

Città porto

matrici architetture scenari

a cura di
Cristina Pallini
Stefano Recalcati

Città porto

matrici architetture scenari

a cura di

Cristina Pallini e Stefano Recalcati

QAP – Quaderni di Architettura del Paesaggio

collana diretta da Vincenzo Donato e Giovanni Tacchini

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata dagli aventi diritto/dall'editore.

in copertina: Egidio Bonfante, *Palazzo Contarini*, 1985, collage e tecnica mista.

Cordinamento tecnico CTR Comunicazione

Prima edizione 2012

Progetto grafico
Ottorino Meregalli, Andrea Sampaoli
(LIDAR – Laboratorio Informatico di Architettura, DPA)
Impaginazione
Andrea Sampaoli

ISBN 978-88-97748-15-1

copyright © 2012 LIBRACCIO editore®
infoctr@libraccio.it
libraccioeditore@libraccio.it
www.libraccio.it

<i>Vincenzo Donato</i>	7	Linee di lavoro Ricordi di città e di porti
<i>Giovanni Tacchini</i>	27	Non solo logistica della movimentazione: nuovi ruoli per le <i>città-porto</i>

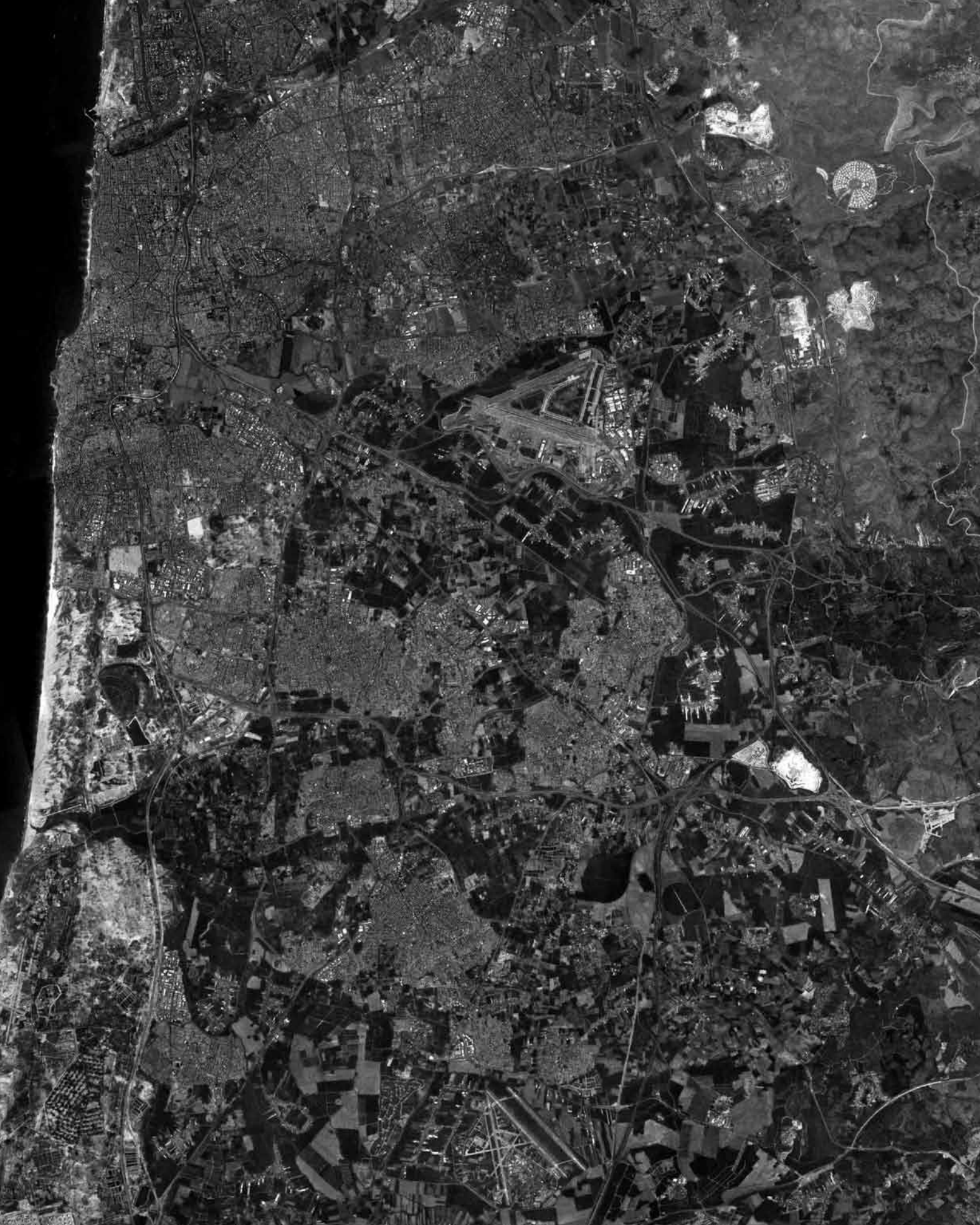
<i>Cristina Pallini</i>	77	Matrici insediative della portualità Paesaggi portuali del Mediterraneo orientale
<i>Alessandra Terenzi</i>	111	Porti di Terrasanta
<i>Francesca Bonfante</i>	127	Barcellona: città, porto e front de mar
<i>Giulia Tacchini</i>	143	Bilbao, dove il fiume Nervion si converte in Ría
<i>Laura Anna Pezzetti</i>	159	Architettura, paesaggio, infrastruttura dall' <i>ensanche</i> ai progetti di Zuazo e Stirling
<i>Federico Acuto</i>	171	I territori labili del Río de La Plata: tracce di portualità a Buenos Aires

<i>Stefano Recalcati</i>	189	Interpretazioni e scenari attendibili I sistemi portuali europei negli scenari di trasformazione globale
<i>Renato Pugno</i>	205	<i>Economics</i> delle trasformazioni delle città porto
<i>Stefano Riva</i>	217	Il porto di Monfalcone come attrattore e motore di sviluppo
<i>Federica Blasini</i>	227	Il porto di Messina: lo sviluppo di un nodo strategico

Progetti di ricerca

<i>Simone Caccavale, Emanuela Cozzi, Tiziana Giannetto, Laura Maria Luzzini</i>	240	Genova <i>città-porto</i> ? Una politica degli interventi per il recupero del ruolo competitivo
<i>Giorgia d'Annibale, Andrea Ginex, Benedetta Nappini, Riccardo Pasquetti</i>	244	Genova: un nuovo foro per un nuovo cardo/decumano
<i>Samuele Camolese</i>	248	Taranto: nuovi ruoli per la città e il suo porto
<i>Federica Blasini</i>	252	Il porto di Messina. Ragioni funzionali e memoria storica
<i>Giulia Tacchini</i>	256	Bilbao fronte atlantico di Castiglia
<i>Antonio Acuto, Vincenzo Donato, Francesca Bonfante, Cristina Pallini</i>	260	Salonico: il porto storico come nuovo <i>quartiere franco</i>
<i>Giuseppe Alizzi</i>	264	Beirut: l'istruzione <i>forma</i> la città
<i>Annalisa Scaccabarozzi</i>	268	Istanbul: nuova accessibilità ferroviaria alla penisola storica
<i>Vincenzo Donato, Cristina Pallini, Annalisa Scaccabarozzi</i>	274	Alessandria: dal porto nuovi ruoli per la città cosmopolita

<i>Antonella Marzi</i>	293	Materiali per un atlante Per la costruzione di un atlante storico delle città-porto europee
------------------------	-----	--



Porti di Terrasanta

Alessandra Terenzi

Abstract: *Port cities along the Eastern Mediterranean coast are linked by a network of land routes, forming a series of “landscapes of accessibility”. Along these routes lie large commercial complexes and religious structures. The ports depend not only on their sea routes but also on the relationship with their respective hinterlands. “Land-ports” such as Aleppo, Damascus and Amman have played a key role along caravan routes for many hundreds of years. Within this broader picture, this paper focuses on the route from Jaffa to Jerusalem, an itinerary which exhibits a variety of landscapes bearing witness to centuries of civilization changes.*

Spazio-Mediterraneo

Spesso la storia dello spazio marittimo del Medio Oriente viene ridotta a quella del cabotaggio costiero, tralasciando le connessioni strutturate dalle direttrici continentali; quasi come se – in virtù di una presunta talassocrazia – le città di mare avessero vita propria. Per evitare questa semplificazione, bisogna portare in primo piano il duplice volto delle *città-porto*, legato alla congiunzione di due movimenti: lungo le vie di mare e gli itinerari interni. La vita delle *città-porto* dipende dal rapporto tra la costa e il suo profondo entroterra.

“Le città, punti immobili delle carte, si nutrono di movimento; il loro commercio è soltanto movimento. (...) Il Mediterraneo è uno spazio-movimento: vasto, vivo, efficace. Tutto ciò che lo avvicina, guerre o parvenza di guerre, mode, tecniche, epidemie, materiali leggeri o pesanti, preziosi o vili, tutto è afferrato dalla corrente della sua vita sanguigna, portato lontano, depositato, nuovamente trascinato, trasportato senza fine, e magari buttato fuori dei suoi limiti¹”. Fernand Braudel ci aiuta a cogliere i caratteri strutturali delle *città-porto*, osservate nella loro atmosfera di luci, colori, sfumature. Queste città non sono che gangli di una rete più ampia. Pensando alla scala di tali relazioni, Braudel descrive il Mediterraneo, animato dalla circolazione marittima e carovaniera, come un vasto corridoio esteso dall’Atlantico all’Oceano Indiano.





Alle pagine precedenti:
Foto aerea, 2012.
Gustav Bauernfeind,
Der Hafen von Jaffa,
1888.

In questa pagina:
Acco, Fondaco della
Catena (Khan
al-Umdan).
Rouargue del Outhwai,
Saint Jean d'Acre, 1869.

Il periodo dell'espansione Islamica

“L'Islam è il deserto; come il mare, il deserto è movimento, e l'Islam è movimento ... vive dei Sahel, margini della vita sedentaria”². Con l'espansione dell'Islam i porti del Levante entrano a far parte di un nuovo scenario geo-politico. In principio l'urbanizzazione riguarda i “porti in terra”, lontani da un mare considerato ostile. Queste città funzionano come vere e proprie “isole” nella rete degli itinerari carovanieri, mentre i caravanserragli scandiscono le distanze per-

corribili in un giorno. Fuori c'è lo spazio immenso abitato dai beduini. Gli antichi centri di scambio – Tiro, Acco, Cesarea – sono diventati avamposti di frontiera, circondati da mura e presidiati da guarnigioni musulmane. La costruzione di arsenali e nuove fortificazioni, l'insediamento di artigiani specializzati in carpenteria navale, sono una testimonianza concreta della politica navale offensiva che si afferma progressivamente nel IX secolo³.

Mentre Tiro e Acco diventano basi militari per le spedizioni contro Bisanzio, tutte le città islamizzate diventano porti militari o cittadelle protette.

Solo alcuni porti della Siria e della Palestina mantengono un'intensa attività commerciale, grazie alle economie dei rispettivi entroterra, protesi lungo le rotte carovaniere.

Ibn Khaldun⁴ descrive l'Islam come la religione delle grandi città, diffusa nelle campagne ad esse subordinate: la struttura insediativa della regione è connotata da una rete di città-stato e villaggi indipendenti. Nella fascia più fertile del Levante il paesaggio è più variegato, con molti insediamenti sparsi svincolati dalle realtà urbane.

È in queste zone che nel corso del X secolo si sviluppano iniziative autonomiste: accordi tra mercanti e armatori a sostegno di governanti locali che difendono le città dall'ingerenza delle grandi dinastie.

Le relazioni con i paesi non musulmani si intensificano, anche con l'arrivo di nuove colonie di mercanti.

A partire dal XII secolo i porti del Levante vivono un nuovo periodo di prosperità, con la loro popolazione eterogenea attiva lungo le rotte del commercio internazionale.

Diversamente dalle *città-porto* dell'antichità (nelle quali le funzioni civico-amministrative erano nettamente separate dalle attività del porto) durante la dominazione araba i porti del Levante somigliano alle città porto fenicie, la cui ragion d'essere era il commercio d'oltremare.

Non c'è separazione tra città e porto, le cui attività si prolungano nei *sug*, epicentro degli scambi e cuore della città.

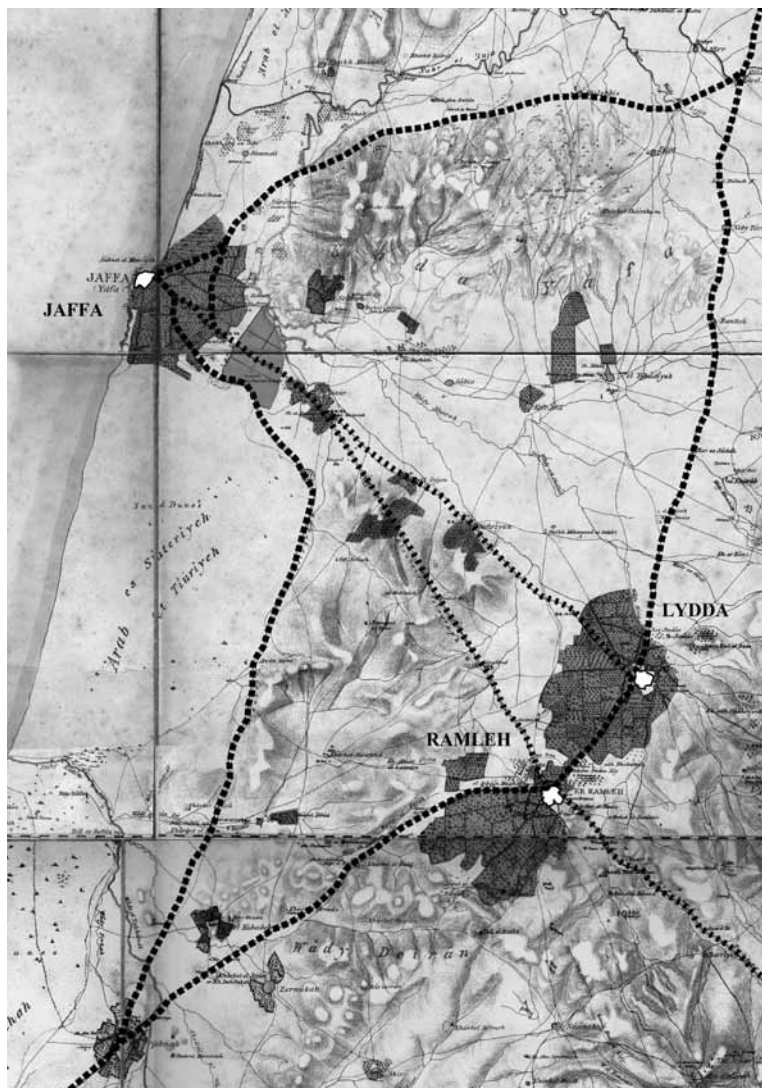
I transiti commerciali dell'Oriente si saldano a quelli animati dalle città che dominano le sponde settentrionali del Mediterraneo. A ciascuna colonia di commercianti corrisponde un quartiere nel quale si vive secondo le tradizioni, dotato di un fondaco,



una chiesa, un mulino e un bagno pubblico. Alcune colonie dispongono di banchine, attrezzature portuali, appezzamenti di terreno coltivabile. I fondaci delle città marinare italiane sono stipati di merci provenienti dalle Indie, dalla Persia e dall'Estremo Oriente: profumi (muschio, canfora, incenso), spezie (pepe, garofano, noce moscata), sete della Cina e del Giappone, pietre preziose, pigmenti coloranti, pelli e avori dell'India. Cotone, seta, allume (ma anche molte armi) arrivano dalla Siria. Queste merci proseguono via mare verso l'Europa, che esporta stoffe di lana, monete e metalli preziosi.

Acco

Per raggiungere Acco, il porto più importante del Mediterraneo dalla caduta di Gerusalemme (1191) fino alla sua distruzione per mano dei Mamelucchi (1291), le navi devono destreggiarsi tra secche e scogli. Acco è un'alternativa a Giaffa per chi voglia raggiungere Gerusalemme via Nazareth lungo la via di crinale, o per chi, diretto a Damasco, voglia attraversare la Valle di Jesreel. Le fortificazioni e i numerosi fondaci rivelano chiaramente la matrice militare e commerciale della città. Osservando una mappa del XIV secolo si riconoscono i quartieri delle città marinare italiane. Il tracciato delle strade è irregolare e manca un centro vero e proprio; il tessuto compatto – trapuntato



Alla pagina precedente:
 Acco, veduta del porto.
 Armature urbane e
 carovaniere nell'entroterra
 di Giaffa (elaborazione
 dell'autore sulla base
 della mappa pubblicata
 dal Palestine Exploration
 Fund, 1878. Archivio
 Cartografico del
 Dipartimento di
 Geografia, Università di
 Tel Aviv) che evidenzia
 il radicato rapporto tra
 le armature urbane
 (in bianco), il loro
 intorno rurale (in grigio
 scuro) e l'infrastruttura
 di connessione (la
 linea tratteggiata più
 spessa indica la Via
 Maris, mentre la linea
 tratteggiata più leggera
 indica la via carovaniere
 di connessione tra Jaffa
 e Gerusalemme).

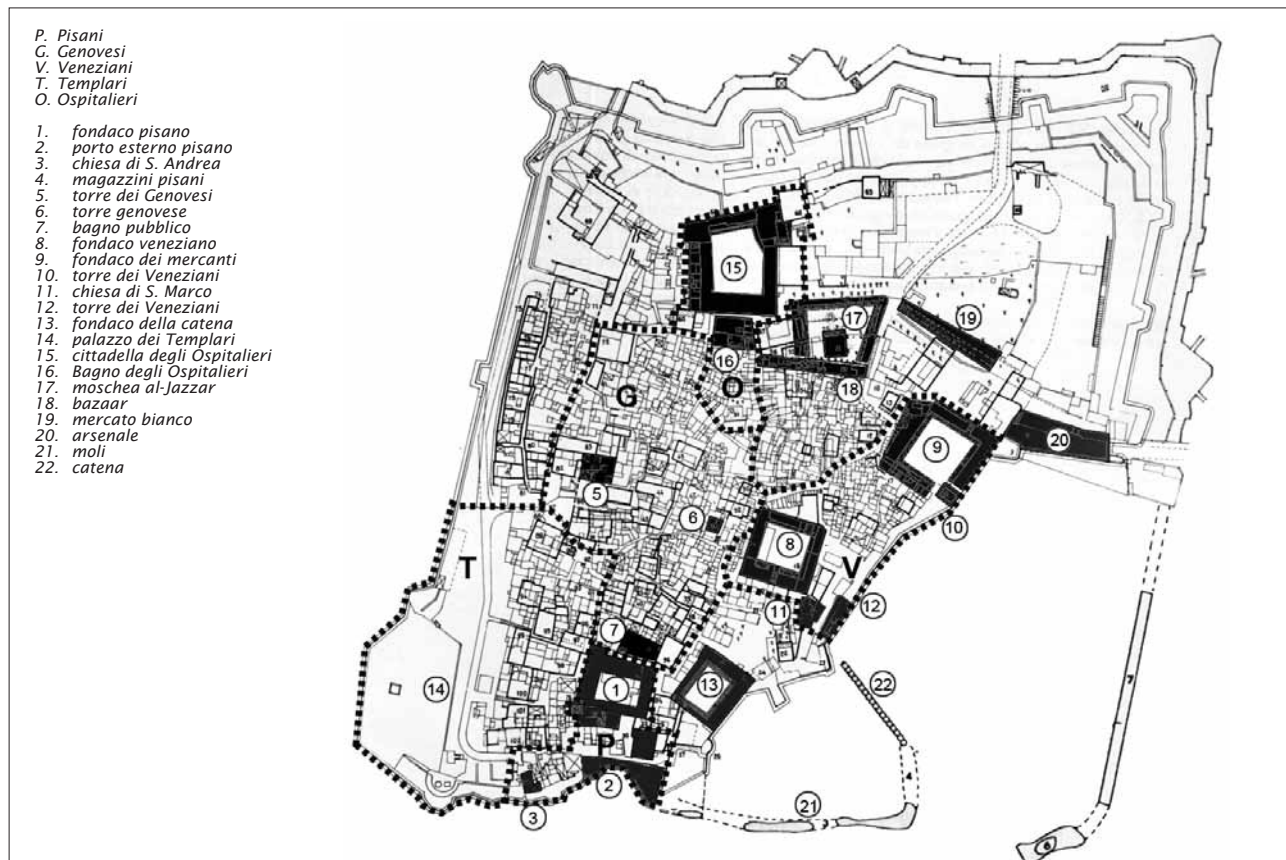
In questa pagina:
 Acco, XIV secolo
 (elaborazione dell'autore
 sulla ricostruzione di
 A. Kestern del 1962)

da fondaci, edifici di culto, bagni, piazze – era un tempo animato da tutte le attività indotte dal porto. Il “valore di posizione” dei diversi quartieri si può ancora apprezzare. Il lato occidentale, roccioso e molto esposto ai venti e alle mareggiate, era presidiato dai Templari; situato all'estremità occidentale della cittadella il loro quartiere fortificato (detto castello dei Templari) era direttamente collegato al porto tramite un tunnel sotterraneo di circa 350 metri che passava sotto il quartiere pisano⁵. Le attività portuali erano concentrate a oriente, dove l'ampia baia sabbiosa consentiva di tirare in secca le imbarcazioni e provvedere ai lavori di carenaggio⁶. I Pisani occupavano la punta del promontorio, accessibile dal porto interno e dal porto esterno. Sulla bocca di porto sventava la Torre delle Moschee (un richiamo alla Torre della Formica del porto di Pisa), offrendo un ormeggio alle navi e un riparo ai viaggiatori prima di essere autorizzati allo sbarco. Il fondaco era una grande corte quadrata circondata da magazzini voltati: gli animali e le merci stavano al piano terreno, gli alloggi dei mercanti al piano superiore. I Genovesi occupavano la zona centrale della

città, la più densamente costruita, mentre i Veneziani stavano nella parte nord-orientale⁷. Questo livello di integrazione tra attività lo si ritrova nelle città-porto interne. Nel cuore di Aleppo – dove si concentravano le carovane in transito tra il Mediterraneo e il Golfo Persico prima di attraversare i rilievi del Libano – gli edifici pubblici e quelli religiosi sono incastonati nella trama stradale del *suq*, uno dei più grandi al mondo. Secondo Braudel, Aleppo nasce come magazzino di deposito dove le carovane cedevano il passo a altre carovane di muli, cavalli e asini: gli stessi che portano avanti e indietro i pellegrini⁸.

Da Giaffa a Gerusalemme

“Il Mediterraneo non è solo un mare e un orlo di terra che lo costeggia (lo ripetono spesso i *mediterraneologi*). I Greci hanno trascurato le vie terrestri e la scelta si è rivelata fatale: non dominando gli itinerari continentali non sono stati capaci di uscire dal Medioevo. I Romani, proprio grazie al controllo della rete stradale, seppero con-



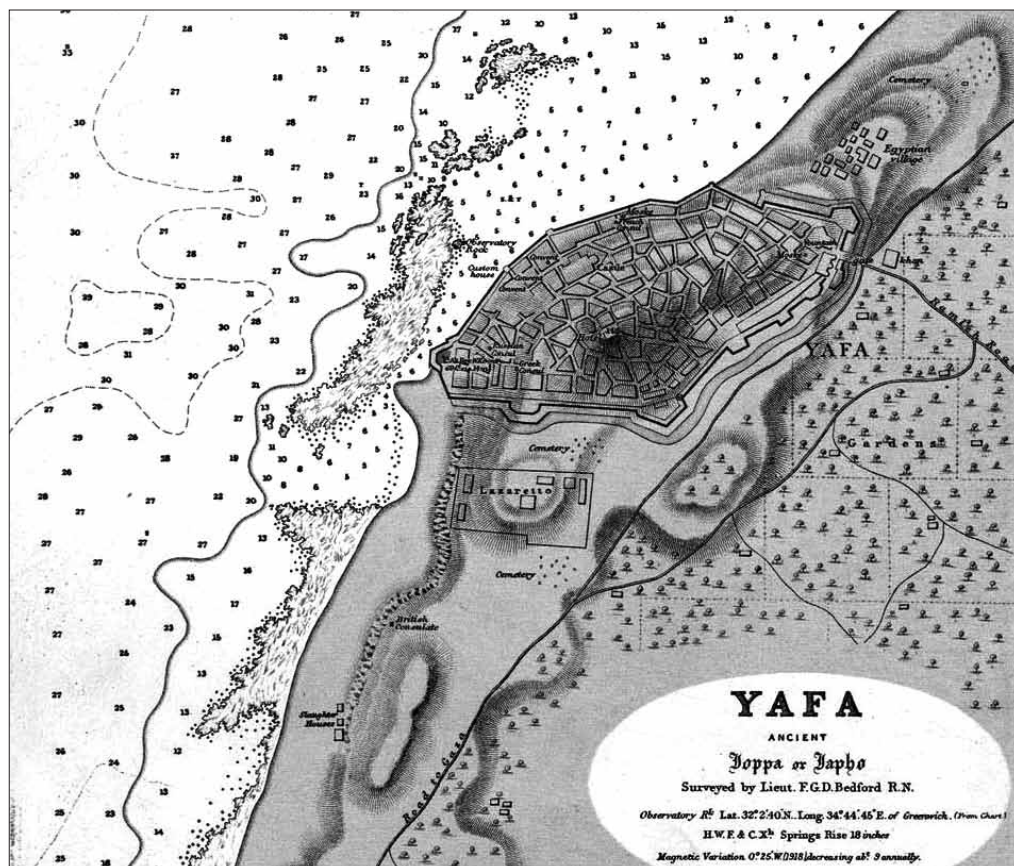
quistare più mare di loro⁹”.
 Come Acco è legata alla valle di Jesreel, Giaffa dà accesso alla Piana di Sharon. Proseguendo lungo questi itinerari, le merci sono soggette a rotture di carico – Aleppo, Damasco, Amman – prima di raggiungere altri porti costieri e proseguire via mare.
 Nel corso dei secoli (specialmente nel corso dell'Ottocento) pellegrini, mercanti e viaggiatori hanno lasciato un ricco repertorio di viaggi in Terra Santa. Alessandro Bassi ha colto il carattere di Giaffa: essendo “il porto vicinore di Gerusalemme, da questa alla capitale si mantenne in ogni tempo un attivissimo commercio. Invano la natura pareva opporvisi con aspre ed alte montagne: se gli ebrei non conobbero l'arte dei Romani, né possedettero i mezzi dei moderni per isquarciare a quelle rupi i fianchi e il seno, e aprire fra i superati gioghi o lungo burroni artefatti un tronco di retta via, qui seppero non di meno tracciarsene una abbastanza comoda, né troppo lunga; e ciò ottennero col trapassare di valle in valle, col piegare ad arco verso tramontana, onde sfuggire gli aspri gioghi della Giudea: collo scegliere il più facil valico fra questi gioghi stessi e quel-

li vicinissimi e quasi attigui della Samaria: collo sbucare finalmente in cima della fiorita pianura del Saron, lungo la quale, per una linea quasi retta, si riducevano al porto di Giaffa¹⁰”.

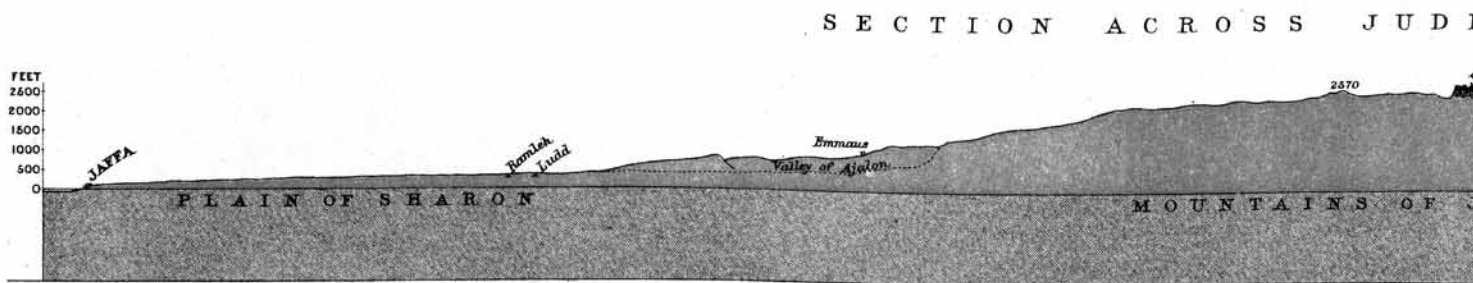
Le descrizioni di questo itinerario includono quasi sempre le principali stazioni di sosta, Lidda e Ramle. Giaffa riacquista il suo primato su Cesarea durante il periodo omayyade (661-749 d.C.) e abbaside (749-877), proprio come porto di Ramle, nuova capitale araba della provincia di Palestina. Anche i crociati nel XII secolo conferiscono a Ramle lo stato di porto di Gerusalemme, un ruolo che la città manterrà a lungo.

Giaffa

A Giaffa, antico porto fenicio, i mercanti si sono avvicendati ai pellegrini per centinaia di anni. Nel XVIII secolo, con il rilancio della regione dovuto all'intensificarsi dei commerci con l'Occidente, anche Giaffa torna a prosperare¹¹. Basta osservare la prima carta topografica della città¹² per convincersene: come nelle carte nautiche, compare la map-



*F.G.D. Bedford,
 Yafa, ancient Joppa
 or Japho, 1863*



*J.G. Bartholomew,
Section across Judea and
the Dead Sea, 1922*

pa delle curve batimetriche. Anche il paesaggio agrario è ritratto con grande precisione: vi si distinguono i vasti aranceti, vigneti e aree sabbiose. Fino alla metà dell'Ottocento gli aranceti erano prevalentemente proprietà degli arabi, che impiegavano metodi di coltivazione tradizionali; le arance venivano confezionate presso il porto prima di essere imbarcate¹³. Nei trent'anni successivi alla guerra di Crimea Giaffa quadruplica la produzione di arance, che vengono spedite in Egitto e in Asia Minore (su navi greche appositamente attrezzate), ma anche in Inghilterra, Francia, Germania, Austria, Russia e Stati Uniti. Nel 1880 i 400 aranceti di Giaffa producono 36 milioni di frutti e impiegano manodopera proveniente dall'Africa del nord (Egitto, Marocco e Algeria) e dal Vicino Oriente (Siria e Libano)¹⁴. Introdotta nei primi anni della dominazione Islamica (quando la Palestina serviva da terreno di acclimatazione), la produzione di agrumi ha portato l'economia palestinese dalla sussistenza all'esportazione su grande scala, mettendo in secondo piano altri prodotti. Infatti, dai porti di Acco, Giaffa, Haifa e Gaza venivano esportati anche cereali, olio e sapone di oliva, mais, cotone e canna da zucchero, verso l'Inghilterra, la Grecia, la Francia e i paesi vicini.

La prima 'rivoluzione dell'acqua' è finalizzata allo sviluppo dell'agricoltura intensiva e alla nascita delle prime industrie¹⁵. Con la campagna anche la città e le sue infrastrutture si trasformano. In concomitanza con l'apertura del Canale di Suez (1869) Giaffa diventa il porto di riferimento per gli scambi commerciali internazionali e l'itinerario Giaffa-Gerusalemme riacquista importanza¹⁶. All'imbocco della strada per Gerusa-

lemme vengono costruiti due caravanserragli, attualmente ancora in uso.

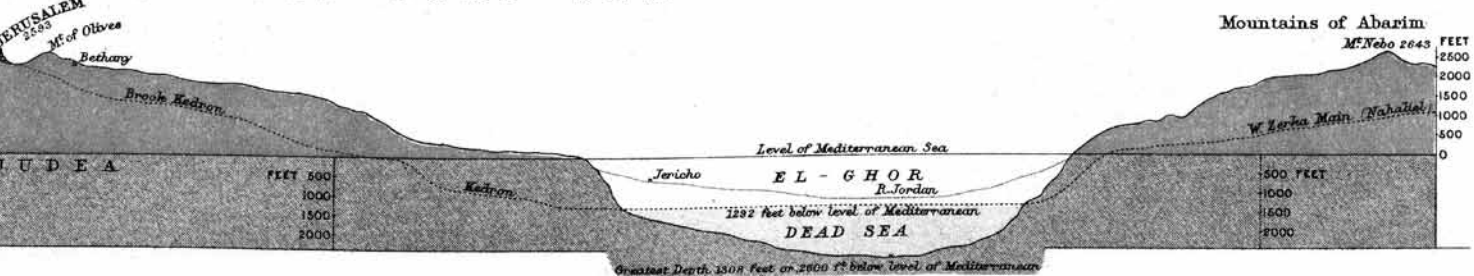
Nel 1869 la strada viene ripavimentata e nel 1892 viene costruita la linea ferroviaria, mentre le nuove infrastrutture portuali vengono realizzate secondo i progetti predisposti dagli inglesi.

All'inizio del Novecento Giaffa è la più grande città araba di Palestina, il terzo porto del Mediterraneo orientale dopo Alessandria e Beirut¹⁷. Ogni anno passano da Giaffa cinquemila turisti e quindicimila pellegrini¹⁸. L'arrivo degli Ebrei in Palestina segna l'avvio di grandi opere di bonifica di zone paludose, affiancate da opere di irrigazione e regimentazione delle acque¹⁹. Introducendo moderne tecnologie necessarie a garantire una produzione di eccellenza, le nuove comunità contribuiscono alla trasformazione del paesaggio agrario; queste comunità si insediano in nuovi quartieri esterni alle mura.

Sacro e profano

Per i pellegrini diretti a Gerusalemme, Giaffa ha rappresentato da sempre l'approdo in Terrasanta. Nel tardo Medioevo i Pisani vi stabiliscono il proprio quartiere, i Veneziani organizzano addirittura un servizio di galee in partenza: "I Frati Minori di San Francesco d'Assisi accolgono tra le rovine di Giaffa il Pellegrino che discende dalla veneta galera: lo guidano alla vicina Ralme, dove gli tengono preparato letto e cibo, lo scortano fra le gole e i dirupi delle montagne di Giudea, pagano per lui la taglia al bascia di Gaza ed al sangiacco di Gerusalemme finché, introdottolo sano e salvo nella città, che una volta era gaudio della universa terra ed ora è del forestiero spavento, lo menano al Getze-

JERUSALEM AND THE DEAD SEA



mani ed al Golgota, al Sionne e all'Oliveto e dopo avergli fatto visitare il Giordano e il Mar Morto, Betania e Betlemme, al porto di Giaffa lo riconducono, dove la nave ancorata lo aspetta per riportarlo in Europa²⁰. I pellegrini che giungono sempre più numerosi dall'Europa diretti alla Città Santa – ma anche a Betlemme e a Gerico – vengono accolti con i mercanti e i viaggiatori nei caravanserragli che distano un giorno di viaggio l'uno dall'altro e, con le chiese e i monasteri, scandiscono le tappe dell'itinerario. Il porto di Giaffa è presidiato da legazioni religiose musulmane, ebraiche e cristiane, tutte attivamente coinvolte anche nei traffici commerciali che si consolidano con l'aumentare dei pellegrini²¹. Intorno alla seconda metà dell'Ottocento la popolazione immigrata cresce da 5000 a 50.000 individui: stranieri di diversa provenienza che favoriscono l'affermazione del porto cosmopolita nei circuiti del commercio internazionale²².

L'itinerario carovaniero verso Gerusalemme incardina la struttura urbana di Giaffa. Come presso il porto le rappresentanze religiose si alternano alle attrezzature commerciali, così in corrispondenza delle mura troviamo il complesso della moschea di Mahmoudiya: due caravanserragli, il granaio, cinque mercati e una fontana pubblica. Appena fuori le mura sorgono il caravanserraglio della comunità greco-ortodossa costruito nel XIX secolo e un altro di poco posteriore²³.

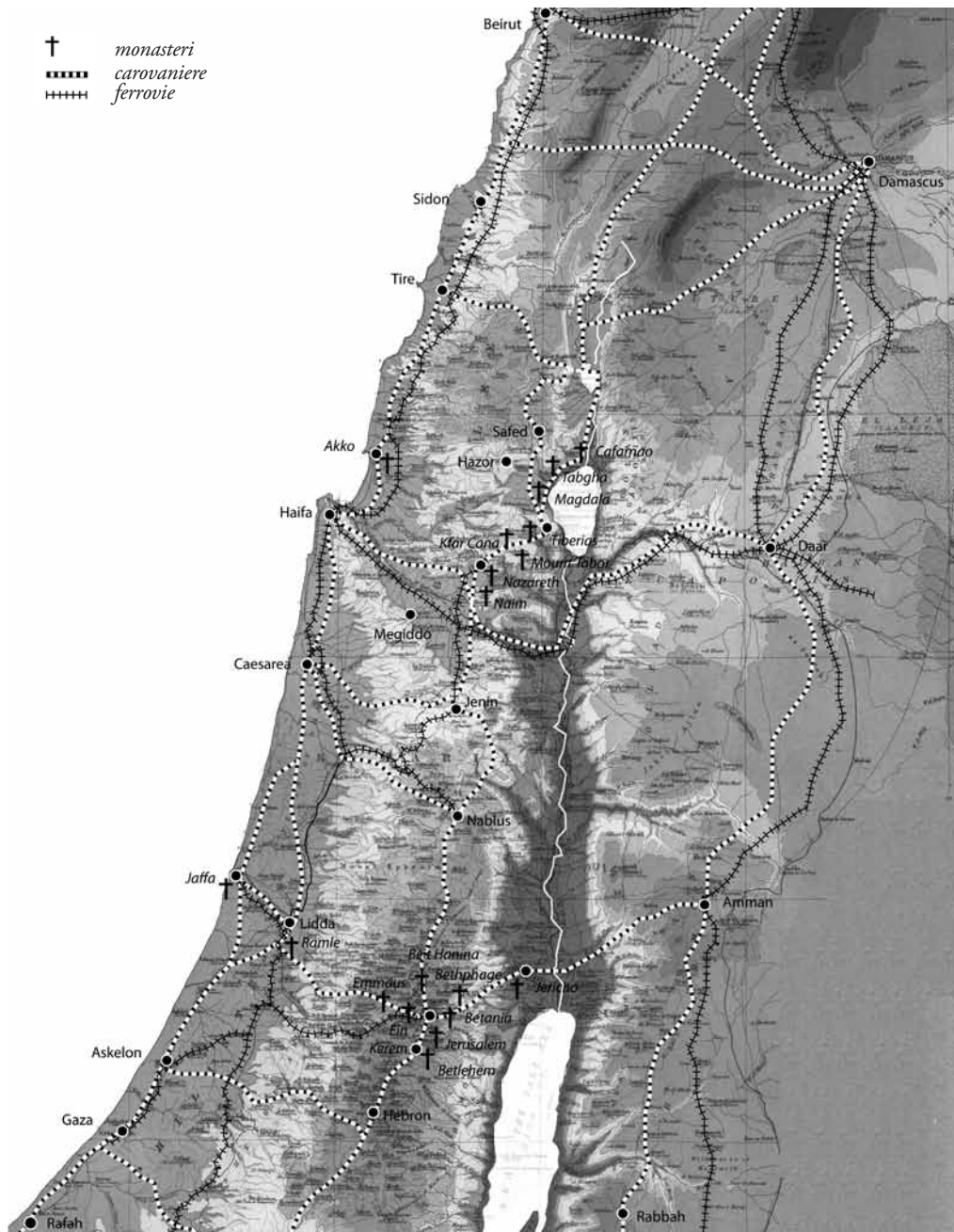
I presidi della religione e gli spazi degli scambi si completano a vicenda: gli edifici di culto intorno al porto offrono un luogo di prima accoglienza ai pellegrini e ai viaggiatori di religioni diverse, che arrivano con merci e bestiame. I caravanserragli e le fontane, gli antichi frantoi, i depositi di arance

e le prime fabbriche favoriscono l'attestarsi presso il porto delle relazioni territoriali di scala regionale. A sud del centro storico, lungo la costa, si trovano ancora i resti di antichi cimiteri armeni, protestanti, ebraici, cattolici, copti e musulmani. Come le chiese, le sepolture sanciscono un diritto di cittadinanza in un regime di convivenza.

Con l'aumento dei pellegrinaggi in Terra-santa nel corso dell'Ottocento e del Novecento, molti ordini e comunità religiose consolidano la loro presenza stabile a Giaffa con nuove strutture, dove i pellegrini, arrivando in una terra sconosciuta, avrebbero ritrovato i simboli delle loro radici culturali e spirituali. Lungo le rotte carovaniere un'articolazione multipolare dei capisaldi religiosi e commerciali²⁴. Continuando il percorso verso Gerusalemme, si può riconoscere in posizioni chiave (spesso in prossimità dei centri abitati) caravanserragli, chiese e conventi, collocati a una determinata distanza uno dall'altro. Parte di un articolato sistema di legazioni religiose, che hanno una rilevanza decisiva anche per le comunità etnoconfessionali insediate in modo permanente e la cui consistenza numerica aumenta con l'incremento di traffici commerciali, la presenza dei Francescani è chiaramente riconoscibile nel paesaggio²⁵.

Riportando su una mappa la localizzazione delle chiese e dei conventi emerge con chiarezza la nodalità di Giaffa; sulla collina che domina il porto la chiesa di San Pietro è la prima di una serie che scandiscono l'itinerario verso Gerusalemme, presso le quali trovano accoglienza non solo i pellegrini, ma anche viaggiatori e mercanti. Gli edifici francescani dislocati lungo il percorso presentano alcuni elementi ricorrenti, non solo nei caratteri tipologico e architettonici, ma

Le principali direttrici della Palestina attraverso la valle di Jesreel e la Piana di Sharon, lungo le quali si trovano i monasteri francescani (elaborazione dell'autore) In corsivo le città sedi di principali monasteri, in tondo le città principali.



anche nel modo di relazionarsi con il contesto. Questi edifici infatti occupano quasi sempre la cima di una collina (a Giaffa, Gerusalemme, Ramle, Ein Karem, Tabor) per essere riconoscibili a distanza, offrendo al contempo un controllo visivo del territorio, e il panorama sul paesaggio biblico circostante²⁶.

Un bel dipinto di Gustav Bauernfeind del 1888, ritrae l'angusto porto di Giaffa con i suoi fondali bassi e rocciosi; nonostante queste caratteristiche, per gli arabi Giaffa era la "sposa del mare". "Osservando oggi

questo porticciolo è difficile immaginare che la natura abbia dotato così miseramente uno degli approdi più venerandi della storia. Il litorale della Palestina consiste per lo più di chilometri e chilometri di dune create dalla sabbia trasportata dal Nilo. È privo d'insenature o di punti di ancoraggio sicuri e gli affioramenti rocciosi di Jaffa offrono un raro quanto imperfetto frangiflutti naturale contro le tempeste. Col brutto tempo spesso le navi erano impossibilitate a sbarcare i loro carichi per intere settimane. I piroscafi dovevano gettare l'ancora a mezzo miglio o

più dalla costa. Le operazioni di carico e scarico erano un'avventura, intrapresa da scariatori arabi su instabili barche a remi. Col mare mosso superare lo stretto passaggio tra gli scogli era un'esperienza tremenda²⁷”.

Il permanere dell'importanza di Giaffa sembra confermare la teoria di Poëte²⁸, secondo il quale lo sviluppo di ogni città dipende dalla posizione e dal comprensorio geografico: la città nasce in un dato luogo, ma è la strada a mantenerla viva.

Oltre ad essere il porto di Gerusalemme, Giaffa è anche un luogo di sosta sulla pianura costiera della Palestina lungo la strada che collegava l'Egitto alla Mesopotamia, chiamata dagli egiziani “Strada di Horus”, e dai romani *Via Maris*²⁹.

Nuovi punti di osservazione

Secondo Braudel la storia si può leggere come avvicinarsi di economie-mondo riferite di volta in volta a un diverso epicentro: “Ogni volta che si ha un décentrage si opera una polarizzazione attorno ad un nuovo centro, come se ogni economia-mondo non potesse vivere senza un centro di gravità, senza un polo”³⁰.

L'Europa ha visto alternarsi Venezia ad Anversa, Genova ad Amsterdam, poi l'ascesa di Londra. Anche i porti del Levante hanno conosciuto fortune e decadenza. Alessandria, per esempio, svolgeva ancora un ruolo dominante nelle prime fasi dell'espansione Islamica, per i suoi rapporti con l'Oriente e con l'entroterra africano.

Dopo la prima Crociata Alessandria – diventata musulmana – cede il passo ad altri porti. I “porti interni” di Aleppo e Damasco prosperano e consolidano le loro strutture difensive³¹ (le costruzioni di Aleppo testimoniano l'importanza crescente della città nel commercio internazionale).

Meno rischiosa di altre regioni la Palestina diventa un passaggio obbligato, il cui ruolo si consolida durante il governo dei Mamelucchi, quando la via carovaniera da Giaffa a Gerusalemme viene nuovamente animata dal passaggio di merci e di pellegrini.

A questo periodo risalgono il mercato del cotone di Gerusalemme (simile ad analoghe strutture commerciali del Vicino Oriente) ed altre maestose strutture religiose e commerciali lungo la direttrice est-ovest.

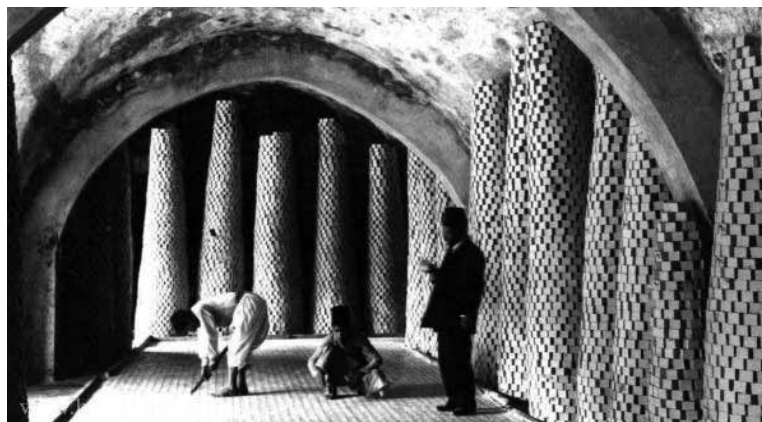
L'architettura realizzata in questo periodo testimonia il legame tra le città e i “terminali portuali” che fanno parte degli stessi itinerari, la cui armatura urbana è fondata proprio sulle vie di transito.

Colonizzazioni e intermodalità

Alla scoperta della nuova rotta marittima della Via delle Spezie (1498) corrisponde l'ascesa dell'Impero Ottomano e un incremento dei traffici tra Europa e Oriente. Le grandi direttrici continentali sono sotto un unico impero, ma per la prima volta gli europei hanno una rotta alternativa. Per le città porto del Levante si delineano nuovi scenari: la Via della seta perde la sua importanza, così come la centralità del Mediterraneo; entra in crisi il monopolio commerciale degli arabi, dei turchi e dei veneziani. Tra il 1500 e il 1800 si verifica una sorta di specializzazione delle città porto; accanto alle città-mercato, sorgono le città-capitali, mentre si sviluppano le prime colonie nel Nuovo Mondo.

Nel corso del XIX secolo avvengono altri

Giaffa, la fabbrica di sapone Damiani, 1930



- Edifici di culto**
- R1 Tomba Al Ajami
 - R2 Moschea
 - R3 S. Antonio, chiesa maronita
 - R4 Convento greco-cattolico
 - R5 S. Maria, chiesa greco-cattolica
 - R6 S. Pietro, chiesa protestante
 - R7 S. Antonio, chiesa cattolica
 - R8 Convento cattolico
 - R9 Chiesa copta
 - R10 Convento copto
 - R11 Moschea
 - R12 S. Giorgio, chiesa greco-ortodossa
 - R13 Casa di Simone
 - R14 Monastero greco-ortodosso
 - R15 S. Pietro, chiesa francescana
 - R16 S. Giorgio, chiesa anglicana
 - R17 Convento armeno
 - R18 Moschea
 - R19 Moschea Sik Sik
 - R20 S. Giorgio, chiesa melchita
 - R21 Chiesa russo-ortodossa
 - R22 Tomba di Tabitha
 - R23 Chiesa Protestante Luterana
 - R24 Chiesa Inglese
 - R25 Chiesa
 - R26-27-28 Sinagoghe
 - R29 Cimitero greco-ortodosso
 - R30 Cimitero protestante
 - R31 Cimitero ebraico
 - R32 Cimitero armeno
 - R33 Cimitero latino
 - R34 Cimitero musulmano
 - R35 Convento e chiesa
 - R36 Sinagoga
 - R37 Moschea

- Produzione e commercio**
- C1 Conceria
 - C2 Depositi e Discarica
 - C3 Banche
 - C4-5 Mercati
 - C6-7 Mulino
 - C8 Fabbrica del ghiaccio
 - C9 Banca Anglo-Egiziana
 - C10 Caravanserragli
 - C11 Depositi doganali
 - C12 Mercato
 - C13 Mulino
 - C14 Ricovero animali
 - C15 Fonderia
 - C16 Lavanderia
 - C17 Garage
 - C18 Fabbrica del ghiaccio
 - C19 Distilleria
 - C20 Fabbri
 - C21 Fonderia
 - C22 Fornace
 - C23 Fabbrica del ghiaccio
 - C24 Fabbri
 - C25 Cottonificio
 - C26 Deposito
 - C27 Officina
 - C28 Tipografie
 - C29 Fonderia
 - C30 Tipografia
 - C31 Banca
 - C32 Fabbriche e officine
 - C33 Fabbrica del ghiaccio
 - C34 Mulino
 - C35 Fabbrica di sigarette
 - C36 Officina siderurgica

- Strutture portuali**
- C37 Ufficio Portuale
 - C38 Faro
 - C39 Transit shed
 - C40 Transit warehouse
 - C41 Transit shed
 - C42 Orange inspection
 - C43 Capannoni

1. Centro storico
2. Saknat al Hureish
3. Al Ajami
4. Saknat Daula
5. Mansyia
6. Saknat Hammad
7. Saknat Abu Kabir
8. Colonia tedesca (1866-69)
9. Colonia tedesca Walhalla (1903)
10. Tel Abib

-  sabbia
-  aranceti
-  vigneti e sabbia
-  vigneti



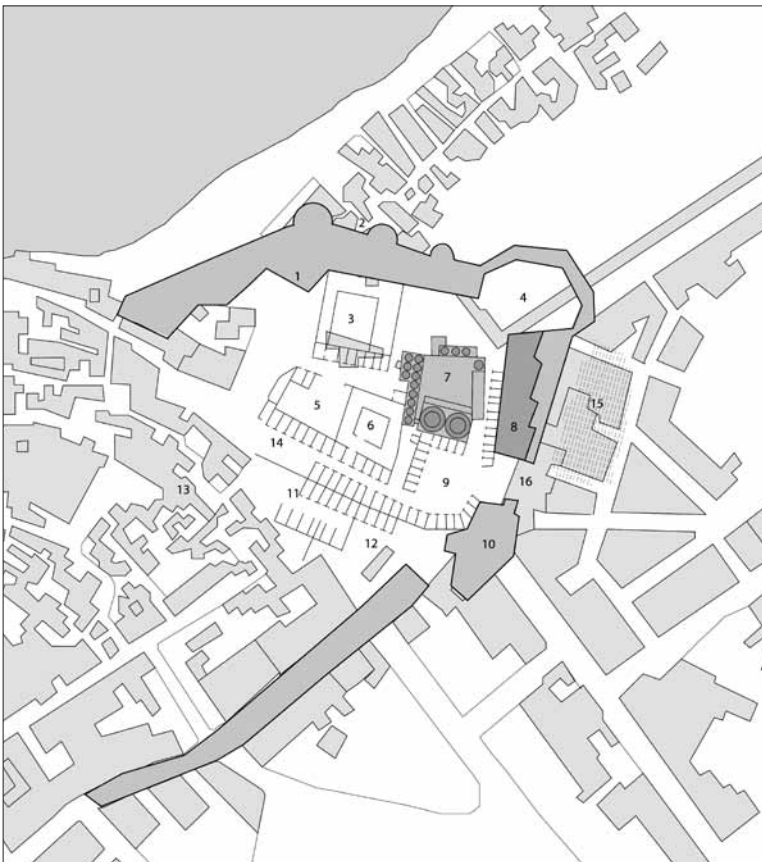
cambiamenti cruciali nell'assetto geopolitico. Mentre in Cina le guerre dell'oppio segnano l'avvio dell'imperialismo europeo, altre congiunture favoriscono una ritrovata centralità del Mediterraneo. Nuove forme di colonizzazione sono alla base di nuovi conflitti di interesse tra le cosiddette Grandi Potenze che si contendono il controllo del Mediterraneo orientale. Ne sono espressione i progetti ferroviari per la fascia costiera del Levante, dove le ambizioni inglesi (in Palestina) si scontrano con gli interessi francesi (in Libano). Uno di questi progetti

prevede la connessione tra i porti costieri e l'asse delle città porto interne. Al progetto anglo-tedesco per la linea Haifa-Damasco i francesi contrappongono la linea Beirut-Damasco (che evita il porto di Haifa). Proponendo prezzi più competitivi, la linea Haifa-Damasco contribuisce al rilancio di Haifa, dove vengono recapitate non solo le merci destinate a Beirut, ma anche quelle provenienti da sud (che prima arrivavano a Port Saïd per risalire la Palestina via terra). Nei primi decenni del Novecento Haifa è il porto principale della regione, con buoni

*A fronte:
Giaffa: infrastrutture,
sistema degli approdi,
strutture produttive e
commerciali, edifici
di culto e uso del suolo
(elaborazione dell'autore).*

*In questa pagina:
Giaffa, inizio del XX sec.:
veduta degli aranceti
a nord della città e
veduta del porto con il
campanile della chiesa
francescana sullo sfondo*





fondali per le navi di grande tonnellaggio. Nel quadro più generale del Medio Oriente, il progetto strategico è quello tedesco-ottomano per la ferrovia Berlino-Istanbul-Bagdad, del quale la ferrovia dell'Hejaz (verso la penisola Arabica per raggiungere La Mecca) costituisce una diramazione. Oltre ad agevolare i pellegrinaggi, questa ferrovia collega tutti i porti del Levante. Mentre i primi progetti ferroviari per la Palestina riguardano le connessioni est-ovest tra le città costiere e la direttrice verso Aleppo, Damasco, Amman, le ferrovie effettivamente costruite corrispondono alle storiche direttrici continentali: la prima ferrovia della Palestina ricalca il tracciato dell'antica via carovaniere da Giaffa a Gerusalemme.

Spazio-movimento

Nel corso dei secoli le civiltà urbane del Mediterraneo e del Vicino Oriente hanno saputo reinventare il proprio paesaggio lungo i grandi itinerari. Questo paesaggio può essere interpretato mettendo in relazione i caratteri strutturali e geografici del territorio con i processi di civilizzazione e di sedentarizzazione che lo hanno caratterizzato. La consapevolezza di questo rapporto è decisiva per i nuovi possibili assetti. Nella contrapposizione tra prospettive future e luoghi della memoria, il tema della tradizione ha una valenza operativa.

Città e porti di Terrasanta fanno parte di uno scenario di carattere universale. L'articolata identità di questo paesaggio, tuttavia, passa anche per la scala minuta, soggetta a continui processi di appropriazione simbolica da parte delle diverse forze presenti, quasi come se il territorio diventasse oggetto di una nuova polarizzazione al variare delle congiunture sociali, politiche, insediative, legate a un più vasto quadro geografico.

Un contesto così ricco e problematico, nel quale tante forze agiscono sul paesaggio e sugli insediamenti contendendosi il diritto di cittadinanza, non può essere ricondotto ad un'unica matrice. Le profonde trasformazioni in atto stanno rapidamente stravolgendo questi luoghi, definiti da Braudel come un vasto e vivo "spazio-movimento". Questo carattere può essere assunto come la principale linea guida per costruire un quadro critico e operativo, riconoscendo alle



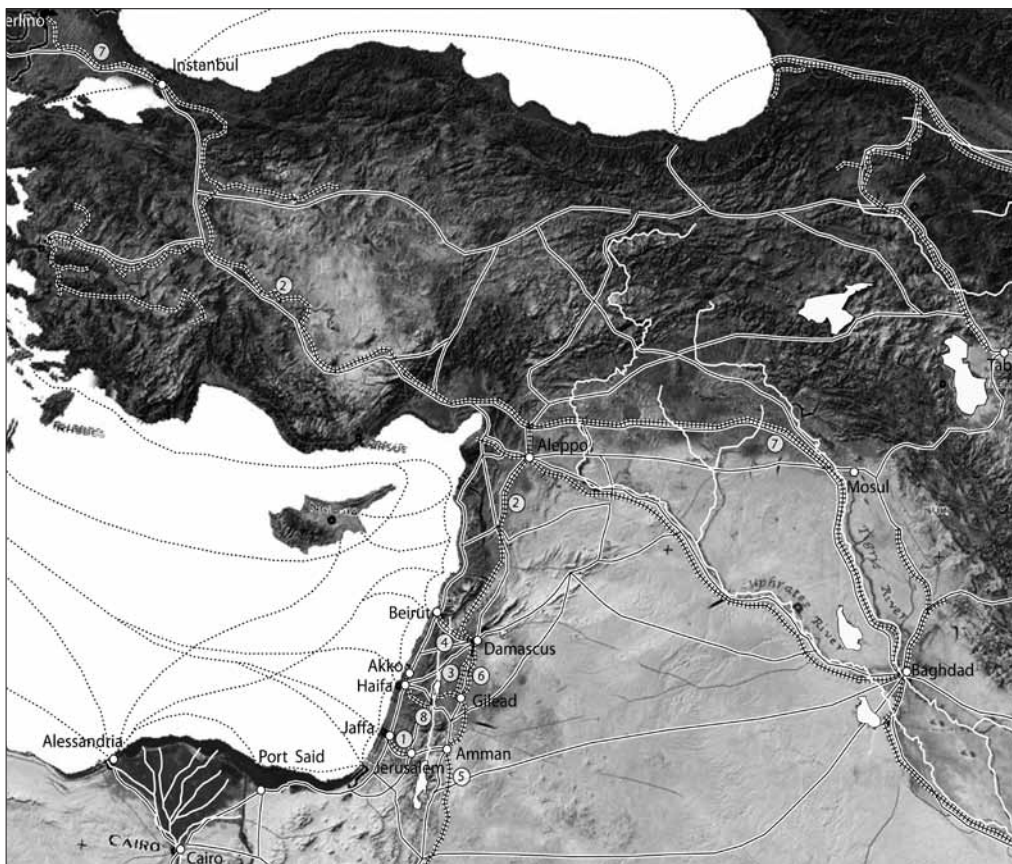
- A fronte
 Giaffa vista da nord con
 in primo piano la chiesa
 francescana di S. Pietro.
 Chiesa francescana
 di Ein Karem.
 L'intorno della moschea
 Mahmoudiya:*
- 1, 2. mura
 3. khan
 4. torre
 5. caffè
 6. khan
 7. moschea Mahmoudiya
 8. fontana
 9. suq al-faraj
 10. burj al-sitar
 11. suq al-satr
 12. suq al-haddadin
 13. casa e hammam
 Abu Nabbut
 14. suq al-Amud
 15. mercato
 16. porta di Gerusalemme

*In questa pagina:
 Lidda e Ramleh,
 città-porto interne:
 paesaggio agrario, tendenza
 insediativa (1800-1980
 circa) e infrastrutture.
 Al centro il più grande
 scalo ferroviario della
 Palestina, costruito
 nel 1918 dagli inglesi
 (elaborazione dell'autore).*

Prime linee ferroviarie costruite in Medio Oriente (elaborazione dell'autore):

1. Giaffa-Gerusalemme
"Società des Chemin de Fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et Prolongements", 1892
2. Istanbul-Damasco, fine 1800
3. Damasco-Muzeirib, 1894
4. Beirut-Damasco, 1895
5. Ferrovia dell'Hejaz
Damasco-Medina, 1900-1908
6. Damasco-Daraa, 1902
7. Berlino-Istanbul-Baghdad, 1903
8. Valle di Jezreel
Daraa-Haifa, 1905.

Giaffa, selezione e preparazione delle arance per l'esportazione. Magazzino di arance presso il porto di Giaffa. Caravanserraglio del XIX secolo lungo una delle principali strade di accesso a Giaffa.



popolazioni insediate un'articolata identità sviluppata tra radicamento e scambio allargato di relazioni. Non è facile ipotizzare quale sia il futuro di questi luoghi e dei diversi popoli che vi sono insediati, popoli che si nutrono avidamente di simboli. Risulta tuttavia necessario considerare i conflitti di oggi alla luce del carattere storicamente determinato di questi insediamenti.

¹ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II* (1982), Einaudi, Torino 1965, p. 319.

² F. Braudel, *Civiltà e imperi*, cit., p. 247.

³ La regione è nota per l'abbondanza di legno di cedro, particolarmente adatto allo scopo.

⁴ Il riferimento a Ibn Khaldun (1332-1406) è ripreso da: J. Berque, *Gli Arabi ieri e domani*, Il Saggiatore, Milano 1961; A. Petruccioli, *Dar al Islam, Architetture del territorio nei paesi islamici*, Carucci, Roma 1985; D.Y.J. Sourdrel, *La civilisation de l'Islam classique*, Arthaud, Parigi 1965.

⁵ I Templari (ordine guerriero dedicato all'assistenza dei Crociati e dei pellegrini), originariamente insediati a Gerusalemme, si trasferirono ad Acco dopo la conquista della città da parte di Saladino (1187).

⁶ Alcuni ipotizzano qui l'esistenza di un arsenale.

⁷ Il declino di Acco comincia alla fine del XIII secolo, con una crisi più generale dei porti del Levante.

⁸ Cfr. F. Braudel, *Memorie del Mediterraneo* (1998), Bompiani, Milano 2004.

⁹ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Garzanti, Milano 1991, p. 153.

¹⁰ A. Bassi, *Pellegrinaggio storico e descrittivo di Terra-santa*, Tip. Artero e Crotta, Torino 1857, p. 245.

¹¹ Cfr. A. Cohen, *Ottoman Rule and the Re-Emergence of the Coast of Palestine (XVII and XVIII centuries)*, in "Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée", n. 39, 1-1985, pp. 163-175; D. Panzac, *Commerce et commercants des ports du Liban Sud et de Palestine (1756-1787)*, in "Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée", n. 55-56, 1990; M. Dumper, B.E. Stanley, *Cities of the Middle East and North Africa: an Historical Encyclopedia*, ABC-CLIO, Santa Barbara 2007.

¹² Cfr. F.G.D. Bedford, *Yafa, ancient Joppa or Japho*, Londra 1863.

¹³ Questo tipo di economia, in aggiunta alla produzione di arance, era principalmente basata sull'utilizzo delle olive per produrre olio e sapone.

¹⁴ Cfr. M. Dumper, B.E. Stanley, *Cities of the Middle East*, cit.

¹⁵ Fino agli anni Settanta Giaffa esporta in media di 5 milioni di casse di arance l'anno. Cfr. A. La Guardia, *Terra Santa, guerra profana. Israeliani e palestinesi*, Fazi, Roma 2002; G.G. Gilbar (a cura di), *Ottoman Palestine, 1800-1914: Studies in Economic and Social History*, Brill Archive, Leida 1990.

¹⁶ Cfr. M. Le Vine, *Overthrowing Geography: Jaffa, Tel Aviv, and the Struggle for Palestine. 1880-1948*, Cali-

fornia University Press, Londra 2005.

¹⁷ Cfr. M. Le Vine, *Overthrowing Geography*, cit., e G. G. Gilbar, *Ottoman Palestine*, op.cit.

¹⁸ Cfr. A. La Guardia, *Terra Santa*, op.cit.

¹⁹ Tali opere vengono realizzate tramite canali sotterranei, attraverso la sperimentazione di tecniche importate dai diversi paesi di provenienza. Il canale principale, derivato dal lago di Tiberiade deviando le acque del Giordano verso occidente, ha provocato il parziale prosciugamento del Giordano e del Mar Morto, alimentando il conflitto Israeleo-Palestinese, cfr. S. Marcenò, *Le tecnologie politiche dell'acqua. Governance e conflitti in Palestina*, Eterotopie Mimesis, Milano 2005.

²⁰ A. Bassi, *Pellegrinaggio storico e descrittivo*, cit., p. 6.

²¹ Cfr. M. Le Vine, *Overthrowing Geography*, op.cit.

²² Cfr. G. G. Gilbar, *Ottoman Palestine*, op.cit.

²³ La rilevanza dei due caravanserragli è emersa dal rilievo sul campo e dai colloqui con Yoav Arbel che dirige le operazioni di scavo a Giaffa. Cfr. C. Langé, *Architettura delle crociate*, P. Cairolì, Como 1965; M. Dumper, B. E. Stanley, *Cities of the Middle East*, op.cit.

²⁴ Cfr. P. Pizzaballa, *La presenza Francescana in Terra Santa, in La Custodia di Terra Santa*, Franciscan Printing Press, Gerusalemme 2005; P. Baldi, *La custodia francescana di Terra Santa*, V. Bona, Torino 1919.

²⁵ Cfr. M. Le Vine, *Overthrowing Geography*, op.cit.

²⁶ Cfr. D. Pringle, *The Churches of the Crusader Kingdom of Jerusalem*, Cambridge University Press, Cambridge 1993.

²⁷ A. La Guardia, *Terra Santa*, op.cit. p. 12.

²⁸ Cfr. M. Poëte, *La città antica: introduzione all'urbanistica*, Einaudi, Torino 1958.

²⁹ Poiché la pianura è schiacciata tra il mare e le montagne, non c'erano alternative facili al passaggio per Giaffa.

³⁰ Cfr. F. Braudel, *La dynamique du capitalisme*, Arthaud, Parigi 1985, p. 90.

³¹ A trarre beneficio dal nuovo assetto geografico è anche Bagdad, città porto di fondazione islamica collocata lungo la direttrice di connessione più importante.

Finito di stampare
nel mese di ottobre del 2012
a cura di
Digital Project s.r.l.
via Vincenzo Russo 28 – Milano