

57/2025

AA
& architettura
ambiente

Questo numero | This number

...Poi d'improvviso la sala di
collegamento tra due terminal
aeroportuali si è affollata di statue
classiche

...Then suddenly the connecting hall
between two airport terminals was
crowded with classical statues

URBAN HYBRID

OLTRE I NON LUOGHI

ISSN 2533-0713

€ 12,00



9 772533 071000

ORIENTA



Direttore | Editor
Roberto A. Cherubini
Vice direttore | Deputy editor
Alessandra De Cesaris
Caporedattore | Editor-in-chief
Donatella Scatena

Comitato scientifico | Scientific board
Jesus Aparicio (ETSAM Madrid, Spain)
Clemens Bonnen (University of Applied Sciences, Bremen, Germany)
Marcus Collier (University of Dublin, Ireland)
Zoran Djukanovic (University of Belgrade, Serbia)
Khalid El Harrouni (ENA. Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Morocco)
Carlo Martino (Sapienza Università di Roma)
Laura Ricci (Sapienza Università di Roma)
Fabrizio Tucci (Sapienza Università di Roma)

Comitato editoriale | Editorial Board
Spyridon Andrikou, Serena Baiani, Tommaso Berretta, Dario Costi, Hector Fernandez Elorza, Marco D'Annunziis, Alessandra De Cesaris, Federico Desideri, Bernardo Grilli, Ana Jiménez, Luca Maricchiolo, Gianluigi Mondaini, Hassan Osanloo, Maurizio Petrangeli, Irene Poli, Maria Pone, Chiara Roma, Donatella Scatena, Alexis Tzompanakis

A&A è una rivista scientifica internazionale di architettura Classe A, con testi in Italiano e Inglese. Gli articoli sono sottoposti a blind-review | A&A is an international architectural scientific magazine - A Class - with texts in Italian and English. The articles are submitted to blind-review.

© CSIAA, 2022

Registrazione presso il Tribunale Civile di Roma con il n 386 del 12/07/2002

ORIENTA EDIZIONI, Roma 2021
ISSN 2533 - 0713

Scrivono su A&A | A&A Authors

Mariam Ait Oufkir, Michele Astone, Asia Barnocchi, Serena Baiani, Nada Beretic, Tommaso Berretta, Michele Bianchi, Jovana Bugarski, Cinzia Capalbo, Pascal Federico Cassaro, Roberto A. Cherubini, Angela D'Agostino, Federica Dal Falco, Paolo Desideri, Federico Desideri, Zoran Djukanovic, Aleksandra Đorđević, Marco Falsetti, Sara Ferrara, Alessia Gallo, Laura Guglielmi, Alessia Guerrieri, Ana Jimenez, Andrej Josifovski, Flavia Magliacani, Roberto Maglietta, Giovanni Malagò, Luca Maricchiolo, Edoardo Marchese, Kostić Miloš, Aleksandra Milovanović, Luca Montuori, Rocco Murro, Caterina Padoa Schioppa, Valerio Perna, Maurizio Petrangeli, Maria Pone, Pisana Posocco, Paola Rana, Dario Restivo, Giada Romano, Chiara Roma, Matteo Saldarini, Donatella Scatena, Neda Sokolović, Vittoria Stefanini, Maria Andrea Tapia Viedma, Dejan Todorović, Giovangiuseppe Vannelli, Piero Zizzania, Ana Zorić.

Progetto grafico | Graphic design
Marco Giordano
Grafica editoriale | Editorial designer
Alessandra De Cesaris

In copertina, immagine di redazione

- 7** **Editoriale**
IBRIDAZIONI
La riconquista dei passi perduti
Roberto A. Cherubini
- 13** **IBRIDAZIONI ED IPERLUOGHI**
Paolo Desideri
- 19** **PER UNA IDENTITA' UNIVERSALE DEI NON LUOGHI**
Leila Bochicchio
- 33** **IBRIDI, GRIGLIE E TRAME. UN ATLANTE FIGURATIVO**
Luca Montuori
- 53** **PAESAGGI DEL TRANSITO TRA CITTA' E INFRASTRUTTURA**
Tommaso Berretta
- 73** **DALLA METROPOLI ALL'AEROTROPOLIS**
Infrastrutture, complessità e nuovi paradigmi urbani verso l'ibridazione dei modelli tradizionali
Federico Desideri
- 87** **NON LUOGHI, SUPERLUOGHI, IPERLUOGHI**
Per una definizione dei nuovi spazi della città contemporanea
Vittoria Stefanini
- 101** **UNA SOGLIA IN VERTICALE**
La stazione Chiaia della Metropolitana di Napoli
Maria Pone
- 123** **LA PROMESSA DELL'ERRANZA**
Appunti sui metrò di Marc Augé
Donatella Scatena
- 130** **UN ARCHITETTO NEL METRO', A&A 1/1997**
Breve viaggio nella metropolitana archeologica di Roma
Alessandra De Cesaris
- 131** **ROMA E LA COSTRUZIONE DEL SOTTOSUOLO URBANO, A&A 1/1997**
Roberto A. Cherubini
- 132** **NOTE**



Paesaggi del transito tra città e infrastruttura

Tommaso Berretta

La formulazione augeriana di un mondo influenzato e caratterizzato da un rapporto crescente con lo spazio del consumo (dove il termine si riferisce alla dimensione commerciale ma a una modalità intransitiva di fruizione subordinata a fini specifici), appare ancora oggi valida nonostante assistiamo a una progressiva e costante smaterializzazione del nostro rapporto con la città, i suoi luoghi e le persone che ci circondano. In questa misura la surmodernità, ammesso che sia ancora coerente chiamarla così¹, ha di fatto esteso tali limiti ben oltre i modi e gli spazi citati dall'antropologo francese.

Partendo da questi presupposti è infatti possibile sostenere che «la distinzione tra luoghi e non luoghi si è progressivamente sfocata, resa più labile e intangibile»², e questo cambiamento è avvenuto in maniera anisotropa. Prendendo a riferimento le strutture della mobilità quale condizioni simboliche sia di non luogo, sia dei tempi attuali, assistiamo oggi a un'evoluzione che ne ha profondamente trasformato la forma, i rapporti e il senso. Oggi esse sono associabili a un'identità specifica, riconoscibile, condivisa e assorbita nella generale globalizzazione delle forme del vivere anche in forza del mutato ruolo di questi nodi infrastrutturali quali spazi ibridi di relazione. D'altro canto i luoghi tradizionali della vita urbana, un esempio sono i centri storici e gli spazi commerciali della città, normalmente definiti quali principale contesto di espressione e di relazione della comunità², subiscono il processo inverso: una profonda e apparentemente inesorabile trasformazione verso modalità di uso e lettura sempre più uniformi e impersonali, connesse con una fruizione predeterminata e monotona. Il prodotto di questa matrice è un progressivo assottigliamento della distanza tra luoghi e non luoghi: gli uni progressivamente meno complessi, generici e stratificati, i secondi orientati a riprodurre e reinventare condizioni identitarie (reali e fittizie) di urbanità anche sfruttando quell'ibridazione tra reale e virtuale che ci consente di trovare ovunque beni, servizi e riferimenti ormai diventati parte di un'identità se non astratta, quantomeno atopica.

Non luoghi liminali

Questa riflessione, proprio in virtù dell'evoluzione delle nostre modalità di fruizione e interpretazione di questi spazi, guarda in maniera specifica i non luoghi della mobilità e del trasporto includendo i sistemi di connessione urbana nella loro duplice identità: ambiti primari tendenzialmente puntuali di funzionamento di questo organismo (o non-organismo) ma, contemporaneamente, elementi fisici della rete che influenzano, percorrono e modificano anche lo spazio urbano che li contiene. Sfruttando la definizione della contemporaneità di Foucault come epoca dello spazio, del simultaneo, della giustapposizione e della dispersione³, la domanda che ci si vuole porre è relativa a una più elastica e inclusiva valutazione del rapporto tra questi ambiti e lo spazio urbano contemporaneo in cui prendono forma le azioni e le progettualità che costituiscono insieme il fine e il mezzo della nostra disciplina.

Le infrastrutture della mobilità incarnano queste caratteristiche: spazi simultanei per uso così come per stimoli percettivi, di transito, vissuti in un profondo anonimato e nella mancanza o inibizione di relazioni; contemporaneamente spazi giustapposti che, collegando parti distanti del territorio, lo dividono e disarticolano sovrapponendosi alla continuità di fruizione e percezione della città. Sono la rappresentazione simbolica e materiale di una città distribuita e interconnessa, fatta di parti funzionali più che di spazi identitari e rappresentativi, nella quale l'esperienza individuale si colloca in un flusso continuo di relazioni frammentarie, sempre più spesso astratte.

La dimensione di non luogo in questi termini non si limita alle sole spazialità dell'infrastruttura trasportistica, ma si connota quale condizione estendibile anche a quella porzioni di territorio in diretto rapporto a essa. La mancanza di identità, relazioni e di una «dimensione sociale organica»⁴ in questi casi costituiscono infatti elemento generato e generatore di un degrado materiale e immateriale a cui si sommano (o da cui derivano) condizioni di margine e limite che prendono forma nella compresenza di strutture urbane caratterizzate da modificabilità e identità diverse.

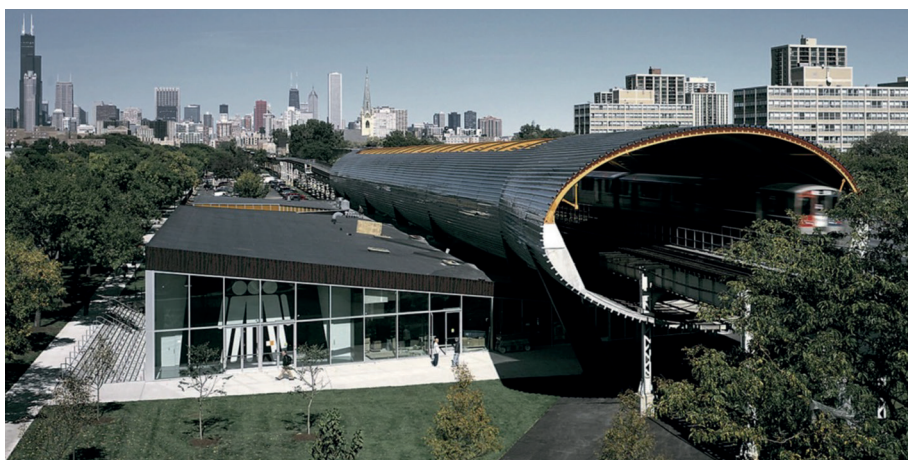
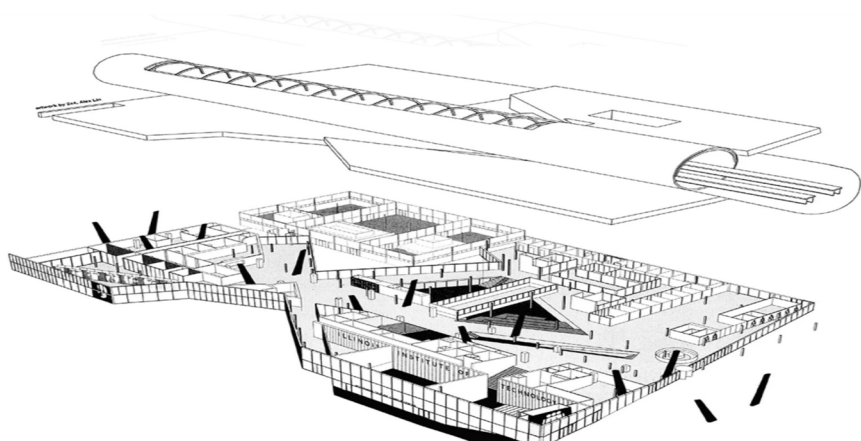
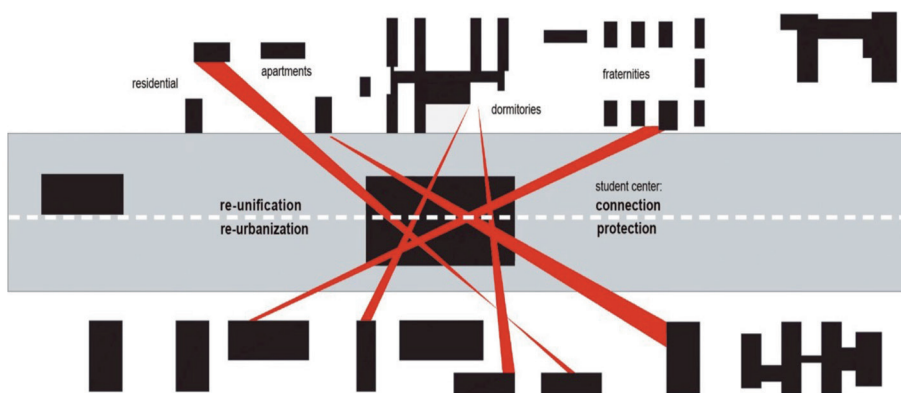
Muovendosi da queste premesse, il contributo individua questa tipologia di non luoghi con riferimento all'esistenza di una condizione di limite, bordo o soglia legata alla presenza di elementi infrastrutturali

lineari legati alla mobilità. Ciò comporta una dimensione al contempo provvisoria ma definitiva, solitaria e mancante di relazioni condivise⁵ che, oltre a subire l'estraniamento proprio degli spazi della circolazione, incorpora le conseguenze della separazione intesa come residualità: cioè come «quello che rimane dopo che il tutto del quale faceva parte subisce un processo di modifica o di alterazione»⁶. Il combinato disposto tra l'infrastruttura vera e propria e questa residualità è tale da conferire anche a questi spazi esterni ma interni al sistema la dimensione di non luogo proprio a partire dalla relazione intrinseca con ciò che li ha generati.

In termini tipologici questi spazi costituiscono, alla pari delle stazioni e degli aeroporti, i cui processi di rigenerazione e trasformazione sono ormai parte del lessico e delle politiche urbane contemporanee, temi di assoluta urgenza e cogenza e il cui recupero non può essere solo materiale ma deve includere anche la capacità degli abitanti di riconoscersi in questi spazi, renderli cioè identitari e sociali. Ciò quindi non richiama esclusivamente il tema della riconnessione-ricucitura quale riferimento simbolico e mediatico, ma un lavoro di contestualizzazione che punti alla ridefinizione dello spazio quale riconoscibile, stratificato, organico o, utilizzando le parole di Augé, antropologico.

Si tratta di interrompere, contaminare, la linearità e uniformità del flusso favorendo una maggiore complessità dello spazio e delle sue modalità di uso e funzionamento quale ambito sociale, condiviso e indipendente da un rapporto consumistico utente-funzione-prodotto. Così facendo si definiscono le condizioni per smussare la dimensione oppositiva che governa la contemporaneità⁷, ritornando a vivere in un ambiente che renda possibili le relazioni quale costruito socialmente riconoscibile in opposizione al concetto di luoghi come semplici contenitori⁸. Costruire la città come azione intrinsecamente legata alla creazione di spazi pubblici intesi quale prodotto tra le attività dei cittadini e gli obiettivi di progetto⁹.

Il contributo affronta questo tema attraverso tre casi studio che rappresentano azioni di ridefinizione delle dinamiche spaziali e semantiche tra città e infrastruttura per tipologia e obiettivi. Questo filtro non vuole produrre un abaco, che richiederebbe una riflessione più complessa ed estesa, ma evidenziare le diverse specificità di



McCornick Tribune Campus Center, OMA

approccio rispetto a condizioni assimilabili per carattere generale ma, contemporaneamente, specie specifiche ai singoli contesti e criticità.

Ri-urbanizzare il vuoto: il McCormick Tribune Campus Center

L'area di progetto era costituita da un vuoto residuo all'interno del tessuto puntiforme del campus universitario dell'Illinois Institute of Technology, localizzato nella zona sud di Chicago in un contesto oggetto di un crescente degrado a causa di una riduzione ingente della popolazione universitaria. A queste condizioni si aggiunge la presenza dell'infrastruttura sopraelevata della metropolitana (collegamento tra le zone sud e *downtown* Chicago) che influenza e inibisce la lettura del sito nella continuità del paesaggio urbano.

Il progetto curato da OMA tra il 1997 e il 2003, affronta direttamente le conseguenze del non rapporto tra la ferrovia e gli spazi del campus con l'obiettivo di animare questa «terra di nessuno»¹⁰ riurbanizzando e riportando al centro delle relazioni sociali un ambito il cui vuoto è conseguenza della frizione generata dalla tangenzialità tra i luoghi della vita e il non luogo della mobilità.

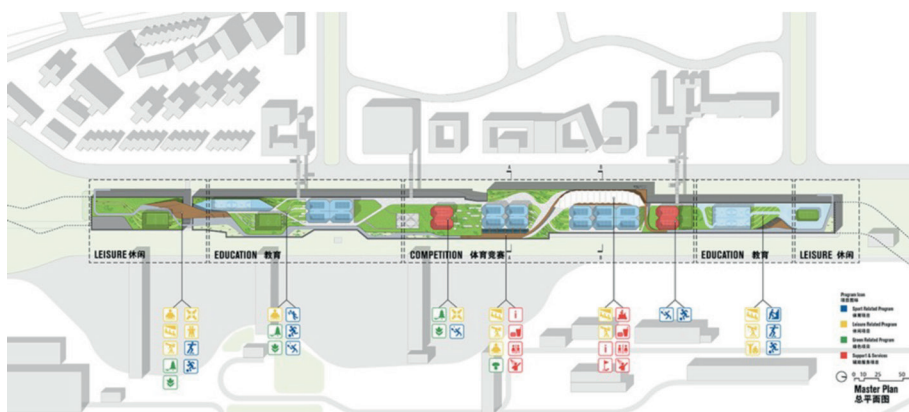
La scelta di localizzare l'edificio sotto al fascio dei binari è simbolica e rappresentativa dell'azione progettuale. Il volume si piega, infilandosi sotto la linea ferroviaria che è contemporaneamente riportata dentro l'architettura grazie a un involucro metallico insonorizzante che la avvolge trasformandola in un oggetto. Proprio questo nuovo nodo di contatto e relazione individua simbolicamente gli ingressi principali, mentre la subduzione volumetrica al negativo scava il terreno costruendo una spazialità interna complessa ed eterogenea che accoglie il programma funzionale in una «sintesi poetica di contestualismo e narrazione allegorica che gli consente di inventare nuove *marvelles*»¹¹. Questa contestualizzazione è evidente anche nelle molteplici linee di attraversamento, le cui direttrici si generano nella relazione con quelle parti di campus che precedentemente si confrontavano sui lati opposti del vuoto prodotto da questa interazione disfunzionale. Se il volume esterno mantiene nella sua complessità una continuità lineare del fronte di relazione con la città, internamente questi assi tagliano la pianta dell'edificio definendo uno spazio molteplice, privo di una gerarchia chiara dove le singole funzioni si sovrappongono generando un contenitore identitario e vivo, espressione ed epicentro della vita

universitaria e dei molteplici usi presenti.

Il McCornik Tribune Campus Center in questi termini mostra sé stesso quale azione di sostituzione: ciò che era identificabile come separazione, espulsione e assenza diventa, a valle di un'azione violenta di sovrapposizione e infiltrazione, centralità, luogo identitario e rappresentativo per eccellenza della vita urbana di questo specifico contesto. Di fatto così vengono meno le caratteristiche e le condizioni-specificità del non luogo grazie a un intervento simbolico, capace di interagire con la linearità liminale dell'infrastruttura evidenziando possibili pause, soste in cui la tangenzialità predominante è sostituita da una condizione nodale, baricentrica e relazionale di soglia.

Da limite a spazio di interazione: lo Shenzhen Skypark

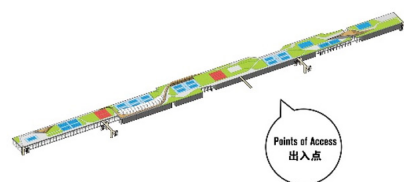
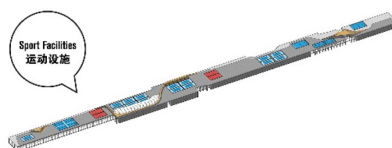
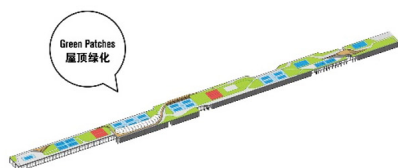
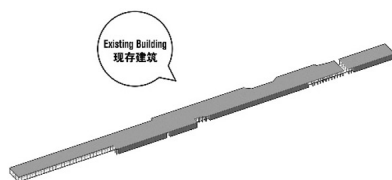
Oggetto di questo intervento è la riconfigurazione e trasformazione del fronte urbano antistante la baia di Shenzhen nel distretto di Nanshan. Il tessuto residenziale a grandi blocchi del quartiere qui fronteggia per più di un chilometro il terminal-deposito della linea metropolitana. Un edificio grigio, chiuso la cui rigidità produce una separazione in cui la grande infrastruttura coperta si trasforma in una sorta di recinto ipertrofico, capace di inibire l'intero sistema di relazione relegandolo alla sola funzione trasportistica (anche perché in Cina le infrastrutture della mobilità, essendo gestite dal governo, non possono essere assegnate a usi pubblici¹²). Questa negazione di rapporto è evidenziata anche nel



Shenzhen Skypark, Masterplan, Crossboundaries

blando tentativo di *embellissement* del fronte urbano verso il quartiere attraverso un sistema di alberature e vegetazione che prova a mediare tra la dimensione urbana e la rigida cesura del terminal. Il prodotto di questo insieme di fatto è una sorta di retro respingente, muto.

Obiettivo esplicito del progetto, curato dallo studio Crossboundaries e inaugurato nel 2021, è ribaltare questa dinamica e la conseguente degradazione del paesaggio urbano, qui intesa non in termini materiali ma quale perdita improvvisa e violenta della complessità che caratterizza il tessuto cittadino in favore di una spazialità monofunzionale ed estranea. La trasformazione proposta e realizzata di fatto riporta altrettanto violentemente la grande infrastruttura dentro le maglie della città realizzando una nuova urbanità che ribalta e ridefinisce le relazioni tra le parti, costruendo una centralità laddove precedentemente esistevano condizioni di respingimento, di retro. Si tratta in altre parole di una contestualizzazione che è innanzitutto sintesi (intesa qui in termini chimici, come combinazione di sostanze semplici volta a produrre complessità). In quanto tale essa non implica esclusivamente l'azione materiale di riconnessione, ma esplicita il suo motore a partire dalla



Shenzen Skypark, Crossboundaries

ricerca delle condizioni minime necessarie a costruire questa centralità. Così il progetto identifica tre gruppi di utenti primari e le relative aree di azione-relazione possibili. In parallelo gli accessi diversificati e la generale flessibilità dei singoli ambiti assicurano diverse condizioni di utilizzo, in un'ibridazione di questa tripartizione sia sul piano funzione che utente.

La costruzione del luogo, o l'erosione del non luogo, prendono forma, prima che nel gesto e nelle scelte architettoniche, nell'approccio stesso al progetto che si costruisce intorno agli utenti che, garantendone il riconoscimento, ne diventano giustificazione e significante. Se a Chicago lo spazio era lì, accessibile ma distante, a Shenzhen si tratta a tutti gli effetti di una conquista: del superamento di una negazione in favore di una nuova centralità che recupera, incorpora e integra le identità locali adiacenti quale condizione di legame primaria e necessaria al funzionamento del progetto stesso e delle scelte progettuali.

Da infrastruttura a sistema linfatico: il Seullo 7017 Skygarden

I sistemi stradali urbani ad alto scorrimento rappresentano pienamente l'epoca dei non luoghi, sia quale espressione simbolica di un'epoca specifica¹³, sia per la modalità tipologica di disconnessione in cui gli utenti sono racchiusi nei loro abitacoli, impegnati in un transito solitario mentre percorrono un layer dissociato da quello della vita urbana e dei luoghi veri e propri. Il progetto per il recupero di circa un chilometro di questo viadotto autostradale costruito negli anni settanta e in disuso, curato dallo studio MVRD tra il 2015 e il 2017, si iscrive a pieno titolo in questa riflessione rappresentandone una delle questioni e delle declinazioni possibili.

Se da un certo punto di vista appartiene al filone tipologico inaugurato dalla High Line, è altrettanto vero che una fondamentale differenza risiede proprio nell'uso stradale e pubblico originale rispetto al recupero di matrice industriale e produttiva che caratterizza la linea ferroviaria newyorkese. Ciò infatti implica una trasformazione dell'infrastruttura non solo in termini di accessibilità, ma che implica una modifica delle modalità di fruizione e della memoria di tale spazio tale da erodere il non luogo dal basso, trasformandone l'identità in ruolo di relazione e nuovo sistema linfatico che integra la complessità degli spazi pubblici urbani offrendosi in una dimensione rinnovata e simbolica.



Seoullo Skygarden, MVRDV



Seoullo Skygarden, MVRDV

La riqualificazione del viadotto ha diverse valenze e obiettivi. Il tema ecologico innanzitutto, che appare centrale in termini mediatici e comunicativi seppur costituito da una sorta di “riforestazione in vaso” che ha in una certa misura un limite nella sua artificialità e rimane da valutare negli anni guardando alla crescita di questo *layer* ecologico. A esso si associano direttamente gli obiettivi di «*urban nursery*»¹⁴ e di caratterizzazione in piccoli giardini prevista in coerenza con la tradizione Coreana che di fatto costituiscono il ponte tra strategia e linguaggio progettuale. Di maggior interesse nell’ambito della riflessione proposta emerge in parallelo il tema della riconsegna-riconnessione (quali termini esemplificativi ma probabilmente non esaustivi) che unisce la materiale restituzione del viadotto a quella, anch’essa materiale ma con effetti potenzialmente più vasti e meno quantitativi, costituita dalla nuova rete dei collegamenti e degli effetti di catalizzazione tra progetto e contesto. Il progetto infatti apre a una strategia espansiva in cui le radici dello Skygarden possano implementarsi e crescere insieme alla città¹⁵.

Il Seullo 7017 Skygarden rappresenta un'operazione che, seppur in parziale analogia con l'esempio di Shenzhen, declina il tema del recupero e della riconsegna rispetto in maniera più allargata e integrata in quanto sfrutta la dimensione connettiva originale del non luogo in una nuova veste relazionale e identitaria capace di interagire nella continuità della città di cui diventa nuovo *layer* interagente in tutte le direzioni e su tutti i fronti.

Non luoghi, città e contemporaneità: aperture e cambi di prospettiva

A partire dalle premesse formulate e attraverso questi esempi, si vuole aprire a una riflessione circa i non luoghi che evada il perimetro funzionale e tipologico degli spazi fisicamente circoscrivibili al trasporto, tempo libero e consumo (citando le macro categorie augeriane) in favore di una loro più ampia valutazione che ne consideri il ruolo in quanto rete e su come tale sistema si relazioni e influisca con gli spazi urbani su cui insiste. Ciò apre a una valutazione più ampia, non solo in risposta alla domanda circa l'identità e il significato del non luogo oggi, ma anche considerando le azioni capaci di modificarne la disfunzionalità in un'attualità in cui l'opposizione luogo-non luogo è diversa, più sporca e ibridata dalle trasformazioni economiche, culturali e sociali avvenute e in corso. In tal misura, volendo ormai ipotizzare che il non luogo in sé, inteso come funzione esplicita e riconosciuta, appaia ormai avere una sua identità specifica non oppositiva ma integrativa a quella dei luoghi della tradizione urbana, tale antagonismo ricade su quegli spazi a maggiore caratterizzazione funzionale che sono tutt'ora «parti estranee al sistema urbano, esterni in un interno fisico della città» (De Solà-Morales, 1996, 120). Tra essi le reti della mobilità, capaci, in questa interpretazione, di costruire estraneità anche per quegli ambiti a loro tangenti. I progetti di trasformazione presentati trattano questo *layer* in maniera diversa, individuando condizioni e approcci eterogenei di intervento che esplicitano modalità di rapporto e di trasformazione del non luogo in qualcosa di diverso, maggiormente integrato e, sicuramente, urbano.

Transitional landscapes between city and infrastructure

Tommaso Berretta

The Auge's formulation of a world influenced and characterized by an increasing relationship with the space of consumption (where the term refers not only to the commercial dimension but to an intransitive mode of fruition subordinated to specific purposes) still appears valid today, even though we are witnessing a progressive and constant dematerialization of our relationship with the city, its places and the people around us. In this sense, surmodernity, assuming it is still consistent to call it that¹, has in fact extended these limits far beyond the ways and spaces mentioned by the French anthropologist. Starting from these premises, it is indeed possible to state that «the distinction between places and non-places has progressively blurred, becoming more fragile and intangible»², and this change has occurred in an anisotropic manner. Taking as reference the structures of mobility as symbolic conditions both of non-place

and of contemporary times, we witness today an evolution that has profoundly transformed their form, relationships and meaning. They are now associated with a specific, recognizable identity, shared and absorbed within the general globalization of life forms, also due to the changing role of these infrastructural nodes as hybrid spaces of relation. On the other hand, the traditional places of urban life, such as historic centers and the city's commercial spaces, normally defined as the main contexts of expression and interaction of the community², undergo the opposite process: a profound and apparently inexorable transformation toward increasingly uniform and impersonal modes of use and interpretation, linked to a predetermined and monotonous fruition. The result of this matrix is a progressive thinning of the distance between places and non-places: the former becoming progressively less complex, generic and stratified, the latter oriented to reproduce and reinvent (real and fictitious) conditions of urban identity, even exploiting that hybridization between real and virtual that allows us to find everywhere

goods, services and references that have now become part of an identity that is, if not abstract, at least atypical.

Liminal non-places

This reflection, precisely by virtue of the evolution of our modes of use and interpretation of these spaces, specifically addresses the non-places of mobility and transport, including urban connection systems in their dual identity: primary, punctual areas of functioning of this organism (or non-organism) but, at the same time, physical elements of the network that influence, cross and also modify the urban space that contains them. Using Foucault's definition of contemporaneity as the epoch of space, of simultaneity, juxtaposition and dispersion³, the question posed concerns a more flexible and inclusive assessment of the relationship between these domains and the contemporary urban space, within which take shape the actions and projects that constitute both the purpose and the means of our discipline. Mobility infrastructures embody these characteristics: simultaneous spaces for use as well as for perceptual stimuli, spaces of transit experienced

in deep anonymity and in the absence or inhibition of relationships; at the same time, juxtaposed spaces that, while connecting distant parts of the territory, divide and disarticulate it, superimposing themselves on the continuity of the city's fruition and perception. They are the symbolic and material representation of a distributed and interconnected city, made up of functional parts rather than of representative and identity spaces, in which individual experience takes place within a continuous flow of fragmentary, increasingly abstract relationships. The dimension of non-place, in these terms, is not limited to the spatiality of transport infrastructures alone, but extends to those portions of territory directly related to them. The lack of identity, relationships and of an «organic social dimension»⁴ in these cases constitutes a factor both generated by and generating a material and immaterial degradation to which are added (or from which derive) conditions of margin and limit taking form in the coexistence of urban structures characterized by different degrees of transformability and identity. Starting from these premises,

this contribution identifies this typology of non-places with reference to the existence of a condition of limit, edge or threshold linked to the presence of linear infrastructural elements associated with mobility. This entails a dimension at once provisional yet definitive, solitary and lacking shared relationships⁵ which, beyond undergoing the estrangement typical of circulation spaces, incorporates the consequences of separation understood as residuality, that is, as «what remains after the whole of which it was part undergoes a process of modification or alteration»⁶. The combination between the infrastructure itself and this residuality is such as to confer even upon these external but internal spaces within the system the dimension of non-place precisely starting from the intrinsic relationship with what generated them. In typological terms, these spaces constitute, like stations and airports, whose processes of regeneration and transformation are now part of contemporary urban policies and vocabulary, issues of absolute urgency and cogency, and their recovery cannot be only material but must

also include the inhabitants' ability to recognize themselves in these spaces, to render them therefore identity-bearing and social. This does not only refer to the theme of reconnection or stitching together as symbolic and media reference, but to a work of contextualization aimed at redefining space as recognizable, stratified, organic or, in Augé's words, anthropological. It is a matter of interrupting, contaminating, the linearity and uniformity of the flow, fostering greater complexity of space and its modes of use and functioning as a social, shared and independent domain from a consumerist user-function-product relationship. In doing so, one defines the conditions to soften the oppositional dimension that governs contemporaneity⁷, returning to live in an environment that makes relationships possible as a socially recognizable construct in opposition to the concept of places as simple containers⁸. To build the city as an action intrinsically linked to the creation of public spaces understood as the product between the activities of citizens and the aims of design⁹. The contribution addresses this issue through three case

studies that represent actions of redefinition of the spatial and semantic dynamics between city and infrastructure, differing in typology and objectives. This perspective does not aim to produce an abacus—which would require a more complex and extensive reflection—but to highlight the specificities of approach to conditions similar in general character but, at the same time, species-specific to each context and its criticalities.

Re-urbanizing the void: the McCormick Tribune Campus Center

The project area consisted of a residual void within the punctiform fabric of the Illinois Institute of Technology campus, located in the southern area of Chicago, in a context subject to increasing decay due to a substantial reduction of the student population. To these conditions was added the presence of the elevated metro line (connecting the southern districts and downtown Chicago), which influenced and inhibited the perception of the site within the continuity of the urban landscape. The project, developed by OMA between 1997 and 2003, directly

confronted the consequences of the lack of relationship between the railway and the campus spaces with the aim of animating this «no man's land»¹⁰, re-urbanizing and bringing back to the center of social relations an area whose void was a consequence of the friction generated by the tangentiality between the places of life and the non-place of mobility. The choice to locate the building beneath the track bundle is symbolic and representative of the design action. The volume bends, slipping under the railway line, which is simultaneously brought inside the architecture through a soundproof metallic envelope that wraps it, transforming it into an object. This new node of contact and relation symbolically identifies the main entrances, while the volumetric subduction in the negative excavates the ground, building a complex and heterogeneous interior spatiality that houses the functional program in a «poetic synthesis of contextualism and allegorical narration that allows it to invent new *marveilles*»¹¹. This contextualization is also evident in the multiple crossing lines, whose directions are generated in relation to those

parts of the campus that previously faced each other on opposite sides of the void produced by this dysfunctional interaction. While the exterior volume maintains, in its complexity, a linear continuity of the relationship front with the city, internally these axes cut through the building plan defining a multiple space, without a clear hierarchy, where the various functions overlap, generating an identity-bearing and lively container, expression and epicenter of university life and of its multiple uses. The McCormick Tribune Campus Center in these terms shows itself as an act of substitution: what was identifiable as separation, expulsion and absence becomes, through a violent action of superimposition and infiltration, centrality—an identity and representative place par excellence of the urban life of this specific context. In fact, the characteristics and conditions of the non-place vanish thanks to a symbolic intervention capable of interacting with the liminal linearity of the infrastructure, highlighting possible pauses, stops where the prevailing tangentiality is replaced by a nodal, barycentric and relational

threshold condition.

From boundary to space of interaction: the Shenzhen Skypark

The object of this intervention is the reconfiguration and transformation of the urban front facing Shenzhen Bay in the Nanshan district. The large-block residential fabric of the neighborhood here faces, for more than one kilometer, the terminal-depot of the metro line. A grey, closed building whose rigidity produces a separation in which the large covered infrastructure turns into a sort of hypertrophic enclosure, capable of inhibiting the entire relational system, relegating it to the sole transport function (also because in China, mobility infrastructures, being state-managed, cannot be assigned to public uses¹²). This denial of relationship is also evident in the mild attempt at *embellissement* of the urban front towards the neighborhood through a system of trees and vegetation meant to mediate between the urban dimension and the rigid barrier of the terminal. The result of this ensemble is in fact a kind of repelling, mute backside. The explicit objective of the project, developed by the studio

Crossboundaries and inaugurated in 2021, is to overturn this dynamic and the resulting degradation of the urban landscape, understood here not in material terms but as the sudden and violent loss of the complexity that characterizes the urban fabric, in favor of a monofunctional and alien spatiality. The proposed and realized transformation forcefully brings the large infrastructure back into the meshes of the city, creating a new urbanity that overturns and redefines the relationships between parts, building a centrality where previously conditions of repulsion and backside existed. In other words, it is a contextualization that is above all synthesis (understood here in chemical terms, as the combination of simple substances aimed at producing complexity). As such, it does not only imply the material act of reconnection, but makes explicit its engine starting from the search for the minimum conditions necessary to build this centrality. Thus, the project identifies three groups of primary users and the related areas of possible action-relation. In parallel, the diversified accesses and the general flexibility

of the individual domains ensure different conditions of use, in a hybridization of this tripartition both on the functional and user level. The construction of place, or the erosion of the non-place, takes form, before the architectural gesture and choices, in the very approach to design, which is built around users who, by ensuring its recognition, become its justification and signifier. If in Chicago the space was there, accessible but distant, in Shenzhen it is, in all respects, a conquest: the overcoming of a negation in favor of a new centrality that recovers, incorporates and integrates adjacent local identities as the primary and necessary bond for the functioning of the project itself and its design choices.

From infrastructure to lymphatic system: the Seoulo 7017

Skygarden

Urban high-speed road systems fully represent the age of non-places, both as a symbolic expression of a specific era¹³ and for the typological mode of disconnection in which users are enclosed in their vehicles, engaged in solitary transit as they travel along a layer dissociated

from that of urban life and of true places. The project for the recovery of about one kilometer of this disused highway viaduct, built in the 1970s, developed by the studio MVRDV between 2015 and 2017, fully fits within this reflection, representing one of its possible issues and declinations. Although it belongs, in some ways, to the typological line inaugurated by the High Line, a fundamental difference lies precisely in its original road and public use compared to the industrial-productive reuse that characterizes the New York railway line. This implies a transformation of the infrastructure not only in terms of accessibility but also in its modes of use and the memory of such space, eroding the non-place from below, transforming its identity into a relational role and a new lymphatic system integrating the complexity of urban public spaces, offering itself in a renewed and symbolic dimension. The redevelopment of the viaduct has various values and objectives. The ecological theme first of all, which appears central in media and communication terms, even if consisting of a sort of “potted reforestation” which, to some extent, is limited by its artificiality

and remains to be evaluated over the years, observing the growth of this ecological layer. Directly associated with it are the objectives of «urban nursery»¹⁴ and characterization into small gardens foreseen in coherence with Korean tradition, which in fact constitute the bridge between strategy and design language. Of greater interest within the proposed reflection, in parallel, emerges the theme of restitution-reconnection (as exemplary but probably not exhaustive terms) which joins the material restitution of the viaduct to that, also material but with potentially broader and less quantitative effects, constituted by the new network of connections and catalytic effects between project and context. The project in fact opens to an expansive strategy in which the roots of the Skygarden can implement and grow together with the city¹⁵. The Seoulo 7017 Skygarden represents an operation that, although partially analogous to the example of Shenzhen, interprets the theme of recovery and restitution in a broader and more integrated way, since it exploits the original connective dimension of the non-place in a

new relational and identity guise capable of interacting within the continuity of the city, of which it becomes a new interacting layer in all directions and on all fronts.

Non-places, city and contemporaneity: openings and shifts in perspective

Starting from the premises formulated and through these examples, the intention is to open a reflection on non-places that escapes the functional and typological perimeter of spaces physically circumscribed to transport, leisure and consumption (to cite the Augerian macro-categories) in favor of a broader evaluation that considers their role as a network and how such a system relates to and influences the urban spaces it crosses. This opens up a broader assessment, not only in response to the question concerning the identity and meaning of the non-place today, but also considering the actions capable of modifying its dysfunctionality in a present where the place-non-place opposition is different, dirtier and hybridized by the economic, cultural and social transformations that have occurred and are ongoing. In this

sense, assuming that the non-place in itself, understood as an explicit and recognized function, now seems to have a specific identity not oppositional but integrative to that of traditional urban places, such antagonism falls on those spaces with greater functional characterization that are still «foreign parts to the urban system, external in a physical interior of the city»¹⁶. Among them, the mobility networks, capable in this interpretation of producing estrangement even for those areas tangent to them. The transformation projects presented treat this layer in different ways, identifying heterogeneous conditions and approaches of intervention that make explicit modes of relation and transformation of the non-place into something different, more integrated and, certainly, urban.

NOTE

Ibridazioni ed iperluoghi, Paolo Desideri

1. AUGÉ, M., *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992; trad. Dominique Rolland, Milano, Elèuthera, 1996.

Per una identità universale dei non luoghi, Leila Bochicchio

1. Augé M., *Non-Lieux. Introduction a une Anthropologie de la Surmodernité*, Éditions de Seuil, 1992.
2. Nancy, J.L., *Essere singolare plurale*, Einaudi, 2021.
3. Koolhaas, R. and Harvard Project on the City, Lagos, in Koolhaas, R, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001.
4. Careri, F., *Constant. New Babylon, una città nomade*, Testo & immagine, Torino, 2001.

Ibridi, Griglie, Trame. Un Atlante figurativo, Luca Montuori

1. L'immagine è in una tavola del Liber chronicarum di Hartmann Schedel (1493).
2. Il gruppo di ricerca è coordinato a L. Montuori e A. Gabbianelli, i docenti del Laboratorio di progettazione sono L. Montuori, A.L. Palazzo, A. Gabbianelli e F. Parente. Il Laboratorio intreccia temi di Progettazione, Urbanistica, Paesaggio ed Economia Urbana. Per un approfondimento sui progetti e i temi, M. Rabazo Martin, E. Saracino, "Le infrastruttura dei paesaggi", Melfi, 2025
3. Sulla definizione di "Condensatori sociali" si vedano i testi di I. Leonidov e M. Ginzburg, in A. Kopp, "Constructivist Architecture in the USSR", Academy Editions, London, 1985, p. 70. Sull'uso contemporaneo del termine e specificamente su OMA: M. Murawsky, Introduction: crystallising the social condenser *The Journal of architecture*, 22(3):372-386, April 2017. M. Murawsky, Mutations of publicness: from social condenser to social distancing, in *Tank magazine*, n. 84. Disponibile online: <https://magazine.tank.tv/issue-84/features/social-condenser> [2025].
4. J. Fenton "Hybrid buildings", in, a cura di S. Holl, W Stout, *Pamphlet Architecture*, n. 11, PA press, NJ, 1985.
5. Il progetto di funivia urbana è integrato con la metropolitana sotterranea di Caracas. Per informazioni di dettaglio si rimanda al sito web dei progettisti: <https://www.utttdesign.com/projects/urban-cable-car>
- OMA, Content, Colonia, 2004.
6. OMA, Content, Colonia, 2004
7. "Il Typical Plan è un'invenzione americana. È il grado zero dell'architettura, che viene spogliata di ogni traccia di unicità e specificità (...) ha l'ambizione di creare nuovi ambienti per uno svolgimento fluido dei processi moderni". R. Koolhaas, "The future's past", *the Wilson Quarterly*, Vol. 3, n. 1, 1979, pp. 135-140.
8. R. Koolhaas, E. Zenghelis, "La nostra nuova sobrietà", in AAVV, *La presenza del passato*. Prima mostra internazionale di Architettura, Venezia, 1980, p 214
9. R. Koolhaas, *Delirious New York*, Milano, 2001 (prima edizione, 1978), p. 142-149.
10. R. Koolhaas, B. Mau, S, M, L, XL, New York, 1995, p. 937.

11. Ivi, p. 937.
12. F. Bilò, *Figura, sfondo, schemi configurazionali*. Due saggi sull'architettura di Costantino Dardi, Roma, 2012, p. 19. Per approfondimenti si veda inoltre, A. Venudo, a cura di, *Costantino Dardi, La tassellatura terrestre*, Trieste, 2019.
13. Tra le tavole del catalogo della mostra Dardi inserisce anche due schemi che legano le fasce geometriche al dato programmatico, in AA.VV. *Roma Interrotta*, Roma, 1978, pp 48-63.
- 14/15. Ivi, p. 26.
16. L. Szacka, *C'era una volta la Strada Novissima*, *Artribune*, 05/06/2015 disponibile all'indirizzo: <https://www.artribune.com/attualita/2015/06/strada-novissima-intervista-rem-koolhaas/> [ottobre 2025].
17. Ancora 1978: R. Krauss, "Griglie", in, a cura di E. Grazioli, *Originalità dell'avanguardia e altri miti modernisti*, Roma, 2007, pp. 13-27.
18. In M. Cacciari, *La città*, Rimini, 2004.
19. Le stazioni sono: Selinunte, sul margine del quartiere INA casa del Tuscolano all'altezza della Torre del Fiscale; Statuario, tra le aree densamente abitate di Cinecittà e via Appia nuova; Torricola, tra Ciampino e il GRA. Tutte si legano, in diverse maniere, al limite del Parco regionale dell'Appia Antica.
20. A. L. Palazzo, L. Montuori, a cura di, *Dossier: Le infrastrutture dei paesaggi*, in *EcoWebTown*, 2/2023, n. 28, pp. 40-81.
21. L. Montuori, *Anello Verde*, Melfi, 2022. p. 56.
22. F. Montuori, "Architetti al bivio: dopo la cesura della 1° Biennale del 1980 un lungo incompiuto cammino", in *About Art Online*, dicembre 2018
<https://www.aboutartonline.com/architetti-al-bivio-dopo-la-cesura-della-1-biennale-del-1980-un-lungo-incompiuto-cammino/>

Paesaggi del transito tra città e infrastruttura, Tommaso Berretta

1. Il riferimento è al dibattito che, per spazio e obiettivi del contributo non può essere citato qui, relativo alle altre definizioni utilizzate per descrivere l'attuale epoca. Tra esse cito qui, a titolo esemplificativo, la ipermodernità descritta da Lipovetsky (*Les Temps hypermodernes*, Grasset, Parigi, 2004) quale radicalizzazione della modernità in cui si registra un'accelerazione dei cambiamenti in cui il consumo ha acquisito una forma identitaria nell'assenza di ideologie dominanti e in favore di un forte pragmatismo.
2. Mariotti, W., *The evolution of non-places nowadays*, in *domusweb.it*, 02/01/2023.
3. Foucault, M., *Eterotopia*, Mimesis, Milano, 2010, p. 7.
4. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 2009, p. 84.
5. Augé, M., *I nuovi confini dei nonluoghi*, in *Corriere della Sera*, 12/07/2010.
6. Lauria, A., Vessella, L., "Lo spazio pubblico e le sue trasformazioni", in Lauria, A. (a cura di), *Piccoli Spazi Urbani. Valorizzazione degli spazi residuali in contesti storici e qualità sociale*, Liguori Editore, Napoli, 2017, pp. 59-76.
7. Foucault, M., *Eterotopia*, Mimesis, Milano, 2010, p. 10.
8. Smith, L., *Uses of Heritage*, Routledge, New York, 2006, p. 76.
9. Nieto Sobejano Arquitectos, *Conservazione e trasformazione: architettura come memoria*, in *plan.it*, 2023.
10. OMA, *Rem Koolhaas. The McCormick Tribune Campus Center*, Casabella n. 721, 2004, p. 30.

11. Gargiani, R., *Rem Koolhaas/OMA*, Laterza, Bari, 2006, p. 145.
12. Crossboundaries, *Shenzhen Skypark*. In landscapefirst.com.
13. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 2009, p. 73.
14. MVRDV, *Seoullo 7017 Skygarden*. In mvrdiv.com.
15. Landzine-award.com, *Seoullo 7017 Skygarden*. In landezine-award.com.
16. De Solà Morales, *Terrain Vague*, in Davidson, C., *Anyplace*, MIT Press, Cambridge, 1995, p. 120.

Dalla metropoli all'aerotropolis. Federico Desideri

1. Kasarda, J. D., *Aerotropolis*, in Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies, Hoboken (NJ), Wiley-Blackwell, 2016.
2. Pianca, G., *Le Corbusier and São Paulo – 1929: Architecture and Landscape*, Actas del Congreso Le Corbusier, 50 Years Later, 2015.
3. Colomina, B. *Verso un architetto globale*, Domus web, 30/04/2011.
4. Montuori, L., *Chandigarh, colmando la distanza tra concetto e contesto*, Hortus – Rivista di architettura on line, n. 61, 2012.
5. Banham, R., *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, London, Allen Lane The Penguin Press, 1971. In Italia: *Los Angeles: l'architettura delle quattro ecologie*, Torino, Einaudi, 2009.
6. Batty, M., Axhausen, K. W., Giannotti, F., Pozdnoukhov, A., Bazzani, A., Wachowicz, M., Ouzounis, G., Portugali, Y., *Smart cities of the future*, The European Physical Journal – Special Topics, vol. 214, n. 1, 2012, pp. 481–518.
7. Brantner, C. *New Visualities of Space and Place: Mapping Theories, Concepts and Methodology of Visual Communication Research on Locative Media and Geomedia*, Westminster Papers in Communication and Culture, vol. 13, n. 2, 2018, pp. 14–30.
8. Renzo Piano Building Workshop, *The Shard – London Bridge Tower*, RPBW – Progetti. In rpbw.com.

Non luoghi, superluoghi, iperluoghi. Vittoria Stefanini

1. Augé, M., *Nonluoghi: introduzione a un'antropologia della submodernità*, Eleuthera, Milano, 1999.
2. Augé, M., *I nuovi confini dei non luoghi*, in Il Corriere della Sera del 12 Luglio 2010, pg.29.
3. Boeri S., *Superluoghi*, in Domus, n°885.
4. Agnoletto, M. del Piano, A. Guerzoni, M., *Superluoghi e città*, in *La civiltà dei superluoghi*, Damiani, Bologna, 2007.
5. Baglivo, C., Garofalo, L., *Da non luogo a superluogo*, in *La Civiltà dei Superluoghi*, Damiani, Bologna, 2007.
6. Paris, M., *Urbanistica dei Superluoghi*, Maggioli Editore, Milano, 2009.

Una soglia verticale. Maria Pone

1. Benjamin W., *Napoli*, in Ganni E. (ed. it. a cura di) *Walter Benjamin. Opere Complete IV. Scritti 1930-1931*, Einaudi, Torino, 2007, p.10.
2. Augé M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 1996, p. 8.
3. Cfr. AA.VV., *La Metropolitana di Napoli. Nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa,

Roma, 2000.

4. Cfr. De Sola Morales M., *Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno*, in Lotus international, 1989, n.64.

5. De Risi R.; De Micheli M., (a cura di) *Napoli metro per metro. Guida della città*, Far-Art, Napoli, 2017.

6. Siola U., *I caratteri genealogici del progetto* (intervista a cura di Ermanno Bizzarri), in Maglio A. (a cura di) *La stazione Chiaia a Napoli. Siola e Associati*, Artem, Napoli, 2022, pp.36-37.

7. Ibidem, p. 20.

8. Nei primi disegni a scala urbana, i progettisti ipotizzavano una terza uscita nella piazza del Plebiscito e una connessione sotterranea con un sistema di cavità sotterranee (tra cui il famoso "tunnel borbonico") che avrebbero proiettato l'influenza della stazione non solo in profondità ma anche in ampiezza rendendola la manifestazione più chiara di quella "porosità" sotterranea celebrata da Benjamin ed esaltata anche in alcune esperienze progettuali napoletane (cfr. Magnago Lampugnani V. (1988) *Sotto Napoli. Idee per la città sotterranea*, Napoli: Electa Napoli). Questa ipotesi non si è realizzata e la relazione "in estensione" resta affidata alla sola infrastruttura su ferro: ma forse questa condizione di compressione dà ancora più senso a quell'andare in profondità (cfr. Visconti F. (2009) (a cura di) *Per un'architettura italiana. Uberto Siola e Associati. Opere e progetti 2001-2008*, Ginevra-Milano: Skira. p.136).

9. Siola, op. cit., pp.36-37.

10. "L'architettura è porosa quanto questa pietra. Costruzione e azione si compenetrano in cortili, arcate e scale. Ovunque viene mantenuto dello spazio idoneo a diventare teatro di nuove impreviste circostanze. Si evita ciò che è definitivo, formato. Nessuna situazione appare come essa è, pensata per sempre, nessuna forma dichiara il suo «così e non diversamente»" in Benjamin W. (2007) "Napoli (con Asja Lacis)", in Gianni E. (a cura di) *Walter Benjamin. Immagini di città*, Torino: Einaudi.

11. Siola, op. cit. p.35.

12. Comitini E., *Dentro la storia della città. Il percorso logico della stazione*. (intervista a cura di Ermanno Bizzarri) in Maglio op.cit., 2022, p. 48.

La promessa dell'erranza. Donatella Scatena

1. Augé, M., *Un etnologo nel metrò*, elèuthera, 2023, pag. 40

2. *Un etnologo nel metrò* da inizio alla trilogia dell'«antropologia del quotidiano»; segue *Ville e tenute. Etnologia della casa di campagna* (1989); ultimo *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della Surmodernità* (1992), che ha decretato il successo di termine nonluogo, concetto spaziale al centro anche di questo numero monografico di A&A.

3. Augé, M., *Il metrò rivisitato*, Raffaello Cortina Editore, 2009, pag. 16.

4. Augé, M., op.cit. pag. 25.

5. Augé, M., op.cit. pag. 51.

6. Augé, M., *Un etnologo nel metrò*, elèuthera, 2023, pag. 85.

7. Benjamin, W., *L'opera d'arte nell'era della sua riproducibilità tecnica*. Arte e società di massa, Einaudi, 2000.

8. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della Surmodernità*, Elèuthera, 2024

9. Augé, M., *Il metrò rivisitato*, Raffaello Cortina Editore, 2009, pag. 78.