il giornale dell'ARCHITETTURA.com



Ritratti di città. Il cuore di Stoccolma batte (anche) a Slussen

I molteplici significati di uno spazio storico e multiforme, che sta vedendo la realizzazione di Nya Slussen, su progetto di Foster+Partners e Berg Arkitektkontor

LEGGI LA PRIMA PUNTATA DEL RITRATTO DI STOCCOLMA
LEGGI LA SECONDA PUNTATA DEL RITRATTO DI STOCCOLMA

Pochi luoghi urbani condensano **un'intensità pari a quella che caratterizza Slussen**. Imbarcazioni, merci, treni suburbani, metropolitana, tranvia, autobus, carrozze, pedoni, ciclisti e automobili hanno transitato per un lungo arco di tempo attraverso **quest'antica porta di Gamla Stan e della chiusa tra il lago Mälaren e il mar Baltico**.
La **storia** di questa enclave strategica **risale praticamente all'origine della città di Stoccolma**, registrando chiaramente nella sua forma le trasformazioni che la capitale ha subìto. **L'ultima di queste**, **Nya Slussen**, progettato da Foster+Partners con Berg Arkitektkontor per il concorso internazionale (2008), ha

portato alla **controversa demolizione dell'ormai logoro Slussen di Tage William-Olsson e Gösta Lundborg** (1931-35) e all'avvio di un costoso progetto urbano, l'ennesimo nella storia effervescente dei progetti che si sono avvicendati in questo luogo.
Slussen si presenta oggi al visitatore come un cantiere sotto la stretta sorveglianza dell'ascensore Katarina (1833-1935) e delle colline rocciose di Södermalm e Södra Stadshuset (oggi Stockholms Stadsmuseet). L'inaugurazione di una prima parte di *Nya Slussen*, il 25 ottobre 2020, ha coinciso con il **posizionamento del transatlantico "ponte dorato"** (*Guldbron*) e culminerà, tra pochi mesi, nella **nuova chiusa circondata da passerelle vicino all'acqua** (Slusstorget) e nella **costruzione di un contestato edificio** che dovrebbe aiutare a risolvere il salto di quota di Södermalm. Al di sotto di questo troveranno posto le **stazioni della metropolitana e della linea suburbana** (Saltsjöbanan), mentre la stazione degli autobus dovrebbe essere ubicata sotto Katarinabergen.
Il **nuovo progetto** mira a **fornire al complesso chiarezza formale** e, nonostante il peso dell'asfalto del nuovo ponte, cerca di generare uno spazio pubblico di riferimento nell'arcipelago di Stoccolma.

Chiavi di lettura per uno spazio multiforme

Al di là delle previsioni future, visitare Slussen rivela **la potenza di un luogo interstiziale** in cui si contemperano non soltanto le esigenze della mobilità, ma anche le istanze di continuità dello spazio urbano, il dialogo tra architetture e tessuti storici, la relazione con il paesaggio circostante. Data la complessità dello spazio, eccone alcune chiavi interpretative.
Non un ponte, ma un istmo. Lo dimostrano sia la cartografia storica che gli stessi disegni tecnici del progetto del 1931. Essendo il prolungamento a sud delle propaggini di Brunkebergsåsen, ciò segna la sua condizione come **punto**

d’incontro, oltre che come passaggio: un crocevia di acqua e terra, di vettori la cui importanza relativa si è modificata nel tempo.

Un piano inclinato. Il salto topografico tra Gamla Stan e Södermalm è stato alla base delle ipotesi di progetto capaci di garantire la continuità urbana. L’analisi della maggior parte dei progetti redatti tra il 1890 e il 1935 riconosce il **piano inclinato come una soluzione efficace per la connessione tra i quartieri** e, allo stesso tempo, per utilizzare il sottosuolo e la chiusa marittima senza separare gli usi. Le proposte del concorso del 2008, come quella di Bjarke Ingels Group, ci dimostrano il potenziale che avrebbe avuto una soluzione basata sul piano inclinato portata al limite.

La doppia connessione. A partire dal XVI secolo Slussen ha smesso di funzionare come unico punto di accesso ad un sistema doppio: la doppia connessione coincide da un lato con l’attuale “Guldbron” e la sua relazione con il molo di Skeppsbron, dall’altro (seppur meno evidente in Nya Slussen) dovrebbe assicurare la continuità tra Järntorgsgatan / Västerlånggatan, permettendo cosi un collegamento pedonale e commerciale supplementare tra Gamla Stan e Södermalm. Questa seconda connessione è certamente la sfida più urgente che Nya Slussen dovrebbe considerare per il successo di questa enclave nei percorsi pedonali.

La dimensione ipogea. L’utilizzo del sottosuolo a Slussen **non è una decisione di progetto**, quanto una **conseguenza naturale della topografia**. Così l’ha definito Le Corbusier nella sua visita a Stoccolma del 1932 e così lo hanno affrontato i disegni di Tage William-Olsson e Holger Blom già nel 1934, per inserire nuovi passaggi commerciali negli interstizi dell’infrastruttura viaria. Blå Bodarna, Gula Gången e Gröna Gången fungeranno per alcuni anni come percorsi pedonali ad alta affluenza, in stretta relazione con le stazioni della metropolitana e della ferrovia suburbana verso la costa. **Slussen**, in definitiva, **è un “artefatto” tridimensionale**, la cui dimensione urbana sotterranea è tanto importante quanto quella di superficie, benché tenda a restare nascosta.

Un nodo strategico per la mobilità urbana. Ciò che accade nel sistema di trasporto influenza, direttamente o meno, la “vita” del luogo. Due note potrebbero illustrarlo. Nel 1935 Slussen fu inaugurato come soluzione per il traffico stradale, ma anche come stazione di testa della metropolitana per Södermalm. Ciò ha permesso di consolidare i passaggi di accesso commerciale a Gamla Stan. Quando nel 1957 è stata inaugurata la nuova stazione di Gamla Stan, le rotte commerciali attraverso Slussen scemarono e iniziò il loro irreversibile declino. In secondo luogo, sorprende osservare le fotografie dello Slussen affollato di ciclisti a pochi anni dall’inaugurazione; si comprende quindi la **forza razionale che aveva ispirato il trifoglio stradale**. Scommettere dunque su un’infrastruttura non specializzata (sebbene magari meno efficiente), ma flessibile nel tempo, permetterebbe di evitare tali disfunzioni in futuro.

Non solo infrastruttura. Data la sua posizione centrale, Slussen ha funzionato anche come **riferimento cinematografico, pittorico e letterario, o come scenario per molteplici attività civiche**. Dal 1935 al 2015, ad esempio, si è moltiplicata la presenza di ristoranti, uffici, gallerie commerciali, distributori di benzina, officine, magazzini. Ma Slussen è stato anche teatro di eventi come la maratona di Stoccolma, di allestimenti natalizi, luogo di pesca o feste all’arrivo di navi come la Indomitables (1951). Questa **duplice valenza è l’essenza stessa di Slussen**, e dovrebbe ispirare il carattere che il nuovo intervento è chiamato ad **esprimere.**

Un perpetuum mobile. Kristinaslussen (XV secolo), Polhemslussen (XVIII secolo), Nils Ericsons Sluss (XIX secolo), Karl Johansslussen (1935) o Nya Slussen (2015) sono solo la cristallizzazione visibile di più di cinquecento progetti che hanno avuto un impatto nel corso della storia di questo istmo. Effettivamente, Slussen è cambiato al ritmo delle pulsioni urbane di Stoccolma. Benché sia certo che ci sono pochi spazi statici nelle città, visitare e studiare Slussen ci ha fatto comprendere la sua condizione di perpetuum mobile e, di conseguenza, il suo carattere

inequivocabilmente effimero. Un aspetto già intuito da Martin Wagner nei suoi progetti per Weltstadtplätze a Berlino negli anni 1930, e qualcosa che si respira nel cantiere di Nya Slussen. *Try again, fail better*, era scritto sulla ringhiera di Slussen poco prima della sua recente demolizione.

Immagine di copertina: fotomontaggio di Nya Slussen (Dbox / Foster+Partners / City of Stockholm)

Per approfondire

Clua, Á. (2017). *La condición intersticial en los proyectos de articulación urbana. Del Slussen al Estocolmo en cuatro tiempos / The interstitial condition in the urban articulation projects. From the Slussen to the Stockholm of Tage William-Olsson in four stages. Laboratori d'Urbanisme de Barcelona*. Universitat Politècnica de Catalunya. https://www.tdx.cat/handle/10803/461796

Clua, Á. (2021). *Urban cloverleaves: Origin, aesthetics, and contradictions of the Slussen, Stockholm. Architectural Research Quarterly*, 1-14. https://doi.org/10.1017/S135913552100021X

Eklund, H., & Hatz, E. (1981). *Se på Slussen från Söderbro till Karusellen: historik, projekt, framtidsperspektiv*. Stadsmuseet Kulturhuset

Gullberg, A. (2001). *City-drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm*. Stockholmia

Hall, T. (2009). *Stockholm: the making of a metropolis*. Routledge

Lorentzi, M., & Olgarsson, P. (2005). *Slussen. 1935 års anläggning*. Stockholms Stadsmuseum

Marcus, L., Ståhle, A., & Dahlhielm, M. (2010). Architectural knowledge and complex urban space. Analysis of five proposals for Slussen in Stockholm. *The Journal of Space Syntax*, 1(July), 254–257. http://joss.bartlett.ucl.ac.uk/index.php/joss/article/view/31/pdf_19

Rudberg, E., Bergman, B., Caldenby, C., & Gullberg, A. (2004). *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt*. Stockholmia

Spacescape. *Slussens Betydelse För Stadslivet: Analys Av Slussen Idag Samt Utvärdering Av Förslagen Nybyggt Bevarande Och Nya Slussen*. Stockholm: Spacescape, 2007

Sörenson, U. (Ed.). (2004). *Slussen vid Söderström*. Lind & Co/Samfundet S:t Erik

William-Olsson, T. (1931). Slussen. *Byggmästaren*, 45–50

About Author



Alvaro Clua Uceda

Dottore di ricerca, architetto e urbanista. È professore associato in Urbanistica presso la Barcelona School of Architecture (Universitat Politècnica de Catalunya) e ricercatore post-dottorato presso i Laboratori d'Urbanisme de Barcelona. Docente presso l'Università della Virginia-Barcelona Program (dal 2017). Visiting researcher presso Politecnico di Milano (2019/06), Royal Danish Academy of Fine Arts (2017) e Space Syntax Ltd. (2017). Autore di numerosi saggi su paesaggi infrastrutturali, progetti urbani, storia urbana e mappatura avanzata della città. Dal 2013 sviluppa anche concorsi di progettazione, progetti e studi di urbanistica e architettura.

See author's posts

Condividi