

**Seconda di copertina** ARCHI DAILY (sito di architettura), <https://images.adsttc.com/media/images/598b/2fff/b22e/3893/9200/092a/slideshow/metro-1421520.jpg?1502294003>

**p. 6/7** WIKI ARQUITECTURA (enciclopedia di architettura on-line), <https://pt.wikiarquitectura.com/constru%C3%A7%C3%A3o/metro-paris/#lg=1&slide=2>

**p. 13** ARCHITECTURAL DIGEST (rivista), [https://media.architecturaldigest.com/photos/585ab4ad1f906f61574e6085/master/w\\_640,c\\_limit/art-nouveau-paris-07.jpg](https://media.architecturaldigest.com/photos/585ab4ad1f906f61574e6085/master/w_640,c_limit/art-nouveau-paris-07.jpg), Castel Berenger, from Flickr\_Groume

**p. 15** MoMA-Museum of Modern Art New York (istituzione museale), <https://www.moma.org/collection/works/3906?locale=de>

**p. 19** DAILY MAIL (quotidiano), <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2388642/Fascinating-archive-pictures-reveal-transport-network-keeps-millions-Londoners-day-built.html>, foto di Henry Flather

**p. 21** CPARAMA (archivio fotografico), <http://www.cparama.com/forum/station-opera-complements-t5148.html>, Illustreret Norsk Konverstationsleksikon, 1913

**p. 25** LE FIGARO (quotidiano), <http://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2015/04/14/26010-20150414ARTFIG00062-19-juillet-1900-les-parisiens-decouvrent-le-metro.php>

**p. 27** F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003 (Archives de la Ville de Paris)

**p. 30/31** F. Descouturelle, A. Mignard, M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003 (La Construction Moderne, 1899)

**p. 33** PATRIMOINE ET INVENTAIRE D'AQUITAINE (sito istituzionale), <http://inventaire.aquitaine.fr/la-recherche-en-aquitaine/blog-de-la-recherche/les-communes-riveraines-de-lestuaire-de-la-gironde/les-investissements-medocains-dun-industriel-parisien-de-la-couture-a-larchitecture/>

**p. 43** VERGUE (archivio fotografico), <http://vergue.com/post/317/candelabre-3-branches-Opera>, foto di Charles Marville (1813-1879), 1877, Collection : State Library of Victoria

**p. 45** VERGUE (archivio fotografico), <http://vergue.com/post/185/Urinoir-sextuplace-Bourse>, foto di Charles Marville (1813-1879), ca. 1875, Collection : State Library of Victoria

**p. 47** GALLICA, BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE (archivio documentario, sito istituzionale), <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9029706j.r>, photographie de presse, Agence Meurisse

**p. 49** METROPOLITAN MUSEUM OF ART (sito istituzionale), <http://art.thewalters.org/detail/27564/paris-kiosk/>, opera di Jean Béraud (French, St. Petersburg 1849–1936 Paris), ca. 1885, The Walters Art Museum

**p. 51** DETOURS EN FRANCE (rivista), <http://www.detoursenfrance.fr/patrimoine/patrimoine-urbain/le-mobilier-urbain-de-paris-temoin-du-xixe-1593>, foto di Bertrand Rieger

**p. 53** Catalogo dell'esposizione « PARIS HAUSSMANN, MODÈLE DE VILLE », Parigi 2017

**p. 57** GALLICA, BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE (archivio documentario, sito istituzionale), <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6916659p>, photographie de presse, Agence Rol

**p. 62**(basso) F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

**p. 63** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

**p. 65** WIKIPEDIA (enciclopedia on.line), [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris\\_Metro\\_2\\_Porte\\_Dauphine\\_Libellule.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_Metro_2_Porte_Dauphine_Libellule.JPG), diritti fotografici di wikipedia\_bellomonte

**p. 66** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

**p. 67** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

**p. 69** WIKIPEDIA (enciclopedia on.line) , [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/P1160213\\_Paris\\_XVI\\_porte\\_Dauphine\\_edicule\\_Guimard\\_rwk.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/P1160213_Paris_XVI_porte_Dauphine_edicule_Guimard_rwk.jpg), diritti fotografici di Wikipedia\_Mbzt

**p. 71** PARICULTURES (blog), <https://paricultures.com/wp-content/uploads/2016/05/guimard.jpg>

**p. 72** CPARAMA (archivio fotografico), <http://www.cparama.com/forum/metropolitain-metro-paris-t431-260.html>, collezione privata Jean-Pierre Rigouard

**p. 73** CPARAMA (archivio fotografico), <http://www.cparama.com/forum/cartes2013c/1377943114-carte-postale-ancienne-boulevard-richard-lenoir-paris.jpg> , Collezione F. Fleury

**p. 75** WIKI ARQUITECTURA (enciclopedia di architettura on-line), <https://fr.wikiarquitectura.com/b%C3%A2timent/metro-de-paris/#lg=1&slide=23>

**p. 76** MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS, INTERURBAINS ET RURAUX (AMTUIR) (istituzione museale), [http://www.amtuir.org/04\\_htu\\_metro\\_paris/cmp\\_1939\\_1949/images/10456bis\\_cmp\\_1944\\_03\\_22\\_george\\_v\\_guimard\\_ratp.jpg](http://www.amtuir.org/04_htu_metro_paris/cmp_1939_1949/images/10456bis_cmp_1944_03_22_george_v_guimard_ratp.jpg)

**p. 79** LE CERCLE GUIMARD (blog), <http://www.lecercleguimard.fr/fr/tag/metropolitain-fr/>

**p. 83** PINTEREST (archivio fotografico), <https://it.pinterest.com/pin/433401164123796078/>

**p. 85** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac), *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

- p. 87** LE CERCLE GUIMARD (blog),  
<http://www.lecercleguimard.fr/HG/wp-content/uploads/2012/11/guimard-le-metro-1-480x294.jpg>
- p. 89** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac),  
*Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003
- p. 91** CPARAMA (archivio fotografico),  
<http://www.cparama.com/forum/cartes2013/1361536267-Paris-Metro-Etoile-Station-13-JPR.jpg>, collezione di Jean-Pierre Rigouard
- p. 93** Immagine personale
- p. 99** TM01001.BLOGSPOT (blog),  
<http://tm01001.blogspot.it/2013/05/art-nouveau-chatalet-metro-station.html>
- p. 101** WIKI ARQUITECTURA (enciclopedia di architettura on-line),  
<https://pt.wikiarquitectura.com/constru%C3%A7%C3%A3o/metro-paris/#lg=1&slide=2>
- p. 103** INFO PARIGI (blog),  
<http://www.infoparigi.eu/visitare-a-parigi/hector-guimard-metro-parigi.html>
- p. 105** WIKI WAND (enciclopedia online),  
[http://www.wikiwand.com/en/M%C3%A9nilmontant\\_\(Paris\\_M%C3%A9tro\)](http://www.wikiwand.com/en/M%C3%A9nilmontant_(Paris_M%C3%A9tro))
- p. 107** WIKI ARQUITECTURA (enciclopedia di architettura on-line),  
<https://pt.wikiarquitectura.com/constru%C3%A7%C3%A3o/metro-paris/#lg=1&slide=3>
- p. 119** ARCHITECTURE URBANISME FR (RIVISTA ONLINE),  
<http://projets-architecte-urbanisme.fr/construction-metro-parisien-images-ratp-archives/> , diritti fotografici RATP
- p. 121** ACADEMIC (enciclopedia online),  
[http://fr.academic.ru/pictures/frwiki/80/PARIS\\_19\\_-\\_Le\\_M%C3%A9tro\\_au\\_Rond-Point\\_de\\_la\\_Villette\\_-Kiosque\\_CGO-.JPG](http://fr.academic.ru/pictures/frwiki/80/PARIS_19_-_Le_M%C3%A9tro_au_Rond-Point_de_la_Villette_-Kiosque_CGO-.JPG)
- p. 133** WIKI WAND (enciclopedia online),  
[http://www.wikiwand.com/de/Op%C3%A9ra\\_\(M%C3%A9tro\\_Paris\)](http://www.wikiwand.com/de/Op%C3%A9ra_(M%C3%A9tro_Paris))
- p. 134** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac),  
*Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003

- p. 135** F. Descouturelle, A. Mignard , M. Rodriguez (préf. A. M. Idrac),  
*Le Métropolitain d'Hector Guimard*, Paris, Somogy éditions d'art, 2003
- p. 138** Immagine estratta da Google Earth
- p. 139** HUFFINGTON POST (QUOTIDIANO ONLINE),  
[https://www.huffingtonpost.com/sidonie-sawyer/do-you-believe-in-phantom\\_b\\_13109180.html](https://www.huffingtonpost.com/sidonie-sawyer/do-you-believe-in-phantom_b_13109180.html)
- p. 140** Immagine estratta da Google Earth
- p. 152** WIKIPEDIA (enciclopedia online),  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_4\\_du\\_m%C3%A9tro\\_de\\_Paris#/media/File:M%C3%A9ropolitain\\_de\\_Paris\\_-\\_Puit\\_pour\\_ascenseur.JPG](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_4_du_m%C3%A9tro_de_Paris#/media/File:M%C3%A9ropolitain_de_Paris_-_Puit_pour_ascenseur.JPG) , edita da Malcuit Métropolitain de Paris , scansionata da Claude Shoshany – collezione personale, pubblicità dell'impresa Chaignaud
- p. 153** GETTY IMAGES (archivio fotografico),  
<http://www.gettyimages.it/detail/fotografie-di-cronaca/inauguration-of-the-walkway-at-chatelet-subway-fotografie-di-cronaca/105218315#inauguration-of-the-walkway-at-chatelet-subway-station-in-paris-in-picture-id105218315>, 21 Ottobre 1964
- p. 158** WIKIPEDIA (enciclopedia on line),  
[https://it.wikipedia.org/wiki/Franklin\\_D.\\_Roosevelt\\_\(metropolitana\\_di\\_Parigi\)#/media/File:Station-metro-paris-entrance-classical.jpg](https://it.wikipedia.org/wiki/Franklin_D._Roosevelt_(metropolitana_di_Parigi)#/media/File:Station-metro-paris-entrance-classical.jpg), diritti fotografici Wikipedia\_Blubadger
- p. 159** CPARAMA (archivio fotografico),  
<http://www.cparama.com/forum/paris-gare-montparnasse-t5124.html>
- p. 161 (alto)** WIKIPEDIA (enciclopedia on line),  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Miromesnil\\_\(m%C3%A9tro\\_de\\_Paris\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Miromesnil_(m%C3%A9tro_de_Paris))
- p. 161(basso)** WIKIPEDIA (enciclopedia on line),  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9nagement\\_des\\_stations\\_du\\_m%C3%A9tro\\_de\\_Paris#/media/File:Entree\\_Porte\\_Maillot.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9nagement_des_stations_du_m%C3%A9tro_de_Paris#/media/File:Entree_Porte_Maillot.jpg)
- p. 171** CPARAMA (archivio fotografico),  
<http://www.cparama.com/forum/cartes2013c/1377768466-Pub.jpg>
- p. 173** VANITYFAIR (rivista),  
<https://www.vanityfair.com/style/photos/2013/10/dior-photos-mark-shaw#9>, foto di Mark Shaw, 1957, Dior Glamour, ripubblicata da Rizzoli New York 2013, per concessione di mptvimages.com.

**p. 174** ARAGO: PORTAIL DE LA PHOTOGRAPHIE (archivio fotografico), [https://www.photo-arago.fr/Archive/27MQ2JCLT2Z1N/1/Yves-Montand,-sur-le-tournage-de-Le-Salaire-de-la-peur-\(film-de-Henri-Georges-Clouzot,-1952\).-2C6NU0TVBM8Z.html](https://www.photo-arago.fr/Archive/27MQ2JCLT2Z1N/1/Yves-Montand,-sur-le-tournage-de-Le-Salaire-de-la-peur-(film-de-Henri-Georges-Clouzot,-1952).-2C6NU0TVBM8Z.html), foto di Lévin Sam (1904-1992), Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine

**p. 175** INA/ Institut national de l'audiovisuel (sito istituzionale), <http://www.ina.fr/video/I00008651>, 5 Dicembre 1972, realizzato da Forum des Arts

**p. 176(alto)** WIKITIMBRES (enciclopedia online dei timbri), <https://www.wikitimbres.fr/timbres/1138/1994-guimard-fonte-v-1900>, opera di Jean Paul Véret-Lemarinier, 1994

**p. 176(basso)** WIKITIMBRES (enciclopedia online dei timbri), <https://www.wikitimbres.fr/timbres/6623/1999-le-metro-1900-2000>, opera di Agence Pascale Pichot, 1999

**p. 177** AIRFRANCE (compagnia aerea), <https://www.airfrance.fr/>, marzo 2017

**p. 178/179** PARIS LE DOUCE (blog), <http://www.parisladouce.com/2013/03/paris-le-kiosque-des-noctambules-de.html>

**p. 185** UNIC PARIS (impresa di costruzioni), <http://www.unicparis.fr/STATIONMETRO.html#>

**p. 187** PILAR CORRIAS (galleria d'arte), <http://www.pilarcorrias.com/artists/tobias-rehberger/>, 2013

**p. 191** UNIC PARIS (impresa di costruzioni), <http://www.unicparis.fr/STATIONMETRO.html#>

**p. 195(alto)** L'EXPRESS (quotidiano), [https://www.lexpress.fr/diaporama/diapo-photo/region/ile-de-france/en-images-les-gares-du-grand-paris-express\\_1686398.html#photo-17](https://www.lexpress.fr/diaporama/diapo-photo/region/ile-de-france/en-images-les-gares-du-grand-paris-express_1686398.html#photo-17), Société du Grand Paris-Dominique Perrault

**p. 195(basso)** ARCHI DAILY (sito di architettura), <https://www.archdaily.com/799111/big-joins-kuma-perrault-and-embt-in-designing-stations-for-the-grand-paris-express-metro/58235118e58eceb84b000027-big-joins-kuma-perrault-and-embt-in-designing-stations-for-the-grand-paris-express-metro-image>, Société du Grand Paris-Kengo Kuma & Associates

**p. 197** VIS MA VIE À PARIS (blog), <http://vismavieaparis.blogspot.it/2015/06/le-kiosque-des-noctambules-une-bouche.html>

**p. 199** WIKITIMBRES (enciclopedia online dei timbri), <https://www.wikitimbres.fr/timbres/8183/2011-jean-michel-othoniel-le-kiosque-des-noctambules-paris>, 2011

**p. 203** Studio RFR (studio di architettura), <https://www.rfr.fr/projets/lentille-du-metro-saint-lazare>

**p. 207** Studio RFR (studio di architettura), <https://www.rfr.fr/projets/lentille-du-metro-saint-lazare>

**p. 209** ARCHI DAILY (sito di architettura), <https://www.archdaily.com/874520/porte-marguerite-de-navarre-169-architecture/595204adb22e38e929000763-porte-marguerite-de-navarre-169-architecture-perspective-sketch>, 169 Architecture

**p. 211** ARCHI DAILY (sito di architettura), <https://www.archdaily.com/874520/porte-marguerite-de-navarre-169-architecture/59520324b22e3898a7000c52-porte-marguerite-de-navarre-169-architecture-photo>, 169 Architecture

**p. 217** IN BILBAO (blog), <http://inbilbao.blogspot.it/2014/02/conoces-los-fosteritos.html>

**p. 219** ARCH2O (rivista on-line), <https://www.arch2o.com/metro-bilbao-station-foster-partners/>

**p. 223** FOSTER AND PARTNERS (studio di architettura), <https://www.fosterandpartners.com/projects/canary-wharf-underground-station/#gallery>, Londra 1999, Norman Foster and Partners

**p. 225** NEW YORK TIMES (quotidiano), <https://www.nytimes.com/2017/05/11/business/dealbook/brexit-uk-london-banking.html>, foto di Andrew Testa, Londra 1999, Norman Foster and Partners

**p. 226** THE ARCHITECTS' JOURNAL (rivista), <https://www.architectsjournal.co.uk/news/tfl-releases-striking-3d-maps-of-tube-stations-after-foi-bid/8686414.article>, Londra 1999, Norman Foster and Partners

- p. 227** EU PRIZE-European Union Prize for Contemporary Architecture (premio per l'architettura), <http://miesarch.com/work/2635>, Londra 1999, Norman Foster and Partners
- p. 229** WESTON WILLIAMSON AND PARTNERS (studio di architettura), <http://www.westonwilliamson.com/projects/urban-design/victoria-station/>, Weston Williamson and Partners
- p. 231** TRANSPORT FOR LONDON (sito istituzionali trasporti Londra), <https://tfl.gov.uk/info-for/media/news-articles/new-entrance-opens-at-victoria>, Weston Williamson Partners
- p. 233** WESTON WILLIAMSON AND PARTNERS (studio di architettura), <https://www.westonwilliamson.com/projects/victoria-station-upgrade>, Weston Williamson Partners
- p. 239** Immagine personale estratta da Google Earth
- p. 241** Immagine personale estratta da Google Earth
- p. 243** ARCHI DAILY (sito di architettura), <https://www.archdaily.com/541617/piazza-garibaldi-dominique-perrault-architecture-2/53fd8916c07a80388e00097b-piazza-garibaldi-dominique-perrault-architecture-2-photo>, Napoli 2016, foto di Peppe Maisto, Agence Dominique Perrault
- p. 245** DIVISARE (sito di architettura), <https://divisare.com/projects/313536-dominique-perrault-architecture-peppe-maisto-piazza-garibaldi-station-napoli-italy>, Napoli 2016, Agence Dominique Perrault
- p. 247** CORRIERE DEL MEZZOGIORNO (quotidiano), [http://images.corrieredelmezzogiorno.corriereobjects.it/campania/fotogallery/campania/2011/06/cambia\\_napoli/img\\_cambia\\_napoli/2garibaldi\\_672-458\\_resize.jpg](http://images.corrieredelmezzogiorno.corriereobjects.it/campania/fotogallery/campania/2011/06/cambia_napoli/img_cambia_napoli/2garibaldi_672-458_resize.jpg), Napoli 2013, Agence Dominique Perrault
- p. 248/249** QUOTIDIANO PIEMONTESE (quotidiano online), <http://www.quotidianopiemontese.it/2017/05/09/metropolitana-ferma-a-torino-causa-guasto-ad-un-treno/#.WiCZu0riZPY>
- p. 256** QUOTIDIANO PIEMONTESE (giornale on-line), <https://i2.wp.com/www.quotidianopiemontese.it/wp-content/uploads/2015/10/percorso-linea-2-metropolitanatorino.jpg?w=1169>
- p. 259** LSB ARCHITETTI ASSOCIATI, <http://www.arsalb.it/gallery.php?key=IMM18>, LSB Architetti Associati
- p. 261** WIKIPEDIA (enciclopedia on.line), [https://en.wikipedia.org/wiki/Re\\_Umberto\\_\(Turin\\_Metro\)#/media/File:Accesso\\_Re\\_Umberto\\_M1.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/Re_Umberto_(Turin_Metro)#/media/File:Accesso_Re_Umberto_M1.JPG)
- p. 287** ARCHI LOVERS (sito di architettura), [http://img.archilovers.com/projects/b\\_730\\_89094BB8-BD37-44C5-96BD-07636DCAF8D8.jpg](http://img.archilovers.com/projects/b_730_89094BB8-BD37-44C5-96BD-07636DCAF8D8.jpg), Marzio Clementi e Jury Barattini, 2008
- p. 289** ARCHI LOVERS (sito di architettura), [http://img.archilovers.com/projects/b\\_730\\_61B5E246-72A8-435C-8446-B6260D0C4F43.jpg](http://img.archilovers.com/projects/b_730_61B5E246-72A8-435C-8446-B6260D0C4F43.jpg), Marzio Clementi e Jury Barattini, 2008
- p. 292** DIVISARE (sito di architettura), <https://divisare.com/projects/85923-magmaprogetti-emme>
- p. 293** DIVISARE (sito di architettura), [https://images.divisare.com/images/dpr\\_2.0,f\\_auto,q\\_auto,w\\_800/v1/project\\_images/1158000/A\\_001/magmaprogetti-emme.jpg](https://images.divisare.com/images/dpr_2.0,f_auto,q_auto,w_800/v1/project_images/1158000/A_001/magmaprogetti-emme.jpg), MAGMA Progetti, 2008
- p. 294** BLAD IDEA (studio d'architettura), <http://www.bladidea.it/#architettura>
- p. 295** ARCHI LOVERS (sito di architettura), <http://www.archilovers.com/projects/15720/coperture-degli-accessi-delle-stazioni-della-linea-1-della-metropolitana-di-torino.html>
- p. 296** DIVISARE (sito di architettura), <https://divisare.com/projects/86562-mario-marano-concorso-di-idee-per-la-copertura-agli-accessi-delle-stazioni-della-linea-1-della-metropolitana-di-torino>
- p. 297** DIVISARE (sito di architettura), <https://divisare.com/projects/86562-mario-marano-concorso-di-idee-per-la-copertura-agli-accessi-delle-stazioni-della-linea-1-della-metropolitana-di-torino>
- p. 303** GEOPORTALE COMUNE DI TORINO (sito istituzionale), [http://www.comune.torino.it/geoportale/carta\\_tecnica/2000/BN/f058\\_BN.pdf](http://www.comune.torino.it/geoportale/carta_tecnica/2000/BN/f058_BN.pdf)

**p. 305** ZERO UNDICI PIU ( sito di architettura),  
<http://www.zeroundicipiu.it/2011/09/27/nuova-stazione-di-torino-porta-susa/> , diritti fotografici di AREP / Silvio d'Ascia

**p. 307** Immagine estratta da Google Earth

**p. 309** ARCH-DAILY (sito di architettura),  
<https://www.archdaily.com/481986/porta-susa-tgv-station-silvio-d-ascia/5314c278c07a8020800000ab-porta-susa-tgv-station-silvio-d-ascia-model> , Silvio d'Ascia Architecture

**p. 315** GRUPO ARMANDO TESTA (agenzia pubblicitaria),  
<http://gruppoarmandotesta.pr.co/114873-sintesi-59-a-monument-to-the-future>



Il tema degli accessi alla metropolitana è diventato oggi un argomento centrale nelle riflessioni sull'assetto delle città, nonché un'esigenza fondamentale per la sicurezza dei passeggeri e per la protezione di elementi, architettonici o meccanici sensibili, all'interno di queste infrastrutture di rilievo per la mobilità urbana. Costituisce anche oggetto di studio per l'inserimento di installazioni artistiche, funzionali allo svolgimento delle attività quotidiane dei cittadini.

L'occasione di poter intraprendere un periodo di studi a Parigi della durata di un anno, mi ha permesso di confrontarmi con una realtà completamente diversa da quella torinese. Così ho deciso di avviare un lavoro di documentazione sugli accessi della metropolitana di Parigi (dalle strutture di H. Guimard a quelle di concezione più contemporanea) poiché ho trovato interessante che oggetti così ricchi di significato, raffinatezza estetica, artistica e architettonica fossero stati installati in tutta la città, in maniera così capillare e influente sul territorio, esponendoli in modo diretto alla critica del pubblico nazionale e internazionale.

È stato proprio ciò che ho riscontrato nelle nuove installazioni Parigine che mi ha portato ad estendere l'analisi su altri casi europei contemporanei, capaci di aver dato importanza agli accessi della metropolitana attraverso opere di forte rilievo architettonico e di grande influenza sull'urbanistica. Notevole è anche il loro interesse sociologico, in quanto frutto di stimoli generati dai bisogni della popolazione ed espressione dell'avanguardia di una città in costante mutamento. Tra i casi

annoverati vi sono gli accessi alle stazioni della metropolitana di Bilbao, Londra (lungo la Jubilee Underground Line) e Napoli con i relativi progetti di riqualificazione urbana.

L'esperienza a Parigi e l'analisi di differenti casi studio europei, mi ha permesso infine di confrontarmi con una delle realtà della rete metropolitana di Torino: piazza XVII Dicembre. Quest'area è stata scelta in quanto da me ritenuta uno dei fulcri della Torino che rinasce, una convergenza di notevoli interessi, nonché di attività commerciali, uffici pubblici e soprattutto di importanti infrastrutture per il trasporto. Una prima fase di analisi sul territorio (attraverso strumenti GIS, dati sociologici e sopralluoghi) e di osservazione delle precedenti esperienze maturate dalla città, in merito alla progettazione di coperture per gli accessi della metropolitana (in occasione del concorso indetto dalla GTT nel 2008) è stata fondamentale per una successiva fase progettuale.

Ho ideato quindi una proposta di riqualifica che interessa l'installazione di coperture per gli accessi della metropolitana, il cui scopo è quello di guidare un sostanziale ridisegno della mobilità all'interno della piazza. Attraverso interventi che coinvolgono una nuova gerarchia delle differenti pavimentazioni e un riassetto degli accessi di piazza XVIII Dicembre, ho cercato quindi di dimostrare come l'occasione dell'installazione di edicole per gli accessi della metropolitana, costituisca una possibilità per l'attuazione di un intervento di riqualificazione urbana e percettiva.

*Amath Luca Diatta*