

Gianugo Polesello creates a new *Gestalt* for the new Padova est motorway toll booth. A composition which includes different scales while assuming the artificial landscape of the motorway as its place: a new central place-hub in the infrastructure system of the Venetian metropolitan area, a 'gateway-bridge', a *Tür* which, opening toward the city and the territory becomes *Brücke*.

## Gianugo Polesello Porta e ponte a Padova est *Gateway and bridge at Padova est*

Gundula Rakowitz

Secondo Georg Simmel in *Brücke und Tür*, astruendo due cose dalla imperturbata situazione delle cose naturali per designarle come separate, noi le abbiamo già messe in relazione e fatte risaltare entrambe, nei confronti di tutto ciò che sta loro in mezzo<sup>1</sup>.

Le parole di Simmel si attagliano al fare in senso *poietico* un progetto di architettura in quanto procedere di concerto: con Gianugo Polesello, per inventare una nuova *Gestalt* di una stazione autostradale come tema generale, ed in particolare quella di Padova est. Un tema compositivo che investe simultaneamente scale differenti assumendo il paesaggio artificiale dell'autostrada come proprio luogo: un nuovo luogo-nodo centrale nei sistemi di infrastruttura dell'area metropolitana veneziana.

Si è trattato di una ricerca architettonica applicata alla costruzione e invenzione del paesaggio autostradale che ha inteso indagare ruoli e valori dell'architettura nella progettazione urbana e territoriale. In tal modo si è ripensato il rapporto fattuale tra le procedure e le tecniche e l'essenzialità dell'architettura nella formazione di prodotti tra loro in rapporto dialettico: *landmark*, *citymark* e *streetmark*.

Mantenendo la rilevanza del tracciato logistico delle due direzioni (lungo il corridoio autostradale Venezia-Milano) già visibili nell'allineamento del decumano massimo patavino, il progetto assume la complessità del nodo padovano di rotte viarie diverse di flussi babelici di traffico come segno di ciò che è via, strada, percorso, di ciò che unisce il diviso, collegando nel punto-limite. Di ciò che non ha dimensione spaziale ma definisce la spazialità, e permette di provarla, di viverla, di progettirla. Di progettirla in quanto dà forma, definisce il molteplice degli infiniti punti di convivialità della città di Padova sottolineando il ciclo vitale del nodo.

According to Georg Simmel in *Brücke und Tür*, in abstracting two things from the unperturbed situation of natural things in order to designate them as separate, we have already highlighted them and placed them in relation to everything that stands between them<sup>1</sup>.

Simmel's words suit the carrying out in the *poietic* sense of an architectural project as a concerted procedure, together with Gianugo Polesello, in order to invent a new *Gestalt* for a toll booth as a general theme, and in particular that of *Padova est*. The theme of a composition that includes different scales while assuming the artificial landscape of the motorway as its place: a new central place-hub in the infrastructure system of the Venetian metropolitan area.

This was an architectural research applied to the construction and invention of the motorway landscape which inquired into the roles and values of architecture in urban and regional design. In this way the actual relationship between procedures and techniques was reinterpreted, as well as the essential nature of architecture in the creation of products in dialectic relationship: *landmark*, *citymark* and *streetmark*. Maintaining the relevance of the logistic layout of the two directions (along the Venice-Milan motorway system), already visible in the alignment of Padua's Decumanus Maximus, the project assumes the complexity of the Paduan hub where various chaotic traffic routes meet, as the sign of that which is way, path, road, which unites what is divided, connecting them at the limit point. Of that which does not have a spatial dimension yet defines spatiality, and permits experiencing it, living it, designing it. Of designing it since it gives shape and defines the multiplicity of infinite meeting points of the city of Padua, underlining the life-cycle of the hub.

The multi-point nature of the boundary, of this boundary, is what al-



Casello autostradale Padova est  
1999-2005

*Progetto:*

Iuav Studi e Progetti ISP srl

*Responsabile progetto:*

Gianugo Polesello

*Direzione tecnica:*

Mario Spinelli

*Collaboratori:*

Carlo Biaggioni, Luca Dotto, Enrico Ferreguti (coordinatore),

Andrea Zanchetti

*Consulente architettura:*

Gundula Rakowitz

*Consulenti strutture:*

Studio Tecnico Associato Turrini, Giorgio Navarra (fabbricato uffici)

*Consulenti impianti:*

Studio Tecnico Associato Turrini con Prisma Engineering srl,

Massimo Massaro e Rinaldo Rossi (fabbricato uffici)

*Consulenti opere stradali:*

Studio Tecnico Associato Turrini con Net Engineering spa

*Direzione lavori:*

Giancarlo Turrini con Paolo Turrini

*Committente:*

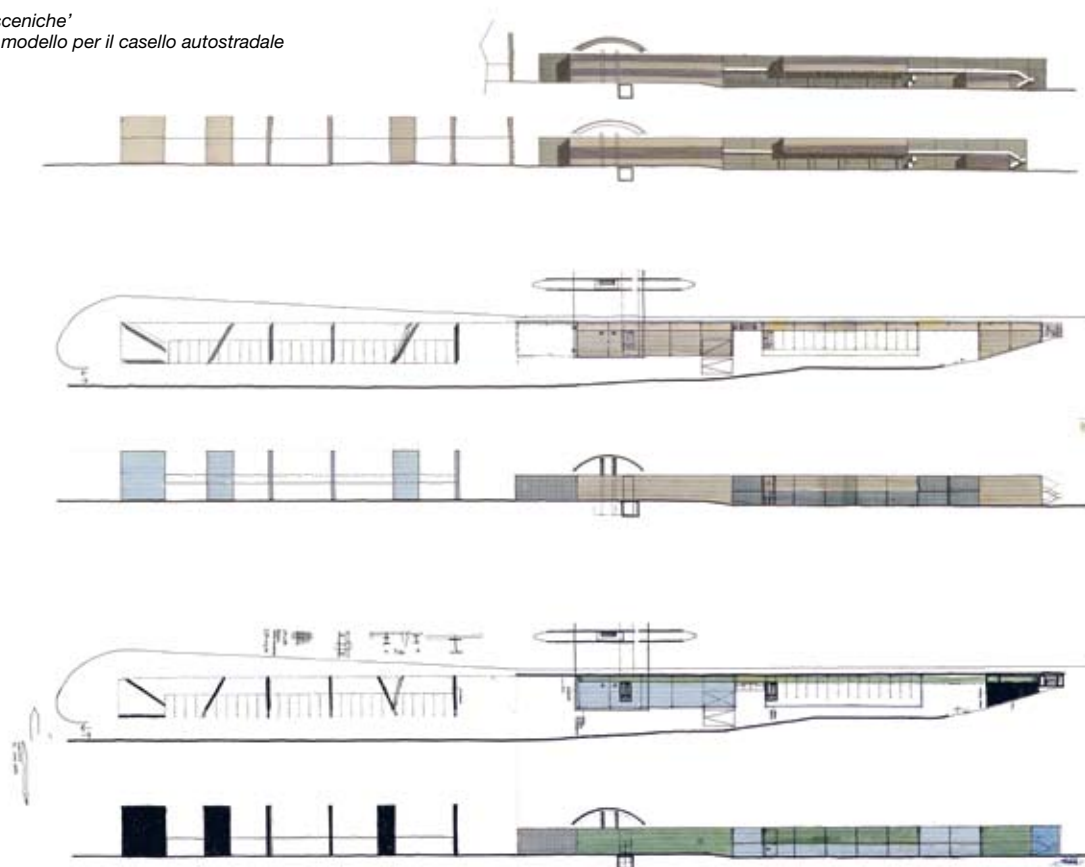
Società Autostrade di Venezia e Padova spa

*Impresa:*

Soc. Consortile a r.l., CLEA, Ing. E. Mantovani spa

*Fotografie:*

Gundula Rakowitz



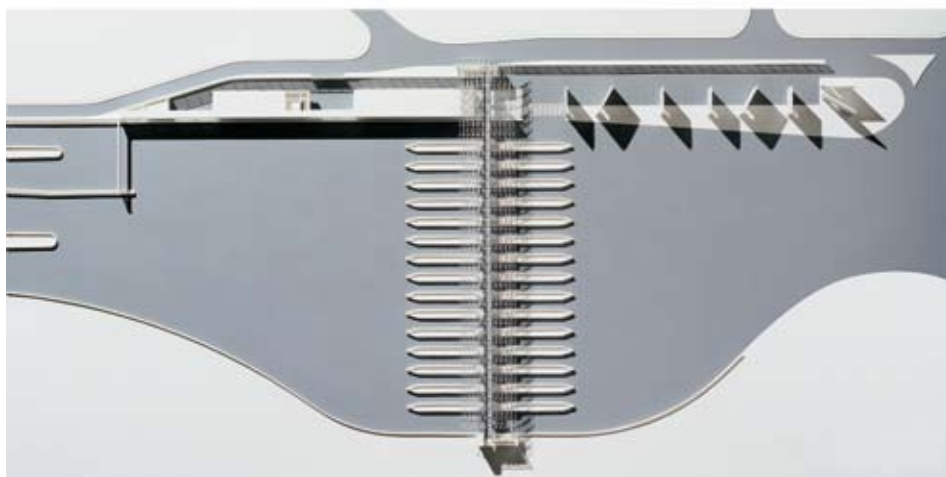
Il carattere puntiforme del limite, di questo limite, è quanto permette la consistenza del tutto nella 'parte del tutto', punto nodale nei sistemi di rete di punti nodali: monade ma senza armonia prestabilita, monade come puntiformità dell'unità, come implicarsi del tutto nel punto. Così questo punto-limite nel paesaggio autostradale viene percepito, vissuto non come uno stato di fatto predefinito e in sé concluso, ma nel suo essere effettivamente percorso, interagito. La crescente artificialità del paesaggio autostradale e la sua frequentazione da parte di moltitudini composite, altamente differenziate, richiede non solo la messa a punto di sistemi complessi di orientamento e identificazione dei percorsi ma anche l'apprezzamento della funzione specifica dell'artificio, quella del conferimento di identità alla realtà alla quale fa segno, all'interno di una 'costellazione' di coordinate culturali riconoscibili e riconosciute. All'interno di questa rete di relazioni e lungo l'asse del tracciato stradale antico si pensa un'architettura nuova, immaginaria ma reale, non a-topica, piuttosto un'architettura che sia in grado di connotare questo paesaggio autostradale monotono del Veneto: la 'porta-ponte' est di Padova, una *Tür* che aprendosi simultaneamente verso la città e verso il territorio diventa *Brücke*.

Focalizzando all'interno della problematica del paesaggio architettonico contemporaneo la necessità progettuale di un sistema di sovrapposizioni di connessioni e di reti (sia reali sia mentali) si considera proprio questa 'porta-ponte' nevralgica a Padova come un punto dinamico di passaggio, una sorta di 'stella cometa', e nello stesso tempo un punto nodale fermo, una 'stella fissa', nei flussi e movimenti. Tale luogo di transito permette la specifica elaborazione della connessione di 'dentro' e 'fuori', di

lowers the consistency of the whole in the 'part of the whole', a nodal point in the nodal point network system: a monad without a pre-established harmony, a monad as the point-forming of the whole, implying the whole in the point. Thus this boundary-point in the motorway landscape is perceived or experienced not as a predefined and self-conclusive factual situation, but in its effectively essence as a way of passage, a place of interaction.

The increasing artificiality of the motorway landscape and its usage by a composite and highly differentiated multitude, requires not only the establishment of complex orientation and way-finding systems but also the appreciation of the specific function of the artifice, that of conferring identity to the reality of which it is a sign, within a 'constellation' of cultural coordinates that are recognised and recognisable. Within this network of relations along the ancient road layout a new architecture is devised, imaginary but real, not a-topic but rather an architecture that is capable of ascribing a connotation to this monotonous motorway landscape of Veneto: the 'gateway-bridge' at *Padova est*, a *Tür* which, opening simultaneously toward the city and the territory, becomes *Brücke*.

Focusing the need in terms of design of a system of superpositions of connections and networks (both real and mental), within the issue of the contemporary architectural landscape, this crucial 'gateway-bridge' in Padua is understood as a dynamic passage point, a sort of 'guiding star', and at the same time as a fixed nodal point, a 'fixed star' in the midst of all the flow and movement. This transit point permits the specific creation of connections between 'in' and 'out', space-limit or space-interval, addressing the theme of the threshold, indeed of the multiplicity of thresholds<sup>2</sup>.



spazio-limite o spazio-intervallo, affrontando il tema della soglia, anzi delle molteplici soglie<sup>2</sup>.

Considerando il casello autostradale di Padova est nella sua multidimensionalità secondo il mondo magico che fa perno sul principio della *Raumstadt* di Friedrich Kiesler<sup>3</sup>, della città spaziale di strutture geometriche sospese, il rapporto interno/esterno pluriscalare diventa simbolico del rapporto fra mondo interiore psicologico e mondo naturale. La continuità in questo linguaggio abita la discontinuità, la compenetrazione fra pieno e vuoto, concavo e convesso. L'ambiente viene visto come un continuum spazio-temporale dove niente è statico, né il *Fixstern* né il *Kometenstern*, dove la materia energia si muta in continuazione e dove non vi è opposizione fra uomo e natura.

Il progetto richiede una ridefinizione dell'architettura autostradale infrastrutturale come progettazione di un complesso differenziato e pertanto comunicante; essa è traccia, impronta, risultato primo di un'operazione mentale: la perfetta corrispondenza e mutuabilità di 'interiorità' e 'esteriorità', di visibile ed invisibile, permessa dalla pluridimensionalità del tempo (e della sua percezione: accelerato e decelerato) propria di questa architettura 'di movimento', supera la dimensione della facciata e di un *intérieur* che un qualche schermo vorrebbe de-finire dall'esterno, dal pubblico. Inoltre l'architettura di movimento – che trascende l'ordinamento spaziale dei punti cardinali – non si presenta come mera possibilità di rivalutazione degli spazi dinamici di trasporto, bensì come autentica necessità di dare vita ad un gioco complesso di differenziazione e comunicazione tra piani di un sistema di percorsi multipli.

L'intervento della nuova stazione autostradale di Padova est consiste nella demolizione del vecchio casello e nella ricostruzione dell'intera stazione a circa cinquanta metri verso ovest e ampliata di circa novanta metri. L'intero piazzale è ingrandito di circa 7500 metri quadri verso nord. La linea nuova di esazione è perfettamente in asse e conta sedici porte, tra cui due per trasporti speciali.

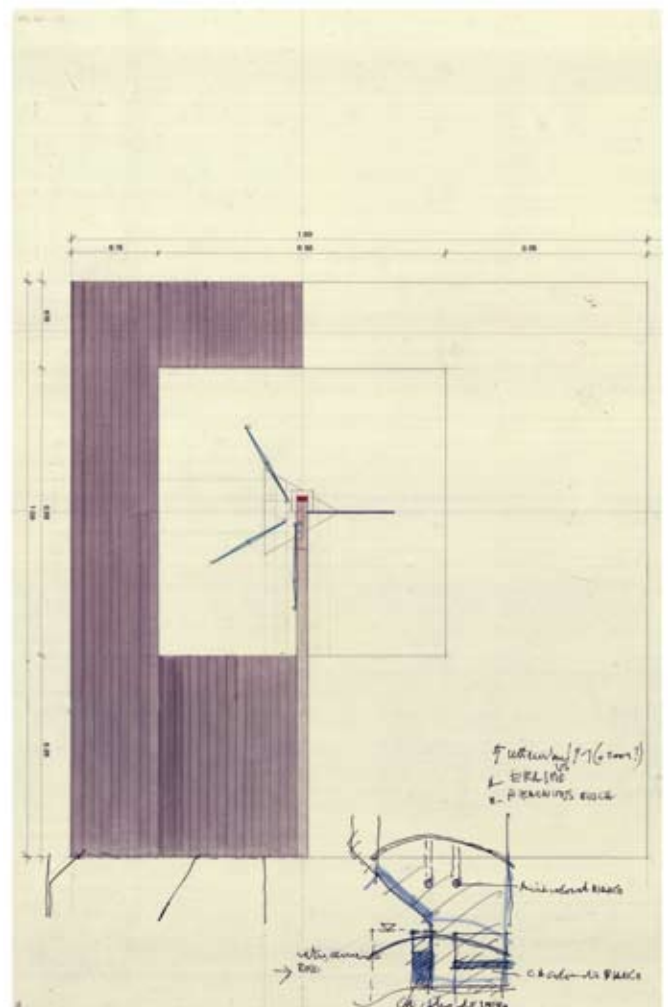
La stazione, inserita in un contesto viario complesso dove i flussi della A4 si intrecciano con quelli delle strade regionali, statali ed urbane, si colloca in un nodo stradale di relazioni a causa della vicinanza della zona industriale, di aree commerciali, alberghiere

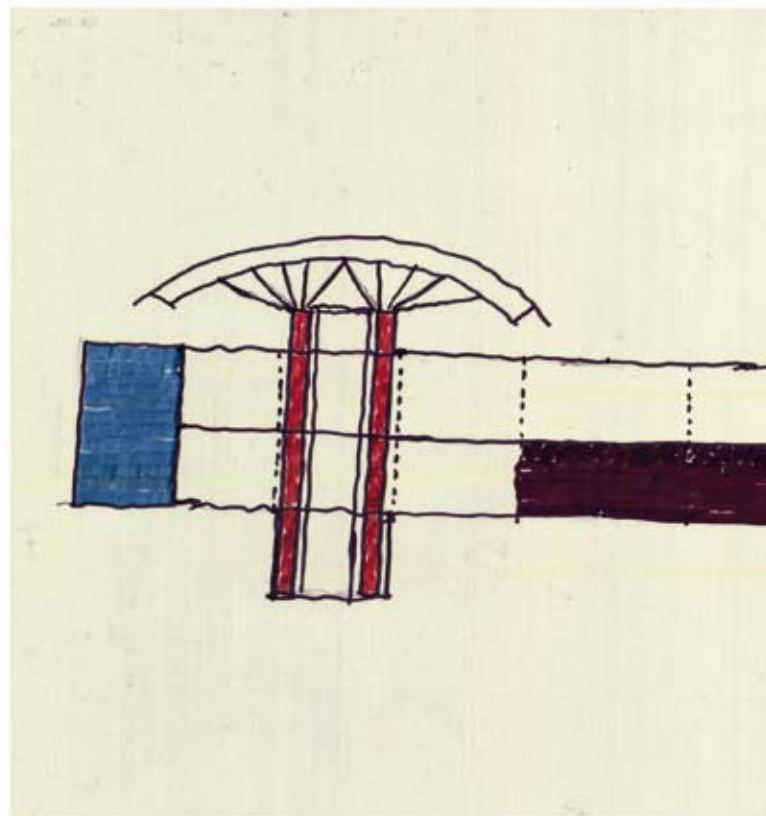
Considering the motorway toll booth of *Padova est* in its multidimensional nature according to the magical world which hinges on Friedrich Kiesler's principle of *Raumstadt*<sup>3</sup>, of the spatial city of suspended geometrical structures, the inside/outside relationship at various scales becomes a symbol for the relationship between the inner psychological and natural worlds. The continuity of this language inhabits discontinuity, the interpenetration between fullness and emptiness, between concave and convex. The environment is understood as a spatio-temporal continuum where nothing is static, neither the *Fixstern* nor the *Kometenstern*, where matter and energy are in a state of continuous transformation and there is no opposition between man and nature.

The project requires a redefinition of motorway infrastructure as the design of a differentiated, and therefore communicating, complex; it is trace, imprint, the first result of a mental operation: the perfect correspondence and mutual relation between 'interior' and 'exterior', visible and invisible, permitted by the multidimensional nature of time (and of its perception: accelerated and decelerated) which results from this architecture 'of movement', overcoming the facade dimension and of an *intérieur* that a screen would de-fine from the outside, from the point of view of the audience. Additionally, the architecture of movement – which transcends the spatial organisation of cardinal points – is not presented as a mere possibility of reevaluation of the dynamic spaces of transportation, but rather as an authentic need to give life to a complex play of differentiation and communication between levels of a system of multiple routes.

The intervention on the the new motorway toll booth of *Padova est* consists of the demolition of the old toll booth and the reconstruction of the entire station at a distance of approximately fifty metres to the east, and enlarged by approximately 90 metres. The entire area of the station is expanded for a total of approximately 7500 m<sup>2</sup> toward the north. The new collection line is perfectly in axis and has a total of sixteen booths, two of which are designed for exceptional transports.

The station, located in a complex transit context, where the flows from the A4 meets those of regional, state and urban roads, is part of a network of relationships due to the proximity of the industrial zone, hotels, and commercial and service areas, as well as conur-





e di servizi, di conurbazioni che avvolgono i residui fabbricati del paesaggio rurale di un'epoca passata.

Si tratta di uno dei pochi progetti realizzati di Gianugo Polesello, e in specifico l'ultimo suo progetto che riesce a focalizzare la sua ricerca teorica volta alla astrazione compositiva in un ambito proprio al suo *ingenium*, quello dell'architettura delle grandi strutture.

Architettura fantastica, ma nello stesso tempo costruita e costruibile, fatta di pochi elementi ripetibili e combinabili tra loro, capaci di produrre variazioni che rispondono alle necessità del singolo caso, una sorta di *forum transitorium* che allude al difficile tema del rapporto tra *arché* e *téchne*. Astraendo da tali variazioni, la composizione dell'insieme di questa 'macchina tecnologica', di questo artificio tra architettura e ingegneria, che segna la soglia della città di Padova, è fatta solo di tre parti che formano una figura a T. La prima parte è costituita dalla grande ala metallica di copertura della barriera studiata per essere percepita a distanza avvicinandosi o rallentando, con le singole cabine sottostanti anch'esse rivestite di lamiera metallica ondulata e il passaggio pedonale doppio, sia aereo sia sotterraneo: quello aereo di color bianco e quello ipogeo di color giallo zucca. Il secondo elemento rappresenta il lungo muro translucido di color azzurro chiaro di vetrocemento con la spina di servizio retrostante, una costruzione portante di pilastri e travi in acciaio che segue sia in pianta sia in alzato il modulo di 7,50m x 7,50m di interasse con i rispettivi collegamenti verticali e orizzontali. Un modulo costruttivo che simultaneamente è modulo compositivo. La terza parte del progetto è formata dall'insieme di 7 + 2 quinte sceniche e informative nei colori padovani di rosso e bianco che seguono con la loro inclinazione e orientamento una sequenza ritmica molto fitta.

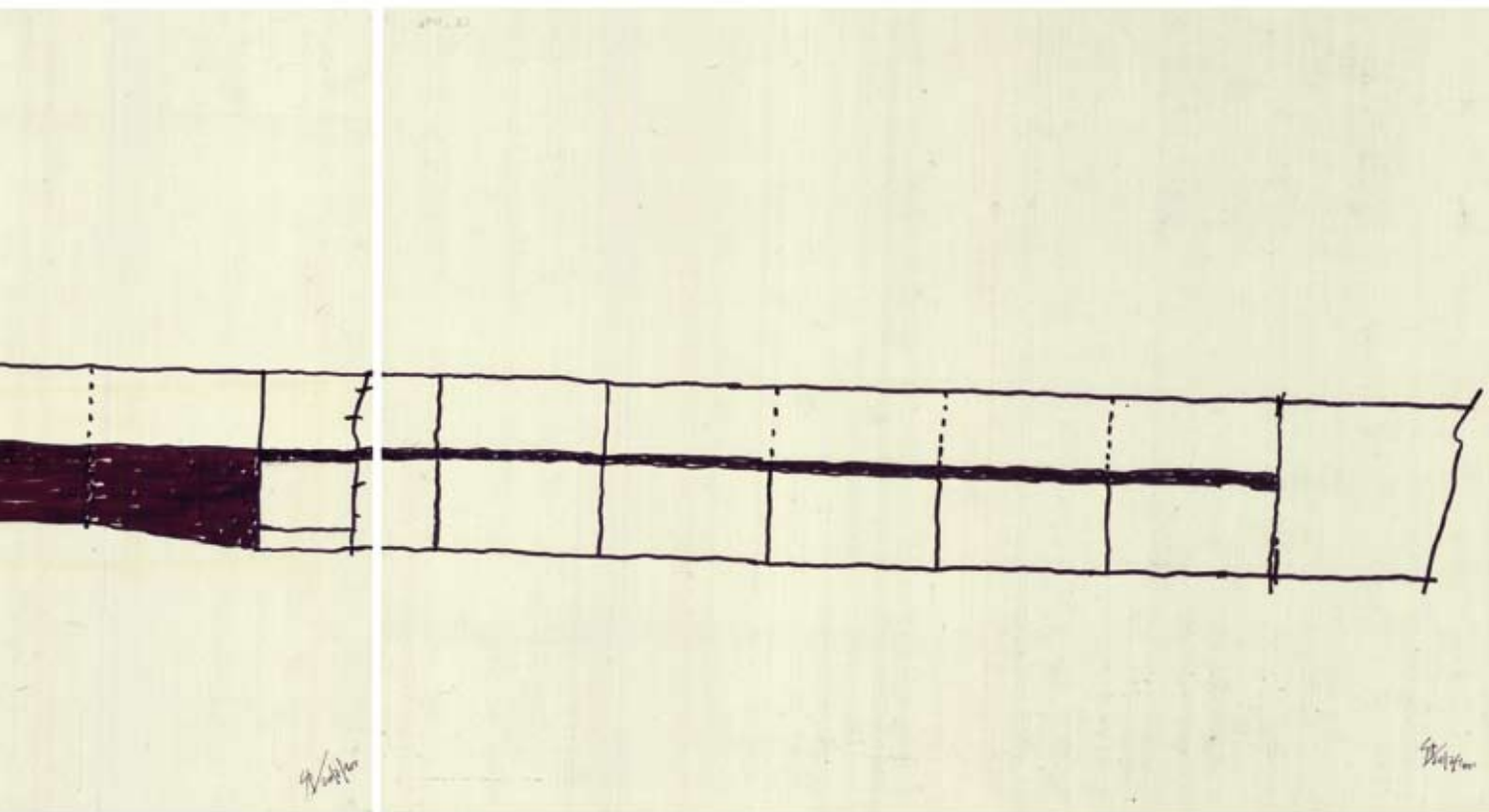
E sono le quinte colorate del 'teatro di strada' sollevate da terra tramite plinti di cemento armato e tagliato obliquamente per snellire la figura geometrica, che entrano prepotentemente come protagonisti nella vita dell'infrastruttura. Attori d'architettura quasi surreali che alludono ai personaggi composti con proporzioni

bations which have spread around the remaining buildings from the rural landscape of a past era.

This is one of the few projects carried out by Gianugo Polesello, and specifically the last of his projects which focuses on his theoretical research aimed at a compositional abstraction in an environment adequate to his *ingenium*, that of the architecture of great structures.

An imaginary architecture, yet built and buildable, made up of few repeatable and combinable elements, capable of producing variations which respond to the needs of individual cases, a sort of *forum transitorium* which alludes to the difficult subject of the relationship between *arché* and *téchne*. Abstracting it from those variations, the composition of the whole of this 'technological machine', of this artifice that fits somewhere between architecture and engineering, that marks the threshold of the city of Padua, is made up of only three parts that form the shape of a T. The first part is the large metallic wing that covers the entire barrier, designed in such a way as to be perceived from a distance as one approaches it or slows down, with the individual booths also covered by corrugated metal sheets, and the double pedestrian crossing: the one overground in white colour, and the one underground in pumpkin-yellow. The second element is a long translucent blue wall made of glass blocks with the service area behind it, a supporting structure made of steel pillars and beams that follows both in plan and elevation the 7,50m x 7,50m interaxle module with their respective vertical and horizontal joints. A building module that is also a compositional module. The third part of the project is the set of 7 + 2 scenic and information backdrops in the Paduan colours of red and white, following through their inclination and orientation a very dense rhythmical sequence.

And it is the coloured backdrops of this 'street theatre', raised from the ground by reinforced concrete plinths, cut slantwise in order to streamline the geometrical figure, that enter the scene vehemently as central elements in the life of the infrastructure. Surreal actors of an architecture that allude to characters created with distorted proportions and jarring chromatic combinations, such as can be found in



stravolte e accostamenti cromatici stridenti, presenti in molte scene di Hieronymus Bosch, la cui capacità di raffigurare in maniera unitaria eventi articolati e ricchi della più impensabile particolarità sorprende inaspettatamente lo spettatore.

Durante le varie fasi di progettazione, partendo da una serie di schizzi di Gianugo Polesello e disegni a quattro mani, la forza immaginativa si è spinta così lontano da proporre in un punto nodale sul lato nordovest di fronte allo Hotel Sheraton un elemento architettonico verticale che mette in tensione l'insieme della composizione orizzontale della nuova stazione autostradale: la *Libellula* come fantastica architettura segnaletica<sup>4</sup>. Un atto di 'follia' consapevole, direbbe Erasmo da Rotterdam, di chi sperimenta la vita nella sua immediatezza irrazionale e inventiva.

Per ora è stato deciso di 'tagliare le ali' alla Libellula. Forse durante la progettazione per l'area padovana l'immaginazione correva troppo in avanti. Non è la fantasia a volare troppo lontano rispetto alla realtà ma è la mancanza di capacità immaginativa e proiettiva verso un'architettura futuribile che impone le proprie ragioni. Il *sogno della ragione* di Goya si drammatizza in vuoto di poesia.

many scenes by Hieronymus Bosch, whose capacity to represent in a unified manner a series of related events with a richness of inconceivable detail surprises the viewer.

During the various design phases, beginning from a series of sketches by Gianugo Polesello and four-handed drawings, the imaginative force extended so far as to propose at a nodal point on the north-west side, in front of the Sheraton Hotel, a vertical architectural element that creates a tension that involves the entire horizontal composition of the new motorway toll booth: the *Dragonfly* as imaginary signage architecture<sup>4</sup>. A conscious act of 'madness', Erasmus of Rotterdam would say, of he who experiences life in its irrational and inventive immediacy.

Yet for now it has been decided to 'cut the wings' of the Dragonfly. Maybe during the design for the Paduan toll booth imagination was too far ahead. It is not fantasy that flies too far with respect to reality, but rather the lack of imaginative and projective capacity toward an architecture for the future that imposes its own reasons. Goya's *dream of reason* becomes dramatized into a poetic void.

Translation by Luis Gatt

<sup>1</sup> Cfr. G. Simmel, *Brücke und Tür*, in «Der Tag», 683, Berlin 1909, pp. 1-3: «Indem wir aus der ungestörten Lagerung der natürlichen Dinge zwei herausgreifen, um sie als 'getrennt' zu bezeichnen, haben wir sie schon in unserem Bewußtsein aufeinander bezogen, haben diese beiden gemeinsam gegen das Dazwischenliegende abgehoben»; ora in Id., *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft*, im Verein mit Margarete Susman, a cura di M. Landmann, Koehler, Stuttgart 1957; ed. it., *Ponte e porta*, in Id., *Saggi di estetica*, introduzione e note di M. Cacciari, traduzione di M. Cacciari e L. Perucchi, Liviana, Padova 1970, pp. 3-8; qui: traduzione italiana modificata.

<sup>2</sup> Scrive Polesello nel Quaderno 108 nel 1997: «La questione dei limiti, del che cosa includere nel piano è problema che non è ad una sola dimensione; non si tratta di disegnare una soglia che definisce i limiti di una regione/*Hinterland*, si tratta di considerare le diverse, molteplici soglie che hanno significato nel piano, ossia si tratta di assumere e 'capire' le differenti 'scale' del piano»; cfr. G. Rakowitz, *Gianugo Polesello. Dai Quaderni*, Poligrafò, Padova, 2015, p. 220.

<sup>3</sup> Cfr. la recente ricostruzione in scala 1:1 della *Raumstadt* di Friedrich Kiesler, realizzato per la mostra *Friedrich Kiesler Lebenswelten Life Visions* presso il MAK Museum für Angewandte Kunst a Vienna, catalogo a cura di C. Thun-Hohenstein, D. Bogner, M. Lind, Bärbel Vischer, Birkhäuser, Basel, 2016.

<sup>4</sup> Cfr. G. Rakowitz, *Spettri di immaginatio*, in A. Mengoni e G. Rakowitz, a cura di, *Immaginari e progetto*, luav Dcp-Mimesis Edizioni, Venezia-Milano, 2016, pp. 136-161.

<sup>1</sup> Cf. G. Simmel, *Brücke und Tür*, in «Der Tag», 683, Berlin 1909, pp. 1-3: «Indem wir aus der ungestörten Lagerung der natürlichen Dinge zwei herausgreifen, um sie als 'getrennt' zu bezeichnen, haben wir sie schon in unserem Bewußtsein aufeinander bezogen, haben diese beiden gemeinsam gegen das Dazwischenliegende abgehoben»; in Id., *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft*, im Verein mit Margarete Susman, edited by M. Landmann, Koehler, Stuttgart 1957; Italian edition by, *Ponte e porta*, in Id., *Saggi di estetica*, introduction and notes by M. Cacciari, translation by M. Cacciari and L. Perucchi, Liviana, Padova 1970, pp. 3-8; the Italian translation has been modified.

<sup>2</sup> Polesello writes in the Quaderno 108 in 1997: «The question of limits, of what to include in the plane, is a problem that does not concern only one dimension; it is not a question of drawing the threshold that defines the boundaries of a region/*Hinterland*, it is a question of considering the various, multiple thresholds that have meaning in the plane, that is assuming and 'understanding' the different 'scales' of the plane»; G. Rakowitz, *Gianugo Polesello. Dai Quaderni*, Poligrafò, Padova, 2015, p. 220.

<sup>3</sup> Cf. the recent reconstruction in 1:1 scale of the *Raumstadt* by Friedrich Kiesler, made for the exhibition *Friedrich Kiesler Lebenswelten Life Visions* at the MAK Museum für Angewandte Kunst in Vienna, catalogue edited by C. Thun-Hohenstein, D. Bogner, M. Lind, Bärbel Vischer, Birkhäuser, Basel, 2016.

<sup>4</sup> Cf. G. Rakowitz, *Spettri di immaginatio*, in A. Mengoni and G. Rakowitz, edited by, *Immaginari e progetto*, luav Dcp - Mimesis Edizioni, Venezia - Milano, 2016, pp. 136-161.



p. 46  
Veduta dell'ala metallica di copertura e del muro di vetrocemento  
La struttura portante di pilastri e travi in acciaio  
p. 47  
Passaggio pedonale aereo  
Pilastro e muro in vetrocemento



