

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2011)

Heft: 1: Il fiume e la città

Artikel: Fiume e città : così lontani, così vicini : geografia, morfologia e relazioni spaziali

Autor: Bocchi, Renato

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323121>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fluss und Stadt: so fern, so nah
 Geografie, Morphologie und räumliche
 Beziehungen

Renato Bocchi*

Fiume e città: così lontani, così vicini

Geografia, morfologia e relazioni spaziali

Il fiume è per definizione elemento dinamico, fluido, mobile: nel suo etimo è lo scorrere continuo, il transitare delle acque; nulla di solido, di definito, di statico, di immutabile è nella sua natura.

La città, come l'architettura che la costruisce, tende invece a costituirsi in forme dotate di solidità, di permanenza, di fissità. Per molti secoli ha cercato di consolidare la sua stessa forma circondandosi di mura, disegnando limiti e confini netti. Il rapporto di simbiosi ancestrale della città col fiume è di conseguenza fin dall'origine un rapporto dialettico, per molti aspetti conflittuale: la città tende a irrigidire e ingabbiare l'indocile scorrere delle acque; il fiume tende a rompere quella rigidità, a muoversi e modificarsi, a rendere indefinito e incostante il suo rapporto con la città.

Conciliare l'indocile mobilità del fiume con la più rigorosa geometria degli spazi urbani non è operazione facile: l'una o l'altra tendono inevitabilmente a prevalere. «Questa duplicità del fiume – spiega per esempio Paolo Sica¹ a proposito dell'Arno a Firenze – si è tradotta in un'ambivalenza degli esiti spaziali e morfologici del rapporto fiume/città. Firenze ora si protende sull'Arno, ora (più spesso) se ne difende. Ce ne possiamo rendere conto osservando i due bordi della gigantesca sezione che il fiume taglia all'interno della città, quasi due facciate ininterrotte al margine di un viale d'acqua». Al contrario, nel caso di una piccola città come Legnago, divisa in due dal fiume Adige, il paesaggio fluviale ritaglia un autonomo lembo di paesaggio «naturale» entro la città e gli alti argini rendono impossibile percepire dal bacino fluviale la presenza della città così come dalla città il fiume risulta una «presenza latente». Ciò vale allo stesso modo per molte delle cittadine rivierasche del Po, come Guastalla, Gualtieri, Viadana, Pomponesco e via elencando, che vivono all'ombra degli argini del fiume.

Racconta peraltro Mario Maffi² del Mississippi: «è già da subito un fiume-serpente, forse un Ur-Mississippi, un fiume delle origini, che racchiude in sé passato e presente, storia e memoria...

Non è solo elusivo e sibillino: è violento, improvviso nelle sue rabbie, distruttivo, crudele; e imprevedibile... Lo sanno le città e le cittadine rivierasche – Cairo, New Madrid, Greenville, Helena, le molte smalltowns che intrattengono con esso un rapporto contrastato – e dunque si premuniscono, si circondano di argini che disegnano labirinti senza fine».

Il modo più corretto di interpretare da parte degli uomini il fiume, nel suo incessante indocile scorrimento,

è quello di navigarlo: di sovrapporre a movimento movimento, a flusso un altro flusso.

Sulla navigabilità ovvero sull'uso del fiume come linea di comunicazione e trasporto riposa peraltro una delle motivazioni fondamentali dell'originaria scelta localizzativa delle città lungo i fiumi.

Il fiume è di fatto la prima delle «infrastrutture» urbane: su di essa si costruisce in molti casi la rete degli insediamenti urbani.

Al flusso delle acque e alla navigazione si affiancano le linee di comunicazione e trasporto su terra: le strade in primis, molto più tardi le ferrovie e le autostrade. Si può considerare pertanto un'interpretazione corretta – secondo la logica dei flussi – anche quella di scorrere lungo le rive, lungo gli argini, cioè di affiancare al flusso delle acque un parallelo simbiotico flusso di terra. Non è quindi casuale che molto spesso al fiume siano affiancate infrastrutture di circolazione che ne mimano il flusso in termini più «terragni» o che il disegno stesso degli spazi ripariali si sintonizzi con le linee continue e sinuose degli alvei fluviali.

«Così – scrive ancora Mario Maffi³ – la mappa del Mississippi (quella che si legge nitida e ben disegnata e quella nascosta dei percorsi fuori mano, dei tragitti individuali e collettivi più o meno dimenticati) è un vero groviglio di sentieri che lasciano il fiume e al fiume ritornano, che lo attraversano e corrono sulle sue rive»: fiume, strade, sentieri disegnano fasci aggrovigliati di flussi, in cui le città sono come impigliate.

È un'immagine modernissima, questa, se appena si pensa a molte ricerche dell'architettura e del progetto urbano contemporanei ispirate dal tema dei flussi appunto: un esempio per tutti la ricerca progettuale fra città e paesaggio di Reiser+Umemoto (cfr. per esempio il loro progetto di concorso per un parco a New York in congiunzione con le rive dell'Hudson)⁴.

Di conseguenza, ancora, l'approdo, il porto, diviene spesso il tramite naturale fra il fiume e la città: il luogo privilegiato dello scambio fra i due personaggi e quindi anche il luogo simbolico del loro affratellamento.

La città è in questo senso in moltissimi casi città-porto e reciprocamente il fiume è perciò una importante «porta» per la città, da cui entrano ed escono soprattutto le merci di approvvigionamento.

Il porto fluviale è un topos antico delle città europee dell'*ancien régime*, poi via via decaduto: si pensi per esempio alle antiche vedute del porto di Ripetta sul Tevere a Roma o al porto sull'Adige a Verona dipinto da Bernardo Bellotto o – per venire a secoli più vicini

– ai fumiganti docklands industriali insinuati fino alle soglie del XX secolo nel cuore stesso delle città, come per esempio nel caso del fiume Clyde a Glasgow.

Un particolare tipo di relazione «para-portuale» col fiume è quello istituito dalle grandi piazze di raccordo nodale fra la città e l'acqua, più frequenti là dove il fiume è così largo da assimilarsi al mare.

Si pensi per esempio al settecentesco Terreiro do Paço (Praça do Comercio) a Lisbona, con cui la Baixa pombalina si affaccia al fiume Tejo⁵. La piazza in questo caso diventa una grande scena urbana, come una terrazza aperta al fiume, in forte somiglianza con la pressoché coeva piazza marittima dell'Unità a Trieste. In tali casi, tuttavia – come avviene anche là dove le acque dei fiumi penetrano e specchiano i tessuti pietrosi delle città, a prescindere dall'autonoma forma dei propri letti naturali (per esempio la Sprea nel cuore di Berlino) – la caratteristica di flusso delle acque è sottaciuta per dare spazio alla qualità scenografica della distesa acqua.

Il ridurre il fiume a spazio interno della città, l'addomesticarlo a un ruolo di specchio in cui specchiarsi o su cui affacciarsi o addirittura in cui discendere a bagnarsi, è un modo certamente più impositivo di rapportarsi che le città hanno sperimentato nei confronti dei loro fiumi, scegliendo la strada dell'artificio, della canalizzazione, dell'arginatura, della regimazione delle acque: in poche parole dell'ingegneria.

Il fiume, in questo caso, si dà esso stesso come spazio della città, come spazio urbano, incorporato nella città, interpretato spesso scenograficamente: sia che sia prolungato in ampi spazi ripariali – pavimentati o verdi, piazze, banchine o parchi – sia che sia delimitato rigidamente da fronti edificati a cortina sulle sue rive. Il rapporto tende a divenire in tal caso più precisamente un rapporto città/acqua o architettura/acqua; si cerca cioè di addomesticare l'acqua a una condizione di maggior quiete, come più spesso e naturalmente avviene nei confronti di un lago, e di sfruttarne i valori di rispecchiamento, di cromatismo, di liquidità, di tattilità – usando insomma dell'acqua come materiale stesso dell'architettura e della città.

«Il Tamigi e Londra, dunque: – è ancora Mario Maffi⁶ che parla – il rapporto fra una città e un fiume è un dialogo ininterrotto, un gioco di specchi, un pageant senza fine in cui palcoscenico e platea non cessano di scambiarsi di posto. Penso inevitabilmente alle molte città incontrate lungo altri fiumi, a come mutasse quel rapporto a seconda della reciproca posizione: città dalle topografie stranamente intrecciate e sovrapposte da una riva all'altra, a disorientare mentre si va in giro; città contrapposte, da riva a riva, con in mezzo il fiume, quasi a fare da specchio deformante; città che, dall'alto di costoni o di colline, scrutano l'ansa laggiù, in basso, quasi a sorvegliare lo scorrere del tempo... Ma Londra è diversa: Londra è una «città attraversata», una città che racchiude il fiume nel proprio cuore...».



1. Glasgow: i ponti sul fiume Clyde, 1963. Foto: Oscar Marzaroli

«La storia delle città – spiega Paolo Sica⁷ – attesta una polivalenza dell'acqua. L'acqua ha sempre una dimensione sensibile (tattile, visibile, o sonora); ha molto spesso una funzione pratica; ma non di rado ha anche una fortissima presenza simbolica... Dei quattro elementi che gli antichi consideravano a fondamento del cosmo, l'acqua si apparenta alla terra, perché è soggetta, come la terra, alla forza di gravità. Ma rispetto alla terra (cioè all'architettura, alla città) che per struttura e per natura è fissa e greve, l'acqua è invece mobile. Questa opposizione alla durezza minerale della città costruita fa dell'acqua il veicolo dell'immaginario. Perché l'immaginario? Il fiume scorre verso una meta che non si conosce (quanto meno invisibile), niente lo trattiene entro le mura della città. L'acqua allo stato di calma, invece, ha il potere di duplicare gli oggetti, e di ricrearli in una dimensione speculare e rovesciata, ma anche inaccessibile».

C'è un altro modo di rapportarsi col fiume da parte delle città, altrettanto antico e nobile, altrettanto affidato all'artificio dell'ingegneria: è quello di scavalcarlo con i ponti; il che consente alla città di nuovo di appropriarsi del fiume, non solo attraversandolo e quindi abolendone il ruolo di barriera, ma guardandolo dall'alto, inquadrandolo in prospettive lunghe, dominandolo pur senza interrompere il suo flusso.

«Forse conviene iniziare proprio dai ponti – scrive ancora Maffi⁸ a proposito di Londra – perché è dai ponti, e dai loro continui attraversamenti, che in certo modo si sviluppa il rapporto fra Londra e il Tamigi – dalla loro storia, dal loro ruolo e dalla loro funzione dentro il sistema fiume-città... Sedici ponti pedonali e automobilistici, sei ponti ferroviari, vari tunnel e traghetti, le numerose rotte dei battelli turistici che fanno la spola tra una riva e l'altra: una fitta ragnatela, quasi le cuciture di due lembi d'un tessuto urbano. Ma soprattutto – poiché il Tamigi serpeggia per la città, diretto a est ma sempre salendo verso nord e scendendo verso

sud, creando stretti gomiti e larghe curve, avanzando e poi retrocedendo, quasi avesse bisogno di tempo per rassegnarsi al mare – un continuo ribaltamento di prospettive, di punti di vista».

Nei casi migliori i ponti diventano piazze sopra il fiume: non solo luoghi di passaggio dunque, ma anche luoghi dello stare, del contemplare, del belvedere o addirittura luoghi delle attività urbane stesse.

Si pensi a esempi famosi come il Ponte Carlo a Praga o alcuni storici ponti sul Tevere a Roma o sulla Senna a Parigi, o ai classici esempi di ponti «abitati», dal Ponte Vecchio di Firenze al Ponte di Rialto a Venezia.

Quest'ultimo – benché non propriamente su un fiume – costituisce un caso-studio di eccezionale interesse per indagare i rapporti di continuità/discontinuità con i tessuti urbani, quando si pensi alla storica disputa fra i progetti di Fra' Giocondo, di Palladio, da un lato, e quello poi realizzato del Da Ponte dall'altro, cioè precisamente allo scontro fra una concezione del ponte come autonoma loggia monumentale, un arco trionfale e al contempo una diga che si interpone e di fatto interrompe visivamente il flusso del Canal Grande, e una concezione del ponte come autentica strada urbana mercantile, in assoluta continuità con i tessuti della città compatta medioevale, che rivolge minore attenzione al rapporto con il Canale epperò finisce col preservarne l'autonoma vita propria⁹.

Tutti questi modi di configurare un rapporto spaziale col fiume da parte delle città e degli uomini che le abitano (il navigare sulle acque, lo scorrere lungo le rive, il disegnare approdi e porti, il disegnare banchine e piazze lungofiume, il costruire argini e riverfront, il costruire ponti...) sono ben noti e caratterizzano largamente quasi tutte le città – quelle europee in primis. Hanno dato luogo senza dubbio a tipi di spazi molto peculiari e incisivi nel caratterizzare le nostre città e nel costruire un rapporto d'uso, di percezione e perfino di contemplazione, del cittadino col fiume. E ne hanno sottolineato il valore figurativo, iconico, simbolico: sicché la veduta del fiume o del fronte-fiume è in moltissimi casi un topos classico dell'iconografia urbana.

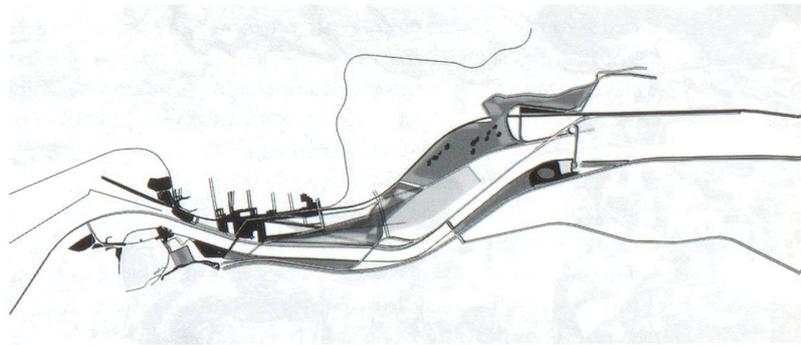
Ciò è a tal punto vero che, quando – in genere per ragioni di rischio idrogeologico e di esondazione, o verosimilmente a causa della prevedibile «naturale» rivalsa del fiume sulle imposizioni artificiali cui è stato sottoposto – le acque sono state deviate e allontanate dal tessuto urbano o addirittura intubate e sepolte sotto terra, le città hanno perduto un bel pezzo della loro identità; intere parti della città si sono snaturate e i nuovi corsi d'acqua – resi extraurbani – sono stati sfruttati per insediamenti scomodi, sgraditi, ritenuti non-urbani: le industrie, gli impianti e le infrastrutture tecniche e così via. Il che ha dato il via anche al diffuso processo di inquinamento delle acque, che ancor più ha allontanato i fiumi da qualsivoglia «urbanità».

Il *vecchio uomo-fiume* è divenuto così per molte città un

fantasma, un evanescente ricordo del passato, mentre il nuovo fiume canalizzato si apparentava con le zone industriali, le periferie degradate e le reti infrastrutturali del «territorio».

Ho personalmente studiato questo fenomeno nel caso dell'allontanamento a metà Ottocento del fiume Adige dalla città di Trento, a causa del taglio del meandro preesistente ad opera del governo imperiale austriaco, e della conseguente formazione di una periferia industriale fra il fiume e la ferrovia. Il piano-guida da me progettato nel 2001¹⁰ ha preceduto l'avvio di una larga operazione di rinnovo urbano a seguito della dismissione a catena degli impianti produttivi e delle caserme militari. Si tratta di un caso emblematico di un rapporto città-fiume che era quasi totalmente obliterato ed oggi faticosamente sta ritrovando linfa attraverso un primo intervento attualmente in costruzione per un nuovo quartiere lungo l'Adige comprensivo di un museo delle scienze, progettato da Renzo Piano, che dovrebbe in futuro completarsi con un parco fluviale su progetto di Michel Corajoud. Il piano-guida ha scelto la strada di ridare protagonismo al fiume attraverso la riscoperta di un rapporto più diretto con i dati «geografici» del fondovalle e con le infrastrutture che lo percorrono, e con un rapporto invece più mediato

2., 3.



2. Trento: il piano-guida dell'area fluviale dell'Adige, R. Bocchi e coll., 2001
3. Trento: il progetto (ora in costruzione) di Renzo Piano per la zona ex-Michelin a Trento, 2003

con la città costruita, impennato soprattutto sulla conclusione della maglia di espansione ottocentesca dal duomo al fiume, là dove sorgerà la nuova biblioteca universitaria progettata di recente da Mario Botta.

I fenomeni più recenti che coinvolgono i territori contemporanei hanno tuttavia comportato – rispetto alla dicotomia fra dinamica e statica, fra flusso e stabilità, che in origine caratterizza il rapporto fiume-città – un consistente cambio di rotta.

La città – fin dalla rottura ottocentesca del modello di città murata, chiusa e compatta, e più marcatamente negli ultimi decenni – ha via via accentuato i suoi caratteri dinamici, smorzando per contro i suoi caratteri consolidati, attraverso l'avvento delle reti infrastrutturali di mobilità, attraverso l'accelerazione dei mutamenti fisici di crescita, di sostituzione e trasformazione edilizia, di proliferazione urbana nel territorio, attraverso il progressivo cambiamento dei caratteri costitutivi stessi degli spazi urbani.

Alla dinamicità fluida, liquida, dei fiumi si affianca dunque oggi una analoga dinamicità fluida della stessa città e persino delle sue stesse architetture (nonché della «società liquida» – secondo il felice termine proposto da Zygmunt Bauman – che abita le città).

Parallelamente il contrasto città-campagna si è via via trasformato in una città-paesaggio ove lo spazio urbano e costruito e lo spazio verde e paesaggistico in molti casi si fondono assai più che contrapporsi.

La nozione di spazio urbano muta di conseguenza: lo spazio urbano della contemporaneità non è più necessariamente o prevalentemente quello della strada o della piazza, ossia di uno spazio in qualche modo geometricamente (cartesianamente) delimitato e finito, ma quello di spazi più dilatati, più informali, più articolati e complessi, che inglobano le nozioni tipiche della dimensione «pittorresca» (laddove intendiamo il pittoresco nel senso di un paesaggio definito dalla percezione in movimento, *à la* Robert Smithson).

Come ben rilevato da Iñaki Abalos¹¹, figura e sfondo, o meglio il paesaggio dell'architettura e l'architettura del paesaggio (didascalicamente, secondo Abalos: la Ville Radieuse di Le Corbusier e il Central Park di Olmsted), tendono sempre più a fondersi e ad integrarsi in un'entità unica, che potremmo appunto denominare città-paesaggio, e ciò conduce anche ad unificare gli sforzi prefigurativi e per certi versi gli stessi apporti disciplinari degli architetti e dei paesaggisti, in una progettazione più integrata.

In una simile dimensione, anche il fiume può oggi giocare nella città un ruolo più congeniale alla sua natura mobile, proponendosi come attore non subordinato dello spazio urbano, anzi talvolta come segno generatore delle nuove forme urbane stesse.

Ne consegue un progressivo affermarsi dell'idea del parco fluviale, quale risposta ibrida fra città e paesaggio, per la sistemazione delle rive urbane – o comunque il tentativo di concepire un nuovo assetto di spazi

pubblici articolati e concatenati, capaci di definire virtuosamente il *riverfront* urbano.

Analogo processo si riscontra per le zone litoranee marittime, oggetto di ingenti opere di rinnovo urbanistico con finalità di *loisir* urbano: si pensi anche solo al caso notissimo e fortunato del rinnovo del fronte-mare di Barcellona o ancor più a progetti di forte intensità progettuale quale per esempio il fronte-mare di Vigo ad opera di Vazquez-Consuegra¹².

In questo tipo di interventi – normalmente condotti su una scala urbana allargata – il fiume sembra poter ritrovare un suo protagonismo quale personaggio dotato di una sua identità propria, derivante dalla sua intrinseca natura geografica e idraulica di «corso d'acqua», riproponendosi in certo modo come elemento generatore delle forme urbane e talvolta influenzando fortemente le forme stesse della città e dell'architettura, secondo quella recente diffusa tendenza dell'architettura contemporanea che è sfociata in molte esperienze progettuali variamente definite di «landform architecture» o «geo-architettura» o «architettura topografica».

Un esempio emblematico è la trasformazione dell'area di Abando Ibarra sul fiume Nervión a Bilbao, avviata dal famoso progetto di Frank O. Gehry per il museo Guggenheim, secondo modalità di relazione morfologica fra città e fiume nettamente innovative e tuttavia di forte intensità e suggestione (il fiume lambito e fiancheggiato da percorsi di terra e di acqua a più livelli; il titanico edificio-mostro che si insinua arditamente sotto l'alto ponte preesistente e, dall'altro lato,



4.

sorprendentemente si riveste e si maschera con una pelle di pietra per meglio dialogare con il bordo della città ottocentesca) e continuata poi con una certa coerenza dalle sistemazioni lungo fiume di Diana Balmori verso la più sgangherata (per quanto firmata da importanti *griffe* internazionali) urbanizzazione recente prodotta dal discutibile piano d'area di César Pelli. Con tutte le riserve del caso, l'operazione indiscutibilmente ha riaperto un dialogo intenso fra città e fiume, che era prima totalmente smarrito, e ha cercato di ridare forza allo spazio urbano in dialogo con l'acqua, utilizzando sia gli strumenti dell'architettura sia quelli della *landscape architecture* sia quelli dell'ingegneria idraulica e stradale (si pensi all'interessante passerella pedonale che affianca l'altro ardito ponte stradale più a valle, nei pressi del nuovo centro congressi Euskalduna).

«Ricucire lo strappo tra fiumi e città – scrive Diana Balmori in un suo recente libro sull'argomento (13) – è divenuto quasi un problema universale, anche se le sfide variano da città a città», ed enumera otto principi su cui primariamente lavorare per ricucire quello strappo: «interconnessione, reintroduzione dell'eterogeneità, dissoluzione dei limiti geografici, esposizione alle forze della natura contro l'isolamento, reinvenzione di forme ecologiche, inserzione della vita urbana nei processi naturali, mediazione nelle politiche urbanistiche e nell'ingegneria civile, considerazioni estetiche e rappresentazione dei progetti». Immettendo una visione ecologica nel rivalutare la presenza fluviale nelle città, la Balmori cerca una strada progettuale che consenta di operare più in sintonia

col carattere mobile e mutevole dei paesaggi fluviali senza per questo escludere un loro efficace ruolo nelle città sia sul piano della figuratività sia soprattutto su quello dell'uso collettivo.

È questo l'obiettivo perseguito da alcuni grandi concorsi a tema fluviale banditi negli ultimi anni negli States: un esempio significativo è quello per il *riverfront* di Memphis, Tennessee, del 2003, che ha raccolto ben 171 progetti ed è stato vinto dal team RTN di Buenos Aires con un progetto di terrazzamenti ed isole galleggianti che attrezza la riva del fiume per funzioni ricreative e di spettacolo, riportando prepotentemente la gente al fiume in una dimensione di puro *loisir*.

Non vi è dubbio che proprio tali funzioni siano oggi una delle spinte più di successo per la riscoperta del valore urbano dei fiumi.

Ricordo al riguardo un esempio più vicino a noi e decisamente interessante anche per i suoi esiti socio-economici: la riqualificazione delle rive del Danubio conseguita a Linz con una serie di interventi sia architettonici sia di *landscaping* sia di vera e propria pirotecnica illuminotecnica fra l'Ars Electronica Center, il museo d'arte contemporanea Lentos e il lungofiume, fino alla Brucknerhaus.

«Fiume e rive, dunque: di nuovo quella dialettica incessante, insofferente di rigide polarità...» – è ancora Mario Maffi¹⁴ che parla: «Tra fiume e rive non esistono veri confini, il loro è un continuo gioco di specchi...».

* Architetto, professore di composizione architettonica e urbana presso lo IUAV



foto City of Linz

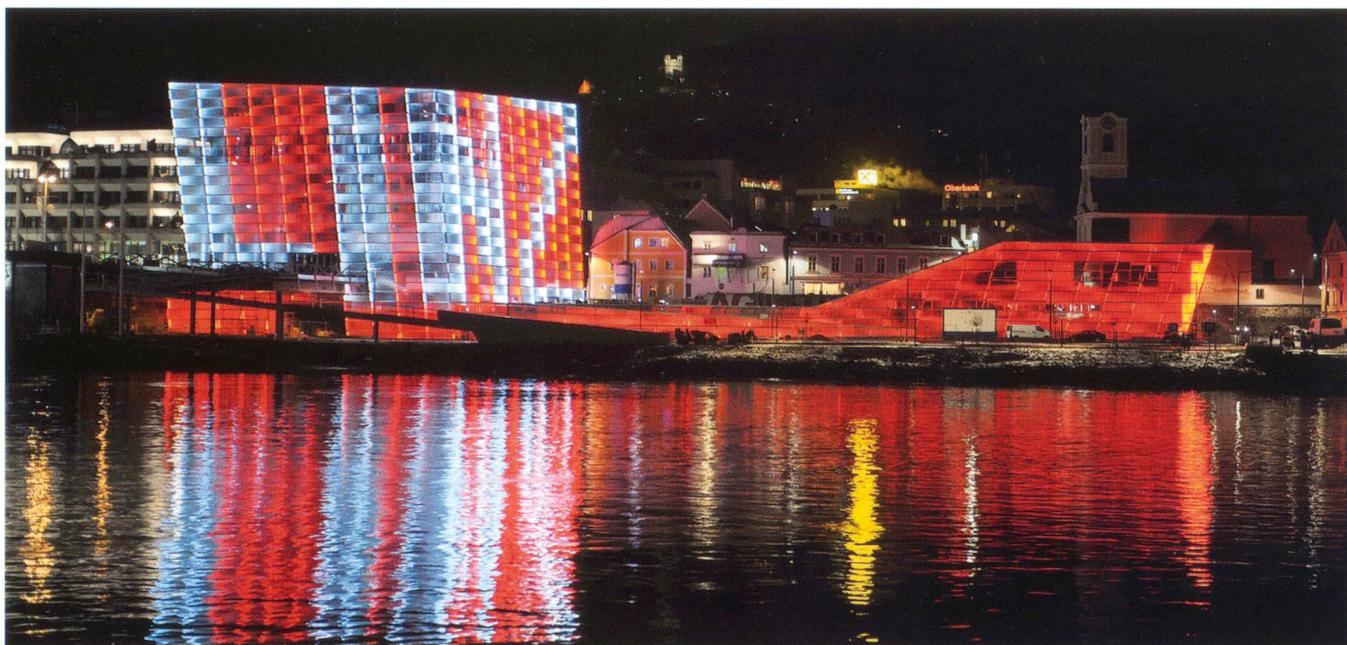
4.

La trasformazione dell'area di Abando Ibarra sul fiume Nervión a Bilbao

5., 6.

Linz: la banchina del Danubio presso il nuovo Ars Electronica Center.

5.



6.

Note

1. Paolo Sica, «Firenze, città e fiume», in *La Città e il Fiume*. Arch/Under, Electa, Milano, 1987, p. 181.
2. Mario Maffi, *Mississippi. Il Grande Fiume: un viaggio alle radici dell'America*, il Saggiatore, Milano, 2009, pp.70-76.
3. Mario Maffi, op.cit., p.189.
4. Cfr. Reiser+Umemoto, *Atlas of Novel Tectonics*, Princeton University Press, New York, 2006.
5. Cfr. José Augusto França, *Une ville des Lumières. La Lisbonne de Pombal*, Ecole Pratique des Hautes Etudes, Paris, trad.it. *Una città dell'Illuminismo. La Lisbona del marchese di Pombal*, Officina, Roma, 1972.
6. Mario Maffi, Tamigi, *Storie di fiume*, Il Saggiatore, Milano, 2008, pp.100-101.
7. Paolo Sica, op.cit., p.181.
8. Mario Maffi, op.cit., p.127.
9. Cfr. Manfredo Tafuri, *Venezia e il Rinascimento*, Einaudi, Torino.
10. Cfr. Renato Bocchi, *Il paesaggio come palinsesto*, Nicolodi, Rovereto, 2006.
11. Cfr. Iñaki Abalos, *Atlas pintoresco*, vol.1 e 2, Gustavo Gili, Barcelona, 2005-08.
12. Cfr. Guillermo Vazquez Consuegra, *Vigo Waterfront*, Gustavo Gili, Barcelona, 2008.
13. Diana Balmori, *Tra fiume e città. Paesaggi, progetti e principi*, Bollati Boringhieri, Milano, 2009, p.24.
14. Mario Maffi, *Mississippi*, op.cit., p.330.

Seit ihren Ursprüngen tendiert die Stadt dazu, das unbezwingbare Fließen des Wassers in seine Schranken zu verweisen. Der Fluss hat dagegen die Tendenz, sich zu bewegen oder sich zu verändern. Es wäre logisch, dem Wasserfluss zu folgen und parallel dazu einen «Erdfluss» zu schaffen. Der Anlegeplatz oder der Hafen ist häufig die natürliche Verbindung zwischen Fluss und Stadt: der symbolische Ort, der sie miteinander vereint. Die Reduzierung des Flusses auf einen inneren Raum der Stadt ist hingegen das Modell, mit dem der Fluss bezwungen werden soll, der Weg der künstlichen Gestaltung, der Kanalisierung, der Eindämmung. In diesem Fall handelt es sich vielmehr um die Beziehung zwischen Architektur und Wasser. Es wird versucht, das Wasser zu zähmen und in einen ruhigeren Zustand zu versetzen und gleichzeitig seine positiven Qualitäten – das Widerspiegeln, den flüssigen Zustand zu nutzen. Eine andere Beziehung der Stadt mit dem Fluss, in dem die Bautechnik dominiert, ist das Überbauen mit Brücken, durch die der Fluss dominiert werden kann, ohne sein Fließen zu unterbrechen. Im Rahmen der verschiedenen Modi, mit denen eine räumliche Beziehung zwischen Stadt und Fluss geschaffen wurde, entstanden verschiedene Arten von Räumen, die die Nutzungsbeziehung und die Wahrnehmen des Flusses durch die Bürger stark prägen. Sie haben seinen bildlichen, ikonischen und symbolischen Wert hervorgehoben, und als das Wasser aus den Städten verdrängt wurde, verloren diese ein wichtiges Element ihrer Identität. Der alte Mann-Fluss war zu einem Gespenst der Vergangenheit geworden, während der neue Fluss mit Industriegebieten und Problembezirken am Stadtrand assoziiert wurde. Die urbanen Phänomene haben einen radikalen Kurswandel eingeläutet; die fließende Dynamik des Flusses begleitet heute eine fließende Dynamik der Stadt selbst. Der Kontrast zwischen Stadt und Land hat sich nach und nach in eine Stadtlandschaft verwandelt, in der der bebauter Raum und die Grünflächen ineinander verschmelzen. Der städtische Raum wird nicht mehr geometrisch abgegrenzt und beendet; es handelt sich vielmehr um einen erweiterten und informellen Raum, der sich seine «malerische» Dimension wieder zu Eigen gemacht hat. Auch der Fluss kann heute in der Stadt eine Rolle spielen, die seiner mobilen Natur besser entspricht, und zu einem Zeichen werden, das die neuen urbanen Formen selbst hervorbringt. Daraus folgt eine progressive Stärkung der Idee des Flussparks, oder der Versuch, neue, miteinander verbundene öffentliche Räume zu schaffen, die eine urbane Riverfront entstehen lassen.