

**Reconnaissabilité des parties urbaines dans la ville moyenne**  
*Recognizability of the urban parts in the medium-sized city*



Plan de situation avec le réseau hydraulique / *General plan of the project with the watercourse system, 1:10,000*

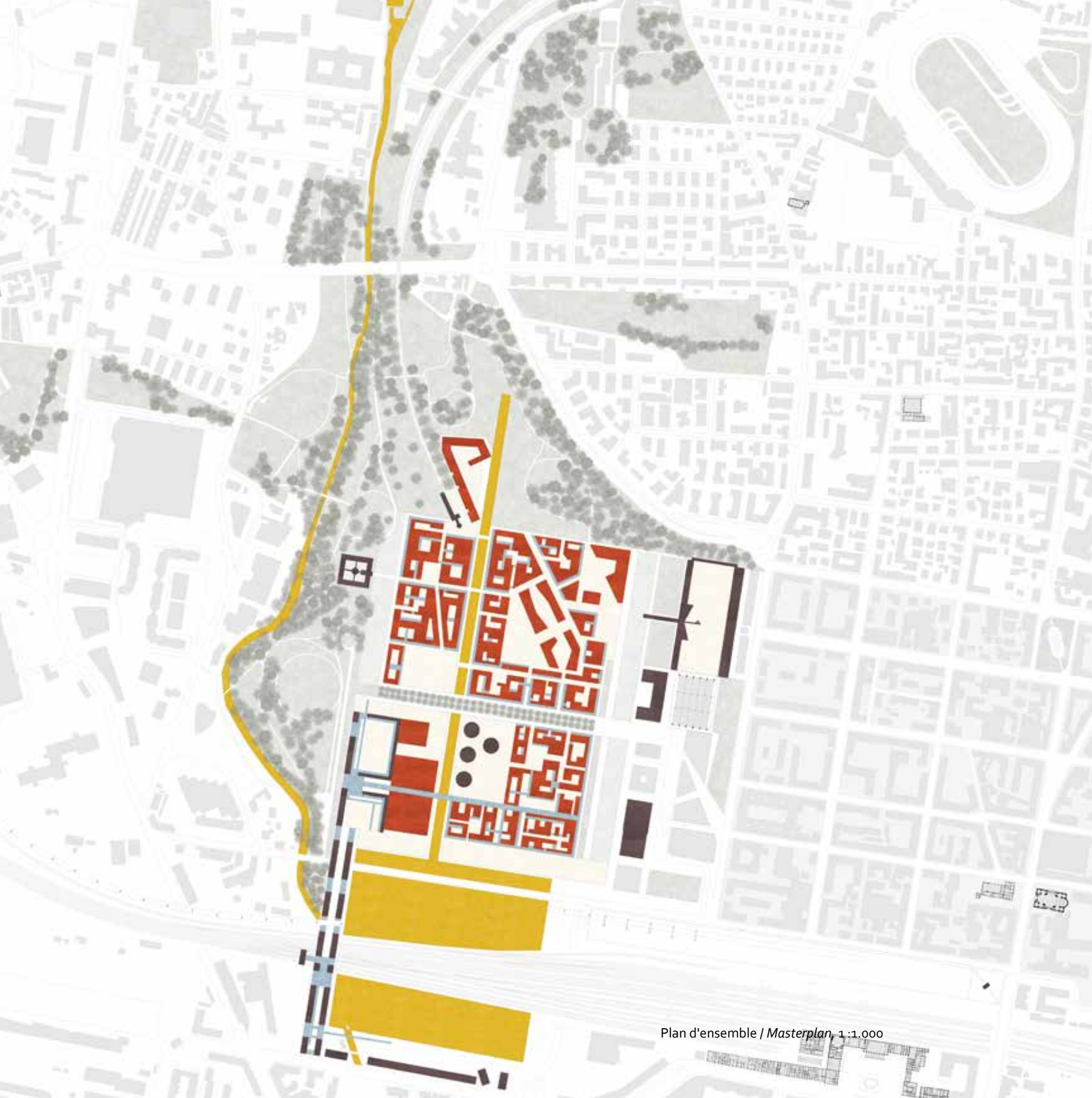
**Thaumaturgie du projet**  
*Ildebrando Clemente*

Ce projet, conçu pour une grande zone au nord-est de Bologne appelé « ex Mercato Navile » est un projet urbain et considère, en tant que tel, la grande échelle de la ville comme moteur de ses formes. Il est donc clair, aussi bien du point de vue théorique que pratique, que cette proposition de projet place la forme de la ville et son évolution historique au centre de l'invention urbaine et architecturale. En d'autres mots il s'agit de saisir les formes présentes dans l'architecture de la ville et de les transfigurer en autant de formes dans le projet contemporain. Une des caractéristiques de cette démarche conceptuelle consiste à considérer la ville, en suivant Lévi-Strauss, comme « la chose humaine par excellence », où convergent les souvenirs, les aspirations et les désirs de la vie collective. Il s'agit quelque part d'une évidence, mais cela nous aide à penser aux faits urbains comme à une forme de vie spirituelle et donc à réussir à les considérer comme une œuvre d'art. Considérer la ville et ses faits urbains comme une œuvre d'art signifie en quelque sorte que la relation qui se crée entre la ville et l'invention architecturale est avant tout à caractère imaginaire. Je crois, en effet, qu'avec cette approche il est possible de revitaliser et rapporter la relation entre la ville et le projet dans la sphère d'une recherche compositionnelle d'ordre rationnel, mais en même temps riche de développements inattendus. A cet égard, le premier acte de l'invention du projet consiste précisément à puiser dans la réalité urbaine les questions d'importance historique et figurative. Le premier geste du projet consiste donc à chercher des figures significatives. Parmi les nombreux lieux et les multiples mémoires urbaines que la ville de Bologne offre à notre regard, trois figures significatives ont été considérées comme objet de réflexion imaginative et de transformation

**The thaumaturgy of the project**  
*Ildebrando Clemente*

*This project for a large area in north-west Bologna known as the "Ex Mercato Navile" is an urban project and as such its forms are inspired by the larger scale of the city. Thus, it is clear that from both theoretical and practical standpoints, this project proposal puts the form of the city and its historical evolution at the very core of the urban and architectural invention. In other words, taking the forms of the city's architecture and transfiguring them into as many forms of contemporary design. So, one of the features of this design approach consists in considering the city – following Lévi-Strauss' counsel – as "the human thing par excellence"; in which the memories, aspirations and desires of collective life converge, as is common knowledge. To a certain extent, this is a truism, but one which helps us think of urban artefacts as a form of spiritual life and therefore consider them a work of art. Seeing the city and its urban artefacts as a work of art means that in some way the relationship which is established between the city and the architectural invention must be primarily of an imaginative order. Indeed, I personally believe that with this approach we can revitalize and restore the relationship between the city and urban design within compositional research that is essentially rational, but also abounds in unsuspected developments. With this in mind, the first act in inventing an urban project consists precisely in drawing out themes of historical and figurative importance from the urban context. Consequently, the first gesture of any design is seeking out significant figures. Of the many places and numerous urban memories that the city of Bologna has to offer our gaze, three significant figures have been selected as an object for imaginative reflection on urban transformation: the waterways, the archetypical Bolognese silk mills, and the historical city's long narrow streets with their continuous façades. The form of the city of Bologna has been marked by an important canal network of which only a small part is still visible today. The specific nature of this waterway network*





Plan d'ensemble / Masterplan, 1:1.000

urbaine : les eaux, les moulins à soie, et les longues séquences urbaines des façades verticales d'origine médiévale de la ville historique.

La forme de la ville de Bologne est caractérisée par un grand réseau de canaux, dont seulement une petite partie est encore visible aujourd'hui. La particularité de ce réseau hydrique consiste à avoir façonné dans le temps un certain nombre de canaux capables de distribuer l'énergie hydraulique dans les entrailles de la structure urbaine et d'avoir, par conséquent, favorisé le développement d'une importante industrie basée sur l'eau ; en facilitant notamment le développement des moulins à céréales et des roues pour le traitement des peaux, et surtout la construction des moulins pour la filature de la soie. Grâce à ces machines urbaines, la ville réussit à produire pendant des siècles la plus belle des soies utilisées pour la production de tissus de grande valeur. C'est notamment à travers l'industrie de la soie que Bologne atteignit au XVII<sup>e</sup> siècle sa conformation urbaine particulière, en fixant de manière décisive sa forme urbaine et son image dans le monde.

Avec le grand bassin d'eau, les quatre tours cylindriques qui se situent sur le nouveau canal et le long pont habitable, le projet propose une image évocatrice des trois figures significatives puisées dans l'histoire urbaine de la ville. En particulier la figure urbaine du long pont habitable, conçu lui aussi comme une machine urbaine, permet - à travers le franchissement du réseau ferroviaire, du monorail People Mover et de via de Caracci - de relier l'aire du projet avec la partie sud-ouest de la ville consolidée. Maintenant, si l'on considère la force clarifiante que les formes historiques arrivent à suggérer et à dégager, même quand elles sont désormais oubliées, occultées et dissimulées, comme dans le cas des eaux bolognaises, nous pouvons dire que, ce qui en réalité transperce ne transite pas entièrement vers le passé. Tout ne parvient pas à disparaître à jamais car tout ce qui disparaît sous nos yeux nous émeut de quelque manière. Et ce qui nous émeut se stratifie dans la mémoire personnelle et collective comme vécu psychique et demande à ne pas être oublié.

#### Machination du projet

Lamberto Amistadi

Comme dans le projet que Ricardo Bofill rédige en 1996, notre projet reprend les axes de la maille urbaine en damier du plan d'aménagement de 1889, malgré certaines différences considérables.

*consists in series of canals fashioned over the course of time which could distribute water power through the inner depths of the urban structure and consequently favour the development of an important water-driven industry; facilitating in particular the development of cereal mills, waterwheels for treating hides and, above all, the construction of mills for spinning silk. Thanks to these urban machines, for centuries Bologna succeeded in producing the best silk thread to use as a warp for weaving precious cloths. As a result, during the seventeenth century, Bologna arrived at its particular urban layout precisely because of its silk industry, decisively consolidating its urban form as well as its image for the world.*

*With the large basin of water, the four cylindrical towers deployed along the new canal and the long habitable bridge, the project proposes an evocative image of three significant figures drawn from the city's urban history. In particular, the urban figure of the long habitable bridge, conceived equally as an urban machine, allows the project area to be linked to the south-western part of the consolidated city by passing over the railway lines, the People Mover monorail and Via de' Carracci. So, if we consider the icastic force that the historical forms can suggest and unleash, even when already forgotten, concealed or disguised, as in the case of Bologna's waterways, we can say that what is now piercing the fabric is not entirely transiting via the past. Not everything can disappear forever because everything that vanishes from before our eyes excites us in some way. And what excites us becomes stratified in the personal and collective consciousness as an experience of the psyche and begs not to be forgotten.*

#### The machinations of the project

Lamberto Amistadi

*As shown in the drawing which Ricardo Bofill produced in 1996, the project incorporates the directrices of the nineteenth-century fabric of the 1889 Masterplan - the urban blocks of the so-called Bolognina neighbourhood -, albeit with considerable variations.*

*A. The new settlement is to act as a formally accomplished 'part' which is defined and instantly recognizable. For this reason it cancels the railway diagonal that circumnavigates the Bolognina neighbourhood as far as the Trade Fair which is already reduced to a kind of surface Metro link in the municipal masterplan. This link is maintained starting from the northern limit of the district.*

*B. This new city 'part' is structured along the cruciform guidelines of a 'cardo' and a 'decumanus', the latter grafted onto the fabric of the Bolognina neighbourhood, the former reaching out towards Bologna OldTown in the form of a broad porticoed pedestrian axis, the foundations of which flank a brand-new canal. This narrow pool of water, which historically*





Perspectives

A. La nouvelle agglomération veut se situer comme une partie formellement accomplie, définie et reconnaissable. C'est pour cela qu'elle déjoue la diagonale ferroviaire qui contourne le quartier Bolognina jusqu'à la foire de Bologne et qui, dans le plan d'aménagement communal, est déjà réduite à une sorte de jonction métropolitaine de surface. Cette jonction est conservée à partir du seuil septentrional du site.

B. Cette nouvelle partie de ville est structurée sur des axes cruciformes correspondant à un cardo et à un decumanus. Ce dernier vient se greffer sur le tissu urbain du quartier Bolognina, tandis que le premier s'étend vers la vieille ville historique de Bologne, en se transformant en un vaste portique piétonnier, dont les fondations longent un canal d'invention. Cette voie d'eau, qui reprend la tradition des canaux bolonais, étire la nouvelle zone en-deçà du chemin de fer et se développe en un grand miroir d'eau, délimité par quatre tours angulaires et duquel émergent les pilotis du monorail du People Mover. Un long pont habité (le « Ponte di Rialto ») surpasse le chemin de fer le long du canale Navile et reconnecte Bologne avec elle-même.

C. L'axe dit nord-sud qui sera réalisé prochainement et qui passera en dessous des rails et de via dé Caracci à partir de via Bovi Campeggi, sera gardé en tranchée jusqu'à via Piero Gobetti, pour marquer la frontière orientale de la nouvelle partie urbaine. En même temps, le bord de la tranchée constitue un long podium de base, le long duquel s'alignent les vieux et les nouveaux bâtiments de bureaux et qui se termine par un portique qui cerne, avec la structure dite « toiture de Nervi » au sud, la nouvelle place du marché. De ce portique, se détache une grande structure en bois semi-circulaire par laquelle, durant les jours de marché, descend le pont-levis qui relie l'aire des bâtiments avec le tissu urbain et qui souligne un long axe urbain qui rejoint, du côté opposé de la nouvelle agglomération, le bâtiment et la cour de l'école située dans le parc de Villa Angeletti.

D. Le tissu résidentiel de la nouvelle agglomération se distingue considérablement, par sa taille et son caractère, du modèle des grandes cours du quartier Bolognina et prend comme référence la densité et la compacité de la ville historique de Bologne. De façon plus générale la question devient<sup>o</sup>: est-il possible de reproduire la qualité de vie et l'habitabilité des vieilles villes historiques dans les villes de dimension moyenne européennes, en reproduisant au moins certaines caractéristiques comme la densité des bâtiment, la continuité de l'espace urbain dans son alternance de contractions et dilatations, la dialectique entre les habitations privées, lieux collectifs et émergences monumentales (les tours cylindriques) ? Dans la partie sud-ouest, les actuels dépôts des chemins de fer aux toitures à shed sont réaffectés à des espaces de fonction collective (maison d'étudiants, centre socio-culturel, espace d'exposition) qui s'ouvrent sur deux grandes cours adossées au « Ponte di Rialto ». Dans

*continues the tradition of the Bolognese canals, topologically 'pulls' the new district to this side of the railway lines and expands into a large basin of water, delimited by four corner towers and from which emerge the pilotis of the People Mover monorail. A long inhabited bridge (the 'Ponte di Rialto') passes above the railway along the Navile Canal and reconnects Bologna with itself.*

*C. The soon-to-be-realized, so-called 'north-south axis' which passes over the railway lines and Via de' Carracci starting from Via Bovi Campeggi, is kept in a cutting until it connects with Via Piero Gobetti, in order to again mark the eastern limit of the new 'part'. At the same time, the edge of this cutting creates a long podium base, along which are aligned the old and new office buildings, ending in a portico which circumscribes, together with the so-called 'Nervi canopy', the new market square – the Piazza del Mercato – to the south. From this portico veers off a large semi-circular wooden structure from which, on market days, a drawbridge drops down to link the business area of the office buildings with the residential fabric and which emphasizes a long urban directrix that reaches the open-court school building located in the Villa Angeletti Park on the opposite side of the new settlement.*

*D. The residential fabric of the new settlement differs greatly, in both extent and character, from the model of the large courtyards of the Bolognina neighbourhood and borrows the density and compactness of Bologna Old Town as a reference. More generally, the question becomes: is it possible to replicate the quality and viability of the Old Towns of medium-sized cities, replicating at least some of their characteristics such as the building density, the continuity of the urban space with its alternating contractions and expansions, the dialectic between private dwellings, public places and monumental landmarks (the cylindrical towers)? In the south-western sector of the 'part', the bays of the existing rail depot sheds have been reassigned to collective functions (student residence, sociocultural centre, exhibition spaces) and open onto the urban interiors of two large courtyards behind the new 'Rialto Bridge'. On the other side, a long urban tunnel traverses the compactness of the entire residential fabric.*

*It is worth considering for a moment the role of this new 'part' within the city. While resuming the geometric directrices of the Bolognina neighbourhood and the 1889 Masterplan, the variations to which we have already mentioned, and especially the inhabited bridge along its western limit, give the 'part' a character of finiteness and inextensibility. The analogy between the 'part' and the consolidated city's Old Town transforms the outlying district not only into a new centrality but into a new centre.*

*Ultimately, this new 'decentralized centre' takes Bologna closer to the richness and liveability of an archipelago city – a medium-sized European archipelago city.*

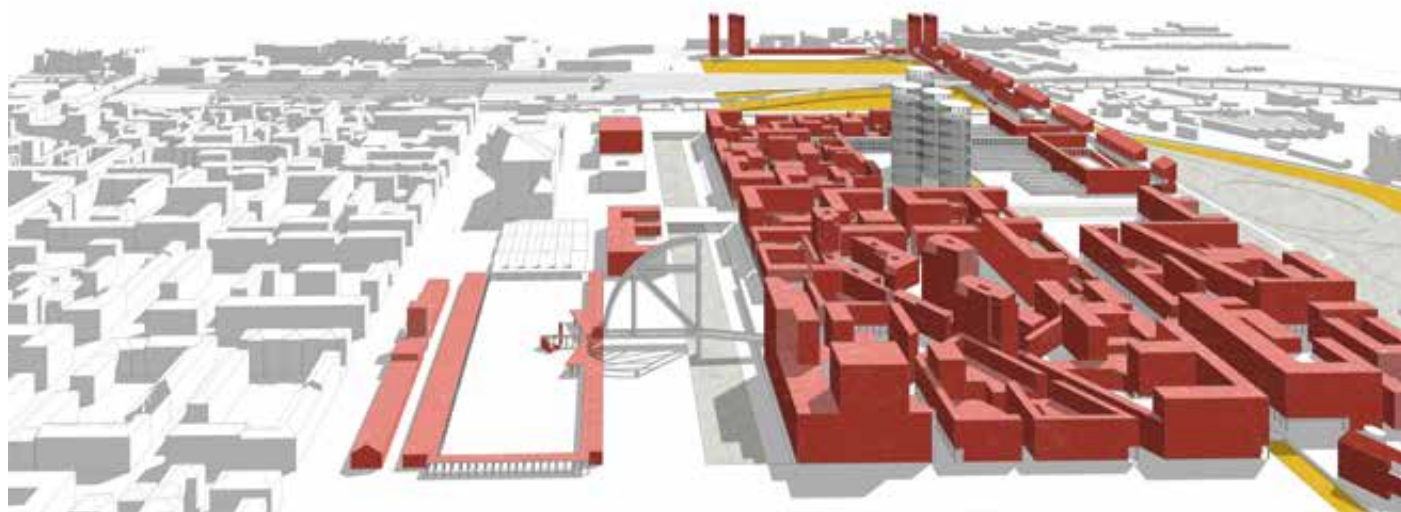


l'autre direction, une longue galerie urbaine traverse le tissu résidentiel d'un côté à l'autre.

Il convient de considérer un moment le rôle de cette nouvelle partie urbaine à l'intérieur de la ville. Même en reprenant les axes géométriques du quartier Bolognina et du plan d'aménagement de 1889, les variantes dont nous avons parlé, et spécialement le pont habité le long de sa frontière occidentale, donnent à la partie urbaine son caractère fini

et inextensible. L'analogie entre cette nouvelle partie et la vieille ville historique transforme ce quartier périphérique non seulement en une nouvelle centralité mais en un nouveau centre.

Ce nouveau centre décentré rapproche Bologne de la richesse et de la viabilité d'une ville-archipel, une ville-archipel européenne de dimension moyenne.



Perspectives



Vues de la maquette / Views of the model