Centauro srl - Bimestrale - Poste Italiane s.p.a. - Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DCB BO

THE PLAN

ARCHITECTURE & TECHNOLOGIES IN DETAIL

Editorial: Will Alsop

Knock nothing down: Sky Creatures

PETER RICH

BANMU TANG

MECANOO

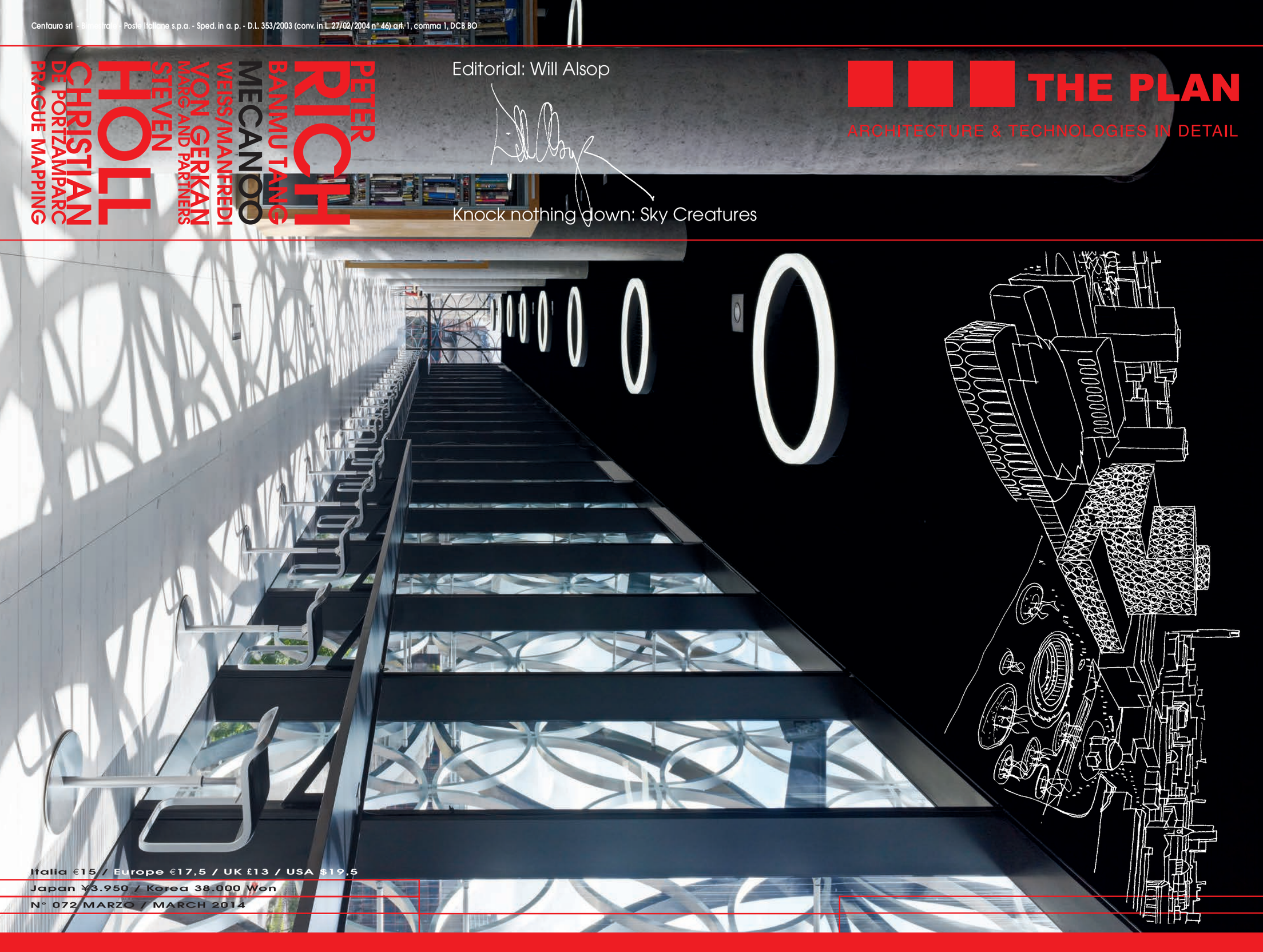
WEISS/MANFREDI

VON GERKAN MARG AND PARTNERS

STEVEN HOLL

CHRISTIAN DE PORTZAMPARC

PRAGUE MAPPING



Italia €15 / Europe €17,5 / UK £13 / USA $19,5
Japan ¥3.950 / Korea 38.000 Won
N° 072 MARZO / MARCH 2014

■ VEDUTA NOTTURNA DELLA MOLDAVA / NIGHT VIEW OF THE VLTAVA RIVER
© BEATRICE PRÈVE - FOTOLIA.COM

PRAGUE MAPPING

PRAGA: CLASSICA, VIVA E SENZA TEMPO
PRAGUE: CLASSICAL, VIBRANT AND TIMELESS

BY ANDREA BOSCHETTI AND FEDERICO PAROLOTTO

Fonti: navteq-openstreetmap, per grafi stradali, punti d'interesse, parchi urbani, fiumi e laghi; portale statistico municipale-provinciale-regionale-nazionale, per geodati popolazione su celle censuarie e validazione punti di interesse;NASA Shuttle Radar Topography mission v4 (http://www2.jpl.nasa.gov/srtm/) per i modelli digitali del terreno; Global Land Facility Cover (glcf.umd.edu) Vegetation Continuous Fields, per la percentuale di copertura arborea; Google Transit Feed e agenzie locali di trasporto pubblico, per i dati lineari e puntuali del trasporto pubblico.

Sources: navteq-openstreetmap, for road graphs, points of interest, urban parks, rivers and lakes; municipal-provincial-regional-national statistical portal for population geodata on census cells and points-of-interest validation; NASA v4 Shuttle Radar Topography mission (http://www2.jpl.nasa.gov/srtm/) for land digital models; Global Land Facility Cover (glcf.umd.edu); Vegetation Continuous Fields for the percentage of greenery coverage; Google Transit Feed and local public transport agencies for the public transport routes and network.

Rubrica, testi e immagini a cura di Andrea Boschetti e Federico Parolotto. Elaborazione dati GIS e mappature a cura di Dante Presicce (www.invisibledata.net).
Column, text and images by Andrea Boschetti and Federico Parolotto.
GIS data analysis and maps by Dante Presicce (www.invisibledata.net).

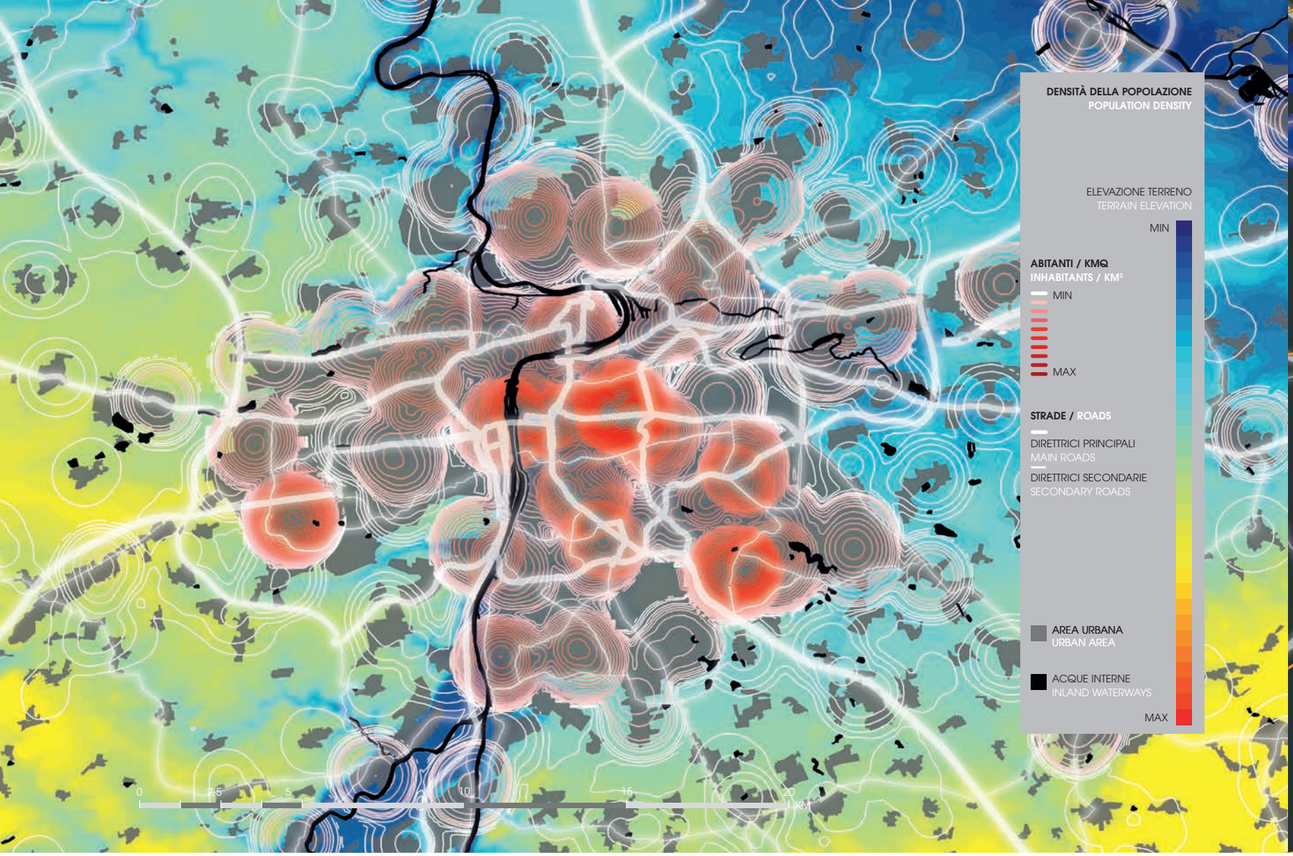
@TheCityPlan
@metrogramma
@fparolotto

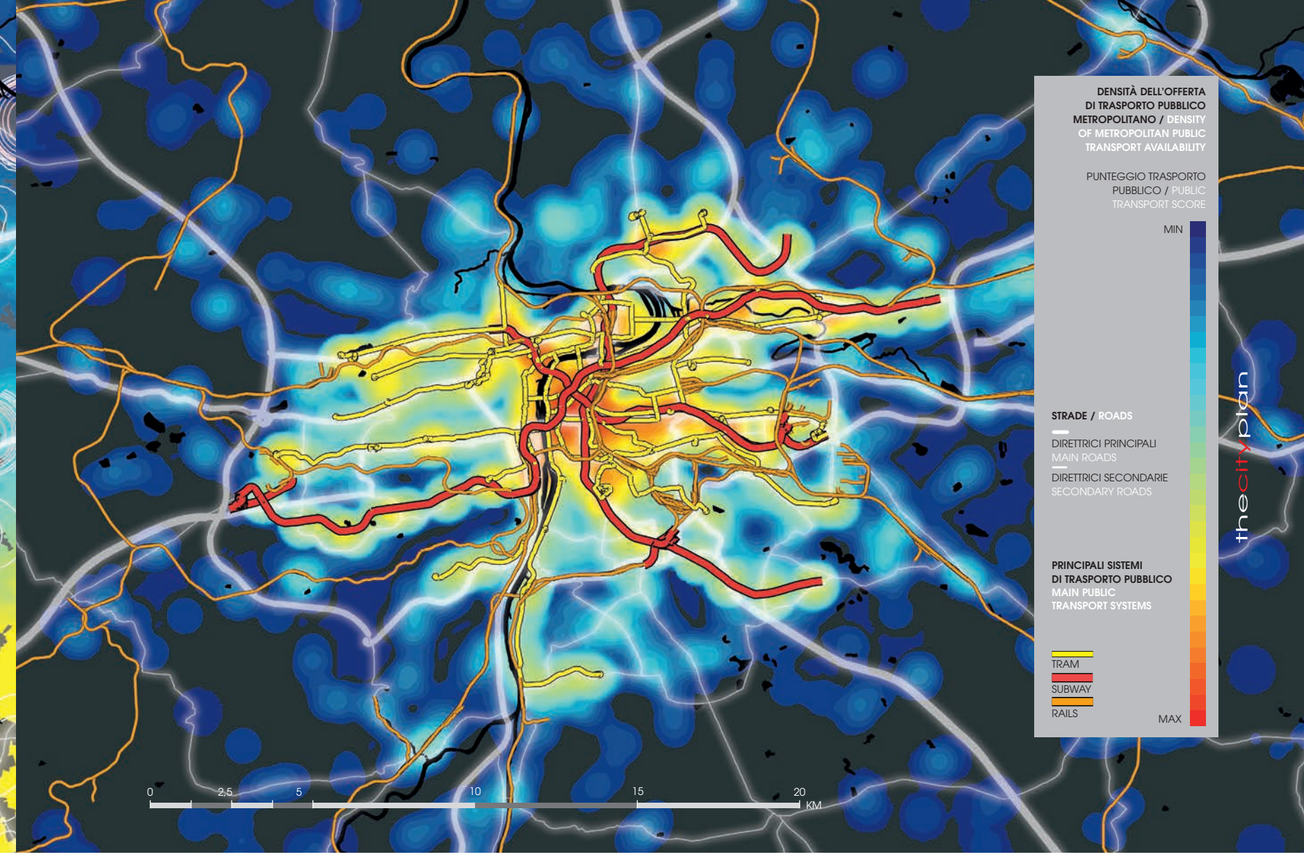
PRAGUE
City Area: 285 km²
Popolazione / Population
1.262.000 abitanti / inhabitants

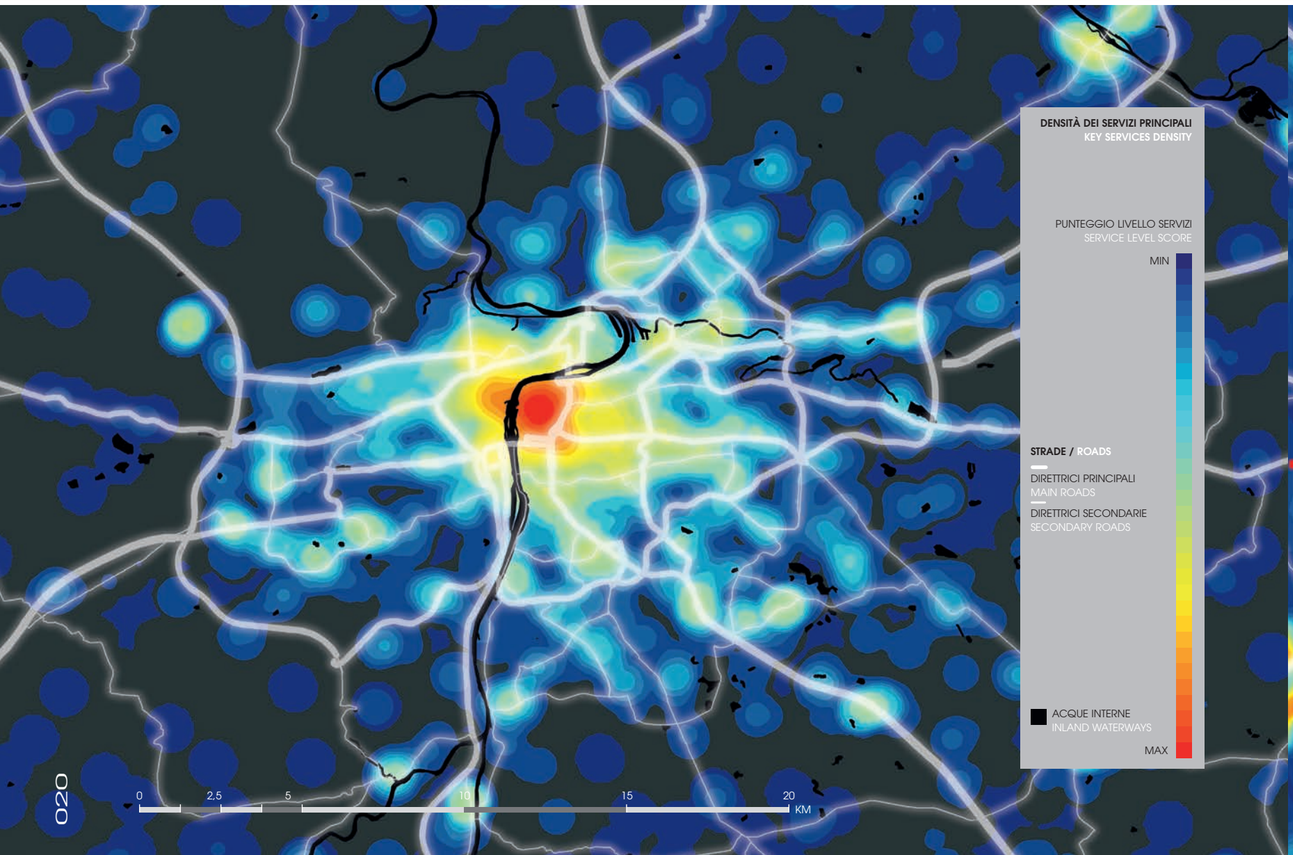
Metropolitan Area: 6.977 km²
Popolazione / Population
2.300.000 abitanti / inhabitants
(2012 data)

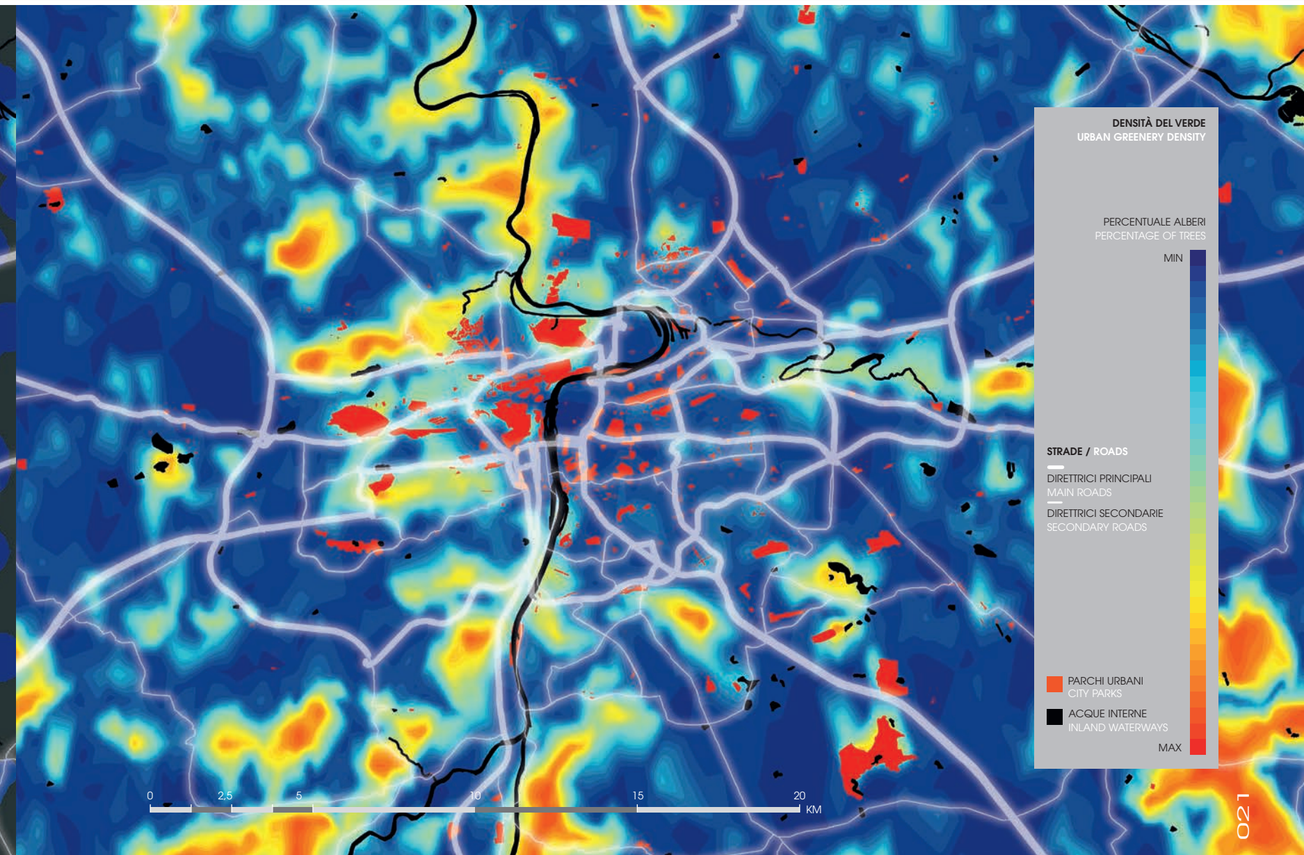
Praga è l'oggetto del nono appuntamento cartografico della rubrica TheCityPlan.
Dopo Dublino, Milano, New York, Guadalajara, Istanbul, Cairo, Londra e Amburgo, concentriamo nuovamente il nostro sguardo su una città europea, soffermandoci a osservare una struttura urbana storica che ha conosciuto negli ultimi 20 anni uno straordinario sviluppo che sembra, comunque, non aver intaccato la sua straordinaria classicità. Praga appare, infatti, una città viva e sempre al passo con i tempi.
La nostra osservazione delle città avviene attraverso l'esercizio del "mapping", la costruzione di mappe "semi-automatiche" realizzate servendosi di strumenti GIS. Esse ci consentono di visualizzare e far emergere a partire da domande specifiche sul tema della densità alcune forme nascoste e meno immediate della stessa, che in mancanza di database scientifici sarebbero difficili da cogliere osservando una qualsiasi cartografia della città.
Le mappe, costruite secondo criteri di densità relativa, sono sempre quattro: la prima analizza la conformazione orografica e la distribuzione della popolazione, la seconda il sistema delle componenti di "land use" e di servizi destinate alla vita pubblica e collettiva, la terza la densità del trasporto pubblico, la quarta la distribuzione del sistema del verde.
Praga, con i suoi 1.300.000 abitanti, è adagiata su un sistema collinare e attraversata da due fiumi: il principale è la Moldava, in cui confluisce il Berounka.
È facile osservare come Praga, allo stesso modo di altre città soprattutto europee, abbia mantenuto nella sua parte storica e centrale una vocazione prevalentemente residenziale riuscendo simultaneamente a contenere nei momenti di forte incremento demografico la dispersione (sprawl) urbana, fenomeno tipico di molte altre aree urbane che hanno vissuto un medesimo rapido sviluppo. La concentrazione della popolazione, pertanto, è localizzata nel centro della città.
Dal disegno delle infrastrutture notiamo come la rete delle strade principali penetri dentro la struttura urbana sino al suo nucleo centrale rendendo il tessuto molto "poroso". Ciò ha permesso certamente di rendere più omogenea e meno discontinua la crescita. La distribuzione dei servizi segue la concentrazione della popolazione in una relazione piuttosto armonica e funzionale. La maggiore densità di servizi è localizzata infatti in corrispondenza dell'ansa della Moldava, epicentro dello sviluppo storico della città, mentre le porzioni urbane più esterne vedono la presenza prevalente di grandi attrattori o sistemi di servizi concentrati intorno a grandi funzioni.
Praga è ancora oggi una città sostanzialmente monocentrica che tuttavia, a differenza di altre città europee, persegue l'obiettivo di evitare il più possibile discontinuità sul piano morfologico e funzionale.
In questo senso, la mappa del trasporto pubblico evidenzia l'imponente sistema di mobilità collettiva in città. Praga è, infatti, dotata di tre linee di metropolitana, ma soprattutto di una fitta rete capillare di autobus di superficie che compensa la mobilità prevalentemente radiale in "underground", equilibrando di fatto tutti gli scompensi di accessibilità al trasporto pubblico lungo le direttrici longitudinali e tangenziali del tessuto urbano. Il tema di un maggior sviluppo del trasporto sotterraneo a rete costituirà un'importante sfida per gli equilibri della città nei prossimi anni.
Le carte, infine, mettono in luce l'importante distribuzione del verde entro il tessuto urbano, in termini di giardini e parchi pubblici, evidenziando la grande attenzione delle politiche di sviluppo degli ultimi 200 anni per questo cruciale indicatore di qualità. La mappa infatti fa emergere, oltre alla concentrazione di aree verdi equamente distribuite nel tessuto, un'importante densità arborea anche in prossimità della parte centrale della città. Un aspetto questo che fa di Praga, insieme al contenuto consumo di suolo e a un capillare sistema di trasporto pubblico, un esempio virtuoso di pianificazione urbana in termini di qualità della vita.
La sfida del futuro sarà probabilmente il progressivo depotenziamento della rete stradale carrabile privata, a favore di un incremento ulteriore della mobilità sostenibile, dolce e collettiva.

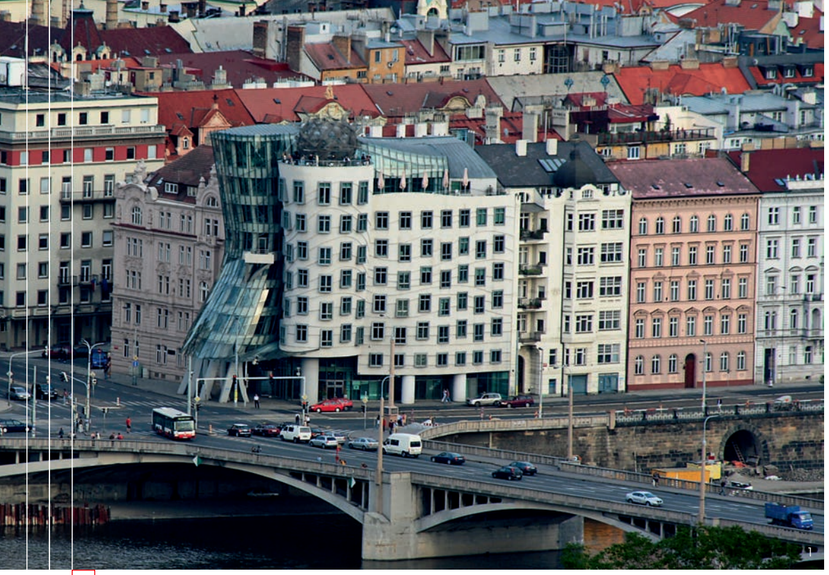
Prague is the 9th in our TheCityPlan series. After Dublin, Milan, New York, Guadalajara, Istanbul, Cairo, London and Hamburg, we present another European city whose extraordinary growth in the last 20 years does not seem to have undermined its priceless classical beauty. Prague stands out as a vibrant city at ease with modern times.
As is now custom, our survey documents are semi-automatic GIS-generated maps, a system that allows us to highlight specific, less obvious, density factors that would be difficult to identify on standard city maps without the availability of a large scientific database.
As usual, the four relative-density maps consider: population distribution and orography; land use and public service provision; public transport density; and last, the distribution of natural vegetation.
With 1.300.000 inhabitants, Prague extends over a series of hills and is crossed by two rivers: the Vltava, the larger, and the Berounka that flows into it.
It is quite clear that like other cities, especially in Europe, Prague's ancient city centre has remained largely residential. This has helped avoid - even in periods of strong population growth - the urban sprawl seen in many cities. Even today, Prague's population is still concentrated in its central core.
The infrastructure pattern shows how the main road network penetrates to the city centre, creating a "porous" hub. This factor has certainly contributed to more balanced, evenly distributed urban development. Similarly, the distribution of public services follows population density in a fairly functional, harmonious manner. High service density is to be found around the bend of the Vltava River, at the city centre. In contrast, the more outlying areas are characterized by service attractions or systems concentrated around major functional poles.
Prague is essentially a single centre city. And yet, unlike other metropolises, its goal is to avoid either geographical or functional discontinuity.
The Prague public transport map gives the city's imposing public transport provision. There are three subway lines, essentially laid out in hub and spoke fashion. These are offset, however, by a tight weave of bus routes that fills any longitudinal or tangential gaps. A challenge the city will face is to ensure that further development of the subway system is well balanced and in harmony with the rest of the transport system.
The maps also show the vast presence of natural vegetation in the form of gardens and public parks. It is clear that this major urban quality indicator has been a major focus, informing city planning over the last 200 years. As well as evenly distributed throughout the urban fabric, green areas are also particularly evident in the central areas, a feature that along with lower land occupation and a dense transport network makes Prague an exemplar of virtuous city planning - and its corollary: high quality of life.
The challenge for the future will be to reduce the importance of the private road network in favour of more sustainable, eco-friendly public transport.


DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE
POPULATION DENSITY
ELEVAZIONE TERRENO
TERRAIN ELEVATION
MIN
ABITANTI / KMQ
INHABITANTS / KM²
MIN
MAX
STRADE / ROADS
DIRETTRICI PRINCIPALI
MAIN ROADS
DIRETTRICI SECONDARIE
SECONDARY ROADS
AREA URBANA
URBAN AREA
ACQUE INTERNE
INLAND WATERWAYS
MAX
0
2.5
5
10
15
20
KM


DENSITÀ DELL'OFFERTA
DI TRASPORTO PUBBLICO
METROPOLITANO / DENSITY
OF METROPOLITAN PUBLIC
TRANSPORT AVAILABILITY
PUNTEGGIO TRASPORTO
PUBBLICO / PUBLIC
TRANSPORT SCORE
MIN
STRADE / ROADS
DIRETTRICI PRINCIPALI
MAIN ROADS
DIRETTRICI SECONDARIE
SECONDARY ROADS
PRINCIPALI SISTEMI
DI TRASPORTO PUBBLICO
MAIN PUBLIC
TRANSPORT SYSTEMS
TRAM
SUBWAY
RAILS
MAX
0
2.5
5
10
15
20
KM


DENSITÀ DEI SERVIZI PRINCIPALI
KEY SERVICES DENSITY
PUNTEGGIO LIVELLO SERVIZI
SERVICE LEVEL SCORE
MIN
STRADE / ROADS
DIRETTRICI PRINCIPALI
MAIN ROADS
DIRETTRICI SECONDARIE
SECONDARY ROADS
ACQUE INTERNE
INLAND WATERWAYS
MAX
0
2.5
5
10
15
20
KM


DENSITÀ DEL VERDE
URBAN GREENERY DENSITY
PERCENTUALE ALBERI
PERCENTAGE OF TREES
MIN
STRADE / ROADS
DIRETTRICI PRINCIPALI
MAIN ROADS
DIRETTRICI SECONDARIE
SECONDARY ROADS
PARCHI URBANI
CITY PARKS
ACQUE INTERNE
INLAND WATERWAYS
MAX
0
2.5
5
10
15
20
KM



UNA CAPITALE TRA PASSATO E FUTURO
A CAPITAL CITY BETWEEN PAST AND FUTURE

BY JAKUB CIGLER*

La maggior parte dei turisti concorda nell'affermare che Praga sia una delle città più belle da visitare. In qualità di residente, ritengo che questa affermazione sia legata unicamente al fascino della città vecchia, non alle zone periferiche. Purtroppo, la separazione tra "un magnifico centro storico" e "una città moderna tutto sommato nella media" è comune a gran parte dei centri urbani europei.

Praga è sorta 1.100 anni fa, ma l'area più caratteristica risale al periodo tra il XII e il XVIII secolo. Dopo il 1848 la città ha esteso i propri confini, annettendo villaggi adiacenti e trasformandoli in distretti metropolitani a cavallo tra il XIX e il XX secolo. La tabella qui proposta (tabella A) mostra il picco di crescita della capitale della Repubblica Ceca avvenuto tra il 1880 e il 1930; dalla Seconda Guerra Mondiale in avanti, infatti, si può notare un arresto demografico: in altre parole, l'aumento sensibile in termini di popolazione oggi osservabile nei maggiori centri abitati di Asia, Africa e America Latina è occorso a Praga all'inizio del XX secolo.

Tenendo in considerazione che l'ingente migrazione dalle campagne verso aree più urbanizzate è da sempre indice di una maggiore attrattiva della città a discapito delle zone rurali, allora il mancato incremento di abitanti da 60 anni a questa parte non è altro che un preciso segnale di come Praga non eserciti più il richiamo di un tempo, vivendo ora di turismo e cullandosi nel proprio passato.

Ulteriore elemento distintivo della città è la morfologia del terreno. Praga è situata nella valle della Moldava ed è circondata da sette colli, posti al limite di un altopiano a circa 200 metri sopra il centro storico. Dal Ponte Carlo, a mio avviso il fulcro cittadino, si può godere di un ampio ventaglio di vedute panoramiche. Il contesto naturale circostante spiega quindi la distribuzione dei diversi distretti: i più ambiti godono dei migliori scorci sulla città vecchia e, in particolare, sul castello di Praga; non a caso il masterplan del XIX secolo per il quartiere borghese di Vinohrady era stato appositamente studiato per garantire la visuale sul castello. Altri, come Zizkov e Vrsovice, sono invece da sempre poveri e di conseguenza meno ricercati.

La distinzione tra città vecchia e periferia appare netta per via di un altro fattore, ossia la rete di trasporti. L'arteria nord-sud divide sia il centro storico (Praga 1) da Vinohrady e Karlin, sia i quartieri di Letna e Hradcany da Holesovice. Tutto questo non fa che acuire la separazione dettata dalla morfologia geografica, con distretti come Smichov, Zizkov e Vrsovice situati "oltre la collina" o "al di là della linea ferroviaria o della via principale".

Questa divisione viene ancor più sottolineata dal turismo. Dalla Rivoluzione di Velluto di 23 anni fa, la città vecchia viene costantemente presa d'assalto dai visitatori, dando luogo a un interessante fenomeno: con il centro storico invaso, i locali si sentono sempre più "a casa" in distretti come Letna, Vinohrady, Smichov e Holesovice, scatenando quindi un effetto domino sulla qualità delle infrastrutture (ristoranti, negozi e servizi) di quelle aree.

Proprio come avvenne per l'arteria nord-sud (SJM) costruita nel periodo socialista, le due circonvallazioni attualmente in via di realizzazione sono figlie di una cattiva progettazione. Queste vie di comunicazione non seguono infatti il tipico percorso anulare. Nella porzione nord-ovest, per esempio, a un certo punto andranno quasi a "sbattere" contro il castello di Praga, con l'effetto di provocare un futuro incremento dei livelli di traffico in un'area di grande importanza.

Come in gran parte delle città storiche, la rete di comunicazioni originaria segue uno schema a raggiera, con un fulcro da cui si diramano le varie strade. Tuttavia, una volta realizzate le due circonvallazioni, le principali rotte radiali da e verso il centro storico verranno parzialmente rimpiazzate da connessioni tangenziali lungo il perimetro, andando così ad alleggerire i flussi di traffico lungo l'arteria nord-sud e nelle altre strade a raggiera. Il passaggio da un sistema di trasporti centrale a uno periferico influenzerà in modo sensibile lo sviluppo metropolitano e mi auguro che possa essere di aiuto nella conversione di Praga da città monocentrica a policentrica, apportando inoltre benefici anche al centro cittadino.

Oggi, il traffico suddivide la città in blocchi: il caso più lampante, spesso messo in luce dai media, è la famosa piazza di San Venceslao. Risalente al regno di Carlo IV durante il XIV secolo, fu in origine sede del mercato dei cavalli per la città nuova e successivamente rinominata nel XIX secolo, quando venne inserita la statua in onore del santo. Il profilo è simile agli Champs-Élysées di Parigi, mentre a livello funzionale ricorda di più la Rambla di Barcellona. La sua imponente estensione longitudinale (60x750 m) le consente di connettere la città vecchia a una delle porte cittadine (in seguito demolita per fare spazio al Museo Nazionale in stile neoclassico). La città nuova si è estesa a seguito dell'abbattimento delle mura della città vecchia nel XIX secolo e della costruzione del distretto di Vinohrady. Il Museo Nazionale e la statua di San Venceslao hanno fatto di questa piazza uno degli spazi pubblici più importanti dell'intera Cecoslovacchia, oggi Repubblica Ceca. Tutte le celebrazioni, rivoluzioni, dimostrazioni ed esequie pubbliche hanno da sempre luogo qui.

Otto anni fa, il nostro studio ha vinto la competizione per la riqualificazione della piazza di San Venceslao. La nostra proposta era basata su tre punti. In primis, la limitazione dell'accesso alla piazza per i veicoli e l'eliminazione delle aree di sosta, con il mantenimento di una sola

■ TABELLA A / TABLE A

Anno / Year	1378	1500	1610	1798	1880	1930	1961	1980	1995	2005	2012
Popolazione Population	40.000	30.000	60.000	79.000	350.000	950.000	1.13 mil	1.19 mil	1.21 mil	1.18 mil	1.26 mil

Most tourists agree that Prague is one of the most beautiful cities to visit. As a local resident though, I know this is thanks to the beauty of the old town centre and not to the rest of the city. Unfortunately, this split between a "beautiful historical centre", and an only "average quality contemporary town" is a characteristic of most European cities.

Prague is 1.100 years old. Its most characteristic part was built between the 12th and 18th centuries. After 1848, the city extended its confines, incorporating adjacent villages that during the late 19th and early 20th centuries became new districts. The table A shows how Prague grew to its current size between 1880 and 1930. Since the Second World War though, it has not grown at all. In other words, the dramatic population increases we are seeing today in Asian, African and Latin American cities took place in Prague at the turn of the 20th century. A massive influx of the rural population into an urban area always reflects the greater attraction of the town over the countryside during specific historical periods. The fact that Prague has not grown for more than 60 years shows that it unfortunately no longer exerts this attraction and has become a city living off tourism and its past.

Prague is characteristic also for its specific geographical morphology. Standing on the Charles Bridge - for me the centre of city - you can see the seven hills surrounding the city. Prague lies in the valley of the Vltava River and the seven hills are the edges of a highland plateau some 200 metres above the old city. This morphology is behind the hierarchy of the different neighbourhoods, the districts with good views over the old city and especially with a view of the Prague castle being the most prized. In fact, the 19th century master plan for the bourgeois district of Vinohrady was oriented to ensure views over to the castle. The districts of Zizkov and Vrsovice, on the other hand, have always been poor and less sought after.

Another reason why Prague is not a consistent city with such a clear-cut distinction between the old centre and outlying districts is the transport scheme. A so-called north-south arterial road brutally splits off the historic centre (Prague 1) from Vinohrady and Karlin, but also disconnects the neighbourhoods of Letna and Hradcany from Holesovice. This heightens the disconnect created by the area's morphology, with districts like Smichov, Zizkov and Vrsovice being sited "behind the hill" or "behind the train tracks or arterial road".

Finally, the division between the historical centre and its surrounding districts is further exacerbated by tourism itself. Since the Velvet Revolution 23 years ago, tourists have flocked to the old town. This has triggered an interesting phenomenon: a centre crowded out by tourists but Prague citizens tending increasingly to feel they belong to districts like Letna, Vinohrady, Smichov, Holesovice. This has had a knock-on effect on the quality of infrastructure like restaurants, shops and services in general in these districts.

Currently Prague has two city ring roads under construction. Unfortunately, however, they are being built in completely wrong positions, just like the north-south arterial route (SJM) built during Socialistic period. The roads are badly designed, not describing the usual circle around a city that ring roads should. At one point, for example, they almost impinge on Prague Castle on the northwest side. This will have the effect, once completed, of increasing traffic flows around this crucial area.

Like most old cities, Prague's original road system is a hub and spoke pattern. However, once the city ring roads are completed, the radial thoroughfares leading in and out of the centre will be partly replaced by tangential connections on the perimeter. This will dramatically change traffic flows across the city centre via the north-south artery and other radial roads. Yet I believe this transition from a centric to a peripheral transport system will dramatically influence the city's development, hopefully helping to turn Prague from a centric to a polycentric city.

As well as developing as a polycentric city, the new road system will also have a positive influence on the city centre. Today the traffic cuts the city to a series of blocks, the most blatant case, often highlighted by the media, being the famous Wenceslas Square. Originally built in the 14th century during the reign of Charles IV as a horse market for the new town, it was renamed Wenceslas Square in the 19th century when the statue was built. The square's profile is similar to the Champs-Élysées in Paris, while its function is more like that of Barcelona's Rambla. Its huge longitudinal extension (60x750 m) connects the old town with one of the city gates (subsequently demolished to make way for the neoclassical-style National Museum). The new town was extended with the demolition in the 19th century of the old city walls and the building of a new district called Vinohrady. The presence of the National Museum and statue of St. Wenceslas made this square the most important public space in the whole of Czechoslovakia, today the Czech Republic. All celebrations, revolutions, demonstrations and funerals take place here.

Eight years ago, our team won the competition for the revitalisation of Wenceslas Square. Our proposal as a few key aims, as can be seen from the enclosed drawings. First: to reduce yet not completely eliminate car access, but virtually to eliminate surface parking. Our proposal is to keep only one lane in both directions with parallel parking for taxis and delivery vehicles. Second: to create double-width sidewalks on

carreggiata a due sensi e parcheggi in parallelo per taxi e veicoli di trasporto merci. Il secondo punto prevedeva il ripristino del profilo esistente attorno al 1890, il raddoppio della larghezza dei marciapiedi (posti su entrambi i lati del boulevard) e una seconda fila di alberi. Infine, la riproposizione di due stazioni della metropolitana e delle linee dei tram che fino agli anni Ottanta connettevano la città vecchia a Vinohrady. Il risultato, comunque, non ha inciso positivamente sulla vita pubblica della piazza.

L'idea di riproporre le linee per tram lungo l'asse originario ha destato con nostro stupore molti dissapori tra la gente. L'oggetto di discussione riguardava il percorso del tram, poiché avrebbe proseguito per Na Prikope, una strada oggi divenuta pedonale. Tuttavia, la situazione di Praga è quella di una città dal vasto centro storico sprovvisto di adeguati trasporti pubblici in superficie, che sarebbero i mezzi per eccellenza per tratte brevi (come quella tra la città vecchia e Vinohrady). La metropolitana rientra invece tra i mezzi di comunicazione per distanze maggiori.

Un altro aspetto essenziale è legato all'accesso e al parcheggio dei veicoli nel centro storico. La nostra proposta è stata di costruire due autorimesse sotterranee riservate ai residenti, al fine di eliminare le auto parcheggiate che intasavano la piazza, e destinare i medesimi spazi al solo carico e scarico merci. I veicoli che sostano a lungo in superficie sono un problema per l'intera città. Sebbene fossero state proposte dal piano di sviluppo urbano, sono state ignorate in toto e ora le conseguenze sono fin troppo evidenti, comportando inoltre l'abbattimento del valore di mercato di uffici e immobili situati nel centro storico. Volendo porre rimendo a questa situazione, la porzione a sud della piazza di San Venceslao è stata chiusa al traffico durante la seconda metà del 2013. Il risultato è coinciso con la creazione di una zona pedonale, ora divenuta malfamata per spaccio e prostituzione.

L'unico modo per limitare la necessità di spostamento con mezzi privati è incentivare il trasporto pubblico. Nel caso dell'area che circonda la piazza di San Venceslao, significa allargare e migliorare la rete tranviaria, molto utilizzata ed efficiente a Praga: con i suoi 1.2 miliardi di corse all'anno, la capitale della Repubblica Ceca si attesta infatti tra le città con la più alta percentuale di utilizzo di trasporti pubblici su scala mondiale. Solo la zona centrale ne è stata privata a seguito della costruzione della metropolitana durante l'era socialista e così oggi impelle la necessità di migliorare la situazione nella cosiddetta "Croce d'Oro", ovvero nell'intersezione tra la piazza di San Venceslao e Na Prikope al confine tra la città vecchia e nuova.

Un altro fattore che merita di essere preso in considerazione è la striscia di verde lungo l'asse della piazza che, sebbene rappresenti potenzialmente un beneficio, non fa altro che limitare gli spostamenti dei passanti. Lo spazio risulta infatti diviso in due parti parallele ma tra loro separate, ciascuna con la propria vita e il proprio flusso pedonale lungo i 750 metri di marciapiedi; per questo riteniamo che dovrebbe essere rimossa. Rispetto alla Rambla, in cui confluiscono le attività delle zone circostanti e c'è equilibrio tra i movimenti longitudinali e trasversali, la piazza di San Venceslao è invece unidirezionale, con l'arteria nord-sud che si frappone tra essa e il Museo Nazionale. Un grande numero di auto ne attraversano il centro ogni giorno, acuendo la separazione dal vicino Vinohrady.

Questi problemi sono stati all'ordine del giorno per anni, fin quando l'amministrazione comunale ha optato per una competizione aperta. Prima di arrivare a questa scelta, si sono svolti numerosi dibattiti pubblici e sono state vagliate infinite proposte dai rappresentanti municipali e dal comitato per i monumenti storici. Sebbene a livello generale tutto ciò avvalori la bontà del nostro progetto, ulteriormente approfondito e sviluppato nel corso degli ultimi quattro anni, il fioccare di obiezioni e commenti negativi spesso contradditori dimostra come il problema non sia ancora risolto.

Purtroppo la situazione è lo specchio dell'immaturità della società ceca e della mancanza di una leadership capace di farsi carico delle problematiche e risolverle. Il centro storico di Praga necessita sia di un sistema di trasporti pubblici più efficiente sia di un miglioramento delle condizioni per il parcheggio per i residenti, se si desidera che il valore di mercato degli immobili risalga la china. La mancanza di una leadership politica viene comprovata dall'incapacità di riconvertire i principali spazi pubblici nell'intera Repubblica Ceca.

Nonostante questi problemi, negli ultimi 20 anni a Praga sono stati costruiti molti edifici e immobili degni di nota, in gran parte per merito di investimenti privati. Tra questi, la famosa Casa Danzante di Frank O. Gehry e Vlado Milunic, ma anche altri progetti come l'Hotel Metropol lungo il viale Narodni Trida, l'Euro Palace in piazza San Venceslao, la galleria Mysak su via Vodickova e il Futurama a Karlin. Esempi di spazio pubblico innovativo e di qualità sono infine gli interventi The Park e Florentinum: il primo è stato progettato e completato dal nostro studio nel 2009 all'interno di un complesso per uffici alla periferia della città, mentre il secondo, un immobile a uso misto, è stato concluso di recente nel distretto di Praga 1.

* Jakub Cigler, Int'l. Assoc. AIA e partner di Cigler Marani Architects, è riconosciuto per il proprio apporto teorico e pratico nel mondo dell'architettura sia nella Repubblica Ceca sia all'estero. I 25 anni di esperienza al servizio del settore gli sono valsi nel tempo collaborazioni e partnership con svariate aziende di fama mondiale.

■ 1- CASA DANZANTE / DANCING BUILDING
FRANK O. GEHRY, VLADO MILUNIĆ, 1996
© CHE-WIKIMEDIA COMMONS

2- PIAZZA DELLA CITTÀ VECCHIA
OLD TOWN SQUARE
© MARI79 - FOTOLIA.COM

3- EURO PALACE
EDIFICIO PER UFFICI / OFFICE BUILDING
DAM, 2002
© FILIP SLAPAL, COURTESY DAM

4-5 FUTURAMA BUSINESS PARK - ATELIER KRATKY, 2011
COURTESY FUTURAMA BUSINESS PARK

6- THE PARK
SVILUPPO URBANO PER UFFICI E SERVIZI
URBAN DEVELOPMENT FOR OFFICES AND SERVICES
CIGLER MARANI ARCHITEKTI, 2009
COURTESY CIGLER MARANI ARCHITEKTI

7-8 PIAZZA SAN VENCESLAO
WENCESLAS SQUARE
PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE
REVITALISATION PROJECT
CIGLER MARANI ARCHITEKTI, 2013

both sides of the Boulevard and plant a second row of trees. This will recreate the profile that existed around 1890. Third: to bring back the tramway lines and the building of two subway stations that connected the old town with Vinohrady until the 1980s. The result, however, was very detrimental to the square as a hub of public life.

The idea of bringing back tramway tracks along the axis of the square in practically the same position as before surprisingly met with public opposition. The argument was that the tramway would continue to Na Prikope Street, today a pedestrian zone. But Prague´s current situation is that of an extensive city centre devoid of surface public transport, the means par excellence for short distance travel between, for example, the old town and Vinohrady - the underground being a means of transport for greater distances.

Another essential aspect is city-centre car access and parking. Our proposal is to build two underground car parks for residents only. This would eliminate the parked cars that currently clog the square since surface parking would be exclusively "kiss and ride" spots. Ubiquitous parked cars are a general issue in the whole of Prague on account of the lack of underground car parks. Although envisaged by the urban development plan, none were built, with consequences that are all too evident today. This has also contributed to the fall in the market value of city-centre office and residential buildings. In an attempt to remedy the situation, the lower part of Wenceslas square has been closed to traffic for the second half of 2013. The result, however, has been to create a pseudo-pedestrian zone that has been taken over by drug pedlars and prostitutes.

The only way to curb the private transport requirement is to improve public transport. In the case of the area around Wenceslas Square this means extending and improving the tramway system, which in Prague is very popular and effective. In fact, with 1.2 billion passenger journeys a year, Prague has one of the highest public transport usage rates in the world. It is only this central area that has been stripped of public transport after the building of the underground network during Socialistic era. Today there is an urgent need to improve the situation at the so-called "Golden Cross", the area where Wenceslas Square intersects with Na Prikope on the border between old and new town.

Another factor requiring attention is the green strip along the axis of the square. It must be removed if the square is to take on a new lease of life, for today it cripples pedestrian movements across the square from one sidewalk to another. Although a green strip, and so potentially a plus factor, it here serves only to divide the square into two parallel sides, splitting it into two separate parts, each with it own separate life, and creating exclusively single direction flows along the 750m long sidewalks. Compared to the Rambla, where longitudinal and cross movements are in balance and reflect the activity of surrounding districts, Wenceslas Square is mono-directional, with the north-south arterial road disconnecting the square from the National Museum. A large number of cars cross the top of the square every day, effectively cutting it off from the neighbouring district of Vinohrady. These problems have been known and debated for years. Finally, Prague chose a solution in an open competition. But before that and eight years since the competition there has been a never-ending series of public debates and presentations by commissions in charge of historic monuments and city hall representatives. These latter generally support our design, which has been further developed over the last four years. However, negative comments and objections, often contradictory, continue to muddy the issue.

Unfortunately, the situation reflects the immaturity of Czech society and the lack of leadership able to move the issue forward. It is blatantly obvious that Prague´s city centre needs a better surface public transport system and must provide adequate residential parking if real estate quality and values are to be improved. The lack of leadership and decision-making is symbolically mirrored in the failure to change the most important public space in the whole of the Czech Republic.

Despite these leadership problems, the last 20 years have seen a number of interesting buildings and developments, mostly thanks to private investment. These include the well-known Dancing Building by Frank O. Gehry and Vlado Milunic, but also other projects like the Hotel Metropol on Narodni Trida, the Euro Palace on Wenceslas Square, Mysak on Vodickova Street, and Futurama in Karlin. An example of new quality public space, part of an office development in an outlying district, is The Park, designed and completed by our practice in 2009, and the mixed-use development of Florentinum, completed only very recently in Prague1.

* Jakub Cigler, Int'l. Assoc. AIA, is partner of Cigler Marani Architects, and has been acknowledged for his practical and theoretical works both in the Czech Republic and abroad. During his 25 years of experience in the industry, he has also worked for and collaborated with various renowned companies on a global scale.

9- PIAZZA SAN VENCESLAO / WENCESLAS SQUARE
VISTA NOTTURNA / NIGHT VIEW
© BIKEWORLDTRAVEL - FOTOLIA.COM

10- HOTEL METROPOL - CHALUPA ARCHITEKTI, 2007
© FILIP SLAPAL, COURTESY CHALUPA ARCHITEKTI

11- FLORENTINUM
COMPLESSO A USO MISTO / MIXED USE COMPLEX
CIGLER MARANI ARCHITEKTI, 2014
COURTESY CIGLER MARANI ARCHITEKTI

12- VISTA AEREA DELLA CITTÀ / CITY AERIAL VIEW
© ALORIEL - FLICKR.COM