

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto

Collana
Nella Ricerca

Direttore
Carlo Magnani

Comitato scientifico
Lorenzo Fabian, Viviana Ferrario, Sara Marini, Mauro Marzo,
Angela Mengoni, Valerio Paolo Mosco, Gundula Rakowitz,
Micol Roversi Monaco, Alessandra Vaccari

Progetto grafico e copertina
Luciano Comacchio, MeLa Media Lab, Venezia

Impaginazione
Sandro Grispan

Editori
IUAV Dipartimento di Culture del Progetto & Giavedoni editore

Copyright
© 2015 IUAV Dipartimento di Culture del Progetto
© 2015 Giavedoni editore

Prima edizione
febbraio 2015
ISBN 9788894056914
ISBN 9788898176038

Per le immagini contenute in questo volume gli autori rimangono a disposizione degli eventuali aventi diritto che non sia stato possibile rintracciare

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi

Nella ricerca

Città/Venezia

a cura di Mauro Marzo e Gundula Rakowitz

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto

I
- - -
U
- - -
A
- - -
V

Indice

Premessa

Nella ricerca

12 **Ricerche sulla città**
Mauro Marzo

24 **Realtà diverse. Ricerca: poetica dell'errare**
Gundula Rakowitz

Città

36 **Costruire la città con la casa**
Cristiana Eusepi

60 **Rovine, detriti e macerie dei teatri di guerra
Dai problemi di decontaminazione e smaltimento
alla configurazione di nuovi paesaggi**
Silvia Dalzero

Venezia

84 **Il solaio ligneo nel 'congegno' dell'edificio storico veneziano
Elementi, connessioni e dimensionamenti**
Luca Scappin

110 **La laguna di Venezia e i cambiamenti climatici
Scenari al 2100**
Tommaso Fornasiero

136 **Nuove strade e progettazione di gerarchizzazione
intorno alla città di Venezia**
Monica Bosio

170 **Venezia come paradigma
Un teatro di Paulo Mendes da Rocha per la Baia di Montevideo**
Daniele Pisani

Apparati

200 **English abstracts**

204 **Autori**

Rovine, detriti e macerie dei teatri di guerra Dai problemi di decontaminazione e smaltimento alla configurazione di nuovi paesaggi

Silvia Dalzero

A partire dal semplice accadere, il presente studio si fa strategico, si fa interprete di quali possano essere i 'fenomeni urbani' in riferimento a una condizione, *post bellica*, di rovine e di macerie. Immagini di guerra, di città distrutte, di città ricostruite, d'identità perse e ritrovate che vanno costituendo l'immagine urbana nella sua dimensione di materia. Materia spiegata nell'osservazione critica da un lato quale rovina da conservare perché traccia di un ricordo, e da un lato quale maceria da smaltire.

Ogni dimensione urbana, ogni realtà *post bellica* comincia così il suo percorso di ricostruzione e rigenerazione di una dimensione territoriale lacerata da anni di contrasti. D'altra parte, qualsiasi conflitto, più o meno lontano nel tempo, più o meno esteso nello spazio, lascia dietro a sé cumuli di macerie, di detriti di ogni genere e forma, un insieme di materiali urbani, materiali spesso senza valore alcuno che occupano spazio e che nel loro stato fisico rivelano un'altra, inaspettata immagine di luogo. Le macerie costituiscono quindi una strada di ricerca nel progetto urbano, assumono un ruolo attivo nel disegno geografico e tratteggiano un modo altro di descrivere il solidificarsi e sovrapporsi dei segni della storia. Rovine e macerie sono intese non tanto quali prerogative di un contesto fisico e/o culturale che dall'esterno vincola e guida la pratica architettonica e urbana quanto piuttosto: peculiarità interne al progetto, appartenenti al mondo delle relazioni tra macerie, rovine e il paesaggio, naturale o artificiale, nel quale sono chiamate ad agire. Per questa ragione, importante è saper distinguere fra rovina e maceria dando in questo modo avvio a un processo di selezione del patrimonio architettonico attraverso il quale la cultura materiale si aggiorna, o meglio cerca di aggiornarsi, nel rispetto di alcune invarianti che ne costituiscono 'il fattore identitario' di continuità nel presente.

Ebbene, ma allora la dimensione sottesa da ciò che è maceria e ciò che è rovina può acquisire, secondo plurimi livelli interpretativi, un ruolo decisivo nella qualifica, riqualifica dello spazio connotandolo sia formalmente e sia storicamente. In tal senso la rovina si relaziona al suolo non solo appoggiandovisi, al fine di preservare intatta la morfologia primitiva, bensì si fa interprete di un luogo, è primo attore nel ricordo di un tempo passato e non ancora trascorso. Nella rovina prevale una logica additiva che traduce la dimensione urbana in una condizione di reciproco distacco rievocando una storia lontana. Una storia testimoniata da un ammasso di rovine che appagano lo sguardo come se si trattasse di un paesaggio di sculture, di un paesaggio in cui si è liberi di perdersi nella dimensione di sogno sottesa dall'immagine di città ridotta in frammenti. Da un paesaggio di rovine, si sprigiona un'atmosfera di magia nella quale prende forma una perversa

regola di equilibrio instabile tra lo spettacolo del crollo e la necessità di raccontare la storia da essa testimoniato, di documentare gli atti di un tempo trascorso ma non ancora dileguato.

Per quanto riguarda la maceria prevale, invece, una logica di carattere sottrattivo che trasforma la morfologia del suolo alterandone il carattere in virtù di un sistema di operazioni che inevitabilmente interferiscono con l'inerzia del supporto suolo, rievocando, in questo modo, il significato originale di spazio suggerito da Martin Heidegger ovvero di 'spazio emblematico'¹.

La maceria si fa, dunque, spazio nel suolo ne diviene parte integrante quasi traducendosi in paesaggio mineralizzato. In quest'ottica, la città, si potrebbe dire che, per quanto possa essere dimensione contesa da più realtà, deve, sempre e comunque, confrontarsi con la materia di cui è fatta e che si palesa, nella sua massima sintesi, proprio nella distruzione. La maceria assume, quindi, tutti i caratteri di uno *spatium heideggeriano* a spessore variabile, attraverso il quale azione e materia vengono reciprocamente a contatto dando così forma a un rinnovato spazio urbano che, di fatto, si esplica proprio, in un cambiamento orografico con la formazione di: colline di macerie più o meno alte, più o meno interne al sistema urbano, aree paludose trasformate in solidi terreni, linee di costa che conquistano superficie in mare...

Un paesaggio costruito, dunque, un denso involuppo o anche, secondo altra prospettiva, una massa urbana, priva di forma, che si pone in continuità con il paesaggio naturale. Una promessa di città futura che, in ragione di spazio liberato e spazio occupato, dà forma all'identità urbana *post bellica*.

La città distrutta riconosce, in questo modo, con rare eccezioni ascrivibili per l'appunto alla dimensione di rovina e quindi dotate di un proprio 'valore identitario', l'esistenza di una materia che, in ragione della sua natura, occupa spazio e che necessita, in ogni caso, di un pensiero progettuale che la sappia rendere elemento primo del contesto in cui incide. Elemento che si fa, invero, oggetto urbano e territoriale, o meglio che si fa suolo quale interprete di altre relazioni ambientali.

Le tracce, i residui, i relitti, le macerie e non solo le rovine, nel tempo, sono andate conquistando, se osservate criticamente e rilevate quali segni, stratificazioni territoriali, 'senso e valore storico'. D'altra parte, oggi si vive un

1. M. Heidegger, *Saggi e discorsi*, a cura di G. Vattimo, Mursia, Milano 1991.

tempo in cui i cambiamenti nelle tecniche costruttive da un lato e di quelle distruttive dall'altro hanno fatto sì che la differenza fra macerie e rovine andasse conquistando, sempre più, qualità altre. In particolare l'architettura, così come qualsiasi guerra: dalla Germania del suo anno zero al Vietnam, da Hiroshima a Beirut, da Gaza a Gerusalemme, dall'ex Jugoslavia all'Iraq, ha, in ogni caso, dato forma a un'altra dimensione urbana, territoriale e pure a una rinnovata identità sociale, per di più, causando una radicale sovversione della secolare 'poetica delle rovine' in 'poetica delle macerie'.

Il progresso e la dissoluzione sembrano, allora, essere il destino inevitabile di ogni tempo e, in effetti, sin dai primi anni del Novecento il progresso tecnologico, così come quello industriale, si sono andati infrangendo nella sconfinata Prima grande guerra e da quel momento in poi le innovazioni tecnologiche hanno portato distruzioni, catastrofi immani sino al compimento supremo di Hiroshima prima e Nagasaki poi. Eventi tragici da intendersi nulla più che l'espressione tangibile del culmine della ricerca scientifica, dell'applicazione tecnologica che, di fatto, avevano portato alla distruzione, con 'silenti' esplosioni, in soli pochi secondi, d'interesse città. La guerra moderna annullava, difatti, la forma, la annientava: sia quella del corpo umano e sia quella della città. Il corpo si disperdeva, gli edifici e la stessa città venivano cancellati, ridotti a cumuli di detriti, a sole tracce sul suolo, a stratificazioni dallo spessore e senso variabile.

Si potrebbe dire che si andava formando: un'immagine in frammenti, un'immagine informe, un'immagine caleidoscopica della dimensione urbana che assumeva, 'a ogni giro di mano', una nuova forma, o meglio 'rovinava' in essa verso un ordine altro, un ordine dato dalla luce, un ordine effimero perché mutevole e vario e la cui distruzione lasciava dietro a sé residui che 'rovinavano' verso un nuovo ordine imposto dalle istanze del presente, dalle rovine e da ciò che restava che, privato della forma, reso semplice materia, cercava una possibile, prossima altra identificazione formale. Lo stesso, Walter Benjamin identificava la distruzione della città quale fattore congenito alla sua stessa fondazione. Si legge, infatti, nei *«passages» di Parigi*: "Le fantasie sul declino di Parigi sono un sintomo del fatto che la tecnica non era stata recepita. In esse si esprime la confusa consapevolezza che, insieme con le grandi città, nascevano anche i mezzi per raderle al suolo"².

2. W. Benjamin, *I «passages» di Parigi*, a cura di R. Tiedemann, ed. it. a cura di E. Ganni, Einaudi, Torino 2010.

Si potrebbe parlare, allora, di 'urbicidio' ogni qualvolta ci si trova dinanzi a un conflitto, a un assedio di città come, per esempio, dimostrava il tragico assedio di Sarajevo durato oltre quattro anni, e non solo nei Balcani ma anche in Libano con la distruzione di Beirut, così come gli innumerevoli attentati a Gerusalemme o l'attacco dell'11 settembre della città di New York e ancora la guerra decennale nella striscia di Gaza così come nella West Bank. In questa dimensione di 'urbicidio' si potrebbe, per altro, riconoscere, anche, la Parigi descritta da Walter Benjamin, da Théophile Gautier, Honoré de Balzac, Victor Hugo sin anche Jean Baudrillard quando raccontava in *La sparizione dell'arte* che: "[...] dopo la Prima guerra mondiale Valéry aveva detto: 'd'ora in avanti le civiltà sanno di essere mortali'. Dopo Auschwitz e Hiroshima potremmo dire: 'adesso le civiltà sanno di essere morte'. Ed è lo stesso anche per l'arte [...]"³. Le parole di Baudrillard assumevano, difatti, il sapore di un'apocalisse perché nulla restava alla storia, nulla restava al mondo ormai saturato da se stesso. Lo spazio, con il trascorrere del tempo, andava, quindi, assumendo un carattere di persistenza che attraversava la storia e si attestava quale fattore di raccordo tra passato e presente, quale fattore insostituibile di condizionamento del presente sul futuro. Le città si dimostravano essere sempre più caratterizzate da polifonie di stratificazioni, di tracce del tempo trascorso; cambiavano, si trasformavano, erano l'esito di equilibri sociali e di potere, erano espressione di singolari economie, soggette a crisi, a metamorfosi e in taluni casi, persino, destinate al collasso o alla morte. Le forme urbane non potevano essere, per questa ragione, interpretate se non come in continua metamorfosi, in un continuo cambiamento molecolare che portava, inevitabilmente, alla scoperta e definizione di scenari altri, più o meno stratificati. Queste dimensioni urbane, più o meno lontane, questi spazi sospesi in un tempo trascorso, questi scenari di guerra, pieni, forse schiavi, di un valore politico, militare, storico nonché della memoria comune, necessitavano di un'attenta valutazione per poter riconquistare significato o svelarne uno nuovo e indistinto. In particolare, nel presente studio, si racconta delle città ridotte in macerie, quelle macerie generate dall'assurdità della guerra e abitate da uomini semidistrutti nel corpo e nello spirito la cui idea di città si era ridotta, dopo anni di conflitto, a 'immagine lacera', a immagine di strutture divelte, di campi

3. J. Baudrillard, *La sparizione dell'arte*, ed. it. a cura di E. Grazioli, Abscondita, Milano 2012.

al posto di piazze, di cumuli di detriti al posto di palazzi... macerie e ancora macerie, non rovine capaci di suscitare sentimenti romantici ma solo pezzi di materia sparsi un po' ovunque.

Di questa dimensione di distruzione Heinrich Böll, nel 1949, in *L'angelo tacque*⁴, offriva un'esautiva descrizione usando il termine più appropriato per riferire di ciò che aveva visto: 'Trümmer' ovvero: macerie solo macerie. Le macerie delle città sembravano costituire l'unica possibile fine, il loro ridursi a nulla più che residuo e la messa in scena dell'essenza stessa della distruzione, il segno tangibile del trascorrere della storia. In Germania, per altro, subito dopo la Seconda guerra mondiale, si erano andati conformando composti quali 'Trümmerberg' e 'Trümmerhaufen' dal significato rispettivamente di montagna e cumulo di macerie. Termini capaci, anche a distanza di tempo, di rendere compiutamente la scena urbana dopo i bombardamenti, scena urbana, per l'appunto, ridotta in cumuli di residui. Ugualmente 'Trümmerschutt' enfatizzava quest'idea di resto rovinoso o anche 'Trümmerbahn' che specificava proprio il treno preposto al trasporto delle sole macerie.

Ebbene, ma allora, nel panorama contemporaneo, cosa ne è del cumulo di rovine che sale sino al cielo se non c'è liberazione né reintegrazione, se l'infranto perdura 'sottosopra' e inutilizzato? E soprattutto, cosa ne è del sistema urbano che giace all'ombra di questo cumulo di macerie? A partire da queste domande e dalle conseguenti rilevazioni cartografiche, storiche, urbane e territoriali prende forma la presente ricerca che va poi esplicitando il racconto di città distrutte e delle relative trasformazioni ambientali, sociali e culturali, quindi della riconquista urbana per una rinnovata immagine, una rinnovata identità.

Città, distrutte dalla guerra, sommerse dal proprio passato, da macerie di edifici in rovina che, portate fuori dal perimetro costruito, oppure accumulate in aree preposte, andavano modificando non solo l'orografia territoriale ma anche la passata struttura urbana che si prospettava, di conseguenza, altra e indistinta.

Luoghi, forme e figure nei tempi della ricostruzione si andavano, così, palesando. Riferimenti concreti nei quali l'identità urbana e la storia di popolo trovavano risposte più o meno comuni, più o meno ripetute nel tempo, nello

4. H. Böll, *L'angelo tacque*, ed. it a cura di G. Agabio, Einaudi, Torino 1997.

spazio e nella morfologia territoriale: città di mare, città di terra...

Del resto, in un tempo *post bellico*, si andava dimostrando quale azione prima per la ricostruzione, il ricollocamento delle macerie così da introdurre all'effettivo rifacimento molto spesso conservativo o meglio emulativo di un passato andato distrutto e, per altro, andando a definire una dimensione urbana del tutto 'falsa', a tratti posticcia e soprattutto priva di ogni leggibilità, riconoscibilità storica. 'Leggibilità' che, a ben vedere, trovava spazio proprio nella stratificazione ambientale che, come detto, raccontava d'impreviste e repentine comparse di colline o di suoli la dove erano prima paludi o specchi d'acqua... In altre parole, di un improvviso mutamento nella conformazione orografica che, in effetti, rivelava come l'aspetto conservativo non fosse, in alcuna forma, riscontrabile nella definizione di materia nella quale era radicato il concetto primo di mutamento. Si potrebbe persino dire che le colline di macerie, così come il disegno delle linee di costa... si facevano testimoni di un racconto storico, sintesi estrema di un atto bellico e forse persino 'monumenti' alla devastazione di guerra. Sintesi che necessitava, però, di una ricomposizione basata, in ogni caso, su principi e regole derivanti dalla conformazione del luogo il quale dimostrava, proprio nei suoi caratteri geografici e dimensionali, la logica e il ruolo assunto nella definizione di una rinnovata immagine urbana.

Un grado estremo di spazio urbano ridotto allo stato minimo di macerie o di rovine, in questo modo, la città andava rivelandosi a seguito di ogni attacco bellico, in una visione contesa fra passato, presente e futuro. Un ordine di tempo sconvolto, il tempo sembrava essere tornato indietro, le rovine apparivano, di fatto, in modo ossessivo, pervase da un senso nostalgico e al contempo da un desiderio di riscatto. Al fine di mantenere la città quale organismo vivente: costruzione e distruzione erano, allora, viste quali fattori essenziali, sempre presenti e assolutamente necessari al costante divenire insediativo. Questi tentativi di auto-recupero erano nulla più che 'costruzioni' di genere altro e tutti questi fenomeni si facevano parte, attiva e reattiva, del metabolismo di una città che viveva, cresceva e sempre si modificava.

Nel presente studio, si assume, allora, uno sguardo eidetico, uno sguardo senza indugio, senza artificio o spettacolarizzazione alcuna, uno sguardo che rivela, quasi in forma di visione, il tempo che passa, il tempo stesso dell'erosione che agisce sulle cose e che le macerie rendono manifesto in modi, forme e pesi diversi ma che, sempre e comunque, definiscono altri scenari ambientali e altre identità urbane e sociali.

In particolare, attraverso lo studio di realtà urbane coinvolte, in modo più o meno acuto e diretto, durante la Seconda guerra mondiale sino a valutare

conflitti più recenti: la guerra nei Balcani con l'assedio di Sarajevo e la guerra in Libano con la città di Beirut.

Città di terra

Delle città distrutte, in ogni tempo e in ogni spazio, da azioni belliche, poco rimane di quella austera, tragica, inquietante e a tratti commovente asprezza che le caratterizzava al tempo della ricostruzione e di cui, oggi, si ha testimonianza grazie a racconti cinematografici, immagini fotografiche, dipinti e quant'altro. Non vi è, di fatti, più alcuna traccia della Berlino del Terzo Reich, soppiantata dalle nuove architetture, costruite a partire dagli anni cinquanta, oppure nascoste sotto cumuli di terra resi, per lo più, verdi colline sparse un po' ovunque all'interno del tessuto urbano stesso. In particolare, nella capitale tedesca il piano di ricostruzione proposto, nell'immediato dopo guerra, prospettava quale primo atto, la rimozione delle macerie, per quanto possibile recuperate o semplicemente trasportate e accumulate in aree preposte, andando in questo modo a formare le tredici colline artificiali, più o meno alte, più o meno interne al sistema urbano.

Per altro, si trattava, al di là del primo problema di sgombero delle macerie e di ricostruzione della città, di trovare una rinnovata immagine urbana, lontana da quel desiderio di potenza e supremazia caratteristico degli anni di conflitto, e scoprire, anzi, una qual si voglia reinterpretazione del valore identitario, violato, di fatto, dalla guerra. Il 'piano delle colline' si faceva, quindi, interprete sia delle architetture, sia del territorio in genere e sia delle relazioni fra le diverse parti di città, per di più, militarmente suddivisa in quattro settori. Divisione che aveva comportato, in effetti, l'impossibilità di smaltire le macerie in aree esterne al sistema urbano e quindi costretto a trovare, al suo interno, spazio per le stesse.

Cumuli di detriti andavano, così, innalzandosi all'interno della città: in parchi pubblici ottocenteschi, è il caso, per esempio, delle colline *Großer Bunkerberg*, alta 78 metri con un volume di oltre di 2,5 milioni di metri cubi, e *Kleine Bunkerberg*, di 48 metri di altezza, innalzate entrambe proprio nel parco di *Friedrichshain*, il cui assetto ottocentesco, a opera di Peter Joseph Lenné, di cui rimane solo la fontana *Märchenbrunnen* progettata nel 1913 da Ludwig Hofman, è stato soggetto a continue trasformazioni. Prima, in tempo di guerra, distrutto sia dai bombardamenti e sia dalla costruzione del bunker *Feuerleiturm* e delle torri antiproiettili *Flakturm*, sommerse, in anni post bellici, dalle macerie della città distrutta e andando in questo modo a delineare altra orografia del suolo, oggi, ben riconoscibile quale realtà assolutamente avulsa dal panorama consueto e per questo stimata quale

segno distintivo di un singolare racconto storico custode, per altro, di vere e proprie 'macchine belliche'. Altra modifica al parco ottocentesco era stata, nel 1950, la realizzazione di due piscine, un teatro all'aperto e tribune per circa 8000 spettatori; nel 1989, era stata la volta, invece, del padiglione, custode della Campana della Pace, dono del Giappone in nome dell'alleanza contro la guerra nucleare; infine, a partire dal 1995 sino al 2004, era stato pianificato un generale piano di recupero caratterizzato dal restauro della 'fontana delle fiabe' e dal compimento di un meglio articolato complesso sportivo. Prendevano, dunque, forma, un po' ovunque, cumuli di macerie, di fatto, resi, il più delle volte, nulla più, che colline verdi, più o meno accessibili; è il caso del monte *Volkspark Prenzlauer*, prima del 1969 denominato *Oderbruchkippe*, e del monte *Dörferblick* a sud del quartiere di *Neukölln*. A margine del Muro si innalzavano, invece, *Rudower Höhe* e *Dörferblick*, considerate, oggi, aree commemorative sia della Grande guerra e sia del racconto di 'città ostaggio'. Altre colline si trovano invece dalla parte opposta del Muro, nelle aree verdi dell'ex Berlino est, erano: *Humboldt* nel parco di *Humbolthain*, e la stessa *Prenzlauer*. Inoltre, tre montagne di detriti, in prossimità dell'aeroporto, erano: *Tempelhof*, *Insulaner*, *Marien* a sud ovest e *Rixdorfer* a nord est nel parco di *Hansenheide*.

Il rinnovato piano paesaggistico aveva dato, quindi, risposte plurime a questioni, più o meno complesse, relative, per l'appunto, allo sgombero delle macerie, alla debita e dovuta ricostruzione e conquista di altra immagine urbana e pure a un uso del verde pubblico quale mezzo sia di pianificazione urbana e sia di occultamento di strutture, macerie, rovine memori di un'ideologia hitleriana. Il caso delle colline *Klamott* e *Humboldt*, ne rappresenta, oggi, un chiaro esempio: localizzate, come detto, nei parchi di *Friedrichshain* e *Humbolthain*, si innalzano, di fatti, là dove erano stati costruiti, tra il 1940 e il 1942, due dei sei complessi di torri di artiglieria e comando a difesa aerea, mentre il terzo si trova nel parco del *Tiergarten*. Questi complessi, denominati *Flakturm*, erano composti, ciascuno, da una torre di artiglieria alta 40 metri, di dimensioni 70 per 70 metri, e da una torre di controllo posta a 300 metri di distanza, alta uguale ma di dimensioni ridotte: 23 per 50 metri.

Gli 'edifici di guerra', nonostante fossero adatti a essere riutilizzati quali, per esempio, ospedali o uffici, erano stati, per lo più, soggetti e, in particolare per le torri di Berlino, alla distruzione, o meglio all'occultamento, data la loro intrinseca natura a 'resistere'. In effetti, le torri del parco *Friedrichshain* erano state completamente sepolte, con cumuli di macerie della città bombardata, mentre una delle due torri di *Humbolthain*, solo in parte distrutta, tutt'ora

compare ed è usata quale belvedere sulla città e ingresso al percorso ipogeo che attraversa: bunker, tunnel e stazioni metropolitane abbandonate, risalenti sia alla Seconda grande guerra e sia alla Guerra fredda.

Nel panorama contemporaneo, sempre nel centro di Berlino, si innalza pure la collina di detriti, nota come *Marien*, con un'altezza di 73 metri da livello mare e volume di 190 mila metri cubi, localizzata in ambiente di cava e, sin prima della fine della guerra, usata quale discarica di rifiuti di ogni genere e forma e solo, in parte, dalle macerie della città distrutta. Il risultato è, ora, una collina dalla forma conica con una ricca vegetazione, piste per slittini e spazi per il gioco dei bimbi. In effetti, però, nella capitale tedesca, la più nota collina artificiale è *Teufelsberg*, alta 114,70 metri, comunemente detta 'monte del diavolo', che si trova a sud-ovest di Berlino, o meglio a nord della foresta di Grunewald. Il cumulo di macerie, ammontanti, più o meno, a 75 milioni di metri cubi di macerie, si era andato formando fra il 1950 e il 1972 e, per altro, occultava parte delle rovine del *Wehrtechnische Fakultät* di Hitler, ovvero il piano visionario progettato da Albert Speer che in quell'area ipotizzava la costruzione della sede universitaria per gli studi di ingegneria e di tecnica militare, nonché l'ampliamento del Ministero per le Finanze, il *Reichsluftfahrtministeriums*. Strutture che avevano visto solo in parte la loro realizzazione e che erano rimaste, per lo più, illese dai bombardamenti, per questo scelte quali basi sulle quali accumulare i detriti, sparsi un po' ovunque, della città distrutta.

Si stima ora che i detriti, accumulati in quell'area, nel 1957, ammontassero, più o meno, a 10 milioni di metri cubi e solo nel 1972, dopo essersi trasformata in comune discarica di rifiuti ordinari e raggiunto un volume di 26 milioni di metri cubi, ne era stata, finalmente, dichiarata la definitiva chiusura e prospettato un piano di recupero. In seguito, nel 1997, un gruppo di studiosi ne avevano proposto e dato avvio a plurime indagini stratigrafiche, a vere e proprie esplorazioni archeologiche così da rilevare la storia e le parti di edifici nascoste dal monte. In questo modo si erano scoperti: un bunker in rovina e tratti di tunnel metropolitani in disuso.

Il passato si trasformava, così, in suolo e rilievo e nella sola Berlino, in ben tredici colline di macerie, ciascuna delle quali con una singolare storia e un 'tesoro' nascosto. Per di più, nel caso di *Teufelsberg*, nel 1964, data la posizione strategica e l'altezza rilevante, sulla collina era stata costruita, dagli Stati Uniti, una base per le intercettazioni radio, rimasta attiva sino al 1993 e ancor oggi, sia pur in pessime condizioni, presente sulla cima dello stesso. In merito al suo uso, tutt'ora, è aperta una controversa discussione che ne vorrebbe da un lato il recupero, perché riconosciuta quale simbolo della

Guerra fredda, e da un lato, la totale demolizione. Demolizione auspicata, per altro, sin dal 1990, da un gruppo di investitori che, a seguito dell'entusiasmo economico portato dalla riunificazione tedesca, ne avevano ipotizzata una generale dismissione per poter mettere in atto una straordinaria speculazione edilizia con alberghi e complessi residenziali. Il progetto si era, però, dimostrato, presto, del tutto irrealizzabile e privo di ogni equilibrio e per questo abbandonato.

A seguire, un generale disinteresse aveva comportato un grave degrado e aggravio igienico ambientale di tutta l'area che solamente da pochi anni è tornata a essere oggetto di studio, quindi dichiarata luogo 'accessibile', attiva e reattiva nel sistema urbano e dove è, al momento, possibile trovare piste da sci, sentieri attrezzati e nelle ventose giornate praticare persino attività di volo. Ebbene, ma allora le tredici colline di macerie, nella Berlino ricostruita, andavano intessendo uno stretto rapporto fra passato, presente e futuro, attestandosi, di fatto, quali documenti storici, oltre che, è ovvio, a essere importanti strutture attorno alle quali, nel tempo, è andata strutturandosi e riconoscendosi la Berlino contemporanea.

Un paesaggio costruito, dunque, un denso involuppo o anche, secondo altra prospettiva, una massa urbana, priva di forma, che, nel tempo, si andava disponendo in continuità con il paesaggio naturale non solo nella città di Berlino bensì anche in altre dimensioni urbane devastate da atti bellici. In Germania, per esempio, molte sono state le città, più meno, vittime di sostanziali distruzioni, rese nulla più che cumuli di macerie. È il caso, per esempio, della città di Monaco le cui macerie erano andate formando diverse colline, le principali delle quali, di certo, sono: la *Olympic*, dove, nel 1972, si erano tenuti i Giochi olimpici e la *Fröttmaninger*, riconoscibile per la turbina eolica posta sulla sua cima.

Singolare caso è anche quello della città di Francoforte la cui distruzione aveva dato forma, anche in questo caso, a diverse colline. In particolare si racconta che, sin dalle prime battute, nell'immediato dopoguerra, era stata fatta una tanto strategica quanto scrupolosa rimozione dei detriti della città distrutta che, di fatto, venivano allontanati, dal sistema urbano, attraverso un articolato, ben strutturato sistema infrastrutturale.

Le montagne di macerie si andavano, quindi, formando proprio in prossimità delle linee ferrate, la più nota delle quali nei pressi del quartiere olimpico *Bornheimer*, nell'area dove un tempo era lo stadio. Da ricordare è anche la collina di *Riederwald*, realizzata in ambiente di cava e per anni usata quale ordinaria discarica a servizio della città. Per altro, tutt'ora, area inquinata, che necessita, al più presto, di un attento piano di bonifica.

Altro racconto urbano degno di nota è, senza dubbio alcuno, quello della città di Norimberga, quasi del tutto distrutta durante la guerra e ricostruita, ove possibile, com'era, dov'era (analogamente a quanto era stato fatto anche in molte altre città).

A Norimberga andava formandosi, per l'appunto con le 'macerie urbane', la collina di altezza 356 metri e volume di 5,53 milioni di metri cubi, di cui parte sotto la superficie dell'attiguo lago, unica testimonianza dell'ambizioso piano di Albert Speer ideato per i Giochi olimpici e nel quale, per altro, era stata ipotizzata la realizzazione dello stadio più grande al mondo e dove, ora, si innalza, invece, la collina di maceria. Quest'area, al momento, evidenzia alti tassi d'inquinamento e, quindi, necessita, al più presto, di un attento piano di bonifica, così a lungo ritardato per gli ingenti costi che comporta.

Non solo le città tedesche ma anche quelle italiane, per esempio, oggi testimoniano la loro distruzione, il loro tradursi in nulla più che materia con la formazione di artificiali colline, più o meno alte, più o meno interne al sistema urbano.

A partire dall'11 giugno 1940 sino al maggio 1945 macerie, macerie e ancora macerie... andavano, di fatti, spargendosi su tutto il territorio italiano. L'Italia, come la Germania, era stata, più o meno, rasa al suolo, cumuli di detriti, di ogni genere e forma, erano ovunque; una dimensione di rovina, diffusa in tutte le realtà urbane, 'aleggiava' in un tempo post bellico. In particolare, erano state soggette a sostanziali distruzioni le città considerate, per molteplici ragioni, strategici obiettivi militari e quindi città come Genova, Napoli, Milano... avevano visto, ben presto, monumenti, intere aree edificate... ridursi a nulla più che cumuli di materia. Milano, per esempio, a termine del conflitto ne usciva profondamente ferita con oltre un terzo delle costruzioni demolite. L'urgenza di ricostruire una qual si voglia immagine urbana aveva dato avvio a plurimi piani fra i quali il Piano AR, ideato da un gruppo di architetti e ingegneri fra i quali Albini, Bottoni, Gardella, Mucchi, Peressutti, Pucci, Putelli e Rogers.

In particolare, il Piano AR affrontava direttamente i problemi legati alla ricostruzione, costituendo, per altro, un valido esempio di rottura con tutto ciò che era stato il sistema urbano prebellico. Milano andava in questo modo conquistando altra immagine, altra struttura; il piano prevedeva, di fatti, cambiamenti radicali nell'assetto urbano auspicando una generale riorganizzazione in materia di edilizia residenziale, di decentramento delle aree industriali e di un'attenta pianificazione del verde pubblico. Milano usciva così dalla distruzione bellica e andava ricostruendosi, per lo più: 'dov'era, com'era' sia pur con modalità, forme e interessi ben diversi.

In questo scenario si faceva largo il progetto per il QT8, a opera di Piero Bottoni, proposto, nel 1947, nell'ambito dell'VIII edizione della Triennale di Milano. Il QT8 era, in sintesi, un 'quartiere sperimentale', che prevedeva un centro di quartiere, attorno alla nuova chiesa parrocchiale, un verde diffuso di 68 ettari e, nella parte nord-ovest, sull'area della ex-cava di Boldinasco, la realizzazione della collina di macerie, il Monte Stella, ovvero la oggi nota *Montagnetta*. Lo stesso architetto nel descrivere il progetto QT8 diceva: "Fu mentre procedevano i lavori che sentii la mancanza di qualche cosa, qualche cosa che caratterizzasse maggiormente il quartiere, che incidesse nel sentimento degli abitanti e in certo senso servisse loro da orientamento"⁵. In particolare, la costruzione della *Montagnetta* era stata oggetto di piani e tempi ben definiti nell'organizzazione proposta da Bottoni, a partire dall'allestimento di gradoni in cemento su cui sarebbero poi stati deposti i detriti e la terra di riporto. Passo dopo passo, il Monte Stella si andava strutturando secondo un'attenta e strategica pianificazione nella stessa disposizione del 'tipo' di materia: prima le macerie di guerra, poi il terreno di scavo, in genere ghiaioso, proveniente dai cantieri delle nuove edificazioni e infine, per anni, usata quale discarica di ordinari rifiuti e definitivamente chiusa all'inizio degli anni '60. A seguire, fu oggetto di un articolato piano di bonifica che ne aveva previsto, di fatto, l'imboschimento e la designazione in spazi per il gioco, aree di riposo e sinuosi sentieri. In definitiva, a termine del conflitto bellico, le città italiane, le città tedesche così come, in genere, ogni dimensione urbana soggetta, più o meno, a distruzione riconosceva l'esistenza di una materia che, in ragione della sua natura, occupava spazio e che, in qualche modo, necessitava di un pensiero progettuale che la sapesse 'reinterpretare' e rendere elemento primo del contesto in cui incideva. Elemento che si faceva, invero, oggetto urbano e territoriale, o meglio che si faceva suolo quale interprete di altre relazioni ambientali. Una promessa di città futura, dunque, che, in ragione di spazio liberato e spazio occupato, dava forma all'identità urbana *post bellica*. In altre parole, si andava conformando un improvviso mutamento nella conformazione orografica andando in questo modo a testimoniare come l'aspetto conservativo non fosse, in alcuna forma, riscontrabile nella definizione di materia nella quale era radicato il concetto stesso di

5. G. Consonni, L. Meneghetti, G. Tonon (a cura di), *Piero Bottoni. Opera completa*, Fabbri, Milano 1990.

mutamento. Le colline di macerie si facevano, in effetti, custodi di un racconto storico, sintesi estrema di un atto bellico e forse persino 'monumenti' alla devastazione di guerra. Ovunque, scavassimo, di fatti, troveremmo rovine di costruzioni antiche, macerie, frammenti del pensiero di quanti ci hanno preceduto e questi resti, queste parole sradicate e mutilate, queste parole di altri non sono altro che la base su cui si fonda la città contemporanea, la città che si mostra ma che nasconde mille altre storie. La presente ricerca mette, quindi, in scena ciò che è il 'vero paesaggio', racconta la sua storia, la sua materia, dove e come smaltire il continuo, incessante fare, costruire, a partire proprio da un particolare stato di fatto, peculiare di un territorio che, in forme e pesi diversi, era stato ridotto in macerie da atti bellici.

Città di mare

Ripercorrendo quanto si è sinora detto, si osserva come la storia di città devastate dalla guerra racconti, in modi e forme differenti, le trasformazioni urbane e territoriali di cui sono state vittime nel corso del tempo. Edifici, luoghi simbolo di una certa pratica bellica o di una singolare abitudine popolare si erano dimostrati testimoni della volontà, dell'assurdità bellica, testimoniata, per altro, anche da altri cambiamenti nella scena urbana come, per l'appunto, le improvvise variazioni orografiche e della conformazione stessa di suolo.

A Berlino, come in precedenza detto, cumuli di macerie della città distrutta avevano dato forma a colline artificiali, oggi del tutto parti, attive e reattive, del sistema urbano.

Dalle macerie si andava, quindi, strutturando il suolo: colline là dove era pianura e terra là dove era mare come dimostrano città lungo costa quali, per esempio: Genova, Palermo e anche, in tempi più recenti, città come Beirut vittima, per anni, del conflitto civile, che, in effetti, aveva portato, a seguito del deposito, più o meno controllato, in acqua di detriti vari a una sostanziale variazione nel limite fra terra e mare.

Ebbene, ma allora a Genova, a Palermo... lo smaltimento in mare delle macerie della città distrutta si palesava in modo chiaro; a Napoli, invece, sia pur città di mare ma con una struttura di terra e di edificazione urbana ben diversa si racconta di una storia, in parte, assai dissimile. Certo anche a Napoli i detriti erano stati deposti in mare, con un consequenziale innalzamento dei fondali, ma la quota maggiore di macerie era stata 'smaltita' nel sottosuolo andando, così, a occupare alcune delle cave fatte, in un tempo passato, per trarre materia utile alla costruzione della città stessa.

Ecco dunque che la materia tornava al suo stato primigenio e i cunicoli, gli

‘spazi vuoti’ del sottosuolo, in tempo di guerra usati come rifugio, venivano, presto, occupati dalle macerie e solo in tempi recenti resi, per lo più, visitabili. A ogni modo, i bombardamenti della Grande guerra avevano causato, un po’ ovunque, evidenti danni e distruzioni al patrimonio architettonico e storico dell’intera Europa portando, in tempi post bellici, ad atti di ricostruzione che si erano dimostrati, nella maggioranza dei casi, inclini alla volontà di risarcire le ferite con un ritorno a una qual si voglia unità morfologica e figurativa propria di un tempo passato.

Dalla Francia alla Germania, dall’Inghilterra all’Italia le città riconquistavano, in modo più o meno organico e articolato, l’immagine di un tempo passato. Ogni edificio era ricostruito, più o meno, ‘dov’era, com’era’. Il rifacimento ‘imitativo’ si dimostrava, in effetti prima risposta al desiderio di orizzonti altri, lontani dal ricordo di guerra.

A Palermo, per esempio, si era attuato un piano di ricostruzione, più o meno, fedele a sistemi architettonici propri di altre epoche, sistemi che, da una parte, avevano generato dei falsi storici e dall’altra avevano permesso il ripristino di parte del patrimonio storico-architettonico, ampiamente, reso nulla più che maceria. In particolare, la città si andava, negli anni della ricostruzione e per decenni a seguire, espandendo: prigioniera di se stessa, senza un definito piano progettuale e molto spesso vittima di una tanto cattiva quanto ingiusta nomea, alimentata, per altro, dalla silente amministrazione che aveva, addirittura, programmato la demolizione di molti palazzi di valore storico per lasciare spazio a ‘un’amara’ speculazione edilizia sia lungo la costa e sia nel centro storico.

Ciò nonostante, nel panorama odierno, sono, ancora, diffusi ‘pezzi’ di storia passata quali testimonianza diretta dei brutali attacchi aerei. Numerosi edifici, di fatti, sembrano essere sul punto di crollare. Eppure resistono. Al contrario, per quanto riguarda, le macerie della città distrutta, così come, in generale, i materiali di scarto erano stati, per lo più, a partire dall’immediato dopo guerra e per anni a seguire, smaltiti in acqua e quindi andati a modificare il limite fra terra e mare il cui fondale si era, così, notevolmente alzato. Una linea di costa artificiale conquistava spazio in acqua e, in particolare, lungo via Messina Marine: la strada che costeggia il mare, a partire dal fiume Oreto (oggi nulla più che un immondezzaio) sino al quartiere Bandita.

Altra area soggetta al deposito, prima delle macerie della città distrutta e, poi usata quale immondezzaio di ordinari rifiuti era stata anche la nota discarica di Acqua dei Corsari, detta, con un eufemismo anatomico, il *Mammellone*. Nel panorama contemporaneo, la discarica, se vista dal mare, si mostra come un grande teatro all’aperto, un palcoscenico sull’acqua di sorprendente

‘fascino’ e forse, proprio per questo, il piano di recupero, previsto nel 2010, ne suggeriva la trasformazione in teatro all’aperto.

Si andava, in questo modo, configurando un teatro disposto sulla collina artificiale e circondato da alberi. Ben presto, però, il piano, di certo assai complesso, era stato pressoché abbandonato e oggi è assolutamente necessario un repentino ‘salto in avanti’, una prossima azione di bonifica ambientale, anche e soprattutto, per impedire l’ulteriore sfaldamento della collina e quindi la conseguente dispersione in mare di sostanze inquinanti. Proprio nel tentativo di prevenire tale erosione, in tempi recenti, è stato attuato un sistema di sei barriere protettive, sommerse a circa 70 metri dalla battigia, che, al momento, si prevede andranno estendendosi per oltre 500 metri parallelamente alla costa.

Beirut: la fine di una città

Al termine della guerra era il ‘nulla’ che regnava: edifici vuoti, carbonizzati da cui sembrava solo intravedersi un passato intenso, dinamico di una città che doveva essere meravigliosa e le cui rovine testimoniavano l’assurdità di guerra. Il ritmo, cadenzato da forti chiari e scuri, dato da pareti forate dalle esplosioni, in contrasto con i vuoti delle arcate bizantine e delle finestre di edifici moderni, compiutamente, restituivano la drammaticità del conflitto. Stili architettonici diversi condividevano, a seguito della guerra, il degrado di cui erano vittime coesistendo nel medesimo spazio, nel medesimo tempo. Edifici, un tempo possenti, erano stati resi dalla guerra precarie strutture sostenute da pilastri ‘mutilati’ e instabili palazzi bombardati e fatiscenti ma con ancora una loro dignità di monumento, pronti a diventare protagonisti di una qual si voglia altra scena urbana.

Sorprendente è il numero delle immagini e delle emozioni che il solo nominare Beirut è in grado di evocare. La città si era risvegliata dall’incubo della guerra, dalla segregazione spaziale nella quale era caduta nell’aprile del 1975 quando si erano compiuti i primi scontri. Beirut si andava reinventando proprio come ripete lo slogan ufficiale della ricostruzione: *‘Ancient City of the Future’* (Gavin e Maluf 1996). Beirut andava conquistando altra identità grazie a un processo di rigenerazione urbana tra i più spettacolari mai visti sino a quel momento e che andava strutturandosi, secondo accezioni diverse, proprio a partire dal Mediterraneo. Realtà pervadente e al contempo ambivalente che, da sempre, aveva caratterizzato, anche durante la guerra, la dimensione urbana, non solo culturalmente e socialmente ma anche e soprattutto spazialmente riconoscendo, di fatto, in ogni tempo storico, una realtà urbana contesa fra l’orizzonte aperto: il mare e un

ambiente cosmopolita: la città portata, al contrario, a un'implosione, alla frammentazione in 'isole', in sistemi chiusi paralizzati nelle loro contraddizioni e nel folle bisogno di imporre, sempre e comunque, confini e barriere. La città si era andata così strutturando per giustapposizioni e sovrapposizioni di spazi dove l'omogeneità, data quasi esclusivamente dall'appartenenza confessionale, interessava e, tutt'ora interessa aree circoscritte come fossero sussulti interni alla struttura urbana. Un *continuum* 'affettato' oltre che dalla maglia infrastrutturale anche da sub-unità non appartenenti alla città bensì al quartiere. Brani urbani, più o meno, chiusi e, più o meno, definiti da plurime identità sociali, religiose, economiche e politiche si andavano, così, affiancando in una compresenza a volte sincronica, a volte distonica ma mai contraddittoria. Si potrebbe dire, che, oggi, Beirut è, come del resto lo era in passato, la città delle minoranze, dell'eccezione e della diversità interna, un mosaico di 'sistemi' chiusi in cui plurimi gruppi sociali trovano spazio e che, di fatto, reclamano, sempre più, un chiaro piano di ricostruzione.

In generale, ogni quartiere, tutt'ora, si distingue su base confessionale individuando però nella *Rue de Damas* (via di Damasco) la divisione funzionale e simbolica di due 'universi' distinti: a Est i cristiani e a Ovest i mussulmani. Universi che, sin da sempre, erano, al loro interno, assai eterogenei e quindi ulteriormente frazionati. Questa netta divisione urbana su base confessionale, nel tempo, era andata consolidandosi sino a 'cristallizzarsi', definitivamente, con l'inizio e il perdurare del conflitto. A partire, di fatti, dal 1975 sino al 1991 la città si era drammaticamente spezzata in due poli opposti, mussulmani da una parte e cristiani dall'altra. Separazione stabilita lungo la nota *Green Line* (via di Damasco), così detta dai mass media di tutto il mondo. Analogamente a quanto si era verificato, sia pur in tempi e modi ben diversi, in altre dimensioni urbane dilaniate da azioni belliche anche nel caso della città di Beirut atto primo, per auspicare una ricostruzione, era stato liberare il suolo dalle macerie, di ogni genere e forma, sin anche durante il breve periodo di tregua del 1983 che aveva visto realizzarsi una serie di piani di ricostruzione nell'area compresa fra *Place des Martyrs* e *Place de l'Etoile*. In realtà ne era stata pianificata una quasi totale demolizione, o meglio una radicale tabula rasa, così da dare spazio a un diverso assetto urbano e architettonico. Pur tuttavia era stato solo a partire dal 1991 che si era dato avvio a un tanto radicale quanto diffuso piano di ricostruzione. Piano concentrato in un'area molto ampia, oltre 1,8 milioni di metri quadrati, un terzo dei quali lungo costa, o meglio interessanti la superficie in acqua che si faceva suolo col deposito di macerie e rifiuti, raccolti sin durante gli anni di guerra e continuato, anche e soprattutto, in tempi *post bellici*.

Inevitabili parallelismi: a Beirut come a Berlino

Il ricordo di altre guerre, sia pur lontane nel tempo e nello spazio, come, per esempio, la seconda Grande guerra porta, inevitabilmente, a parallelismi legittimi ma inesatti. La devastazione della capitale tedesca, per esempio, era stata l'esito di una follia che da lì era iniziata e lì si era andata concludendo, dopo aver coinvolto il mondo intero. Beirut, al contrario, si era dimostrata il cuore di ogni tensione, interna o regionale. Tensione che, per altro, si era andata, presto, traducendo nell'atroce conflitto civile che aveva, appunto, trovato spazio proprio nella città. Ad ogni modo, in entrambi i casi, a termine del conflitto le città nutrivano un profondo desiderio di ricostruzione volto a cancellare, dimenticare ogni segno di guerra comportando, sovente, la distruzione di tutto ciò che, rimasto illeso dagli attacchi bellici, era memore di un atroce ricordo. In ogni caso, le città post belliche, assediate da macerie che dovevano, in qualche modo, essere smaltite, venivano, per quanto possibile, liberate dalla materia informe attuando piani di riciclo materia, per quanto possibile, e di allontanamento, in luoghi preposti, della parte rimanente, andando così a modificare l'orografia territoriale. In Germania, per esempio, si era dato forma a vere e proprie colline di macerie, mentre a Beirut a una conquista di superficie di suolo in acqua.

In particolare, nella capitale libanese, a partire dal 1991 sino al 1994, una complessa quanto articolata serie di scelte politiche ed economiche avevano portato a sostanziali cambiamenti nelle istituzioni pubbliche preposte alla pianificazione architettonica-urbana così influenzando la struttura stessa della città in larga parte affidata a una gestione privata. Era, quindi, stata nominata la società finanziaria di promozione immobiliare Solidere per la gestione del piano di ricostruzione. In particolare, erano stati presi in esame 1,8 milioni di metri quadrati, compresi alcuni luoghi simbolo della città quali, per esempio: i *suq*, *Place des Martyrs*, *Place de l'Etoile* e numerosi altri edifici pubblici di singolare prestigio politico, culturale come il palazzo del Parlamento, del Governo o del Municipio ai quali, per altro, erano stati aggiunti altri 600 mila metri quadrati di superficie in mare, resa suolo e presto trasformata in area edificabile.

Prevalsa uno spirito edonistico nel piano sostenuto dalla società finanziaria che nel *Master Plan* aveva, in effetti, rinunciato alla solita, levantina suddivisione per parti in favore di volumetrie d'uso misto, di certo più vantaggiose per il mercato, lo spettacolo, l'intrattenimento. La poetica della demolizione attuata dal primo piano, atta alla definizione di un imponente centro *ex novo*, era stata, però, nel tempo, rivista in un piano di ricostruzione più in linea alla narrativa storica, dando, così, forma a piani di ripristino

dell'antico, del vernacolare, in uno stile tipico libanese e più in generale 'levantino'. Prendeva forma un vero e proprio 'villaggio urbano' in 'stile tradizionale' nella speranza di recuperare una qual si voglia identità storico urbana ma traducendosi, in vero, in null'altro che un centro urbano alla 'Disney'.

Tra distruzioni, ricostruzioni e domini vari la capitale si era andata, di continuo, modificando apportando, sempre più, una distanza da una memoria storica e dando forma a un velo che contribuiva a dimenticare il passato, a tratti rivelato, però, nelle fratture, nelle stratificazioni, lungo i confini territoriali e anche nell'impianto 'cardo e decumano' che, tutt'ora, ordina la trama cittadina.

Ebbene, ma allora a termine della guerra, la città, appariva: frammentata, policentrica, incredibilmente ripartita nonché distrutta sia materialmente e sia socialmente. Un 'trauma' spaziale o meglio un radicale annientamento del senso urbano che, negli anni del conflitto, aveva, più o meno, simbolicamente e in parte anche funzionalmente, 'voltato le spalle' al Mediterraneo la cui presenza non rappresentava più una prospettiva verso la quale proiettare la tradizionale aura cosmopolita di cui godeva la città o nel quale investire la propria vocazione internazionalista bensì era diventato vettore di morte e violenza perché intermediario di traffici illeciti e perché usato come discarica di rifiuti di ogni genere e forma. La capitale libanese aveva, dunque, quasi del tutto negato il mare con le sue influenze e le sue promesse di orizzonti lontani, trasformando la costa settentrionale in area inquinata e alquanto problematica. Un violato rapporto che, in parte, giustificava l'attenzione dimostrata dal piano proposto dalla società finanziaria Solidere in merito al 'ritorno' al mare della città libanese. 'Ritorno' al mare esplicito, per altro, nel progetto di ricostruzione della costa. Resta, ora, da chiedersi se questo, come d'altra parte anche la parte più interna del centro città e gli altri progetti di ricostruzione, non avesse, invero, dato forma a una dimensione urbana alquanto posticcia, artefatta e ben lontana da un'identità libanese, per lo più, ignorata o banalmente simulata.

Il fronte mare in prossimità del centro urbano, area caratterizzata dalla discarica Normandy, non era, di fatti, altro che un ampio lembo di terra, più o meno 180 ettari, prospiciente il mare a est di St. George Marina. Terra che si era andata formando, in parte, durante gli anni di guerra civile, col deposito, incontrollato, in mare, di rifiuti di ogni genere e forma, provenienti, soprattutto, dall'area Ovest, e in parte, in un tempo *post bellico*, anche dai detriti della città distrutta e pure a quelli dovuti a un piano per la ricostruzione assai 'distruttivo'.

A partire dagli anni Novanta il piano Solidère ne aveva, in effetti, pianificato una debita e dovuta bonifica che aveva portato all'estrazione di 5 mila tonnellate di materiale, di cui oltre la metà al di sotto del livello mare. In particolare, la discarica contava più di 1 milioni di metri cubi di materiale che, ovviamente, doveva essere trattato e, per quanto possibile, recuperato così da trasformarsi in 'terra di mare'.

In principio era stato avviato un piano di interventi per il contenimento, in barriere apposite, del percolato; in seconda battuta erano stati messi sotto controllo i gas prodotti in discarica, quindi la separazione dei rifiuti in frazioni organiche e non organiche con la conseguente stabilizzazione della parte 'umida' mediante trattamenti di compostaggio. Si erano praticate, poi, operazioni di scavo, sia in terra e sia in mare, in modo da recuperare quanta più possibile materia utile, più o meno 5 milioni di metri cubi fra plastica, pietre, detriti di demolizione e anche rifiuti speciali pericolosi e pure ordigni inesplosi.

In definitiva, il piano di risanamento si andava organizzando in tempi differenti: il primo, iniziato nel 1996 e ultimato nel 1999, interessava la parte a sud del *Boulevard*, un'area, di circa 70 mila metri quadrati, e ne ordinava un'attenta bonifica; mentre il secondo, fra il 1999 e il 2004, prendeva in considerazione la parte a nord, andando così a 'sanare' la rimanente parte di 'terra di detriti'.

Ebbene, il piano Solidère prevedeva, dunque, non solo di trasformare l'area in terra salubre e sicura ma anche e soprattutto di recuperare il valore, il 'senso' propri di quella singolare realtà di confine, di filtro, attivo e reattivo, fra terra e mare e tornare così a essere 'legante' effettivo fra la città, con i suoi quartieri e le sue prospettive interrotte, e l'orizzonte aperto del mare.

Per altro, nell'area del lungo costa erano state previste importanti edificazioni che, tuttora, in larga parte, sono in fase di costruzione. Un esempio è il quartiere residenziale di Norman Foster, detto 'edificio seduto su una vecchia discarica', che più di altri rappresenta, nell'immagine contemporanea della città, la reale interfaccia di Beirut dal momento che riflette, sulle sue pareti vetrate, il conteso rapporto fra spazio aperto: il mare e spazio chiuso: la città. In questo panorama, tuttora di cantiere aperto, sono, anche e soprattutto, in fase di realizzazione opere di 'infrastrutturazione' atte al collegamento fra le diverse parti di cui si compone la città, sempre più estesa e resa complessa dalla multi etnicità e multi territorialità che da sempre la distingue.

La discarica Normandy non è, però, la sola realtà definita dal deposito, lecito o illecito, delle macerie della città distrutta, bensì, in genere, tutta la linea di costa è, più o meno, stata soggetta, in tempi e forme diverse, al deposito di

materia, comportando così un significativo innalzamento dei fondali e quindi a un cambiamento, evidente, del disegno di costa. È il caso, per esempio, del quartiere di Dbayeh e pure l'area dove, oggi, si erge alta la discarica (tuttora impianto attivo e di cui si prospetta una prossima chiusura e trasformazione in area a servizio della 'città allargata'). Ebbene, ma allora il litorale, in genere, si dimostra essere nulla più che una realtà sospesa fra terra e acqua, di storia sociale e ambientale. D'altra parte, il porto della città, inteso quale soglia sul Mediterraneo, è andato, sin da sempre, con modalità e intensità, ovviamente, differenti, ampliandosi e negli ultimi anni, in modo particolare, verso il litorale nord che, al momento, è in attesa di una definizione, di un piano di recupero atto a risolversi unitamente al sistema urbano. Si tratta, in particolare, delle aree note come *Free-zone* e dell'area industriale di Dora, oggi, senza alcuna definizione urbana, senza ruolo e senso territoriale. Realtà del tutto caotiche che chiedono di tornare a far parte del sistema urbano, tornare a essere parte di una realtà portuale aperta e competitiva a mercati nazionali e internazionali. Una città, per altro, che vuole, come in passato, dimostrarsi: dinamica e vivace, assolutamente multietnica, multiculturale... in definitiva una città 'levantina', una città che, nel panorama contemporaneo, è un po' ovunque, una città senza confini, una città che abita il territorio. Un territorio inteso quale geografia di 'momenti urbani' collegati da sistemi infrastrutturali, più o meno continui, più o meno articolati, che definiscono il limite, il margine urbano.



Beirut, settembre 2012
Fotografia dell'autrice del saggio

English abstracts

New streets and transformation processes around the city of Venice

Monica Bosio

The research which I'm going to present in this text, is a part of a wider work conducted by the University Luav of Venice together with the University of Chieti and Pescara, of Turin and Palermo, with the title of *Mobility infrastructures and metropolitan territory, guidelines for an integrated project*. The term 'guidelines' correspond to the intention of achieving some project rules but opened to following and deeper levels of project. Another important theme of the research work was that of 'integrated project', intended not only as an integration of infrastructures and of infrastructures with the territory, but also as an integration of the different scales and techniques of the projects, as well as of the different professionals. The general aim is to identify and characterize the possible ways of this integration and to verify it in some particular situation, related with individual analysis areas elected by the four involved universities.

Remains, debris and ruins of the war setting. From decontamination issues and disposal to the configuration of new landscapes

Silvia Dalzero

This research is structured starting from an analysis about the differences between ruins and rubble. Then the study becomes more and more demonstrative about a condition of things showing, through cartographic, historical, urban and regional surveys, different stories of cities destroyed by acts of war, since the Second world war until more recent conflicts with the war in the Balkans, with the military of Sarajevo, and the war in Lebanon with the city of Beirut. A study, in particular, directed toward understanding what is the 'real landscape', telling its story, its matter, where and how to dispose the rubble of the destroyed city. After any conflict, the city becomes 'ruins' in a different sense and achieves other scenarios, more or less stratified with the formation of: artificial hills, soil where the water was, so revealing a post war urban image, a historical story that, in fact, becomes the 'ground' and perhaps even a 'monument' to the devastation of war.

Build the city with the house

Cristiana Eusepi

The research aims to investigate the issue of Housing through a design experimentation whose assumptions recognize the unique feature of each city that comes from its own specific history, topography, stratifications, system of signs, figures and atmosphere that connotes each place. The hypothesis proceeds through a synchrony of project scales that unifies the part of the city and the domestic interior. A concept that interprets the house as a place of dwelling unavoidably linked to concrete situations with which the house has a dialogue. The abandonment of the Farini rail yard in Milan and its future program of reuse as a residential zone gives the opportunity to realize a

project that aspires to become a moment of construction and transformation of the city. A project of particular interest if we broaden our vision to understand the 'why' of the urban scale, of the size, of the opportunity and appropriateness.

The lagoon of Venice and climate changes. Scenarios to 2100

Tommaso Fornasiero

Critical problems generated from interpolation between today's Lagoon conditions and climate changing forecasts at 2100 has been analysed focusing on the Central Lagoon, between Venice and The Petrolli Channel, where Porto Marghera waterfront and Casse di Colmata face. This complex picture detects today's problems are already such critical that climate-changing forecasts could just make them worst. This critical and analytic picture is the starting point of one 2050 scenario and two 2100 scenarios definition (these last alternatives between them). These three scenarios investigate possible transformations of this part of Lagoon, between land and sea, assuming as a priority Venice and Lagoon small historical centres safeguard, and verifying possible adaptive solutions of programmed and proposed politics of both economic development in harbour areas, and accommodation development in border areas.

Researches on the city

Mauro Marzo

The essay aims to introduce the topic of the book and the essays of the various authors of which the book is composed. The essays present the results of research carried out in the Department of Architecture and Arts around the general subject of the city, the specific transformation of infrastructure and settlements of its territories, the ways of its continues construction and reconstruction. Do research on the city means having to know its signs, distinguishing figures in the jumble of its sediments, recognizing its forms even if they appear unreadable or lost in the today's condition of the metropolitan systems. Make plans for the city means to express an opinion on the form of reality, define a scope of in-depth knowledge and a place for exploration of the possible solutions to a given problem. In the end, make plans for the city means doing research on the city.

Venice as a paradigm. A theater of Mendes da Rocha for the Bay of Montevideo

Daniele Pisani

In 1998 Mendes da Rocha develops a plan for the Bay of Montevideo. In order to increase the capacity of the port, he proposes the construction of a new wharf. On the opposite side of the bay, the coastline is made parallel to the wharf. The bay acquires a shape and becomes "a square of water".

In this 'square' there is an element, apparently insignificant, that has never received due attention. In the western part of the bay a shapeless sandbank emerges from the shallow waters. Mendes da Rocha plans to turn it into a theater. He states that this theater suggests "the thought of a Venetian space, totally artificial", with "the small island transformed into a theater in a Venetian fashion". Elsewhere he says: "In this new geography, a theater. Lessons from Venezia". Where does this issue come from? What does it mean? Why Venice? That's what we try to understand in this paper.

Different realities. Research: poetics of erring

Gundula Rakowitz

As in research there is no map and no project except the one you do and you gradually break through, because there is no path that leads somewhere, the poetic of erring puts the architect at the same time into two dimensions, an active and a passive one, of hosting and being hosted. Far from being a reassuring refuge, the architectural research opens a dialogue with the absence, refers to a shared space of meanings, therefore to a plurality of voices. In this sense, the exploration is constitutively ethical. In the poetics of erring the actor is dispossessed of his certainties and opens himself to the dimension of the other, to the possible, to the dimension of the aesthetic vitality and to a shared ethical sensitivity. The experimental proposal tries to think a new relationship between the issues of the theme "Venice/City" by a poetic key figure, a figure that belongs to us as a radical difference: *Don Quijote*. It is a metaphor that leads to a different vision of reality in a sort of unveiling critic that has to be assumed as one of the fundamental research aims.

The horizontal wooden structures in the 'device' of the venetian historic building: elements, connections and sizing

Luca Scappin

In the tradition of construction consolidated within the Venetian territory, horizontal wooden structures assume specific aspects, material, structural, formal and of the whole construction organism connection, forming a complex technological device. The fieldwork of a large number of existing slab structures, dated between the fourteenth and eighteenth century, has allowed us to highlight the characters of both the individual elements and the 'slab system' as a whole. In particular, the decomposition into elements is distinguished between textures (mono-hatched or double frame, with beams, *cantinelle*-fishplate, wood floor, *bordonali*, composite beams) and support systems (walls, *reme*, balks, *bordonali*, glazing beams, girders, corbels, *barbacani*, *pettenelle*, shelves, frames). It discusses also the implications that exist in the relationship between backbone (masonry piers) and ligaments horizontal (in wood and in iron), and sizing criteria used according to the good rules of construction that characterized the practice site before the introduction of the calculation structural.

Autori

Monica Bosio

Si laurea in Architettura presso l'Università Iuav di Venezia dove dal 1998 svolge attività di ricerca e di insegnamento a contratto e nel 2004 consegue il dottorato di ricerca in Composizione architettonica. Parallelamente svolge attività professionale ricevendo riconoscimenti in premi e concorsi nazionali ed internazionali. Oggi è co-titolare dello studio febo_ferraribosioarchitettura. Ha pubblicato su libri e riviste anche internazionali i progetti realizzati, nonché diversi testi inerenti in particolare le ricerche svolte. Ha curato (con M. Frate) il volume *Strategie per il progetto della città sostenibile* (Marsilio, 2010).

Silvia Dalzero

Dottore di ricerca in architettura con una tesi sulle trasformazioni urbane in relazione ai sistemi di smaltimento rifiuti. Ha conseguito una ricerca presso l'Università Iuav di Venezia in tema di *Rovine, detriti e macerie dei teatri di guerra*. Collabora alla didattica all'Università Iuav di Venezia nei corsi di progettazione architettonica ed è stata docente di Teoria e tecnica della progettazione architettonica e di Architettura dello spazio pubblico al Politecnico di Milano.

Cristiana Eusepi

Dottore di Ricerca in Composizione architettonica - Università Iuav di Venezia. Dal 2006 è stata docente a contratto in composizione architettonica e urbana e in architettura degli interni. Tutor al Dottorato di composizione architettonica - Iuav. Ha partecipato a numerose ricerche universitarie incentrate sul tema dell'abitare collettivo. Attualmente è titolare di un assegno di ricerca dal titolo *New Ways of Housing and Working* - Dipartimento Culture del Progetto, Iuav. Vive e lavora a Venezia.

Tommaso Fornasiero

Si laurea con il massimo dei voti in Architettura per il paesaggio nel 2007. Dopo un'esperienza di lavoro a New York, tornato in Italia inizia la collaborazione alla ricerca presso l'Università Iuav di Venezia, con vari contratti di ricerca. Nel 2010 è assegnista di ricerca. Dal 2013 è dottorando di ricerca in Composizione architettonica presso la Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia. Dal 2007 svolge la libera professione nel campo del Paesaggio e del restauro.

Mauro Marzo

Ricercatore in Composizione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Culture del Progetto dell'Università Iuav di Venezia, dottore di ricerca in Composizione architettonica e membro del consiglio di curriculum in Composizione architettonica della Scuola di dottorato Iuav. Componente dell'unità di ricerca "Architettura, archeologia, paesaggi: teatri di guerra". Project coordinator dell'EIP finanziato dalla Comunità Europea "Cities of Art and Tourism" (Iuav, Liège, Madrid, Strasbourg). Direttore della collana editoriale "Figure" di LetteraVentidue.

Daniele Pisani

Storico dell'architettura. Tra le sue pubblicazioni, *Piuttosto un arco trionfale, che una porta di Città* (Marsilio), *L'architettura è un gesto* (Quodlibet) e *Paulo Mendes da Rocha. Tutte le opere* (Electa), già uscito anche in portoghese (Gustavo Gili) e in uscita in inglese. Ha inoltre curato *Escritos sobre arquitetura* (Mudito) di S. Kracauer e São Paulo (Compositori). Collabora tra l'altro con «Casabella» e «Projeto Design». È visiting professor a São Paulo presso la FAU/ USP.

Gundula Rakowitz

Ricercatrice in Composizione architettonica e urbana del Dipartimento di Culture del progetto dell'Università Iuav di Venezia. Dottore di ricerca in Composizione architettonica e membro del collegio docenti dello stesso dottorato della Scuola di Dottorato di Venezia. La sua ricerca è attualmente rivolta sia al tema urbano dei *theatra mundi* di Istanbul e Venezia sia al tema *mimesis et inventio* in Johann Bernhard Fischer von Erlach. Vive e lavora tra Venezia, Vicenza e Vienna.

Luca Scappin

Si laurea in architettura presso lo IUAV e consegue il titolo di dottore di ricerca in Storia dell'architettura e della città, scienza delle arti, restauro presso UNIVE-IUAV-SSAV. Si è occupato a lungo della storia costruttiva e dei restauri del palazzo Ducale di Venezia, e delle tecniche costruttive e di consolidamento strutturale dell'architettura antica. Conduce ricerche sui caratteri costruttivi e sulla conservazione dell'edilizia storica veneziana, in particolare intonaci, strutture lignee, murature.

Finito di stampare nel mese di febbraio 2015
da Unicolor S.p.A., via Fiumicino, 3 - 33082 Azzano Decimo (PN)
per conto di IUAV Dipartimento di Culture del Progetto & Giavedoni editore