

DAL MEGAEVENTO ALLA MEGASTRUTTURA. L'AEROPORTO EMBLEMA DELLA CITTÀ GLOBALE¹

NATHALIE ROSEAU

IN CHE SENSO L'AEROPORTO È UN EVENTO URBANO?

In cosa le sue caratteristiche riflettono l'eco delle Esposizioni Internazionali o Universali, dei Giochi Olimpici o di altre manifestazioni urbane su larga scala? Una prima differenza è immediatamente evidente: l'aeroporto è un'infrastruttura fisica destinata a perdurare e la cui funzionalità è a priori la ragione essenziale della sua esistenza, mentre l'esposizione – sportiva, tecnologica, artistica o politica – è essenzialmente effimera, uno strumento di commemorazione, vetrina per dimostrazioni di future prodezze. Questo percorso attraverso le infrastrutture del trasporto aereo è tuttavia solo apparente perché, come vedremo, le mostre e gli aeroporti hanno in comune una storia urbana ed un certo numero di analogie. Là dove nasce un grande evento metropolitano, si pone immediatamente il problema del suo ingresso, e l'aeroporto è per eccellenza la porta che apre la città sul mondo. L'epoca delle prime grandi realizzazioni aeroportuali s'inaugura intorno alla metà degli anni '30 grazie all'organizzazione di manifestazioni di un'ampiezza senza pari e situate in un contesto politico fino allora mai riscontrato. L'esposizione di Parigi e l'aeroporto di Le Bourget (1937), il 700° anniversario di Berlino capitale sotto l'egida del Terzo Reich e la ricostruzione dell'aeroporto di Tempelhof (1937), la *World Fair* di New York e l'aeroporto La Guardia (1939): l'invenzione dell'aeroporto moderno è contrassegnata dalle grandi manifestazioni destinate a proporre al mondo intero una vetrina emblematica della grandezza delle città.

Ma, se si osserva con maggiore precisione il modo in cui sono stati disegnati e realizzati gli aeroporti, di cui il fatto urbano si è poi impadronito, il parallelo non si ferma qui. Non solo infatti l'aeroporto è un'infrastruttura di supporto, necessaria per accogliere gli ospiti dell'evento, ma presenta *in sé* caratteri comuni con quelli dell'evento stesso. La città che si espone auspica di *apparire* sulla scena metropolitana ed internazionale e l'aeroporto rappresenta uno dei suoi *Flagship* più importanti. Supporto dell'evento, è anche una delle sue icone.

Questa avventura incrociata a risonanza metropolitana e politica, non si è fermata agli eventi degli anni '30. Se ci sembra importante osservare per prima cosa questo periodo di fondazione è perché esso mette in luce molti degli attributi che

caratterizzano le rappresentazioni all'opera nella concezione aeroportuale. Emblemi, vetrine e nello stesso tempo, strumenti possibili di riforma: il loro carattere ambiguo di *monumento del futuro* si è cristallizzato in questi primi progetti e si è mantenuto nelle varie realizzazioni che sono venute in seguito. Da Atene a Pechino, da Hong Kong a Sciangai, i grandi eventi urbani hanno captato la figura aeroportuale per produrre, in modo diverso, realizzazioni spettacolari in cui convergono più criteri, tecnologici, architettonici, urbani e metropolitani. Infrastruttura decisiva per far figurare le città sulla carta degli *hub* globali, mezzo strategico destinato ad affermare la potenza e l'indipendenza politica delle città: più che un evento urbano circoscritto e localizzato, alcuni aeroporti hanno perfino dato inizio alla rifondazione di megalopoli vere e proprie². È a queste mutazioni che consacreremo un secondo sviluppo, esplorando non solo il modo in cui queste infrastrutture diventano ibride delle condizioni urbane del sito d'accoglienza, ma ancor più influenzano, oltre i loro confini apparenti, la fabbrica urbana.

Saranno esplorate due situazioni, nate in periodi diversi e in contesti politici singolari. La prima si presenta durante la seconda metà degli anni 30: si tratta dell'aeroporto di Le Bourget, strumento di propaganda aeronautica, urbana, nazionale, ingrandito e riorganizzato in occasione dell'apertura dell'esposizione internazionale del 1937 a Parigi. La seconda appare alla fine degli anni '80 con l'aeroporto di Chep Lap Kok a Hong Kong, *flagship* di una città globale, che riafferma l'indipendenza dell'arcipelago nell'attesa della retrocessione dell'ex-colonia britannica alla Cina comunista nel 1997. Per quanto lontanissimi geograficamente e storicamente, questi due esempi presentano aspetti che riecheggiano tra loro e che ci riportano al tema dei grandi eventi urbani.

Come vedremo, l'atto di nascita eminentemente urbano dell'aeroporto moderno, si esplica attraverso gli stretti vincoli che lo sviluppo dell'aviazione ha molto presto instaurato con le riflessioni sulla città del futuro. Materializzando una frontiera, letterale e figurata, che segna e oltrepassa i contorni della città, la concezione aeroportuale promuove l'idea di una sperimentazione urbana, che va oltre le contingenze della città d'approdo, pur invocando regolarmente i dibattiti urbani di cui essa è l'oggetto. Come l'esposizione, l'aeroporto "racconta" e cristallizza una storia urbana, che prende parte alla realizzazione del disegno metropolitano. In questo, questi oggetti del futuro e della modernità sono sia storici che geografici.

La città del futuro

La conquista meccanica del cielo non ha avuto come effetto naturale di consacrare l'aeroporto come figura principale di mediazione tra l'aviazione e l'ambiente urbano. Certo, degli aerodromi, *flugfeld*, *airfield*, fioriscono fin dagli albori dell'aviazione, per accogliere gli aerei, i loro *hangar* ed i loro piloti. Ma l'apparizione di quest'infrastruttura sommaria è accompagnata anche da un dibattito transnazionale sulla città come spazio suscettibile di essere riformato da questa nuova mobilità emergente³.

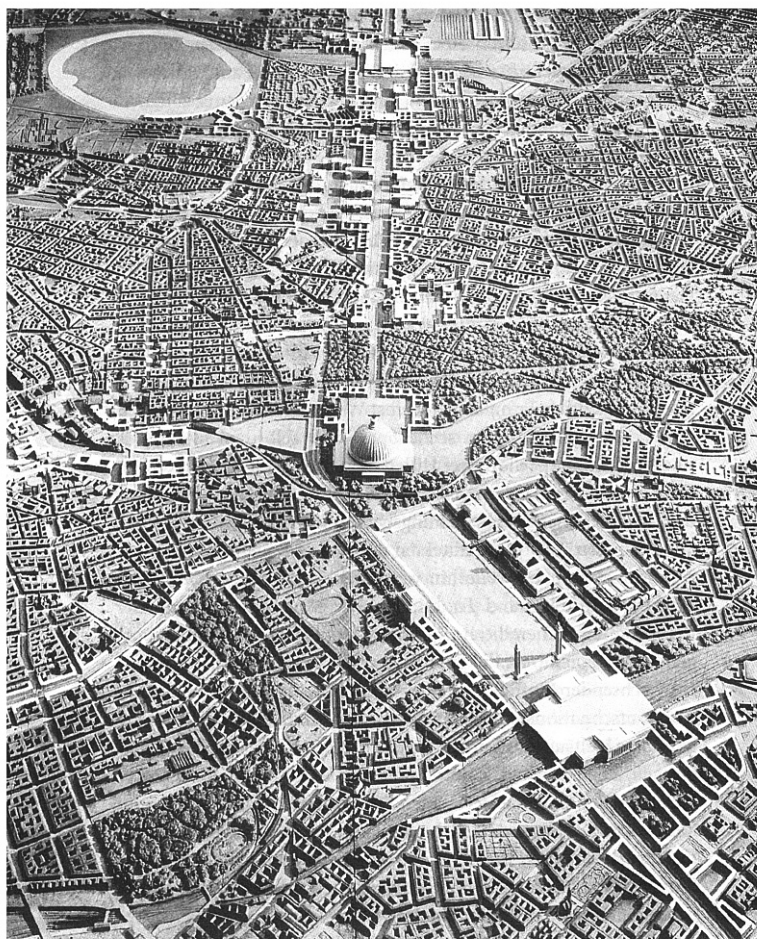


FIG. 1. ALBERT SPEER ARCHITETTO; VISTA AEREA VERSO SUD DEL PROGETTO DELL'ASSE DI BERLINO, CON LA LOCALIZZAZIONE DELL'AEROPORTO DI TEMPELHOF, A SINISTRA.

FONTE: LEON KRIER (1985), ED., *ALBERT SPEER, ARCHITECTURE, 1932-1942*, BRUSSELS: ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE, P. 47.

Le imprese dei pionieri dell'aviazione usufruiranno di un supporto mediatico senza precedenti che si manifesterà a partire dagli anni 1908-1909. Saloni, riunioni sportive, dimostrazioni di volo in città: tutti questi eventi a grande risonanza mediatica rivelano la nascita dell'aviazione al grande pubblico e sono raccontati dalle cronache dei giornali illustrati. Prodezze, rischi, cadute, nascita di nuovi eroi: la loro dimensione spettacolare è anche all'origine dei primi momenti di mutazione. La realtà del volo e la mediatizzazione delle imprese eroiche sembrano allora capovolgere le visioni delle città aeree dall'universo della letteratura fantastica verso il campo pro-

fessionale degli attori che operano sulla città. Viene forgiato un discorso che esalta il sogno di una libertà di spostamento in grado di liberarci dalle contingenze terrestri. Si immagina la possibilità di un trasporto personale e domestico, idea che sarà particolarmente forte negli Stati Uniti, e fino all'inizio degli anni '50⁴. Fioriscono i progetti di città in cui gli aerei giocano ben più che un ruolo di comparse. Le immagini di città-superiori e di città-regione proliferano, consolidate da questa nuova mobilità. Buckminster Fuller sogna perfino di smaterializzare la città, liberandola definitivamente dalla immobilità terrestre. La città si lancia alla conquista del cielo.

Da Eugène Hénard ad Harvey Corbett, da Le Corbusier a Hugh Ferriss, dai futuristi italiani ai suprematisti russi, tetti di palazzi e di grattacieli, piazzali e piattaforme formano gli interstizi attraverso i quali l'aereo si introduce nella città. Lungi dal favorire la creazione di una tipologia specifica, l'aereo s'invita naturalmente in un universo riformato, facendo della città stessa una sua infrastruttura, rimodellando i suoi dispositivi, operando una trasformazione strutturale dell'ambiente urbano. Misurandosi con la città nel suo insieme, mettendo in luce le scelte operate, le visioni suggerite catalizzano idee latenti per esplorarle in un universo nuovo.

Il gioiello urbano

Dall'utopia delle possibilità alla materializzazione dei progetti, si elabora un supporto di riferimenti che associano l'urbano e l'aereo, sulla base del quale si spiegano le prime realizzazioni aeroportuali di grande estensione. Questo periodo «formativo»⁵, testimone della proliferazione delle immagini e dei discorsi, non è estraneo ai concetti che guideranno la realizzazione dei grandi aeroporti internazionali. Questi legami saranno tanto più caratteristici in quanto alcuni tra i visionari che immaginano città aeree rientrano tra i protagonisti della costruzione degli aeroporti delle città. L'immaginario della 'città aerea' sembra così essere un anello determinante nella catena della realizzazione materiale dell'infrastruttura, tanto come immaginario sociale che come campo di apprendimento degli attori.

È verso la metà degli anni '30 che emerge la figura urbana dell'aeroporto. L'aumento dei flussi di traffico spiega questa svolta decisiva. L'apparizione di alcuni eventi urbani a forte risonanza è anche un fattore che precipita la realizzazione dell'ambizione, agendo in un certo senso come un catalizzatore. Esposizioni universali, giochi olimpici, progetti di città intere, programmi di grandi dimensioni stimolano l'immaginazione urbana e, con essa, i progetti aeroportuali. I legami sono ancor più tangibili in quanto questi eventi investono il soggetto urbano. In previsione della commemorazione del 700° anniversario della capitale tedesca, che deve aver luogo nel 1937, Hitler affida, fin dal suo arrivo al potere, il riallestimento di Berlino all'architetto Albert Speer. La città diventa oggetto di un piano di rifondazione che prefigura il sogno megalomaniaco di una capitale del Terzo Reich, *Germania*, il cui progetto non vedrà mai alla luce a causa del conflitto mondiale. Il progetto iniziale di Speer consolida una città-paesaggio, opera

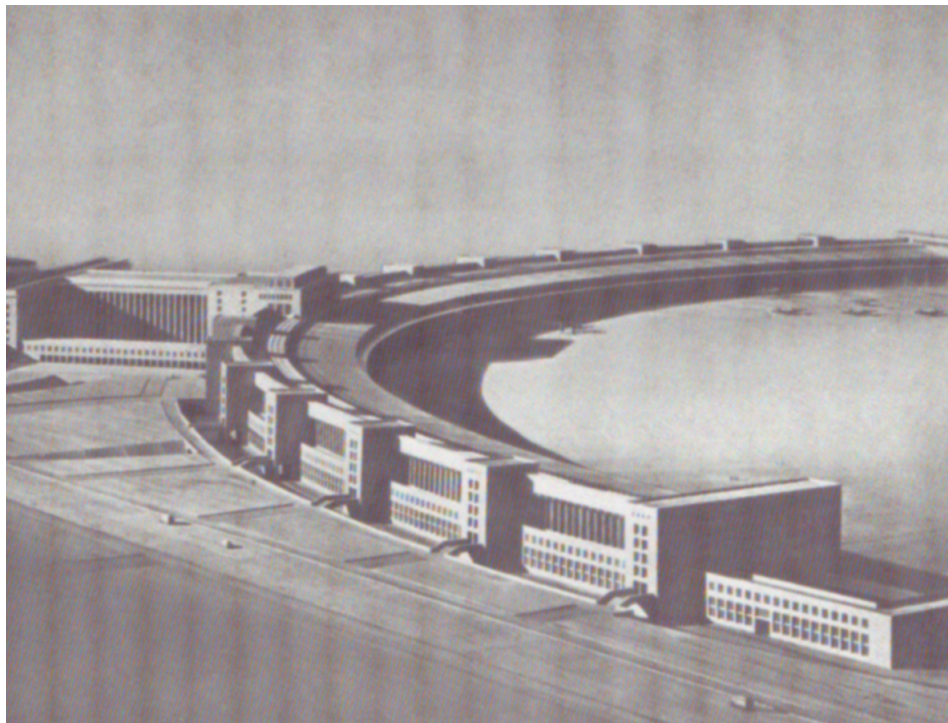


FIG. 2. IL SITO DELL'AEROPORTO DI TEMPELHOF DI BERLINO, NEL 1968, ARCHITETTO ERNST SAGEBIEL, 1937. FONTE: LANDESBILDSTELLE, BERLINO.

totale articolata su viali e parchi, ritmata da monumenti su scala smisurata, elevati alla gloria del regime nazista. Il rinnovamento dell'aeroporto di Tempelhof prefigura una della future centralità emblematiche della capitale⁶. [Fig 1 e 2]

Dal canto suo, Parigi vuol fare onore al suo prestigio ed ai suoi visitatori. L'Esposizione del 1937 sarà l'occasione di rinnovare in profondità l'aeroporto di Le Bourget. Aperta il 30 Aprile 1939, l'esposizione di New York progetta il futuro con l'aiuto di dispositivi ricchi d'inventiva, che traducono la città in un modello, in un film o in un'attrazione. Il *Futurama*, la *Democracity* saranno tra gli spettacoli più visitati della manifestazione. Destinato ad accogliere gran parte dei visitatori dell'esposizione, il nuovo aeroporto La Guardia viene inaugurato qualche mese dopo, aggiungendo un nuovo gioiello all'esposizione stessa. [Fig 3 e 4]

Limitrofo alla città, l'aeroporto prefigura la sua estensione, marcando una doppia appartenenza alla città da lui collegata ed al suo orizzonte di frontiera. I progetti sviluppano l'idea di una nuova centralità, e dispongono di amenità urbane, di

confort e di attrattive; il piazzale accanto all'aeroporto riunisce un insieme di servizi urbani: fiera, albergo, negozi, scuola di pilotaggio, campi sportivi, I piani mostrano, senza soluzione di continuità, un insieme su larga scala, distendendo le misure, consolidando diverse funzioni in un solo edificio e organizzando secondo una razionalità senza uguali le vie, i giardini, i terreni, gli edifici.

Se l'aeroporto incarna un insieme urbano, s'iscrive anche in una concorrenza mondiale. Le riviste professionali consacrano d'altra parte interi fascicoli a questo nuovo oggetto, attestando la sua mondializzazione. L'aeroporto acquisisce così molto presto uno *status* inedito di emblema della competizione metropolitana. Bisogna a questo scopo sottolineare l'ambivalenza del termine di «porta d'entrata», che figura nella retorica aeroportuale. È una porta che apre ai cittadini nuovi orizzonti, ma è anche una facciata emblematica della città per chi vi approda.

Una figura narrativa

Il trasporto aereo ha frantumato le frontiere e ristretto l'universo, e il mondo così osserva le città e le confronta. «Una spiacevole impressione all'arrivo. In questa regione, Parigi si presenta male con la sua periferia immediata. La capitale non ha il vestibolo che le conviene. [...] L'aeroporto è per lo straniero la facciata della nazione, questa immagine [deve estendersi] al paesaggio scoperto al momento di accedere all'Esposizione. [...] In Germania tutto è stato fatto per impressionare con forza lo spirito del passeggero che prenderà contatto a Tempelhof con la 'grande Germania'⁷.» Vessillo urbano, nazionale e politico, l'aeroporto sembra incarnare uno degli elementi più importanti della metropoli in divenire.

La controversia che suscita il concorso per l'ampliamento di Le Bourget testimonia delle poste in gioco sollevate dal programma aeroportuale. La scelta dell'inseadimento dell'aeroporto internazionale di Parigi opponeva già da qualche anno i difensori del rinforzo di Le Bourget a coloro che militavano per la costruzione di un porto intercontinentale a Trappes, nel Sud-ovest della regione di Parigi. Fautore di quest'ultima soluzione, l'architetto Urbain Cassan si rivela molto critico sul programma del concorso di Le Bourget, insistendo *a contrario* sulle qualità del progetto di Trappes, del quale mette in risalto il vantaggio più importante: «Considero superfluo sottolineare ancora l'importanza psicologica di questi due modi di raggiungere la capitale, uno che proietterà il viaggiatore venuto dall'America, dall'Asia, dall'Europa centrale o dai paesi scandinavi, al Bois de Boulogne, poi all'Etoile e sugli Champs Elysées, questi quartieri dove l'urbanismo ha lasciato un'impronta geniale tanto ricercata dagli stranieri; l'altro che lo farà uscire da sotto terra, sulla spianata degli Invalidi, al quai d'Orsay, parola magica che, per tutti i paesi del mondo significa politicamente 'La Francia'⁸»

I fautori di Le Bourget rispondono agli attacchi, spiegando che il «brutto volto» di Parigi potrebbe essere abbellito con l'installazione di vasti prati fioriti lungo



FIG 3. NEW YORK WORLD FAIR 1939, VISTA PROSPETTICA DEL SITO CON IL FUTURO LA GUARDIA AIRPORT A DESTRA.
FONTE: COLUMBIA UNIVERSITY, NEW YORK.

la linea ferroviaria che collegherebbe l'aeroporto alle stazioni ferroviarie parigine⁹. Pubblicato nel 1936, il «Rapporto generale della commissione dei trasporti aerei» su «la scelta di un porto aereo intercontinentale nella regione di Parigi», si orienta verso la soluzione presentata di un porto misto a Trappes-Saint Quentin, adducendo che «l'arrivo in aereo sopra la regione di Versailles non manca di maestà e le vie d'accesso a Parigi sono seducenti¹⁰» [Fig 5]

Difensori o detrattori di Le Bourget confermano tutti la pregnanza dell'immagine dell'aeroporto come porta d'ingresso nobile della città. Nell'una o nell'altra situazione, l'aeroporto deve essere rimarchevole, rappresentare l'immagine perfetta di un'architettura controllata ed ambizioso. Oltre l'aeroporto in se stesso, è l'insieme del percorso dall'aeroporto alla capitale che deve, in forma narrativa, offrire un'immagine esemplare del volto della città. Nella sua presentazione delle risposte al concorso di

Le Bourget, il commento della rivista *Architecture d'Aujourd'hui*, ci informa sull'intenzione generale di fare dell'aeroporto una vetrina ad uso locale e mondiale: «È là che il viaggiatore straniero avrà il suo primo contatto con il paese che lo riceve. [...] In modo particolare è importante che la sua prima impressione sia eccellente; la nostra propaganda nazionale ha molto da guadagnarci. [...]»¹¹

Scenografia e propaganda

L'aeroporto è non solo uno strumento di propaganda urbana e nazionale, ma è anche un luogo di promozione del trasporto aereo. La tecnologia affascina, tanto più che la *success story* delle imprese aviatorie continua. A Parigi e New York, Lindbergh, Costes e Bellonte hanno attirato folle immense per acclamarli in occasione delle loro traversate dell'Atlantico. Questa promozione del progresso tecnologico figurerà tra gli elementi del programma aeroportuale.

Stabilito nel 1935, il programma del concorso di Le Bourget presenta le raccomandazioni del comitato di propaganda aeronautica: «L'aerostazione di Parigi deve costituire un centro di propaganda aeronautica, e come tale, deve possedere locali aperti al pubblico e che si prestino ad accogliere vaste manifestazioni¹²» Il dispositivo delle terrazze illustra questa ambizione di aprire ampiamente l'aeroporto. Ricollegandosi ai grandi meeting di prima della guerra, passeggiate, *deck*, immense piattaforme, coprono i tetti degli edifici. Le grandi *hall* a vetri si aprono sulle piste. Si installano così un certo numero di dispositivi, la cui finalità è di permettere al maggior numero possibile di persone di usufruire dello spettacolo del volo. Le terrazze di Tempelhof che formano il tetto della gigantesca aerostazione possono accogliere simultaneamente decine di migliaia di persone e contribuiscono a fare dell'aeroporto uno strumento della propaganda nazionale a destinazione della popolazione tedesca e degli osservatori stranieri. L'aeroporto La Guardia per esempio possiede una immensa passeggiata curvilinea lunga 1500 piedi, che forma una piattaforma di osservazione e che copre la galleria d'imbarco e di sbarco dei passeggeri. Costitutiva della splendida epopea della conquista del cielo, la dimensione dello spettacolo si amplifica lungo tutta l'avventura aeroportuale, grazie a questi nuovi dispositivi spaziali e visivi. [Fig 6]

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, questa figura dello spettacolo riveste una dimensione multipla. Non è più unicamente lo spettacolo degli aerei a terra o in volo che si viene a guardare, come visitatore, vicino o passeggero, ma l'aeroporto in sé, novità di un genere inedito. Il viaggio comincia fin dall'arrivo in questo luogo magico, nell'ambito del quale i curiosi vengono a riposarsi durante il giorno, commentano i modelli di aerei, ammirano il panorama sulla pista, approfittano delle attrazioni molteplici offerte dall'aeroporto. I termini del concorso organizzato nel 1935 per il nuovo aeroporto di Le Bourget evocano un insieme di programmi che insistono più sul divertimento che su una funzionalità pratica. I progetti sottoposti alla competizione accumulano un crescendo di proposte il cui obiettivo è di dotare l'aeroporto delle amenità



4. FIORELLO LA GUARDIA, SINDACO DI NEW YORK, INAUGURA CON ROBERT MOSES L'AEROPORTO A NORTH BEACH IN QUEENS, 15 OTTOBRE, 1939. FONTE: THOMAS KESSNER (1989), *FIORELLO H. LA GUARDIA AND THE MAKING OF MODERN NEW YORK*, MCGRAW-HILL PUBLISHING COMPANY, P. 364.

più varie: «Giardini che costituiranno un ingresso particolarmente nobile all'aeroporto di Parigi. [...] Negozi, edicole offriranno [al visitatore] tutto quel che può desiderare: articoli per fumatori, strumenti ottici, prodotti farmaceutici, souvenir [...] Una grandissima sala per feste e riunioni. Un palcoscenico in grado di ospitare un'orchestra o di essere trasformato in scena di teatro [...]»¹³ Conferenze, proiezioni cinematografiche possono ormai aver luogo nell'aeroporto. Questa alchimia ritorna in modo ricorrente, i partecipanti al concorso di Le Bourget – Georges Labro (vincitore del concorso e architetto del futuro aeroporto), Pingusson, Mallet-Stevens, Beaudouin e Lods – fanno infatti riferimento a dimensioni affini, nonostante le importanti differenze tra i progetti.

Il monumento del futuro

Il concorso di Le Bourget attesta la volontà di impressionare le mentalità con una grande opera: l'«aeroporto moderno». La rivista *Architecture d'Aujourd'hui* insi-

ste: «Bisogna tuttavia augurarsi che tutto sia stato calcolato per dotare Parigi, prima città del Mondo, di un AEROPORTO uguale o superiore ai migliori che esistono all'ESTERO, e le cui lezioni debbono essere messe a profitto in vista della realizzazione di un'opera d'«ultimo grido», che peraltro sappia ben esprimere il Genio francese¹⁴» I dibattiti a proposito del concorso e dei suoi risultati contraddistinguono questo confronto tra l'immagine di un monumento simbolico ed il carattere inedito di un programma che apre nuove dimensioni.

D'ispirazione classica, gli architetti concorrenti per il progetto di Le Bourget fanno evolvere le loro riflessioni. Vengono presentati dispositivi conosciuti: cortile d'onore, largo spiazzo alberato, grande *hall* a vetri piena di luce, simmetria delle facciate, ornamentazione. Gli aeroporti presentano tutti dimensioni impressionanti – quello di Le Bourget misura 220 metri di lunghezza – condizionate dal gioco delle terrazze, ma anche dalla necessità di adeguarsi alla misura del terreno gigantesco che costituisce l'aeroporto.

Nel cuore del progetto di capitale del Terzo Reich, nell'orbita delle ambizioni urbane di Parigi o New York, l'aeroporto sembra tuttavia soffrire della stessa sindrome dei padiglioni delle esposizioni. Teatro e scena del futuro, monumento alla città di cui è il mezzo di collegamento, frontiera della metropoli dell'avvenire, l'aeroporto rivela numerose ambiguità, tra prospettiva del futuro e commemorazione di una particolare *grandeur*. L'eco data al grande evento urbano al quale è associata l'impresa di realizzazione dell'aeroporto mette in rilievo questo paradosso strutturale di un oggetto la cui agenda riformatrice si traduce con una spettacolarizzazione della potenza e della fierezza delle città.

La metropoli a portata di mano

Questa dimensione d'emblema futurista è restata pregnante nelle realizzazioni aeroportuali che hanno costantemente cercato di oltrepassare i limiti, architettonici ed urbani, spaziali e territoriali, strutturali e materiali. Anticipando sulla formidabile crescita del trasporto aereo, gli aeroporti realizzati dopo la guerra, in un periodo d'euforia economica e tecnologica, in un contesto d'espansione urbana, realizzano le prime megastrutture, tra le quali figurano in modo particolare l'International Arrivals Building (Skidmore, Owings and Merrill, 1957) all'aeroporto Idlewild di New York (futuro aeroporto JFK) e Orly Sud (Vicariot e Prouvé, 1961). Sempre più grossi, questi megaoggetti, questi superterritori, si sono progressivamente costituiti in *enclave* fisiche, tecniche ed istituzionali. Ma questa *enclave* non è impermeabile. All'ora dell'emergere di una "società in rete", che precipita la mondializzazione degli scambi e la megalopolizzazione dell'ambiente urbano¹⁵, gli aeroporti instaurano legami molto stretti con la metropoli, trasformandola oltre la cerchia strettamente aeroportuale.

In quest'ambito, la scala dello sviluppo aeroportuale mostra una nuova muta-

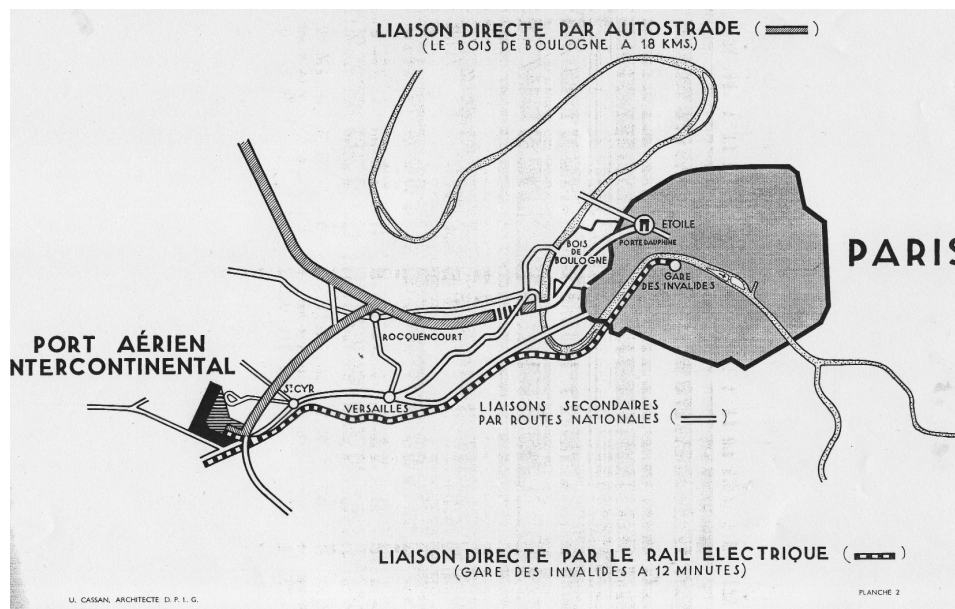


FIG. 5. URBAIN CASSAN, "LE PORT AÉRIEN INTERCONTINENTAL DE PARIS", PROGETTO PER L'AEROPORTO DI TRAPPES, AS SUD-OVEST DI PARIGI, 1931. FONTE: ARCHIVES OF MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE, LE BOURGET.

zione. La recente frenesia che conosce la costruzione aeroportuale procede da un forte aumento del traffico aereo e da un'esplosione del fenomeno metropolitano. Osaka, Hong Kong, Sciangai, Kuala Lumpur, Seul, Bangkok, Pechino..., questi aeroporti giganteschi, tutti realizzati senza soluzione di continuità, sono insieme architetture, città e territori. In un testo recente, l'architetto britannico Norman Foster, ideatore dell'aeroporto Chep Lap Kok di Hong Kong, suggeriva di 'reinventare' l'aeroporto: «A Hong Kong [...], è il sito stesso che deve essere creato. Ma, ben lungi da essere un ostacolo per lo sviluppo, ciò agisce invece come un catalizzatore per il progetto delle più vaste costruzioni dei tempo moderni¹⁶» Questa dichiarazione riassume un certo numero delle caratteristiche nuove che gli aeroporti esplorano da più di un decennio.

A Hong Kong, l'aeroporto è intrinsecamente legato all'arcipelago metropolitano. Kai Tak, il vecchio aeroporto che era situato nel cuore di Kowloon, raffigurava già una centralità dove l'atterraggio assumeva aspetti da fantascienza. Impiantato a 30 chilometri dal *Central Business District*, sull'isola eponima di Chep Lap Kok, il nuovo insieme si trova accanto all'isola di Lantau, una delle più belle riserve naturali della regione. Questo ambiente non gli ha impedito dare l'avvio ad un nuovo sviluppo della metropoli. Linee ferroviarie, rete metropolitana, vie di scorrimento veloce, tunnel sottomarini, opere d'ingegneria civile, il programma d'infrastrutture realizzato in occasione della sua apertura è stato gigantesco. Ma non è tutto, l'aeroporto periferico ha anche

suscitato il rinnovamento dell'ipercentro, attraverso la creazione di nuovi *polder*, e la realizzazione di un *air terminal* metropolitano che è oggi uno degli epicentri della città, e che fa parte di un vasto complesso urbano, l'*International Finance Center*, che accoglie una stazione di registrazione dei bagagli e dei passeggeri, l'interconnessione con diverse linee di metropolitana, un immenso centro commerciale di lusso, due torri di uffici (tra cui la più alta dell'isola), due alberghi, un auditorium, uno spazio di passeggiata sulle banchine, il tutto aggregato in un blocco architettonico unico, le cui dimensioni erano fino ad ora sconosciute sull'isola. Città nuove sono anche state create sul percorso del cordone ombelicale che collega l'aeroporto all'isola di Hong Kong. Il sito stesso ha accolto un gran centro di esposizioni chiamato *AsiaWorldExpo*. Ed ormai, la rete d'infrastrutture che serve la piattaforma pone il sito come una delle centralità principali della regione del Delta del Fiume delle Perle, futura *Megalopolis* della Cina del Sud¹⁷. Concepita come precursore dello sviluppo metropolitano, l'infrastruttura ha iniziato una metamorfosi della geografia naturale ed urbana dell'arcipelago. L'aeroporto raffigura un oggetto generatore che infila, rende ibrida e rimodella la metropoli in tutte le sue parti, talvolta anche nella sua interezza, formando una *metastruttura*. [Fig 7]

Confusione delle grandezze?

Delle «porte simboliche» della città, come ama chiamarle l'architetto, che vede nelle realizzazioni asiatiche le nuove terre del futuro urbano: «Come Londra contempla la nostalgia del suo passato e funziona su una struttura fisica ampiamente ereditata dall'età del cavallo e delle carrozze, – molto prima dell'apparizione dell'automobile – Hong Kong, che è ora a meno di quattro ore di volo dalla metà della popolazione mondiale, elabora attualmente un strategia di progetti volti alla realtà dell'espansione globale e ai flussi di scambio sempre più importanti tra i popoli¹⁸.»

Su queste «isole», l'aeroporto offre un modello che coniuga insieme iper-concentrazione e decentramento. La polarizzazione delle reti intermodali – aereo, treno ad alta velocità, treno rapido, automobile – l'integrazione crescente di funzioni commerciali e d'affari, la massificazione dei trasporti, sono in effetti dei segni espliciti di una iper-concentrazione, di cui lo *Hub* è una delle manifestazioni. Nello stesso tempo, l'ipermobilità favorita da questa corsa all'ubiquità, conferisce all'aeroporto una relativa autonomia. Rapidamente accessibile, può delocalizzarsi.

Questi molteplici dialoghi che l'aeroporto instaura con il suo ambiente urbano agiscono a loro volta sulla trasformazione dei vari componenti che formano questa struttura. Da un lato, di fronte ai discorsi sul carattere extra-urbano dell'aeroporto, vengono avviati dei tentativi di «civiltizzazione» per *riaddomesticare* questi spazi in seno ai quali l'ipermodernità sfida il *genius loci*. L'appropriazione di segni identitari, lo spiegamento di attività urbane (commerci, alberghi,...), lo sviluppo di eventi festivi (sfilate, esposizioni, riprese di film...) e la creazione di architetture emblematiche ne sono testimoni. D'altra parte, l'immagine veicolata dall'aeroporto, di una novità e di



FIG. 6. LE BOURGET TERMINAL BUILDING, 1937, VISTA AEREA NEL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE, 12 NOVEMBRE 1937. FONTE: "AÉROPORTS" (1937), TRANSPORTS EN COMMUN, EDITIONS ALBERT MORANCÉ, P. 77.

un'efficacia perpetue, esercita un'influenza oltre i suoi limiti, conducendo talvolta a fenomeni di «aeroportuarizzazione» della città.

Architetto di diversi aeroporti, l'americano Terry Farrell difende l'idea secondo la quale il collegamento di grandi aeroporti mediante sistemi di trasporto rapidi, permette ai terminali decentrati di diventare edifici di tipo urbano e di perdere poco a poco il «loro status di città a parte». Realizzando l'altro *air terminal* di centro città a Kowloon – prima zona abitata dell'arcipelago di Hong Kong –, l'architetto aspira ad «urbanizzare l'aeroporto¹⁹.» Il progetto dell'*air terminal* consiste nel creare il nucleo di un «Super-Kowloon», come Farrell lo chiama: 1 milione di m2 costruiti su terreni recuperati al mare, una serie di grattacieli che sfidano la *skyline* dell'isola di Victoria, che gli sta di fronte. Nell'*air terminal* la vita urbana entra in contatto con l'animazione dei viaggi internazionali. La pianta dell'*air terminal*, con i suoi diversi livelli e volumi collegati gli uni agli altri, detta la pianta della città situata al di sopra come sovrastruttura.

Questi due versanti dell'«aeroportuarizzazione» della città e dell'urbanizza-

zione dell'aeroporto introducono una confusione, riducendo la distinzione che si poteva stabilire dall'una all'altro e attestando di un processo complesso d'ibridazione. Questi segni urbani importati nell'aeroporto procedono finalmente dalla città come reale o da un'immagine liscia e «civilizzata» che si desidera darne? Tutto ciò potrebbe non essere altro che illusione? In questo caso, una disillusione è da prevedersi, come lo illustrano d'altronde i cambiamenti permanenti che osserviamo nel mondo senza limiti degli aeroporti. Si può scommettere che i nomi attribuiti ai vari siti e luoghi dell'aeroporto saranno presto obsoleti, che i vari segni urbani dovranno cedere il posto ad altri. È questa la condizione stessa del loro emergere.

La storicità del futuro

Per concludere, vogliamo sottolineare due punti desunti in questa ricerca, che ci sembrano essere sintomatici di questa famiglia di 'eventi' urbani. Un primo punto riguarda le dimensioni localizzate di queste realizzazioni ed il modo in cui, malgrado le aspirazioni globali ed universali che esse rappresentano, esse riescono ad incarnarsi localmente in forme specifiche. Certo, questo desiderio permanente di realizzazione dell'ideale urbano che sembra marcare la costruzione delle infrastrutture del cielo, metamorfosando l'aeroporto in scena urbana e, come si osserva oggi ad Hong Kong, re-investendo la città come scena aeroportuale, interpella le nozioni generiche di megastuttura, di elasticità, di obsolescenza, prefigura gli artifici urbani. Ma se essi presentano caratteri simili, le loro forme sono differenti, perché non solo questi spazi di mediazione sono il risultato di una geografia particolare, ma procedono dal loro legame intrinseco con la loro città d'approdo. Se i programmi e le intenzioni pongono questi oggetti sulla scala globale delle città iper-moderne, si osserva che sono anche captati dai poteri locali per catalizzare e rifondere la metropoli in movimento.

Questa condizione sincronica va di pari passo con una dimensione diacronica, intrinsecamente legata al ruolo del futuro come parametro del progetto. Progettando *in vivo* finzioni urbane, l'aeroporto materializza uno specchio della città in divenire. Questo carattere intrinseco ci conduce al secondo punto della nostra conclusione. La narrazione, la riforma, l'emblema, il mondo in sé, la vetrina, il prototipo, la lezione: le figure intorno alle quali si dispiega l'immaginario aeroportuale, mostrano come questi luoghi fuori dalle mura possono essere compresi come dispositivi, rinvianti ad ogni tappa della loro costruzione culturale, un'immagine condensata ed amplificata del soggetto urbano. Come Giano, questo specchio rivela sempre la sua faccia meno liscia e più cupa. Già osservata nel 1962 da Reyner Banham²⁰, l'obsolescenza aeroportuale è qui tanto più esacerbata che questi luoghi sono stati il supporto privilegiato dei progressi tecnologici più compiuti e delle visioni futuriste più estrapolate. Questo carattere intrinseco di futuro anteriore è costitutivo dell'aeroporto come oggetto storico.

Anticipando la storia, l'aeroporto vi è entrato. Ricompensa di un secolo d'in-



FIG. 7. HONG KONG, CHEK LAP KOK ISLAND, LAVORI DI COSTRUZIONE DEL NUOVO AEREOPORTO, ULTIMATO NEL 1998. FONTE: HONG KONG GOVERNMENT.

novazioni, figura come uno dei «patrimoni del futuro». L'introduzione di questa dimensione solleva questioni ardue, suscettibili di rinnovare a loro volta questioni urbane. Cosa vale in effetti il termine di patrimonio per dei luoghi, degli edifici, i cui concetti si erano precisamente definiti rispetto al futuro e, *a priori*, al di fuori di una storia urbana come noi abbiamo l'abitudine di rappresentarcela? Questo problema è spesso oggetto di aspre contese, che oppongono i gestori dell'aeroporto, rivolti verso un futuro della *tabula rasa*, ed i preservazionisti, difensori delle tracce di una storia del futuro²¹.

Attivo o riconvertito, in città o fuori le mura, l'aeroporto prosegue il suo destino di emblema urbano, e s'iscrive nell'orbita dei nuovi programmi urbani formando sempre una delle maglie indispensabili alla loro dimensione metropolitana. Oltre che all'evento, è alle condizioni che lo rendono possibile che ci siamo interessati, a questa metainfrastruttura nuova che permette il suo avvento e la sua realizzazione, così come a questo fascio di attese e di promesse che la città ha in gestazione e che l'evento cristallizza come mediatore. Ciò che impregna durevolmente il territorio è presente altrettanto se non più negli impulsi di queste molle esterne o invisibili che sotto le luci della ribalta di un effimero *show* urbano.



FIG. 8. HONG KONG, VICTORIA ISLAND, CENTRAL AIRPORT EXPRESS STATION E INTERNATIONAL FINANCE CENTER,



FOTOGRAFIA DI N.ROSEAU.

NOTE

¹ Traduzione: Maria Laura Broso Bardinet.

² HAERINGER P. (2002), *La refondation mégapolitaine, une nouvelle phase de l'histoire urbaine ? Tome 1- L'Europe post-communiste, Mosca, Shanghai, Hong Kong*, a cura di, Paris, DRAST, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, 2002.

³ Per una storia dei rapporti tra gli sviluppi della cultura aerea e l'urbanismo, cfr N. ROSEAU, *L'imaginaire de la ville aérienne*, Tesi di Dottorato, Università Paris-Est, 2008, 2 Vol, in via di pubblicazione Editions Parenthèses, 2010.

⁴ GYJER P.J. (2005), *Les voitures volantes, Souvenirs d'un futur rêvé*, Favre.

⁵ BEDNAREK J. (2001), *America's Airports: Airfield Development, 1918-1947*, College Station, Texas A M University Press, p. 178-181.

⁶ LARSSON L.O. (1983), *Albert Speer, le plan de Berlin, 1937-1943*, Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne.

⁷ «Une fâcheuse impression à l'arrivée. Dans cette région, Paris se présente mal par sa banlieue immédiate. La capitale n'a pas le vestibule qui lui convient. [...] L'aéroport est la façade nationale pour l'étranger, cette image [doit s'élargir] au paysage découvert lors de l'accès et à l'Exposition. [...] En Allemagne, tout a été mis en œuvre pour frapper fortement l'esprit du passager aérien qui prendra contact à Tempelhof avec la 'grande Allemagne'», in «Le problème des liaisons urbaines avec les têtes de lignes aériennes internationales, Quatre solutions-types: Londres, Paris, Berlin et Marseille» *Urbanisme*, 66, octobre-novembre 1938, p. 280-281.

⁸ «Je juge superflu de souligner davantage l'importance psychologique de ces deux arrivées dans la capitale, l'une qui jettera le voyageur venu d'Amérique, d'Asie, d'Europe centrale ou des pays scandinaves, au Bois de Boulogne, puis à l'Etoile et aux Champs Elysées, ces quartiers où l'urbanisme a mis une empreinte géniale, et dont les étrangers sont si friands ; l'autre qui le fera surgir du sol, sur l'Esplanade des Invalides, au quai d'Orsay, mot magique qui, pour toutes les puissances du monde, signifie politiquement 'La France'» in CASSAN U., (1931), *Le port aérien intercontinental de Paris*, pp. 55-58, Fonti Archivi del Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget, Ref 4B48, scatola Aéroports.

⁹ «Le port aérien de Paris doit rester au Bourget», Fine 1931, Fonte Archivi del Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget.

¹⁰ «L'arrivée en avion au dessus de la région de Versailles ne manque pas de majesté et les accès dans Paris sont séduisants» in VAGO P. con la collaborazione di CASSAN U. (1936), fascicolo «Gares maritimes et aériennes», *Architecture d'Aujourd'hui*, 9, settembre, p. 54.

¹¹ «C'est là que le voyageur étranger aura son premier contact avec le pays qui le reçoit. [...] Il importe particulièrement que sa première impression soit excellente ; notre propagande nationale a fortement à y gagner. [...]» in «Le concours de l'aéroport du Bourget», *Architecture d'Aujourd'hui*, febbraio 1936, pp. 4-5.

¹² «L'aérogare de Paris doit constituer un centre de propagande aéronautique, et comme tel posséder des locaux ouverts au public, se prêtant à de larges manifestations» in Ibid.

¹³ «Des jardins qui constitueront un accès particulièrement noble à l'aéroport de Paris. [...] Des boutiques, des kiosques, lui offriront tout ce que [le visiteur] peut désirer: articles de fumeurs, instruments d'optique, produits pharmaceutiques, souvenirs divers. [...] Une très grande salle de restaurant pouvant être transformée, soit en salle de banquets, soit en salle des fêtes ou de réunions. Une estrade pouvant recevoir un orchestre, ou être transformée en scène [...]» in Ibid.

¹⁴ «Il est cependant à souhaiter que tout ait été calculé pour doter Paris, Première ville du Monde, d'un AEROPORT égalant ou surpassant même les meilleurs qui existent à l'ETRANGER, et dont les leçons sont à tirer en vue de la réalisation d'une œuvre «dernier cri», traduisant bien, par ailleurs, le Génie français» in Ibid.

¹⁵ CASTELLS M. (2001), *La société en réseaux, L'ère de l'information*, Fayard, pp. 473-530.

¹⁶ «In Hong Kong [...], the site itself has to be created. But far from being an obstacle to development, it became instead the catalyst for the largest construction project of modern times» in FOSTER N. (2004), «Reinventing the airport», in WARD R.K. (a cura di), *Terminal 5*, New York: Lukas and Sternberg, p. 235.

¹⁷ KOOLHAAS R. (2001), «Pearl River Delta, Harvard Project on the city» in *Mutations, Harvard project on the city*, ACTAR, Arc en rêve Centre d'architecture, pp. 280-337.

¹⁸ «As London contemplates the nostalgia of its past and trades on a physical infrastructure largely inherited from the age of the horse and cart, - long before the onslaught of the car - Hong Kong, which is already less than four hours' flying time from half the world's population, plans strategically for the reality of global expansion and major shifts of population» in Ibid.

¹⁹ Powell K. (2000), *La ville de demain*, Paris: Seuil, pp. 156-157.

²⁰ R. Banham, «The obsolescent airport», *Architectural Record*, 132, Dicembre 1962.

²¹ Sul problema dell'avvenire del terminale TWA dell'aeroporto Kennedy, progettato da Eero Saarinen, cfr. ROSEAU N. (2008), «The obsolescence of the monument: The future of airport icons», in D. VAN DEN HEUVEL (a cura di) *The Challenge of Change, Dealing with the Legacy of the Modern Movement*, Delft: IOS Press, pp. 87-92.