



N. 14/2022

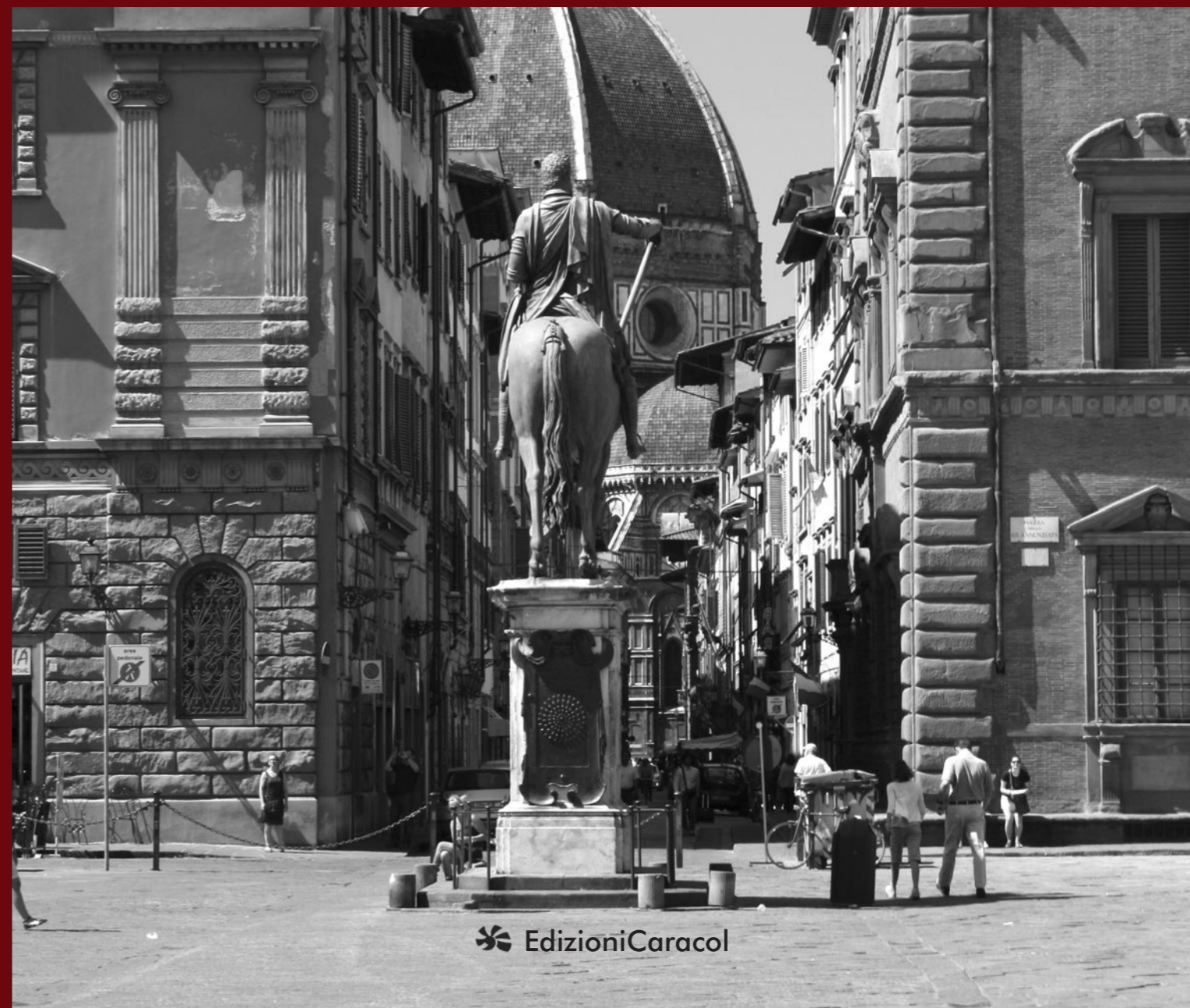
STORIA DELL'URBANISTICA

N. 14/2022

LE STRADE CON FONDALE / I

La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XI-XVI secolo)

STORIA DELL'URBANISTICA



ISSN 2035-8733
ISBN 978-88-32 240-83-2



 EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 14/2022



EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO
n. 14/2022
Fondato da Enrico Guidoni nel 1981
ISSN 2035-8733 - ISBN 978-88-32240-83-2

- DIPARTIMENTO INTERATENEO DI SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE, TERRITORIO, POLITECNICO DI TORINO
- DIPARTIMENTO LINGUE E LETTERATURE STRANIERE E CULTURE MODERNE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TORINO
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA TRE
- DIPARTIMENTO DI STORIA, DISEGNO E RESTAURO DELL'ARCHITETTURA, SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA
- CENTRO INTERDIPARTIMENTALE DI RICERCA PER I BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI E PER LA PROGETTAZIONE URBANA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FEDERICO II, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
- DIPARTIMENTO DI PATRIMONIO, ARCHITETTURA, URBANISTICA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA, REGGIO CALABRIA
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

Comitato scientifico

Nur Akin, Antonello Alici, Sofia Avgerinou Kolonias, Federica Angelucci, Clementina Barucci, Gemma Belli, Gianluca Belli, Carla Benocci, Marco Cadinu, Jean Cancellieri, Carmel Cassar, Teresa Colletta, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Daniela Esposito, Antonella Greco, Giada Lepri, Fabio Lucchesi, Enrico Lusso, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Paolo Micalizzi, Adam Nadolny, Amerigo Restucci, Costanza Roggero, Pasquale Rossi, Ettore Sessa, Eva Semotanova, Ugo Soragni, Donato Tamblè

Redazione

Federica Angelucci, Marco Cadinu, Antonella Greco, Paola Raggi, Stefania Ricci (Redattore capo), Laura Zanini

Segreteria di Redazione

Stefania Aldini, Irina Baldescu, Stefano Mais, Alessandra Panicco, Raimondo Pinna

Corrispondenti esteri

Alessandro Camiz, Eva Chodejovska, Rafał Eysymontt, Andrés Martínez Medina, José Miguel Remolina

Direttore responsabile: Ugo Soragni

Segreteria: c/o Stefania Ricci, Associazione Storia della Città, Via I. Aleandri 9, 00040 Ariccia (Roma)

e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com

Autorizzazione del Tribunale di Palermo del 7 settembre 2021 n. 6/2021

In copertina: Firenze, via dei Servi vista da piazza della SS. Annunziata (fotografia di Gianluca Belli)

La rivista, organo editoriale dell'Associazione Storia della Città, è consultabile in versione PDF open access all'indirizzo:
<http://www.storiadellacitta.it/category/biblioteca/riviste/>

Le immagini presenti in questo numero sono state fornite dagli autori che ne garantiscono la legittima provenienza. Le fotografie, laddove non specificato diversamente, sono da considerarsi a cura degli autori.

Copyright © 2022 Caracol s.r.l.
piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo
tel. 0039 340011 | mail: info@edizionicaracol.it

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 14/2022

LE STRADE CON FONDALE / I
La progettazione coordinata di strade e architetture
tra Medioevo e Novecento (XI-XVI secolo)

A cura di
Marco Cadinu

INDICE

LE STRADE CON FONDALE / I LA PROGETTAZIONE COORDINATA DI STRADE E ARCHITETTURE TRA MEDIOEVO E NOVECENTO (XI-XVI SECOLO)

- 7 **Ugo Soragni**
Editoriale
DOI: 10.17401/su.14.us00
- 11 **Marco Cadinu**
Introduzione
- 27 Introduction
DOI: 10.17401/su.14.mc00
- 38 **José Miguel Remolina Seivane**
Calles alineadas con las portadas románicas del siglo XII en el Camino de Santiago y sur de Francia. Calle de San Isidoro en León (1168)
DOI: 10.17401/su.14.jmrs01
- 56 **Andrea Longhi**
La griglia e l'eccezione: assi viari con 'fondale' nei borghi nuovi subalpini
DOI: 10.17401/su.14.al02
- 72 **Gianluca Belli**
Una strada con fondale duecentesca: via dei Servi a Firenze
DOI: 10.17401/su.14.gb03
- 86 **Enrico Lusso**
La residenza del principe in rapporto agli spazi e alle assialità negli insediamenti dell'area a cavallo delle Alpi occidentali (secoli XIII-XV)
DOI: 10.17401/su.14.el04
- 104 **Alessandra Panicco**
L'architettura di fondale nel tracciato urbano medievale: la cattedrale di Ventimiglia
DOI: 10.17401/su.14.ap05
- 118 **Silvia Beltramo**
Sant'Antonio di Ranverso e la via di Francia: un'architettura canonica per una strada con fondale nella valle di Susa medievale
DOI: 10.17401/su.14.sb06
- 132 **Carlo Tosco**
Strade con fondale nell'Italia dei comuni: Firenze, Genova e Parma
DOI: 10.17401/su.14.ct07

- 146 Claudia Bonardi**
L'ingresso in città tra progettualità comunale e privata. Il caso di alcune fondazioni basiliane nei secoli XIII-XV
DOI: 10.17401/su.14.cb08
- 162 Paola Raggi**
I bidenti fiorentini medioevali: spunti di ricerca
DOI: 10.17401/su.14.pr09
- 180 Paolo Micalizzi**
Il Colosseo: fondale indesiderato di via San Giovanni in Laterano
DOI: 10.17401/su.14.pm10
- 196 Antonio Pugliano, Federica Angelucci, Vincenzo Lacolla**
«Pro ornatu civitatis et plateae Agonis»: l'apertura di Via Agonale e la fabbrica di Palazzo Altemps dal XVI secolo al Novecento
DOI: 10.17401/su.14.ap-fa-vl11
- 216 Giada Lepri**
«Pro amplianda et dirigenda via que tendit a platea Farnesia»: via dei Baullari e le strade con fondale nel pontificato di Paolo III
DOI: 10.17401/su.14.gl12
- 234 Umberto Liguori, Raimondo Pinna**
La strada dritta di Caprarola
DOI: 10.17401/su.14.ul-rp13
- 250 Carla Benocci**
Gesuiti e Cappuccini al servizio della città e del territorio: strade con fondale a Roma, a Macerata, a Frascati, a Oneglia, a Fontevivo
DOI: 10.17401/su.14.cb14
- 266 Lorenzo Fei**
«Per maggiore ornamento di questa Nostra Città». Da Sant'Ignazio a Palazzo Montecitorio: progetto per una strada a doppio fondale
DOI: 10.17401/su.14.lf15
- 284 Gabriele Corsani, Carla Romby**
La strada-piazzale degli Uffizi a Firenze: un fondale e il suo doppio
DOI: 10.17401/su.14.gc-cr16
- 298 Teresa Colletta**
Napoli. La persistenza dell'asse visivo con fondale tra il molo grande e la collina di San Martino dalla fine del Quattrocento a oggi
DOI: 10.17401/su.14.tc17

RICERCHE

314 Silvia Bodei

Forme e immagini della città divisa: il lungomare di Durban durante l'apartheid (1948-1994)

DOI: 10.17401/su.14.sb18

330 Giada Lepri

Il palazzo di Ludovico de Torres in piazza Navona: preesistenze, costruzione e rapporti con le trasformazioni urbanistiche cinquecentesche nell'area tra la via Papalis e la platea Agonis

DOI: 10.17401/su.14.gl19

RICERCHE



FORME E IMMAGINI DELLA CITTÀ DIVISA: IL LUNGOMARE DI DURBAN DURANTE L'APARTHEID (1948-1994)

*Forms and Images of the Divided City: The Durban
Beachfront during Apartheid (1948-1994)*

DOI: 10.17401/su.14.sb18

Silvia Bodei

Politecnico di Milano, DASTU
silvia.bodei@polimi.it

Parole chiave

Sudafrica, città moderna, spazio pubblico, progettazione urbana
South Africa, Modern City, Public Space, Urban Design

Abstract

Il lungomare di Durban, affacciato sull'Oceano indiano, il *Golden Mile*, è oggi il più importante spazio pubblico sul mare dell'intero Sudafrica. Per buona parte del Novecento questo luogo si presentava però come un sistema chiuso ed esclusivo. Nel 1930 la segregazione della spiaggia venne infatti ufficialmente introdotta dal *Natal Provincial Notice No.206* e infine, durante il regime del *National Party* (1948-1994), l'apartheid diventò legge in tutto il paese. In questo periodo il lungomare ebbe un forte sviluppo, ma esclusivamente ad opera degli imprenditori privati, orientati a valorizzarne l'area per il turismo dei "bianchi" sudafricani. Vennero costruiti lungo il percorso alti edifici destinati a residenze ed alberghi e un importante asse viario, che trasformarono la piccola località di mare di ispirazione coloniale in un pezzo importante di città moderna. L'articolo ricostruisce questo particolare periodo attraverso una lettura diacronica, che mette in luce il modello chiuso di pianificazione urbana, che costruì nel tempo l'idea di città divisa, sino alla sua trasformazione in spazio aperto con l'avvento della democrazia.

Durban's beachfront, the Golden Mile, overlooking the Indian Ocean, is today the most important public space on the sea in the whole of South Africa. For most of the twentieth century, however, it had been a closed and exclusive area. In 1930, the Natal Provincial Notice No.206 in fact

officially introduced the segregation of the beach and finally, during the regime of the National Party (1948-1994), apartheid became law throughout the country. In this period, the beachfront underwent a strong development, but exclusively by private developers focussed on enhancing tourism of the 'white' South Africans. Tall buildings intended for residences and hotels and an important road axis were built along the promenade, which transformed the small colonial-inspired seaside town into an important part of the modern city. The article reconstructs this particular period through a diachronic reading, which highlights the closed model of urban planning, which created the idea of a divided city over time, until its transformation into an open space with the advent of democracy.

Introduzione

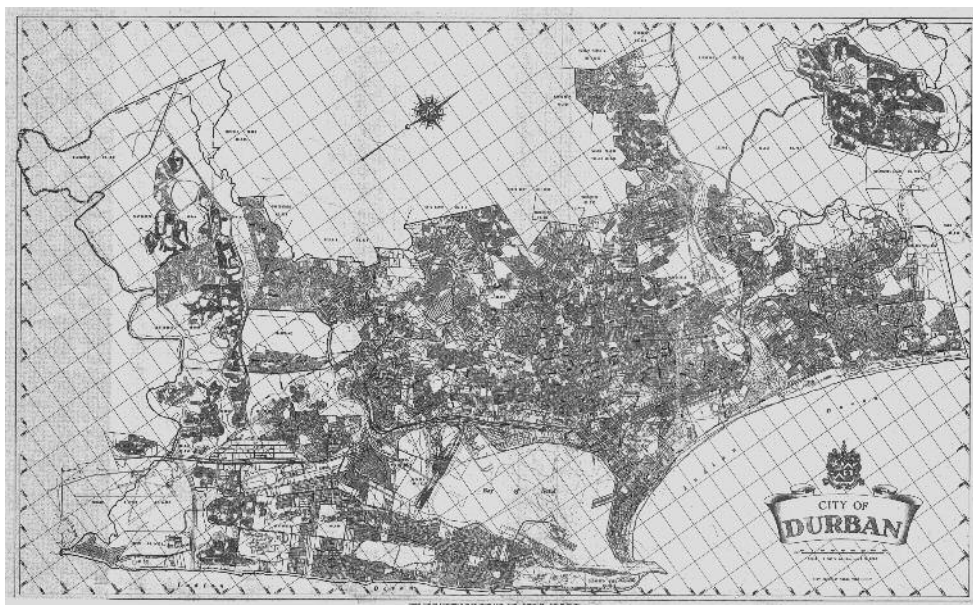
Progettato su ispirazione del *seaside resort* all'inglese, il lungomare di Durban aveva già preso forma negli anni '10 e '20 del Novecento e la sua importanza continuò nel tempo, in particolare dopo la seconda guerra mondiale, sino a diventare una rinomata località turistica¹. La crescita economica e demografica della città avvenuta in questi anni, e il conseguente processo di espansione urbana, influì infatti anche sullo sviluppo del litorale e il riferimento ai modelli coloniali, che ne avevano caratterizzato il paesaggio nel primo Novecento, cominciarono a dissolversi. Durban cambiò scala e dimensioni e il lungomare, conosciuto ormai come *Golden Mile*, il "Miglio d'oro", si trasformò in senso moderno sia in termini di architettura che di organizzazione urbana².

L'ascesa poi del *National Party* e del suo regime di apartheid (1948-1994), che si caratterizzò per una pianificazione urbanistica basata su una ferrea separazione tra i diversi gruppi etnici, influì ulteriormente sulla definizione di questo importante pezzo di città. Con l'ufficializzazione della segregazione etnica il settore imprenditoriale privato investì sullo sviluppo di un turismo balneare per i "bianchi"³, mentre la municipalità si dedicava in particolare alla pianificazione della città secondo le indicazioni del governo centrale, trascurando in parte la cura dello spazio pubblico del lungomare. Fu solo con l'indebolirsi del regime, alla fine degli anni '80, che questo luogo fu nuovamente oggetto di importanti cambiamenti, dettati da una nuova visione organica, che gradualmente lo trasformarono in senso democratico nel più importante spazio pubblico sul mare del Sudafrica.

1. Silvia BODEI, «Il primo lungomare di Durban all'epoca della colonizzazione (1900-1920): progettazione, interventi, modelli urbanistici e architettonici», in «Storia dell'Urbanistica», 13, 2021, pp. 444-463.

2. Linda Joan GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, Tesi di Master, relatori Di Scott, Department of Geographical and Environmental Science, University of Natal, Durban, a.a. 1992, p. 144.

3. Tra il 1959 e il 1966 il paesaggio del lungomare era formato prevalentemente da edifici che si sviluppavano in altezza, sostituendo le precedenti strutture vittoriane ed edwardiane. I nuovi hotel e appartamenti erano limitati ai bianchi, come decretato dal *Reservation of Separate Amenities Ordinance*, No. 37 (Natal). Robert PRESTON-WHYTE, «Constructed Leisure Space. The seaside at Durban», in *Annals of Tourism Research*, 28 (3), 2001 p. 585.



1_Planimetria di Durban del 1965 con l'area del lungomare davanti all'Oceano Indiano (Technical Reference Library, University of KwaZulu-Natal, Durban).

Ripercorrere la storia e il difficile processo di costruzione di questo importante spazio urbano durante il periodo dell'apartheid può aiutare a coglierne anche le caratteristiche e il suo attuale significato etico e simbolico.

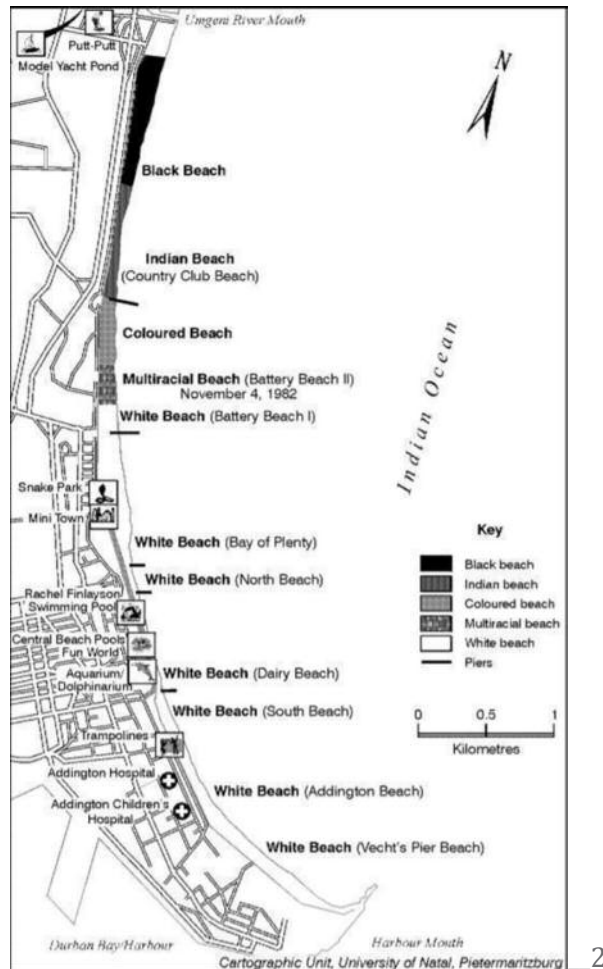
La pianificazione del modello urbano di apartheid

L'idea del *seaside resort* inglese che aveva caratterizzato la sua formazione comportò il fatto che già negli anni '10 il lungomare si presentava come un sistema esclusivo e chiuso. Fondamentale per rafforzare questi modelli coloniali era infatti il controllo dei neri africani e della popolazione non europea all'interno degli spazi urbani⁴ Nei decenni successivi furono così gradualmente introdotte politiche restrittive, anche nelle attività di svago per i "non bianchi", sulla base di scelte strategiche proprie della città, che nel tempo divennero note in tutto il Sudafrica come il "sistema Durban". Nel 1930 la segregazione delle spiagge venne infine ufficialmente introdotta con il *Natal Provincial Notice No.206*⁵. Durante il regime del *National Party* (1948- 1994), il partito nazionalista degli *Afrikaner*, e in particolare negli anni del governo del primo ministro Hendrick Frensch Verwoerd (1956- 1966), l'apartheid diventò politica nazionale e la po-

4. Ibidem, p. 584.

5. Ibidem.

2. Planimetria del lungomare di Durban con la suddivisione delle spiagge su base etnica durante l'apartheid, 1982 (Cartographic Unit, University of Natal, Pietermaritzburg – ora University of KwaZulu-Natal –, in DURRHEIM, DIXON, «*The role of place and metaphor in racial exclusion: South Africa's beaches as sites of shifting racialization*», cit., p. 437).



polazione di tutto il paese venne differenziata, secondo un ordine piramidale, in quattro principali gruppi: i bianchi, gli asiatici o indiani, i cosiddetti “*coloured*” e i neri africani⁶.

Questo sistema, gestito dal *Native Affairs Department*, creato già in epoca coloniale e precursore del *Pass Laws Act* del 1952, mirava a controllare l'afflusso di “non

6. «The African or negroid population of the RSA [Republic of South Africa], officially termed 'Black', was estimated to be 21. 1 million in mid-1989[...]. People classified as 'white' numbered almost 5. 0 million, or 16. 5 per cent [...]. The population classified as 'coloured' is 3. 2 million (10. 5 per cent of the RSA total). The final official category is the 'Asians', often referred to as Indians, comprising 940,000 or 3. 1 per cent of the Republic's total». David SMITH, *Introduction*, in David SMITH (a cura di), *The Apartheid City and Beyond. Urbanization and Social Change in South Africa*, Routledge, Witwatersrand University Press, London, New York, 1992, p. 3.

europèi” in certe aree delle città, imponendo tra l’altro a chi entrava, in particolare ai neri africani, un documento specifico, il *Dompas*⁷, per accedere ad alcune zone di Durban. Nel 1948 le politiche di segregazione furono poi ampliate e ulteriormente formalizzate dal regime, allo scopo di imporre la divisione etnica in tutte le sfere della vita pubblica e privata del paese. Nei primi due decenni di governo del *National Party* vennero approvate oltre cento leggi a sostegno dell’apartheid, tra cui la più importante, il *Group Areas Act* del 1950, stabiliva la suddivisione in gruppi etnici e inaugurava la pianificazione delle città sudafricane su base etnica. Si creò così un modello generalizzato di città dell’apartheid caratterizzato da una forma radiale gerarchizzata, suddivisa in aree, che riprendeva l’idea di zonizzazione funzionale della città moderna, ma ne stravolgeva il senso, perché applicata qui alla suddivisione in gruppi etnici⁸. Le aree urbane erano infatti organizzate in aree centrali, abitate dalla popolazione “bianca”, e grandi aree periferiche isolate, le *township*, destinate ai gruppi etnici dei neri africani, indiani e *coloured*.

Il modello di città dell’apartheid impiegava inoltre strategie chiave per organizzare spazialmente la segregazione: l’utilizzo di vie di trasporto differenziate, l’inserimento di zone “cuscinetto”, il controllo delle vie di uscita e ingresso in alcune aree, l’organizzazione di strutture abitative collettive su base etnica, lontane dalle aree centrali ed economicamente importanti. A scala architettonica e urbana la separazione veniva attuata utilizzando anche muri divisorii, segnaletiche, servizi separati e un’accorta sorveglianza della polizia.

La legge *Reservation of Separate Amenities Act No. 37* del 1953, che istituiva la segregazione razziale dei locali pubblici, servizi e veicoli in base ai gruppi etnici, inizialmente non riguardava le spiagge, ma nel 1960, con l’emanazione del *Reservation of Separate Amenities Amendment Act*, venne estesa anche alle spiagge e alla battaglia, in quanto *public promises* (pertinenze pubbliche)⁹.

Queste leggi cambiarono dunque l’assetto degli spazi del tempo libero sulle coste ed ebbero un impatto molto forte anche sul lungomare: le spiagge periferiche nella parte nord, con pochi servizi essenziali, erano destinate ai neri africani, *coloured* e indiani¹⁰, mentre i “bianchi” utilizzavano quelle centrali sino

7. Un documento che tutti i neri africani dovevano portare con sé sotto il regime dell’apartheid per dimostrare la loro identità e per poter lavorare ai sensi del *Group Areas Act*.

8. Anthony LEMON, *Apartheid City*, in Anthony Lemon (a cura di), *Homes apart: South Africa’s segregated cities*, Paul Chapman, Indiana University Press, Bloomington-Indianapolis, David Philip Publisher, Cape Town, pp. 1-25.

9. Kevin DURRHEIM, John DIXON, «*The role of place and metaphor in racial exclusion: South Africa’s beaches as sites of shifting racialization*», in «*Ethnic and Racial Studies*», 24 (3), p. 436.

10. A differenza di altre zone del Sudafrica, la comunità indiana è sempre stata molto

alla parte sud del lungomare, ricche di attività e servizi¹¹. Vennero create forti restrizioni all'accesso agli appartamenti, alberghi e servizi delle varie zone con un'apposita ordinanza locale, la *Reservation of Separate Amenities Ordinance* No. 37 (provincia del Natal) del 1967¹². Alcune strategie di separazione urbana, applicate anche al sistema lineare del lungomare, e l'ideologia estrema del "non contatto" tra gruppi comportò anche l'utilizzo di elementi naturali presenti nel paesaggio, come affioramenti rocciosi e moli frangiflutti, che si aggiungevano alle altre strutture e forme di segregazione, create appositamente dal governo nazionale¹³.

Con il consolidamento del regime aumentò enormemente il turismo di famiglie *Afrikaner* della classe medio-bassa¹⁴ nelle apposite aree destinate ai "bianchi", diventate dagli anni '60 luoghi popolari e di massa, ricchi di ristoranti *fast food*, spazi e parchi per lo svago. Questo aspetto cominciò a creare tensioni tra le classi più ricche di origine inglese, che iniziarono gradualmente ad evitare il lungomare di Durban, perché non rispondeva più ai loro interessi elitari¹⁵. Ulteriori leggi continuarono a irrigidire il sistema¹⁶ e benchè la segregazione delle spiagge non fosse omogenea in tutto il territorio, già all'inizio degli anni '70 era ormai ampiamente radicata. Nel 1977 a Durban più di due chilometri di lungomare erano riservati esclusivamente alla popolazione di origine europea (all'epoca il 22% degli abitanti), solo 650 metri alla popolazione di origine africana (46% degli abitanti), 550 metri alla popolazione di origine indiana (28% degli abitanti) e 300 metri alla popolazione *coloured* (4% degli abitanti)¹⁷.

importante nell'area di Durban.

11. DURRHEIM, DIXON, «*The role of place and metaphor in racial exclusion*», cit., p. 437.

12. PRESTON-WHYTE, «*Constructed Leisure Space. The seaside at Durban*», cit., p. 585.

13. DURRHEIM, DIXON, «*The role of place and metaphor in racial exclusion*», cit., p. 436.

14. Con il regime del National Party, numerose persone povere di origine Afrikaner vennero assunte nelle amministrazioni pubbliche con la conseguente nascita di una vasta classe media. PRESTON-WHYTE, «*Constructed Leisure Space. The seaside at Durban*», cit., 585.

15. GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, cit., p. 188.

16. La *Reservation of Separate Amenities Amendment Act* (1960) diede il potere alle autorità locali di implementare la segregazione delle spiagge; la *Separate Amenities Amendment Bill* (1966) conferì la possibilità a qualsiasi persona che avesse in gestione locali pubblici, incluse le aree di balneazione, di utilizzarli per un solo gruppo etnico, mentre il *Sea Shore Amendment Act* (1972) diede al Ministro dell'Agricoltura la possibilità di delegare il controllo delle spiagge alle autorità locali e provinciali. DURRHEIM, DIXON, «*The role of place and metaphor in racial exclusion: South Africa's beaches as sites of shifting racialization*», cit., p. 436.

17. *Ibidem*.

Lo sviluppo urbanistico del lungomare negli anni del boom economico (1948-1969)

Sin dagli anni '40 Durban, grazie al lungomare, si consolidò sempre di più come località turistica e del tempo libero di riferimento per il paese¹⁸, e in particolare dopo la seconda guerra mondiale l'affermazione del sistema di consumo capitalistico e lo sviluppo della produzione industriale causarono una forte espansione urbana, che accelerò ancora di più questo processo¹⁹. Questi cambiamenti si combinarono, come già detto, alle politiche del *National Party* che, dopo il suo insediamento al governo del Sudafrica (4 giugno 1948), instaurò un regime di segregazione anche attraverso la pianificazione etnica delle città, avvantaggiando lo status economico dei "bianchi" e creando per loro spazi privilegiati.

In particolare la crescita urbana degli anni '50-'60, che portò la popolazione dell'area metropolitana di Durban da meno di 500.000 abitanti (1950) a oltre 800.000 (1968)²⁰, unita alle nuove strategie politiche a livello nazionale modificò radicalmente anche l'assetto del *Golden Mile*, che ebbe proprio in questo periodo il suo più importante sviluppo in tutto il Novecento²¹.

L'incremento degli abitanti si mescolava infatti all'economia del turismo e del tempo libero, destinata però alla sola popolazione di origine europea, sempre più fortemente attratta dalla bellezza del luogo. La crescita divenne esponenziale e numerosi turisti "bianchi" locali, tra cui molti provenienti dalla provincia del *Transvaal* a nord di Durban²², decisero di trascorrere regolarmente le loro vacanze nel *Beachfront* comprando appartamenti o frequentando le strutture alberghiere dell'area²³.

Il lungomare ebbe un importante sviluppo in mano soprattutto all'imprenditoria privata che scelse l'architettura dello stile internazionale di moda all'epoca, semplice e priva di ornamento, come riferimento per costruire edifici in altezza destinati ad abitazioni o alberghi²⁴. Il diverso carattere architettonico dei nuovi

18. Nel 1945 lungo la spiaggia, dalla *North Beach* alla *South Beach*, si trovavano già numerosi edifici e strutture pubbliche importanti come il *Defence Force Headquarters and Barracks*, il *Stamford Hill Aerodrome* e il nuovo *Country Club Course* a nord, mentre verso sud c'erano *Fitzsimons Snake Park and Laboratory* e l'*Aquarium*. GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, cit., p. 142.

19. *Ibidem*, p. 174.

20. Dati delle Nazioni Unite, <https://population.un.org/wpp/> [15-11-2022], <https://www.macrotrends.net/cities/22482/ethekwini/population> [15-11-2022].

21. GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, cit., p. 174.

22. *Ibidem*, p. 188.

23. Nel 1966 circa il 75% dei turisti proveniva dal *Transvaal*. *Ibidem*, p. 188.

24. «The fact that the beach district absorbed four-fifth's of the central area's growth in flats, is

grattacieli residenziali variava però anche in base agli architetti che li avevano realizzati e anche al gusto e al budget del cliente²⁵. L'investitore privato più attivo sul lungomare di Durban sembra essere stato FE Jiran Esq, che commissionò almeno cinque edifici: il Blue Waters Hotel (1969), e i quattro edifici residenziali di Bel Aire flats (1956), Crestmore (1961), Northlyn (1966) e Carillon (1962)²⁶. I primi due edifici erano opera dello studio Buck & Whitehead e, insieme a Claridges Hotel (1955), Las Vegas (1957 circa), Silversands, Lancaster Gate e Groote Schuur (1959) progettati dall'importante studio di Crofton & Benjamin, si distaccavano dagli altri edifici per la loro qualità architettonica, che si rifaceva all'architettura moderna interpretata con uno stile colto e integrato con il clima subtropicale della costa²⁷.

I turisti e la popolazione residente "bianca" si concentravano nelle spiagge principali della *South Beach* e *North Beach* in base alle leggi vigenti²⁸, ma con una distribuzione eterogenea in base alla classe sociale. In corrispondenza della *South Beach* e vicino all'*Addington Hospital*, il principale ospedale della regione ricostruito proprio in quegli anni, erano collocati per lo più edifici per appartamenti abitati dalla classe media, mentre nella parte centrale verso nord, davanti alla *North Beach*, si trovavano gli alberghi e le abitazioni per le classi più agiate²⁹.

Nel 1968 uno studio sulla città descriveva il lungomare con la funzione principale di "luogo di villeggiatura" dove «a nord si trovano le costruzioni più recenti costituite da una stretta fascia di fabbricati, essenzialmente per appartamenti e con alcuni alberghi di lusso che si fondono gradualmente verso sud con la parte più antica e sviluppata nelle vicinanze di West Street»³⁰.

Tuttavia a questo importante sviluppo non corrispose un'attenta progettazione urbana dell'area. Per la municipalità di Durban questa infatti non era una priorità anche perché con l'istituzione dell'apartheid si concentrò sugli aspetti della pianificazione della città suddivisa su base etnica³¹. Le iniziative pubbliche sul lun-

proof of this». Ibidem, p175.

25. Lindsay Ann BUSH, *A Model for Integrated, High-rise Urban Living: Learning from Durban's Beachfront*, Tesi di Master, relatore Monique Marks, Faculty of Engineering and the Built Environment, Department of Architecture, at the Durban University of Technology, luglio 2022, p. 34.

26. Ibidem.

27. Ibidem.

28. GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, cit., p. 186.

29. L'ospedale originale venne costruito nel 1879. *The City of Durban. An Excursion Handbook*, 'Focus on Cities' Conference, 10 luglio, 1968, Institute for Social Research, Durban p. 28.

30. Ibidem, pp. 28-29.

31. Nel 1951 venne istituito il *Natal Town and Regional Planning* incaricato della pianificazione della regione del Natal, dove si trovava Durban. GRANT, *An Historical Geography of the Durban Beachfront*, cit., p. 176.



3_Vista aerea dell'area centrale del lungomare di Durban, fine anni '60 (Central Durban Planning Project, Town Planning Branch of the City Engineer's Department, Durban Municipality, ora eThekweni Metropolitan Municipality).

3

gomare si limitarono alla costruzione di un campo da golf in miniatura e dell'edificio del Mermaid Lido negli anni '50, ma in generale riguardavano la normale routine di riparazione di edifici e strutture, la realizzazione di reti di protezione dai pescecani, servizi di balneazione, protezione delle spiagge dall'erosione³². Agli inizi degli anni '60 la municipalità potenziò la strada tra la fila di residenze e alberghi e la spiaggia, trasformandola in una importante arteria di collegamento tra la parte sud e nord della città e integrandola con numerose aree di parcheggi³³. Questa scelta venne influenzata dalla necessità dell'incremento della circolazione delle automobili, ma anche da una visione urbana basata su un'idea di città che si strutturava attorno ai movimenti veicolari. Le viste aeree del lungomare realizzate negli '60 testimoniano che la strada e i parcheggi, inseriti davanti ai numerosi edifici multipiano, frutto anche della speculazione, avevano alquanto ridotto lo spazio pubblico davanti al mare, rendendolo meno accogliente rispetto al passato.

Nel 1968 un piano molto ambizioso venne proposto per migliorare l'area centrale del *Beachfront* in modo da integrarla adeguatamente con la strada. Nel progetto c'era l'idea di spostare la strada principale sul retro degli edifici, inserire giardini e prati e costruire un nuovo molo con una torre e un ristorante panoramico. Il piano non venne mai attuato dalla municipalità che preferì dedicarsi al poten-

32. Ibidem, p. 80, p. 176.

33. Ibidem, p. 179.



4 | 5

4_Vista aerea della *North Beach* del lungomare di Durban, fine anni '60 (Central Durban Planning Project, Town Planning Branch of the City Engineer's Department, Durban Municipality, ora eThekweni Metropolitan Municipality).

5_Cartolina dell'area centrale del lungomare di Durban, anni '60. In primo piano sulla spiaggia il Mermaid Lido e sullo sfondo il Claridges Hotel (Fondo privato).

ziamento della viabilità urbana, considerando gli spazi pubblici del *Beachfront* un tema secondario³⁴.

La riqualificazione del lungomare e la fine dell' apartheid (1970-1994)

Già negli anni '60 il potenziamento della strada e dei parcheggi, accompagnati dalle politiche di segregazione del governo centrale del paese, avevano deteriorato gli spazi pubblici del lungomare e indebolito la sua vocazione di importante luogo del tempo libero. Al fallimento di una serie di proposte di intervento ideate sempre in quegli anni seguì una situazione di immobilità da parte della municipalità per tutti gli anni '70. Il turismo nel frattempo continuava a crescere e vennero costruiti ulteriori importanti alberghi e ampliati altri già esistenti: tra i più importanti l'Elangeni Hotel (1971), gli ampliamenti del Lonslane Hotel (1971) e dell'Edward Hotel (1977) e il Maharani Hotel (1978).

Fu solo all'inizio degli anni '80, quando l'area metropolitana della città aveva raggiunto una popolazione di quasi un milione di abitanti e viveva un momento di importanti cambiamenti politici, che il governo della città di Durban iniziò a manifestare un forte interesse a finanziare progetti di rinnovo del centro e del

34. Ibidem, p. 171.



6_Cartolina dell'area centrale del lungomare di Durban con il Mermaid Lido, anni '70 (Fondo privato).

6_

lungomare. Con la nomina dell'architetto Revel Fox come consigliere del team di ingegneri che si occupavano di migliorare il *Central District* si cominciò ad ideare una nuova visione per la città³⁵. Venne istituita una commissione, il *Beach and City Committee*, la cui finalità principale era quella di realizzare una significativa ristrutturazione urbana della zona centrale, che comprendeva un intervento importante anche nel *Beachfront*³⁶. Il centro città si affacciava sulla spiaggia ormai per una lunghezza di sette chilometri, tra la fascia che andava dall'*Umgeni River* a nord a il porto a sud, e questo dato venne finalmente riconosciuto come un aspetto importante e ricco di opportunità.

Un bollettino pubblicato dalla municipalità nel 1984 spiega che il nuovo piano si proponeva di intervenire a vari livelli sul lungomare, innanzitutto migliorando l'assetto ambientale con l'arresto dell'erosione delle dune e il ripascimento della sabbia³⁷. A questo si aggiungeva la rimozione del traffico dell'arteria viaria di attraversamento, implementando anche i parcheggi e

35. «*Durban Focus-Fokus*», 1, Agosto 1984.

36. Martin EDWARDS, «*Durban: Beachfront Redevelopment. A multi-disciplinary approach*», in «*Parks and Grounds*», 48, Feb-Mar, 1989, pp. 13-29.

37. «*Durban Focus-Fokus*», cit.

7_ Il nuovo sistema di strade realizzato dalla municipalità di Durban nell'area del lungomare, anni '80 («*Durban Focus-Fokus*», 11, maggio 1986).



7

rivitalizzando lo spazio pubblico con l'inserimento di nuove funzioni e servizi³⁸. Nel 1986 numerosi progetti erano già stati realizzati e ormai in atto. Con l'apertura di una nuova autostrada verso nord (*Northern Freeway*), una parte del traffico venne convogliato fuori dal lungomare, creando la possibilità di progettare una nuova viabilità per il traffico locale delle auto e a bassa velocità³⁹. Questo importante intervento favorì anche l'ampliamento e l'estensione dei percorsi pedonali sul lungomare.

Con la collaborazione di architetti esterni, il paesaggio dell'intera area si arricchì di ulteriori strutture architettoniche e urbanistiche, tra cui un nuovo parco giochi, nuove piscine, spogliatoi distribuiti lungo l'intera spiaggia e l'aggiunta di aree verdi, sedili riparati dal vento e giochi d'acqua nella *Central Beachy*. Un aspetto centrale di questo sistema era quello di risolvere il passaggio dal livello della strada a quello della spiaggia. L'idea era che gli edifici e i servizi funzionassero come "ponti" tra le due parti e come punti di riferimento della passeggiata pedonale, creata di fronte alla spiaggia. In qualche modo si cercava di recuperare quell'idea di spazio destinato al tempo libero definita all'inizio del Novecento,

38. Ibidem.

39. «*Durban Focus-Fokus*», 11, maggio 1986.



8

8_Vista del lungomare con i nuovi interventi, fine anni '80 (Martin EDWARDS, «Durban: Beachfront Redevelopment. A multi-disciplinary approach», cit., p. 21).

caratterizzata da moli, passeggiate, aree picnic, ampi prati per prendere il sole e parcheggi adeguati⁴⁰.

L'intero progetto venne realizzato prestando finalmente una certa attenzione alle esigenze di tutta la popolazione, e, tra le varie iniziative, nel 1982 venne aperta finalmente la prima spiaggia libera e integrata. Nel 1986 Morris Fynn, un discendente di uno dei primi coloni inglesi dell'800, Henry Francis Fynn, avviò una campagna di protesta contro la politica della città di imporre la segregazione razziale sulle sue spiagge e la precisa richiesta di abbattimento delle barriere dell'intero litorale. Ma solo nel giugno 1990, con l'abolizione della *Reservation of Separate Amenities Act* del 1953, venne proclamata in tutto il paese l'apertura delle spiagge, formalizzata poi come legge statale nell'ottobre 1990, quattro anni prima della fine dell'apartheid, che si chiuse con le prime elezioni democratiche del 27 aprile 1994.

40. EDWARDS, «Durban», cit.

9_Vista dell'area centrale del lungomare con il nuovo intervento delle piscine per bambini, fine '80 (Beach and City Programme, Survey Branch, Durban Municipality, ora eThekweni Metropolitan Municipality).



9

Conclusioni

Le vicende che hanno riguardato il lungomare di Durban a partire dall'introduzione del regime dell'apartheid hanno portato a diverse e complesse trasformazioni nella configurazione di questo importante pezzo di città. La costruzione di nuovi edifici in altezza dai tratti moderni, insieme all'inserimento di una importante asse viario di grande traffico, contribuirono al cambiamento di scala di questo luogo in parallelo alla crescita e ai mutamenti, anche sociali, dell'intera città. Inoltre, come già detto, la municipalità, priva di una visione d'insieme e asservita alle logiche di segregazione del governo centrale, preferì consegnare in mano ai privati lo sviluppo architettonico e urbanistico di questa parte rilevante di Durban, il cui spazio pubblico pian piano venne lasciato alla speculazione e in parte ridotto e snaturato.

Il piano di ristrutturazione e ampliamento urbanistico finanziato dalla municipalità solo negli anni '80, quando la situazione politica e sociale del paese si andava progressivamente evolvendo in senso più democratico, inaugurò una nuova positiva trasformazione degli spazi del lungomare. Nel giugno 1990 poi, con l'abolizione della *Reservation of Separate Amenities Act* del 1953, le spiagge furono infine riaperte per tutti e quattro anni dopo le prime elezioni democratiche posero fine al lungo e troppo doloroso periodo dell'apartheid. In quegli stessi anni il *Golden Mile* era ormai diventato il più importante spazio pubblico sul mare del Sudafrica, e ancora oggi continua ad essere un esempio positivo di libertà e integrazione per l'intero paese.

Finito di stampare
nel mese di giugno 2023
da PressUp - Viterbo