

35

RE-CYCLE
ITALY

CROSSING SIGHTLINES
TRAGUARDARE L'ADRIATICO



Progetto grafico di Sara Marini e Vincenza Santangelo

Copyright © MMXIII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/A-B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-6267-8

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

Non sono assolutamente consentite le fotocopie senza il
permesso scritto dell'Editore.

I edizione: settembre 2013

35 CROSSING SIGHTLINES

Traguardare l'Adriatico

a cura di Lorenzo Pignatti e Stefania Grusso

Il numero 35 della collana Re-Cycle ITALY – Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture di città e paesaggio – contiene la ricerca di una delle componenti dell'unità di Pescara - Università G. d'Annunzio - (coordinatore Francesco Garofalo). Il lavoro nasce da una serie di sguardi incrociati attraverso l'Adriatico che, a partire da Pescara, ha tragiurato verso molte città dell'Euro-Regione Adriatica e dei Balcani (Rijeka, Zagabria, Belgrado, Spalato, Durazzo, e Sarajevo).

Con il contributo di colleghi e ricercatori delle diverse città, il lavoro ha affrontato letture ed interpretazioni dei contesti e definito processi e strategie di ri-generazione e riciclo urbano, all'interno di una aggiornata visione geourbanistica dell'intera regione che veda nella cultura e nella forza delle idee gli strumenti principali per creare ponti e stabilire connessioni e nel rapporto tra geografia, urbanistica ed architettura la sua possibile nuova matrice identitaria.

Issue 35 of the series Re-Cycle ITALY – Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture di città e paesaggio – presents the research of one of the members of the team in Pescara at the G. d'Annunzio University (coordinator Francesco Garofalo). The work begins with a series of crossing sightlines spanning the Adriatic, originating in Pescara and looking toward the cities of the Adriatic Euro-region and the Balkans (Rijeka, Zagreb, Belgrade, Split, Dürres and Sarajevo).

With contributions from colleagues and scholars from different cities, the research addressed the reading and interpretation of contexts, defining processes and strategies of urban regeneration and recycle. The work is founded on an updated geourbanistic vision of the entire Adriatic and Balkan region that sees culture and the strength of ideas as the principal tools for creating bridges and establishing connections. To a similar degree, the relationship between geography, urbanism and architecture is adopted as the possible new matrix of its identity.

CROSSING SIGHTLINES
TRAGUARDARE L'ADRIATICO

A CURA DI
LORENZO PIGNATTI
STEFANIA GRUOSSO

RE-CYCLE ITALY

PRIN 2013/2016

PROGETTI DI RICERCA
DI INTERESSE NAZIONALE

Area Scientifico-disciplinare

08: Ingegneria civile
ed Architettura 100%

Unità di Ricerca

Università IUAV di Venezia
Università degli Studi di Trento
Politecnico di Milano
Politecnico di Torino
Università degli Studi di Genova
Università degli Studi di Roma
"La Sapienza"
Università degli Studi di Napoli
"Federico II"
Università degli Studi di Palermo
Università degli Studi
"Mediterranea" di Reggio Calabria
Università degli Studi
"G. d'Annunzio" Chieti-Pescara
Università degli Studi di Camerino

Progetto grafico di Sara Marini e Vincenza Santangelo

Copyright © MMXIII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/A-B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-6267-8

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

Non sono assolutamente consentite le fotocopie senza il
permesso scritto dell'Editore.

I edizione: settembre 2013

a Predrag Matvejević

Il numero 35 della collana Re-Cycle ITALY – Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture di città e paesaggio – contiene la ricerca di una delle componenti dell'unità di Pescara - Università G. d'Annunzio - (coordinatore Francesco Garofalo). Il lavoro nasce da una serie di sguardi incrociati attraverso l'Adriatico che, a partire da Pescara, ha tragiurato verso molte città dell'Euro-Regione Adriatica e dei Balcani (Rijeka, Zagabria, Belgrado, Spalato, Durazzo, e Sarajevo).

Con il contributo di colleghi e ricercatori delle diverse città, il lavoro ha affrontato letture ed interpretazioni dei contesti e definito processi e strategie di ri-generazione e riciclo urbano, all'interno di una aggiornata visione geourbanistica dell'intera regione che veda nella cultura e nella forza delle idee gli strumenti principali per creare ponti e stabilire connessioni e nel rapporto tra geografia, urbanistica ed architettura la sua possibile nuova matrice identitaria.

INDICE

PREFAZIONI

Rosario Pavia 14

INTRODUZIONE

Sguardi incrociati
Lorenzo Pignatti 26

TEMI

Architettura e città della regione balcanica
Lorenzo Pignatti 50

West Balcan Cities
Viaggio a Est. Alla scoperta di una nuova identità europea
Stefania Gruosso 68

CROSSING SIGHTLINES

01 Durrës - Albania
Dorina Papa 90

02 Rijeka - Croazia
Bojan Bilic' 102

03 Zagreb - Croazia
Luka Korlaet 114

04 Sarajevo - Bosnia Erzegovina
Lejla Odoboasic' 124

05 Belgrad - Serbia
Zoran Đukanović, 136

Jelena Živković

ATLANTE FOTOGRAFICO

144

SULL'ADRIATICO

Ponti della conoscenza.
Federico di Lallo 182

Greening Rijeka / Link Up Split
Claudia di Girolamo 202

Geografie della città' adriatica
Camillo Frattari 214

CONCLUSIONI

Verso una geourbanistica dell'Adriatico
Lorenzo Pignatti 243

PREFAZIONI

TRAGUARDARE L'ADRIATICO

Rosario Pavia

Cosa rappresenta l'Adriatico per chi abita e lavora a Pescara, piccola città della costa abruzzese? E cosa, in particolare, può significare questa collocazione per una Scuola di Architettura che ha il compito di insegnare ad abitare e comprendere lo spazio per poterlo poi trasformare attraverso il progetto? E' lo spazio dell'Adriatico, molto più dell'entroterra, a dare senso a Pescara, a dilatarne i confini, a farla partecipare ad una storia che travalica la sua fondazione moderna, coinvolgendola in una koinè che amplia l'identità locale, la ibrida con altre culture e la proietta in un futuro più complesso di città inserite in una macroregione che l'Unione Europea guarda con attenzione.

L'invito di Lorenzo Pignatti a "traguardare l'Adriatico" va in questa direzione, portando avanti una riflessione iniziata nella Scuola di Architettura di Pescara nel 1989 con il colloquio internazionale su Città e territori del Medio Adriatico. Il confronto con le città della costa orientale si estese negli anni successivi all'intera area balcanica-danubiana. Il convegno Adriatico Regione d'Europa del 2003 al quale partecipò con passione Predrag Matvević e la ricerca Interreg III A Sea Bridge. Portualità adriatica quale cerniera con le reti transrontaliere sono stati momenti importanti di questo processo conoscitivo della complessa realtà adriatica i cui confini

e contenuti sono in continua trasformazione.

Nel corso della storia l'area adriatica ha subito una serie di ampliamenti e contrazioni. Con i Romani l'Adriatico era legato strategicamente e funzionalmente al Danubio, vero limes dell'Impero. Nell'antichità romana l'Adriatico rivestiva un ruolo più importante del Tirreno, era la porta verso l'Oriente, verso le terre più ricche e civilizzate, anche per questo era chiamato Superum, mentre il Tirreno Inferum. Questo legame con l'Oriente ritornerà di continuo.

L'unitarietà dell'Adriatico poggiava su una rete di città porto, su interessi mercantili, ma anche su una comune cultura linguistica, figurativa, architettonica, le cui tracce venivano da lontano. Bisanzio aveva consentito alle coste adriatiche di attraversare l'alto medioevo conservando stretti legami con la cultura classica. Più tardi elementi di unitarietà nel gusto figurativo sono rintracciabili nelle architetture romaniche lungo le coste dalmate, pugliesi, abruzzesi e delle Marche. Nel '400 e nel '500 i rapporti si fanno più intensi: il rinascimento italiano e il gotico veneziano si irradiano nell'Adriatico e si arricchiscono di nuove energie. L'Adriatico è stato a lungo un lago veneziano, nelle sue acque, tuttavia, hanno potuto coesistere economie e culture diverse. Fernand Braudel riferendosi al Mediterraneo del '500, ci ha parlato dell'Adriatico come della "regione marittima più coerente". Nel suo straordinario Breviario del Mediterraneo, Predrag Matvević lo ha descritto come il mare dell'intimità.

Questa unitarietà s'incrina nel corso dell'800, quando l'Adriatico, nonostante la presenza dell'impero asburgico diventa un mare marginale, abbandonato anche dalla Valigia delle Indie che da Londra, attraverso Brindisi, univa l'Occidente all'Oriente.

Tra le due guerre il regime fascista tenta nuovamente di unificare l'Adriatico, non solo attraverso una presenza militare, ma anche attraverso una estesa politica di opere pubbliche, a Zara, a Spalato, nelle isole dalmate, in Albania.

L'assetto dell'Adriatico, dopo la seconda guerra mondiale, è stato fortemente condizionato dalla Federazione Jugoslava e dalla autorevole pax voluta da Tito (una pace, occorre ricordarlo che ridimensiona, fortemente la presenza italiana sulle coste istriane e dalmate). La Jugoslavia è un paese comunista che rivendica la sua autonomia politica

e culturale (anche attraverso l'architettura modernista come dimostra questo libro). La ripresa economica della Jugoslavia, la sua affermazione sul piano turistico, la sua autonomia dai grandi blocchi rendono l'Adriatico un confine permeabile uno spazio dove ripensare criticamente le ideologie e le politiche della sinistra (a Korcul Lelio Basso si incontrava con molti intellettuali provenienti da più parti d'Europa).

Questo processo si interruppe con la morte di Tito. L'area balcanica riscoprì le sue antiche divisioni, le sue forti autonomie regionali, i suoi profondi legami etnici. La regione divenne una polveriera nel cuore d'Europa. La vicinanza, l'intimità ricordate da Matvejevic possono anche portare alla violenza, all'intolleranza, alla distruzione dell'identità dell'altro. La guerra in Bosnia e in Kosovo, le distruzioni in Serbia e in Croazia, il mare solcato da navi militari hanno allontanato l'immagine di un Adriatico omogeneo e unitario.

La differenza tra le due coste, quella italiana e quella orientale: la prima fortemente urbanizzata, con un ampio entroterra economico, la seconda a bassa densità demografica, scarsamente industrializzata e con insufficienti infrastrutture di comunicazione e di servizio, si fece più marcata. Le regioni italiane dell'Adriatico hanno vissuto l'instabilità e l'arretratezza della sponda opposta come un limite, un ostacolo, un anello mancante. E' stata proprio questa instabilità a spingere l'Unione Europea a promuovere un programma di integrazione e di apertura nei confronti dell'area balcanica, favorendo l'adesione della Slovenia, e successivamente della Croazia. Il processo doveva investire non solo i Balcani, ma anche le regioni danubiane (la Romania e l'Ungheria la Bulgaria fanno già parte dell'Unione) e prevedere azioni strategiche di infrastrutturazione (il Corridoio Adriatico e il Corridoio Danubiano) e la costituzione di una macroregione di cooperazione transfrontaliera: la Adriatico Ionica. Il processo di allargamento dell'Unione Europea sembrava dovesse spingersi fino ad includere la Turchia. Nello spazio di un decennio questo percorso di stabilizzazione e integrazione si è ora fortemente ridimensionato.

La regione balcanico-adriatica, per la sua collocazione tra Oriente e Occidente, è sempre stata un'area di transito, un crocevia di interessi, di scambi, di reti. Oggi l'area si inserisce in uno scenario fortemente condizionato dalle politiche energetiche, da programmi di nuovi gasdotti provenienti dalla Russia e dal Mar Caspio. L'area è diventata anche per questo un terreno di conflitto. Nello stesso tempo, negli ultimi anni, flussi

di migranti provenienti dal Medio Oriente e dall'Asia, hanno prodotto una condizione drammatica di disagio sociale che ha ridestato nazionalismi latenti, spinte separatiste, tensioni etniche e religiose. L'Unione Europea sembra incapace di far fronte al nuovo quadro geopolitico dominato dai conflitti in Medio Oriente. Il progetto di trasformare la regione adriatica balcanica, danubiana, in un ponte pacificato tra Europa e Oriente si sta sfaldando.

Eppure questa è la strada, l'utopia positiva da perseguire. L'attrazione dell'Europa fa parte della nostra cultura. E' una vocazione che possiamo rintracciare anche nella storia dell'architettura moderna

Le Corbusier, nel suo viaggio verso l'Oriente, propone un itinerario che evidenzia la centralità dell'area adriatico-danubiana. Imbarcatosi a Praga, Le Corbusier scende lungo il Danubio, verso il Mar Nero per visitare Istanbul e la Grecia. L'Oriente cominciava lì alle porte di Vienna; il Danubio, come l'Adriatico, connetteva l'Occidente a un Mediterraneo arcaico, classico e orientale insieme.

Dalla Grecia Le Corbusier raggiunge l'Italia, sbarcando a Brindisi. Se osserviamo sulla carta geografica il percorso del suo viaggio, il bacino adriatico risulta essere esattamente il baricentro dell'itinerario. Dovremmo tornare sul significato profondo di questo viaggio, sulla capacità di un grande intellettuale del Centro Europa di cogliere, nelle forti differenze dei luoghi attraversati i fondamenti per un linguaggio architettonico moderno, europeo e mediterraneo, rigoroso e solare insieme.

Viaggio in Italia 1
RICICLARE I TERRITORI FRAGILI
 Pescara 09-10 Ottobre 2013
RI-CICLARE L'ADRIATICO – PARTENDO DA RIJEKA_FIUME
 A cura di Lorenzo Pignatti e Stefania Grusso
 Con Tonino Bucciarelli, Pamela Liguori, Giustino Vallese

Partecipanti

IUAV: Aldo Aymonino, Renato Bocchi
 PoliMI: Cristiana Mattioli, Alisia Tognon, Barbara Coppetti
 UniCam: Luigi Coccia, Marco D'Annunziis
 UniCh: Alberto Clementi

RE-CYCLE ITALY Viaggio in Italia, Pescara, 9-10 ottobre 2013
 Riciclare Territori Fragili **LAB/03**

RI-CICLARE L'ADRIATICO >> partendo da Rijeka /Fiume
 a cura di Lorenzo Pignatti e Stefania Grusso con Tonino Bucciarelli, Pamela Liguori, Giustino Vallese



RI- CONVERTIRE I LUOGHI DELLA PRODUZIONE
 RI- USARE IL SUOLO
 RI- CONDIDERARE IL RAPPORTO TRA CITTA' E MARE
 RI- CICLARE LO SCARTO
 RI- DEFINIRE L'IMMAGINE URBANA
 RI- VALUTARE LE RISORSE DEL LUOGO

RI- CICLARE L'ADRIATICO

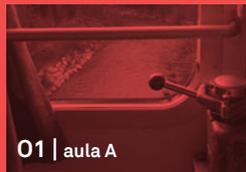
Nell'attuale condizione geo-politica dell'Europa certe regioni stanno acquistando una maggiore valenza rispetto ad altre ed un peso più significativo sia dal punto culturale che politico. Questo è chiaramente il caso della regione Adriatica che sta diventando una zona chiave per impostare una nuova serie di relazioni tra occidente ed oriente, tra nord e sud, tra l'Europa ed i Balcani. Una politica in realtà "diagonale", come trasversale/diagonale è in realtà l'asse dell'Adriatico che dal cuore centrale dell'Europa si estende fino a latitudini che si trovano più ad oriente di città come Budapest. Questa trasversalità geografica deve diventare anche una trasversalità culturale e politica, capace di integrare esperienze e saperi che si sono sviluppati in entrambi i lati del bacino adriatico. Un nuovo concetto identitario transnazionale ed un senso di appartenenza ad una nuova Europa sta prendendo il sopravvento nel momento in cui la stessa Unione Europea diventa sempre più inclusiva.

Il contributo di questo Laboratorio intende mostrare il lavoro e la ricerca svolta in varie città dell'Adriatico partendo da Rijeka/Fiume in Croazia, proseguendo con Pescara e Durazzo per continuare ora con Spalato. Il lavoro affronta la rigenerazione di aree ex-industriali, portuali o infrastrutturali, intese come zone fragili della struttura urbana esistente, luoghi dove si possono concepire nuovi progetti urbani sostenibili ed inclusivi che propongano nuove visioni urbane e siano in grado di attivare nuovi processi economici e sociali.

Ljubljana 2006 Mosciano Sant'Angelo 2007 Pescara 2009 Durazzo 2008 Pescara 2010 Rijeka 2011 Zagabria 2012 >> **SPALATO 2013**



LABORATORI
TEMATICI



01 | aula A

Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Le reti ferroviarie
a cura di Carmen Andriani
con Emilia Corradi, Raffaella Massacesi

La ricerca si apre al tema della fragilità territoriale, concetto prossimo a quello della povertà e dell'abbandono, al recupero delle infrastrutture minori obsolete o sottoutilizzate, alle reti di prossimità come scambio delle risorse fra centri minori, al loro riuso e nuovo ciclo di vita legato anche a forme diverse dell'abitare. Nel caso della costa medio adriatica significa ribaltare il punto di vista dall'asse longitudinale della città infinita a quello trasversale dell'entroterra e di ripensare quest'ultimo come elemento attivo di rigenerazione dell'intero territorio. Questo ragionamento fa da sfondo all'itinerario di viaggio che si svolge lungo i vari segmenti della rete ferroviaria complementare attualmente sottoutilizzata ed a rischio dismissione. Un viaggio da intraprendere non solo con l'obiettivo di restituire una rassegna dei luoghi e catturarne lo stato dei "cicli di vita" ma anche per innescare domande, sollecitazioni, progetti e registrare reazioni.



02 | aula B

TreasureHunt> Re-Cyclehunt
a cura di Susanna Ferrini e Cinzia De Vincenziis
con Lorenzo Pio Paladino, Lorenzo Laganà, Maria Lucia D'Alessio, Giulia Salomone, Alessandra Alimonti

E' un viaggio-esperienza nei territori fragili dell'abitare urbano. Le trasformazioni dell'housing sociale, osservate attraverso particolari lenti d'ingrandimento, interessano i fenomeni degli ultimi due decenni, in cui si intrecciano storie di dismissione e di rigenerazione urbana. L'opacità di questi quartieri nei confronti delle politiche urbane ne ha determinato nel tempo una sorta di implosione all'interno della città; molti quartieri sono stati inglobati in un'edificazione successiva, spesso "insensibile" alle logiche insediative che li avevano generati, così delineando uno schema a "macchia di leopardo" in conflitto con la trama della città che si è costruita al suo intorno. Li accomunano una stessa monofunzionalità, uniformità ed una totale assenza di progettualità dello spazio pubblico. Proprio in questi luoghi appare necessario innestare strategie progettuali per affrontare il tema dei nuovi cicli di vita dei quartieri secondo i concetti di trasformazione e riciclo.



03 | aula -1

Ri-Ciclare l'Adriatico - Partendo da Rijeka/Fiume
a cura di Lorenzo Pignatti e Stefania Gruosso
con Tonino Bucciarelli, Pamela Liguori, Giustino Vallese

Nell'attuale condizione geo-politica dell'Europa certe regioni stanno acquistando una maggiore valenza rispetto ad altre ed un peso più significativo sia dal punto culturale che politico. Questo è chiaramente il caso della regione Adriatica che sta diventando una zona chiave per impostare una nuova serie di relazioni tra occidentale ed oriente, tra nord e sud, tra l'Europa ed i Balcani. Una politica in realtà "diagonale", come trasversale/diagonale è in realtà l'asse dell'Adriatico che dal cuore centrale dell'Europa si estende fino a latitudini che si trovano più ad oriente di città come Budapest. Questa trasversalità geografica deve diventare anche una trasversalità culturale e politica, capace di integrare esperienze e saperi che si sono sviluppati in entrambi i lati del bacino adriatico. Un nuovo concetto identitario transnazionale ed un senso di appartenenza ad una nuova Europa sta prendendo il sopravvento nel momento in cui la stessa Unione Europea diventa sempre più inclusiva.



04 | aula C

Riciclare (?) frutti del dolore.
Strategie di riuso ecologico ed eticamente responsabile degli immobili a gestione pubblica sequestrati alle organizzazioni criminali italiane
a cura di Piero Rovigatti
con E. Ciccozzi, G. De Benedittis e P. Branciaroli

Nel comune di Scurcola Marsica, nel cuore dell'Abruzzo, esistono due beni sequestrati alla Banda della Magliana, organizzazione criminale attiva in Italia negli anni '70, e assegnati dal 2010 alla gestione comunale. Il problema è ora di trovare una destinazione e un progetto d'uso dell'intera proprietà sottratta alla mafia che sia socialmente utile, eticamente accettabile e sostenibile. Tale problema, è comune a molte amministrazioni, coinvolte dall'Agenzia Nazionale dei Beni sequestrati alla Criminalità Organizzata (ANSBO) nel difficile compito di assegnare una funzione sociale a questo genere di prodotti dell'attività criminale, e assume dunque, da tempo, rilevanza nazionale, vista la distribuzione di tali beni in quasi ogni regione italiana, e interesse peculiare nella regione Abruzzo, dove sono oggi identificati 54 siti. Indagare sulla distribuzione territoriale di tali beni, è anche un modo per indagare delle trasformazioni più recenti, all'interno delle quali il disegno e la strategia delle organizzazioni criminali italiane (spesso legate alle "zone d'ombra" del sommerso italiano) giocano, da tempo, un ruolo rilevante, quasi mai indagato nelle ricerche sulla città e i territori.



05 | aula Scut

Orditure del Terzo Spazio. Riuso delle aree produttive agricole
a cura di Paola Misino e Michele Manigrasso
con Marco Mazzotta, Christian Assogna, Fabio Zollo

La sezione sulle aree produttive agricole si riferisce all'area urbana di Pescara (inclusi i territori di "frangia") e restituisce una prima ricognizione dello stato di fatto sulla fusione di nuovi usi che caratterizzano questi luoghi fragili. Attraverso le questioni connesse alla terra sottratta all'agricoltura si rilegge la trasformazione sociale in atto di questi territori, in cui si sovrappongono da un lato le mutazioni delle condizioni di vita che hanno indotto all'abbandono delle pratiche agricole, dall'altro l'emergenza di tutela del territorio che trova culturalmente sfogo nella ricerca e/o nuova creazione di spazi ecologicamente "incontaminati" all'interno di aree urbane interstizio. Da questa lettura si possono individuare cinque maxi-ambiti:

1. spazi in attesa
2. punti campagna
3. case familiari produttive
4. orti urbani
5. agricoltura industriale



06 | aula D

Progetto e Rifiuti
a cura di Rosario Pavia, Pepe Barbieri, Stefania Camplone, Antonio Clemente, Matteo di Venosa, Raffaella Massacesi
con Alessandro Di Scerni, Jessica Lagatta, Roberta Di Ceglie, Claudia Fornaro

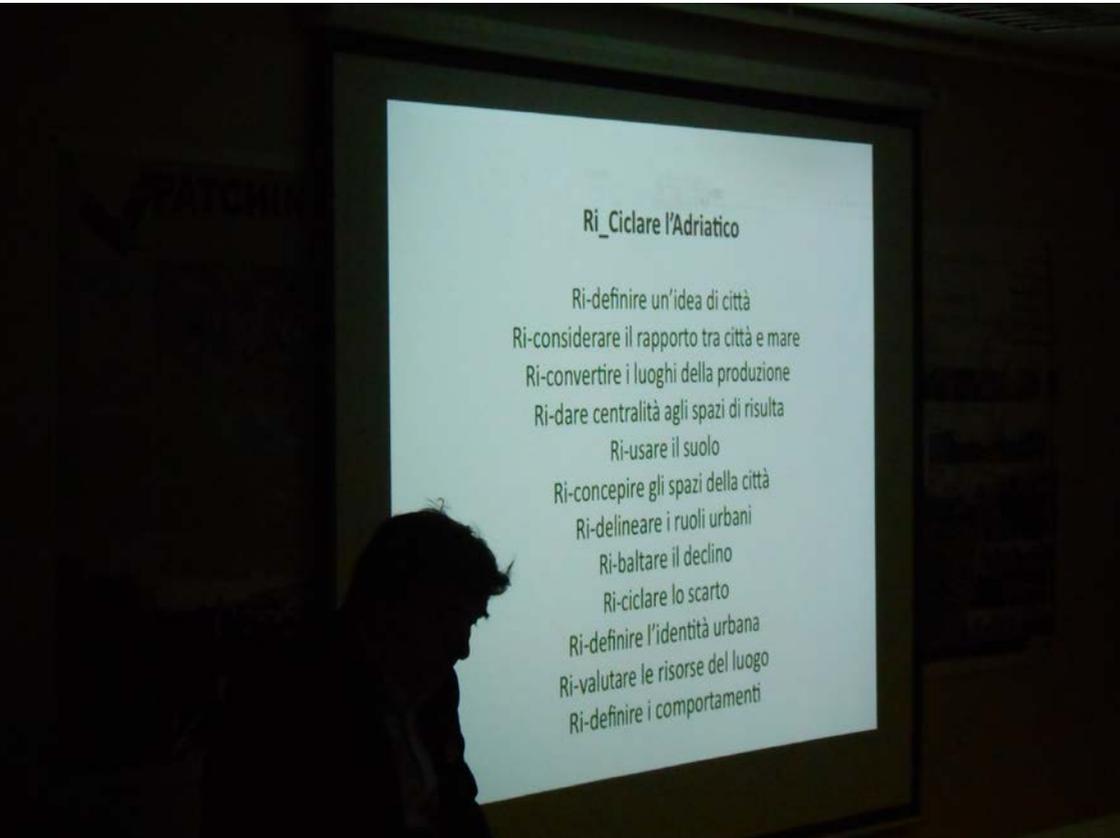
La gestione dei rifiuti, ora separata dalla pianificazione e dall'architettura, deve essere riportata nei piani territoriali e urbani, e realizzarsi attraverso progetti ed opere di qualità. Il ciclo dei rifiuti, da processo oscuro, deve trasformarsi in filiera visibile, integrata nella città e nel paesaggio; da danno ecologico in servizio per il riequilibrio ambientale. La gestione dei rifiuti è una infrastruttura ambientale, la sua filiere hanno la funzione di ridurre i rifiuti da trasferire in discarica trasformandoli in risorse attraverso il riuso e il riciclo. Come progettare queste filiere? Come riscattarne l'isolamento e la settorializzazione? Per iniziare occorre conoscere il fenomeno: mappare impianti e flussi. L'osservazione delle immagini satellitari ci dice che le filiere dei rifiuti convivono con l'urbano, intersecano i territori del drosscape, dell'abbandono e del degrado. Le mappe compongono strategie: accanto alle reti dei rifiuti, le filiere straordinarie delle macerie per catastrofi naturali, i paesaggi-scarto per la fragilità dell'assetto geo-morfologico. Rovine, macerie, cave e discariche dimostrano la profondità della figura del riuso e del riciclo.



07 | aula A

Il Design for All. La diversità come risorsa per i sistemi umani e territoriali "fragili"
a cura di Pepetto Di Bucchianico
con Stefano Picciani

Il rilancio delle economie e la ricostruzione dei tessuti sociali dei territori "fragili" può avvenire, in chiave sostenibile ed inclusiva, identificando e valorizzando le risorse locali attraverso l'approccio del Design for All. L'"esperienza" del processo progettuale partecipato (con tutta la ricchezza e il plusvalore sociale che la "diversità" dei partecipanti/fruttori riesce ad attribuire al progetto), è finalizzata alla ricerca di una identità sociale e collettiva, ed è considerata come un momento di rigenerazione delle relazioni interpersonali. "Obiettivo", dunque, più che "metodo" per il progetto, la condivisione e la partecipazione individuano un percorso attraverso cui sia possibile valorizzare le risorse locali in chiave inclusiva. Questo contributo intende avviare una riflessione collettiva sui temi della condivisione e della collaborazione nel progetto alle diverse scale di intervento, cercando di individuare possibili metodologie e procedure operative.



INTRODUZIONE

SGUARDI INCROCIATI

Lorenzo Pignatti



Connessioni adriatiche

Lo sguardo privilegiato da Pescara è rivolto verso est. Non solo perché si guarda il mare, l'Adriatico, ma anche perché si traguarda verso un mondo per certi aspetti diverso, affascinante e pieno di storie complesse, si guarda verso la regione adriatico/balcanica.

Siamo forse troppo abituati a guardare verso l'occidente, verso i paesi che noi riteniamo più familiari, paesi che abbiamo attraversato e visitato più volte e che ci sembrano più vicini alla nostra cultura ed alle nostre aspettative. Abbiamo viaggiato sicuramente di meno nei paesi del lato est dell'Adriatico, nella regione balcanica, sia per mancanza di abitudine dovuta al relativo isolamento di questa regione fino alla fine degli anni 90, sia per mancanza di itinerari veloci e commercialmente competitivi e sicuramente anche per una minor familiarità con quei contesti.

Questi sguardi incrociati da Pescara verso il mondo balcanico e da là di nuovo verso l'Italia ci hanno permesso di conoscere ed apprezzare in maniera critica molti aspetti della cultura della regione adriatico/balcanica. Una regione vicina ma che racchiude tante complessità che rispecchiano le forti diversificazioni di etnie, di culture e di religioni sviluppatesi nei secoli all'interno di un ambito geografico che è sempre stata, per motivi sociali, storici e culturali, una regione di mezzo, una regione "tra" Occidente ed

Oriente, tra Islam e Cristianesimo, tra capitalismo e comunismo.
I Balcani sono quindi periferici per entrambi.

Da Pescara lo sguardo privilegiato è quindi sicuramente quello verso est. Verso quello spazio che è l'Adriatico, appunto quel bacino d'acqua racchiuso, contenuto e familiare che navigatori, commercianti, pirati e pescatori hanno facilmente attraversato nel corso dei secoli. Quel mare che è il golfo più profondo di tutto il Mediterraneo, che è stato un tempo il golfo di Venezia, un mare quindi contenuto e "piccolo" che in molte rappresentazioni cartografiche ha la forma di un'ellisse con al vertice Venezia e racchiuso tra il Leuca e Butrinto. L'ellisse non ha un centro ma due fuochi, quindi trasmette il concetto di una forma dinamica in divenire e non assoluta. L'ellisse crea egualità tra un qualsiasi punto e la somma della distanza tra esso ed i due fuochi. In un'ellisse, ogni punto posizionato sulla curva ed unito tramite due rette ai due fuochi, genera due punti sul lato opposto della curva. I luoghi quindi si raddoppiano rispetto ad un normale cerchio, creando una fitta trama di corrispondenze reciproche,

dove ad un punto ne corrispondono due sul lato opposto. L'ellisse, a differenza del cerchio, è una forma dinamica che crea relazioni multiple e quindi movimenti, flussi, corrispondenze.

L'ellisse è quindi la forma geometrica virtuale che contiene l'Adriatico e funge da raccordo tra le due sponde, quella occidentale costituita da una sola nazione ed una sola lingua, cultura e religione, l'Italia e quella orientale costituita da una serie di nazioni, da più lingue, più culture e più religioni.

L'ellisse appartiene quindi all'Adriatico. La forma ellittica delle cartografie storiche raffigura uno spazio racchiuso, una specie di "*lacus nostra*" o un "golfo di Venezia", dove la città dominante è Venezia ed il suo dominio si estende lungo la linea dell'ellisse, principalmente sulla sponda orientale del mare Adriatico ed oltre.

Ciò comporta che da qualsiasi punto della costa occidentale possano partire due linee o rotte che puntano verso i fuochi e traguardano due punti nella costa opposta.

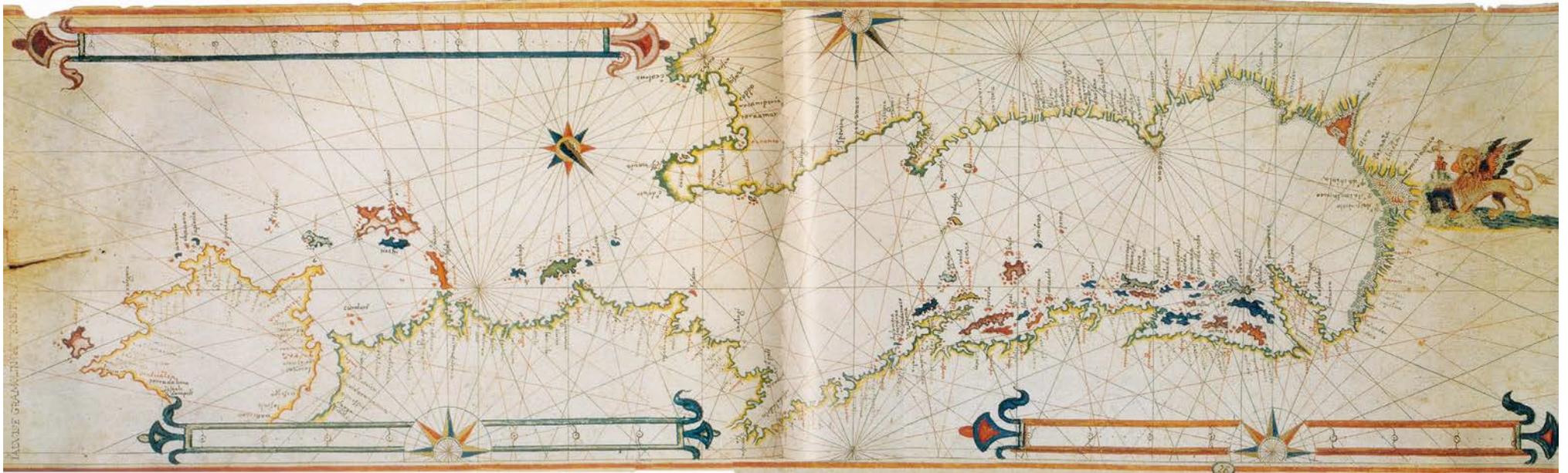


Fig.1. Alvise Gramolin - Carta Nautica dell'Adriatico, 1624
Biblioteca del Museo Correr, Venezia

Fig.1. Alvise Gramolin - Nautical Map of the Adriatic, 1624
The Correr Library, Venice

Queste linee sono i nostri sguardi incrociati che abbiamo tracciato attraverso l'Adriatico partendo da Pescara.

Il primo sguardo è andato verso nord, verso la città più settentrionale dell'Adriatico orientale, cioè Fiume/Rijeka, luogo di confine tra est ed ovest, tra l'Italia ed il mondo balcanico. A Rijeka abbiamo respirato il concetto di *limes*, una condizione di frontiera che è stata per tanto tempo un confine difficile ed aspro, un confine che è coinciso con il fiume stesso della città tale da prenderne il nome sia in italiano che in croato (Rijeka in croato vuol dire "fiume"). A Rijeka abbiamo respirato una doppia cultura: quella veneziana camminando lungo il principale spazio pubblico, il Korzo e quella Austro-Ungarica guardando i bei palazzi che si allineano lungo lo stesso. A Rijeka abbiamo anche visto la presenza della città moderna con le torri residenziali che svettavano a grappoli sopra le pendici collinari della città ed offrivano uno skyline inedito e per noi inconsueto. A Rijeka abbiamo lavorato lungo il fiume ed in particolare alla sua foce, dove negli anni si è formato un isolotto che ora è vuoto ed in parte abbandonato ma che potrà diventare un nuovo e significativo pezzo di città. Non più quella romana, né veneziana o austriaca, ma un brano di città contemporanea, fortemente consapevole di appartenere alla regione adriatico/balcanica e di rappresentare quell'identità che questa regione vuole trasmettere. Abbiamo quindi lavorato sul bordo tra città e fiume, tra città e mare, guardando verso l'Adriatico.

A Zagabria siamo entrati più in profondità nella regione balcanica, lasciandoci Venezia alle spalle ed avvicinandosi alla Mitteleuropa ed all'Austria, scoprendo anche una più forte identità croata nel carattere della città, nelle sue persone nelle sue architetture e nei suoi monumenti. Lì abbiamo visto come la città del periodo socialista si è sviluppata secondo i canoni classici del Movimento Moderno e dell'urbanistica del XX secolo. A Zagabria abbiamo lavorato negli interstizi tra città vecchia e città nuova, lì dove si erano create le industrie nel primo Novecento e che ora compaiono come luoghi abbandonati e rovine industriali dimenticate a fianco ai grandi fasci della mobilità moderna. A Zagabria non abbiamo percepito l'Adriatico perché distante: abbiamo però percepito il senso vero della regione balcanica, molto orgogliosa della sua identità nazionale.

Abbiamo quindi rivolto il nostro sguardo di nuovo verso la costa croata, verso Spalato, dove abbiamo ritrovato la presenza romana nel possente Palazzo di Diocleziano, abbiamo rivisto l'architettura veneziana ed apprezzato la Riva, bellissimo spazio pubblico unico nel suo genere tra palazzo/città e mare ed abbiamo rivisto la bellezza della costa croata e del suo paesaggio. A Spalato abbiamo anche rivisto frammenti di città moderna nei grandi corridoi urbani dell'ambizioso progetto degli anni settanta di Split 3 che hanno come sfondo il mare stesso. A Spalato abbiamo lavorato su tre waterfront diversi: il primo, quello storico, in prossimità del Palazzo di Diocleziano e del porto commerciale esistente; il secondo waterfront localizzato a Poljud, là dove sport, turismo e vita all'aperto si fondono nel porto nautico; infine il waterfront di Kopilica, luogo duro e ostico, in prossimità dei grandi cantieri navali ed in un'area in bilico tra industria pesante e housing del socialismo reale. Abbiamo cercato di creare dei collegamenti attraverso nuovi corridoi urbani ecologici che potrebbero sostituire le infrastrutture dismesse, immaginando che Spalato possa avere tre portali verso il mare ed ampliare il proprio rapporto con l'Adriatico.

Più a sud, a Durazzo in Albania, abbiamo percepito una maggior condizione di difficoltà ma anche una forte voglia di riscatto da parte di un popolo che ha avuto tante privazioni ed è stato così a lungo sottomesso ad un'ideologia, ma determinato nel recuperare con forza il ritardo culturale e storico in cui si era venuto a trovare. A Durazzo abbiamo rivisto la cultura romana nel grande Anfiteatro e quella bizantina nelle fortificazioni e nel bel Foro Bizantino, entrambi frammenti archeologici all'interno di una città che non riesce pienamente a sottrarsi ad una trasformazione troppo caotica. Nella piazza principale di Durazzo, Illiria Square, abbiamo visto la contemporanea presenza di una moschea, del Palazzo del Governatore (oggi sede del Comune) di epoca fascista, della Casa della Cultura di periodo comunista e di un grattacielo brutto e goffo, simbolo della nuova speculazione internazionalista che sta aggredendo la città. In un solo luogo si sono concentrati quindi negli anni i simboli dei diversi poteri, religioni, ideologie ed economie, nascondendo e sostituendo la trama urbana storica bizantina che un tempo era il carattere di questa città. Anche a Durazzo abbiamo lavorato sul waterfront urbano per dare una nuova identità alla città e creare un diverso rapporto tra la città ed il suo mare, purtroppo prevalentemente vuoto.

Siamo poi risaliti e siamo andati verso i confini interni dei Balcani ed abbiamo visitato Belgrado anche se non abbiamo ancora attivato nessun lavoro didattico né ricerca su questa città. Belgrado, una delle città più antiche d'Europa, sorge in un luogo mitico per la geografia della regione, alla confluenza tra il Danubio, il fiume più glorioso dei Balcani, e la Sava. Qui su un promontorio sorge una fortezza articolata e possente che controlla militarmente e simbolicamente un orizzonte piatto ed esteso che da lì si prolunga fino a territori molto lontani ed ignoti. La fortezza, i due fiumi ed una nave romana, che testimonia l'origine della città, figurano tutti nello stemma della città. Belgrado è stata luogo di confine per l'Impero Romano che lì finiva, confine tra l'Impero Romano d'Occidente e quello d'Oriente ed anche confine per l'Impero Ottomano; Belgrado quindi come confine ultimo lungo il *limes* danubiano.

A Belgrado Tito ha costruito una nuova città, Novi Beograd, forse il tentativo più riuscito di una modernizzazione socialista dei Balcani e di una visione dove l'architettura e l'urbanistica hanno un ruolo primario per definire l'identità di un luogo. Alla confluenza tra i due fiumi ha realizzato la sede del Comitato Centrale del Partito Comunista, nodo urbano della nuova città che si articola in isolati urbani immersi nel verde. Pochi altri luoghi hanno avuto nella modernità un progetto così ambizioso e moderno.

Poi il nostro sguardo ci ha spinti verso il centro della penisola balcanica e siamo giunti a Sarajevo. Qui stupore non poteva essere più grande. Dentro la dolce e stretta valle solcata dal fiume Miljacka, esiste un luogo dove religioni, etnie, culture, lingue e tradizioni hanno convissuto per secoli, una a fianco all'altra, in maniera condivisa e pacifica. Sarajevo è una piccola Istanbul o meglio una piccola Gerusalemme nel centro dei Balcani, a breve distanza dalla nostra Europa, anzi oggi dentro l'Europa. La prima sera che eravamo a Sarajevo, siamo saliti sul bastione Zuta Tabija (Fortezza Gialla) da dove si traguarda tutta la città con un panorama che vede in primo piano le steli bianche delle tombe mussulmane (molti i morti durante l'assedio degli anni 90) e sullo sfondo i minareti islamici ed i campanili cattolici della città. Quasi come d'incanto, il suono della preghiera dei mullah ha invaso la conca naturale della città ed anche le nostre menti; ci siamo accorti di essere altrove, in un luogo diverso ma al tempo stesso molto forte.

Abbiamo quindi imparato a conoscere la città e capire che essa è

cresciuta in fasi successive, costruite una a fianco all'altra e non una sopra l'altra. La prima città è quella Ottomana (non romana né veneziana come eravamo abituati), con l'area del mercato, la Baščaršija, costruita intorno ad una sequenza di corti chiuse che formano una trama urbana densa ed irregolare; la seconda città è quella ottocentesca del periodo Austro-Ungarico, con le sue simmetrie e reticolo stradale regolare che sembra essere una piccola Vienna. Poi segue la città moderna e socialista, pensata da architetti ed urbanisti visionari che hanno proposto una città lecorbuseriana in terra d'oriente, senza però purtroppo riuscire pienamente nel loro intento. Abbiamo quindi imparato come la città stessa ci parla di coesistenza essendo essa cresciuta in sequenza orizzontale e non stratificata verticalmente, dove la nuova città avrebbe coperto quella precedente oscurandola.

A Sarajevo abbiamo anche visto il dramma del recente assedio; non solo negli edifici ancora danneggiati e nei numerosi vuoti urbani generati dai bombardamenti, ma soprattutto nel cuore e nella mente delle persone, che non riescono e non vogliono dimenticare.

A Sarajevo ci siamo fatti trascinare dall'entusiasmo e dalla forza carismatica di Enver Hadziomerspahić, il quale, durante i bombardamenti dell'assedio serbo degli anni novanta, aveva intuito che solo attraverso l'arte Sarajevo sarebbe potuta rinascere. Abbiamo quindi lavorato alla sua idea, alla sua collezione di opere d'arte e quindi al suo progetto per l'Ars Aevi, museo di arte contemporanea che, insieme ad altri due musei esistenti, potrà testimoniare come la cultura possa essere all'origine di una ri-generazione urbana.

Abbiamo quindi imparato il termine "*resistenza culturale*", termine a noi nuovo, visto che eravamo abituati a coniugare l'aggettivo "*culturale*" con parole come programma, iniziativa, funzione, ecc. ma mai con un termine che implica la "*resistenza*" ad un orrore.

Abbiamo quindi imparato che la forza della cultura può resistere al massacro della guerra. Per noi è stata una grande lezione.

A Sarajevo, tutta la complessità e significato della regione balcanica si è materializzata sotto i nostri occhi. L'impero Ottomano e l'impero Austro-Ungarico, il Socialismo e la nuova Europa, esistono tutti uno vicino all'altro. La religione islamica (prevalente) coesiste a fianco a quella cristiana ortodossa serba, cristiana ortodossa greca e cristiana cattolica, a fianco a quella ebraica degli aschenaziti e dei sefarditi. Le etnie serbe e quelle

croate a fianco a quelle dei macedoni, degli albanesi e dei kossovari. Il tutto all'interno di una città relativamente piccola, ma enormemente complessa e stratificata per le sue diversificate tradizioni storiche, religiose e culturali. Come ha scritto Predrag Matvejevic Sarajevo è *"una città che nel suo centro ha quattro luoghi di preghiera ad un centinaio di metri l'uno dall'altro; una situazione che non esiste in nessun'altra parte del mondo"*. Višegrad, città del ponte sulla Drina di Ivo Andrić non è tanto lontano da qui.

CROSSING SIGHTLINES Lorenzo Pignatti

The privileged view afforded to the city of Pescara looks east. Not only because it faces the waters of the Adriatic Sea, but also because it looks toward a world that, for certain aspects, is different, fascinating, and filled with complex stories. Pescara looks toward the Adriatic/Balkan region. We are perhaps all too accustomed to looking toward the West, toward nations we consider more familiar, countries we have crossed and visited many times and which feel closer to our culture and our expectations. We have certainly travelled less frequently through the countries to the east of the Adriatic, in the Balkan region. We are not accustomed to this region, perhaps owing to its relative isolation prior to the 1990s, to a lack of rapid and commercially competitive itineraries and, surely, also to a lesser familiarity with these contexts.

These crossing sightlines from Pescara toward the Balkans and from the Balkans back toward Italy, offered us the chance to know and to critically appreciate many aspects of the culture of the Adriatic/Balkan region. A region that is physically close, but whose many complexities mirror the strong diversification of ethnic groups, cultures and religions that has developed throughout the centuries in a geographic environment that, for

social, historic and cultural reasons, has always been a middle ground, a region "between" East and West, between Islam and Christianity, between capitalism and communism. The Balkans are peripheral to both.

The privileged view from Pescara is undoubtedly that which faces east. Toward the space of the Adriatic, an enclosed basin of water, contained and familiar, effortlessly crossed by navigators, merchants, pirates and fishermen through the centuries. This sea is the deepest gulf in the entire Mediterranean, once the Gulf of Venice. A contained and "small" sea that in many maps is represented with the form of an ellipse whose vertex is Venice, enclosed at the bottom by Leuca and Buthrotum. An ellipse does not have a centre, but instead features two focal points; it transmits the concept of a dynamic form in a process of becoming, which is not absolute. The ellipse creates equality between any point and the sum of the distance between it and the two foci. In an ellipse, any point positioned along the curve and linked by two straight lines to the two foci, generates two points on the opposite site of the curve. The points are thus doubled with respect to a normal circle, creating a dense pattern of reciprocal correspondences, where one corresponds with two on the opposite side. Unlike the circle, an ellipse is a cylindrical form that creates multiple relations and thus movements, flows and correspondences.

The ellipse is the virtual geometric form that contains the Adriatic and functions as a connection between its two coasts: the western coast, home to one nation, language, culture and religion – Italy – and the eastern coast, home to a many nations, multiple languages, numerous cultures and different religions.

Thus the ellipse belongs to the Adriatic. The elliptical form of historic maps depicts a closed space, a sort of *"lacus nostra"*, or *"Gulf of Venice"*. It was dominated by the city of Venice, whose domain extended along the line of the ellipse, primarily along the eastern coast of the Adriatic Sea, and beyond.

This means it is possible from any point along the western coast to draw two lines, or itineraries, originating at the focal points and observing two points on the opposite coast.

These lines are our crossing sightlines, drawn across the Adriatic, and beginning in Pescara.

The first sightline looks toward the northernmost city of the Eastern Adriatic: the city of Fiume/Rijeka, straddling the border between east and west, between Italy and the Balkans. In Rijeka we experienced the concept of *limes*, a frontier condition. For many years the city was a difficult and severe border, coinciding with the river running through the city, from which the city takes both its Italian and Croatian name (Fiume and Rijeka, respectively Italian and Croatian for river). In Rijeka we experienced a double culture: the Venetian, walking through the city's main public space, the Korzo, and the Austro-Hungarian, evident in the beautiful buildings defining its edges. In Rijeka we also observed the presence of the modern city of residential towers rising in clusters on the hillsides, offering a curious, and for us unusual, skyline. In Rijeka we worked with the river's edge and in particular its mouth. Over the years a small island formed here, an island that is now empty and partially abandoned, yet with the potential to become a new and vital piece of the city. No longer Roman, Venetian or Austro-Hungarian, but a piece of the contemporary city, fully aware of belonging to the Adriatic/Balkan region and representing the identity this region wishes to transmit. We worked with the edge of the city and the river, between the city and the sea, looking toward the Adriatic.

In Zagreb we moved deeper into the heart of the Balkans, leaving behind Venice and travelling toward Mitteleuropa and Austria. We soon discovered a stronger Croatian identity in the character of the city, its inhabitants, its architecture and its monuments. We observed how the socialist city was developed according to the classical canons of the Modern Movement and twentieth century urbanism. In Zagreb we worked in the interstices between the old and the new city, in the industrial spaces of the early twentieth century, now abandoned ruins, forgotten and lying alongside the vast spaces of modern mobility. In Zagreb we did not perceive the Adriatic because it was far from the city: however, we did perceive the true sense of the Balkans, and an unrelenting sense of national pride.

We then turned our attention toward the Croatian coast, to Split. Here we found the Roman remains of the impressive Palace of Diocletian. We rediscovered Venetian architecture and appreciated the Riva, the beautiful and unique public space between the Palace and the sea. We also re-

encountered the beauty of the Croatian coastline and its landscape. In Split we also found fragments of the modern city in the large broad corridors of the ambitious Split 3project from the 1970s, whose backdrop is the sea itself. In Split we worked with three different waterfronts: the first, the most historic, near Diocletian's Palace and the existing commercial port; the second waterfront is located in Poljud, where sport, tourism and outdoor living are fused in the nautical port; finally, the waterfront of Kopilica, a severe and tough location, near the large shipyards and in an area suspended between heavy industry and socialist realism housing. We sought to establish connections across new ecological urban corridors that could substitute decommissioned infrastructures, imagining that Split could acquire three portals toward the sea and expand its relationship with the Adriatic.

Further south, in Durrës, Albania, we perceived a more difficult situation, as well as a strong desire to reclaim a position expressed by a population that has suffered so many deprivations and was subjected for so long to an ideology, and is now determined to make up for the cultural and historic shortcomings it faces. In Durrës we rediscovered Roman culture in the large Amphitheatre and Byzantine culture in the fortifications and the beautiful Byzantine Forum, both archaeological fragments trapped inside a city that is unable to fully distance itself from an overly chaotic transformation. In the main square of Durrës, Illiria Square, we found the contemporary presence of a mosque, the Governor's Palace (now home to City Government) from the Fascist years, the House of Culture from the Communist era and a truly ugly and clumsy skyscraper, a symbol of the new era of internationalist speculation plaguing the city. In this one place we found a concentration, accrued over the years, of the symbols of different powers, religions, ideologies and economies, concealing and substituting the historic Byzantine pattern that once defined the city. In Durrës we once again worked with the waterfront to give a new identity to the city and create a diverse relationship between the city and the sea in front of it, unfortunately largely a void.

We then travelled toward the inner regions of the Balkans, visiting Belgrade, though no specific activities or research were planned here. Belgrade, one of the most ancient cities in Europe, occupies a site of mythical importance

to the region, at the confluence of the Danube, the most glorious river in the Balkans, and the Sava. Here a promontory is occupied by a complex and powerful fortress that militarily and symbolically controls a flat and vast horizon that extends into distant and unknown territories. The fortress, the two rivers and a Roman ship, evidence of the city's origins, can all be found on the city's coat of arms. Belgrade was a space at the margins of the Roman Empire, which ended here. It was the border between the Western Roman Empire and the East, as well as the border between the Ottoman Empire; Belgrade is thus the final border along the limes of the Danube. In Belgrade Tito built a new city, Novi Beograd, perhaps the most successful attempt at the socialist modernisation of the Balkans. It is a vision in which architecture and urbanism play a leading role in defining the identity of place. At the confluence between two rivers he built the seat of the Central Committee of the Communist Party, an urban node in the new city that develops in isolated urban lots immersed in a natural setting. Few other sites have been subject during modernity to such an ambitious and modern project.

We then turned our attention toward the centre of the Balkan Peninsula, arriving in Sarajevo. Our amazement could not have been greater. In the midst of the soft and narrow furrow cut by the Miljacka River, is a place where religions, ethnic backgrounds, cultures, languages and traditions have coexisted for centuries, side by side, commonly and peacefully. Sarajevo is a small Istanbul, or better yet a small Jerusalem in the heart of the Balkans, not far from our Europe, or more precisely inside today's Europe. The first evening in Sarajevo we climbed the bastion of the Zuta Tabija (Yellow Fortress). Here we enjoyed a view of the entire city, whose foreground is dominated by the white stele of Muslim tombs (many killed during fighting in the 1990s); the background is dotted with the minarets of the Islamic mosques and the bell towers of the city's Christian churches. Almost as if in a dream, the mullah's call to prayers invaded the natural bowl that describes the form of the city and our minds; we became aware of being somewhere else, in a different and very powerful place.

We learned to understand the city and how it grew in successive phases, built one beside the other, and not one atop the other. The first city is the Ottoman city (neither Roman, nor Venetian, as we had become accustomed), with the area of the market, the Baščaršija, constructed around a sequence

of closed courtyards that form a dense and irregular urban pattern; the second city is the nineteenth century of the Austro-Hungarian period, with its symmetries and regular grid of streets, reminiscent of a small Vienna. This was followed by the modern and socialist city, imagined by visionary architects and urban planners who proposed a Le Corbusian city in the Orient, without ever fully achieving what they had hoped for. We thus learned how the city itself speaks of co-existence, as it grew in horizontal sequences and not in vertical stratifications, by which the new city covers and conceals the old one. In Sarajevo we also observed evidence of the dramatic recent fighting; not only still damaged buildings and numerous urban voids created by bombs, but above all in the hearts and minds of people, unable and unwilling to forget. In Sarajevo we were drawn into the enthusiasm and charismatic strength of Enver Hadziomerspahić, who, during the bombings of the Serbian assault of the 1990s, imagined that Sarajevo could be reborn only through art. We thus worked with his idea, with his art collection and his project for the Ars Aevi, a museum of contemporary art that, together with two other existing museums, would testify to how culture can trigger urban re-generation. We learned about "*cultural resistance*", a new term for us, accustomed to uniting the adjective "*cultural*" with such others as programme, initiative, function, etc., but never with a term that implies "*resistance*" to some horrible act. We learned that the power of culture can resist the massacres of war. This was a great lesson for us.

In Sarajevo, all of the complexity and significance of the Balkan region dematerialized before our eyes. The Ottoman and the Austro-Hungarian Empires, Socialism and the new Europe, all exist very close to one another. The (prevalent) Islamic religion coexists alongside the Serbian Christian Orthodox, Greek Christian Orthodox and Catholic religions, alongside that of the Ashkenazi and Sephardi Jews. Serbian and Croatian ethnic groups alongside Macedonians, Albanians and Kosovars. All inside a relatively small city, though enormously complex and stratified in its diversified historic, religious and cultural traditions. As Predrag Matvejević wrote, Sarajevo is "*a city whose centre is home to four sites of prayer, located a few hundred meters from one another; a situation that exists nowhere else in the world*".

Višegrad, the city of the bridge over the River Drina and Ivo Andrić is not far from here.

TEMI

ARCHITETTURA E CITTÀ DELLA REGIONE BALCANICA Lorenzo Pignatti



Juraj Neidhardt, Sarajevo, proposta per Marijin Dvor 1956

“Niente di ciò che è stato creato è per noi così sacro che non possa essere modificato, che non possa essere sostituito con qualcosa d’altro che sia più progredito, più avanzato e più umano”

Programma della Lega dei Comunisti
(padiglione della Jugoslavia a Expo 58, Bruxelles)

Per noi, architetti ed urbanisti, quando rivolgiamo i nostri sguardi verso un nuovo territorio, ci soffermiamo ovviamente sulle città e sulle loro architetture. Ci interessa capire come città ed architetture si sono generate, trasformate e sviluppate nel tempo e quale rapporto intrinseco hanno creato con il proprio territorio e paesaggio, e viceversa. Ci interessa sviscerare le peculiarità di un luogo, conoscerne il proprio *“genius loci”*, le caratteristiche intrinseche che lo possono far percepire in maniera univoca. Ci interessa quindi entrare nel merito della geo-urbanistica del luogo per capire come gli insediamenti umani si sono sovrapposti alla geografia del territorio ed al suo suolo.

Questo significa riconoscere che paesaggio, città ed architetture hanno una forte relazione con la geografia del luogo e, viceversa; ovvero, che esiste una forte corrispondenza tra la forma e struttura del territorio con gli insediamenti e tutto quello che sopra la superficie terrestre è stato creato. Una geo-urbanistica che si coniuga come *sito, luogo e contesto locale, dove lo studio e la comprensione dei fenomeni di sviluppo e trasformazione insediativa non sono estranei alla forma del territorio.*

Le città della regione balcanica hanno, storicamente, un forte rapporto con il luogo e si identificano in maniera significativa con la storia geopolitica della regione. Lungo la costa dell'Adriatico, gli insediamenti urbani sono disposti lungo la linea di costa, arroccati su promontori o spesso su isolotti che si estendono dalla terraferma verso il mare; Fiume/Rijeka, Zara/Zadar, Spalato/Split, Ragusa/Dubrovnik sono tutti centri antichi di configurazione urbana compatta, strutturati secondo le forme e l'orografia della costa e si presentano come forme insediative altamente rispondenti alla topografia. Le architetture di queste città sono tra loro simili e coerenti con la cultura veneziana che per secoli ha dominato questi luoghi e quindi presentano un quadro di affinità culturale e stilistica che le conferiscono, oltre ad una particolare qualità architettonica, anche una forte identità.

Le città dell'entroterra dei Balcani sono state principalmente costruite lungo i fiumi all'interno dell'immenso bacino idrografico del Danubio, principale via di comunicazione di tutta la regione, *limes* dell'Impero Romano e linea-simbolo di frontiera ed attrito per tanti secoli tra Cristianesimo ed Islam. Il Danubio inanella città come Vienna, Bratislava, Belgrado e Budapest, quattro tra le capitali dell'Europa centro-orientale ed arriva, dopo 2.850 km nel Mar Nero. Belgrado ha origine molto antiche ed è luogo di confine per eccellenza, alla confluenza tra il Danubio e la Sava; Zagabria è costruita sempre sulla Sava, principale affluente del Danubio. Queste città mostrano una formidabile commistione di eventi che racconta la millenaria storia dei Balcani, sempre in bilico tra Venezia e Costantinopoli o tra Impero Austro-Ungarico ed Impero Ottomano, con architetture che mostrano questo spettacolare intreccio di culture e stili che le rende uniche. Più si viaggia verso sud e quindi più ci si avvicina all'oriente e più i caratteri islamici prevalgono su quelli mitteleuropei e viennesi e più si respira una sensazione diversa e particolare.

Nelle città della regione adriatico-balcanica, dopo la fase di urbanizzazione storica seguono in epoca moderna due fasi successive particolarmente significative per quanto riguarda lo sviluppo urbano e la crescita e trasformazione delle città: la fase austro-ungarica del XIX secolo e quella del periodo socialista della Jugoslavia di Tito del secondo dopoguerra. In entrambi i casi siamo di fronte a espressioni molto chiare di due visioni diverse di città che trasmettono un rigore e programma politico e culturale che si rispecchia al meglio nella forma urbana delle città e nelle proprie architetture.

Il periodo austro-ungarico ha lasciato tracce evidenti in molte città adriatico-balcaniche, tramite un disegno urbano ordinato e razionale tipico dell'urbanistica sette-ottocentesca di stampo mitteleuropeo, fondata sulla ripetizione di isolati regolari con ampi spazi aperti ed edifici pubblici che davano carattere ed identità ai luoghi. Le maggiori città, come Belgrado, Zagabria, Sarajevo e Fiume/Rijeka, hanno tutte avuto delle espansioni urbane che sono chiare espressioni della cultura viennese e del dominio, anche architettonico, che quell'impero aveva portato nella regione balcanica.

Ma è sicuramente nell'architettura e nell'urbanistica socialista del secondo dopoguerra dove abbiamo riscontrato un carattere innovativo tramite i nostri sguardi attraverso l'Adriatico.

Nel continuo confronto/raffronto tra tendenze globalizzanti e regionalismi che si sono susseguiti in Europa in diversi periodi storici, la regione balcanica del secondo dopoguerra presenta infatti un interessantissimo caso-studio di connubio tra proiezioni verso l'esterno e verso una cultura internazionalista e, dall'altra parte, attente riflessioni sulla cultura locale vernacolare.

Questo scritto intende dimostrare come la storia della regione balcanica degli anni che vanno dal 1948 agli anni 70 del secolo scorso sia stata una storia tutta particolare, caratterizzata da una visione politica socialista e modernista ispirata da Josip Broz Tito, rivoluzionario e presidente/dittatore della Jugoslavia al potere fino alla sua morte nel 1980. Raccontare quindi quello che viene chiamata la "modernizzazione socialista" della Jugoslavia del dopoguerra, che rappresenta, all'interno di un panorama europeo, una delle esperienze più interessanti di città ed architetture chiaramente innovative, progredite e moderne.

La peculiarità della condizione jugoslava all'interno della sfera del Patto di Varsavia nasce da una transizione politica e culturale avvenuta alla fine degli anni quaranta. Infatti, appena finita la seconda guerra mondiale, la Jugoslavia si era trovata sotto la stretta influenza dell'URSS stalinista con delle aspettative che erano legate ad un socialismo reale e statalista di rigido stampo sovietico. Con il repentino allontanamento dall'influenza sovietica ad opera di Tito e la conseguente espulsione dal Cominform nel 1948, emerse nella regione un socialismo più aperto ed internazionalista, tale da creare una condizione geopolitica che diventò negli anni successivi molto influente, anche a seguito della formazione del movimento dei paesi non allineati nel 1956 (Egitto, India, Indonesia, Ghana ed Etiopia) che conferì alla Jugoslavia un'ampia riconoscibilità politica a livello mondiale. Questo allontanamento dalla sfera sovietica ha portato il paese a guardare altrove e sicuramente anche verso l'occidente. Le tendenze culturali della Jugoslavia durante il secondo dopoguerra nel campo del progetto urbano sono state senz'altro caratterizzate da un'idea di città modernista, in linea con le istanze del Movimento Moderno e dell'urbanistica internazionale. L'esperienza di Le Corbusier, piuttosto che dell'urbanistica tedesca degli anni trenta, è stata adottata a pieno come riferimento culturale primario e modello urbano da perseguire. Le condizioni geopolitiche della regione adriatico/balcanica hanno quindi creato una situazione regionale di grande interesse che rispecchiava la peculiarità della visione socialista proposta da Tito. Kenneth Frampton, grande studioso dei regionalismi architettonici in varie parti del mondo, afferma che il socialismo di Tito si basava su "*una cultura forte e carica di identità, che manteneva tuttavia aperti i contatti con la tecnica e cultura universale.*" [Casabella n.500].

Tito propose una lettura più originale della dottrina marxista, un socialismo più umano ed una progressiva transizione verso un'economia di libero mercato. A questo si affiancò una certa libertà culturale e soprattutto un graduale rafforzamento delle autonomie delle singole repubbliche socialiste che componevano la confederazione jugoslava, a favore di un'identità che fosse al tempo stesso collettiva ma anche specifica di ogni singola componente etnica e culturale. Con Tito si attua quindi un processo di "*modernizzazione socialista*" che ha avuto un significativo impatto in Europa e nel mondo durante tutto il secondo dopoguerra. La "*modernizzazione socialista*" in architettura

si basava su una visione modernista della città che rispondesse alle esigenze di un'architettura di massa per mirare verso una società ugualitaria e universalmente felice, dove non ci fossero né distinzioni né tensioni sociali. Una visione della città basata su una politica che ponesse in equilibrio interessi collettivi ed interessi privati, proprietà pubblica e proprietà privata, una sorta di utopia che era fondamentalmente basata su un'idea di città ideale socialista, quale espressione di una visione politica e culturale.

È particolarmente interessante che sia l'urbanistica e l'architettura delle nuove città sono state lo strumento principale usato da Tito per rimarcare la distanza rispetto a Stalin, creando una condizione sicuramente diversa da quella dell'URSS e favorendo dei modelli insediativi ed un linguaggio architettonico che fossero più vicini all'Europa occidentale piuttosto che al blocco sovietico.

È anche sintomatico che molti degli architetti che hanno avuto un ruolo fondamentale nel dopoguerra in Jugoslavia avevano studiato all'estero e si erano formati sotto personaggi come Plecnick, Loos, Behrens e, quasi per un'interessante coincidenza, in parecchi avevano lavorato a Parigi nello studio di Le Corbusier negli anni venti e trenta, come Xenija Grisogono, Branko Petricic, Ernest Weissmann e più in particolare Ivo Radic', Edvard Ravnikar, studente di Plecnick e Juray Neidhardt studente di Behrens. Tutti architetti che a rue de Sevres hanno assimilato i più innovativi concetti legati alla progettazione urbana e che, negli anni successivi, sono tornati a Belgrado, Lubiana, Zagabria o Sarajevo assumendo importanti ruoli culturali e professionali [Lj. Blagojevic', 2015, pag.10]

Questo processo di costruzione della "modernizzazione socialista" ha avuto appunto inizio nel 1948, al momento del distacco della Jugoslavia dall'influenza sovietica, ed è continuato in maniera più o meno continuativa fino alla metà degli anni settanta producendo una consistente serie di progetti urbani e soprattutto una grande quantità di nuovi quartieri residenziali. I nuovi insediamenti erano costruiti con lo scopo di migliorare le condizioni abitative della classe operaia, fornire valide dotazioni e servizi pubblici di base e quindi cercare di annullare qualsiasi tipo di differenza tra le classi sociali. Questi intenti erano in effetti gli stessi di quelli promossi dalla cultura del movimento moderno degli anni sessanta. "*In fin dei conti, con la sua Città Radiosa, Le Corbusier suggeriva l'idea che in un grande*

complesso abitativo come quello da lui creato a Marsiglia fosse possibile soddisfare tutte le necessità della vita quotidiana e quindi vivere felici..... la sua era la trasposizione all'interno di una città ideale di principi di solidarietà e vita in comune"(M. Augè, pag. 26).

Per assicurarsi che questi processi di urbanizzazione alla grande scala venissero implementati e completati in tempi brevi, la Jugoslavia ha dovuto sviluppare e mettere in pratica una nuova conoscenza legata alle tecniche di gestione degli insediamenti pubblici, all'organizzazione di processi costruttivi e soprattutto ai sistemi di produzione di edilizia prefabbricata che erano necessari per la velocizzazione dei cantieri. Aspetto non secondario è stato quello che la nuova città socialista veniva edificata su suolo pubblico dato che i terreni delle nuove urbanizzazioni venivano prima espropriati per poi implementare piani urbani liberi da ogni vincolo. In questo modo si raggiungevano in tempi brevi gli obiettivi preposti, rimarcando l'efficienza e la solidità di questo modello politico (V. Kulic', M. Mrduljas e W. Thaler, 2010)

Questo processo è andato avanti per un intero trentennio e si è indebolito negli anni 80 in seguito alla morte di Tito, alla parallela fase di stagnazione per la recessione economica ed alla crisi politica del mondo socialista dopo la caduta del muro di Berlino del 1989, fino a concludersi definitivamente nel 1991 con il dissolvimento della Federazione Jugoslavia e l'inizio della Homeland War (1990-2000).



Fig. 1a Schizzo di E. Ravnikar, Pianta per la Grande Belgrado, 1947
Fig. 1b Schizzo di V. Antolic' per il nuovo piano di Zagabria 1949

In un viaggio tra le città ed architetture dei Balcani, si parte ovviamente dalla capitale della Jugoslavia, Belgrado, dove troviamo forse il più coraggioso ed ambizioso tentativo di creare la città moderna con il piano per la Nuova Belgrado/Novi Beograd, una città di nuova fondazione e di dimensione uguale alla vecchia Belgrado. L'idea originaria, proposta già negli ultimi anni quaranta, era quella che Belgrado diventasse una delle più importanti capitali del mondo comunista, prevedendo la sede principale del sede Comitato Centrale del Partito Comunista, il Museo della Rivoluzione ed il Museo di arte contemporanea, spazi pubblici, parchi, residenze, industria e cantieri navali. La progettazione della nuova città dette ampie possibilità di sperimentare le idee più innovative della città modernista. Lo schema iniziale fu ideato da Edvard Ravnikar (fig. 1a), già collaboratore di Le Corbusier, che in uno schizzo del 1947 cerca di adattare la pianta della Ville Radieuse alla dimensione dell'area proposta, una zona paludosa in prossimità della confluenza tra il Danubio e la Sava. La costruzione della Nuova Belgrado si interrompe con la crisi del 1948 per la separazione dal blocco sovietico, e riprende dieci anni dopo con una serie di diversi progetti, il primo realizzato da Branko Peticic', anche lui collaboratore di Le Corbusier, e poi di Nikola Dobrovic' nel 1958.

Il piano definitivo approvato nel 1960 per una città di 250.00 abitanti che mantiene uno stretto rapporto con le idee lecorbuseriane originali, enfatizzando però una maggior monumentalità nella parte centrale che



Fig. 2. Sede Comitato Centrale del Partito Comunista, Belgrado (foto Ip, marzo 2017)

contiene edifici pubblici e commerciali. È strutturato da un serie di isolati urbani di grandi dimensione contenenti edifici a pianta libera per 4.000 – 10.000 abitanti ciascuno, da ampi spazi verdi e corti interne ai Redant con servizi e da una rete infrastrutturale su più livelli che attraversa tutta la città collegandola alla vecchia città tramite dei nuovi ponti sulla Sava. La Nuova Belgrado è espressione di una visione politica sicuramente internazionalista e progressista che non rinuncia però a confrontarsi con le caratteristiche del luogo né, tanto meno, con le istanze ideologiche che la Jugoslavia di Tito pretendeva in quel momento.

Il fulcro monumentale e centro dell'intero insediamento, posizionato all'interno di un'area naturale vicina alla confluenza tra Danubio e Sava, corrisponde alla sede Comitato Centrale del Partito Comunista (Fig. 2) . Un primo concorso nel 1947 vede progetti ancora di stampo sovietico con elementi retorici e monumentali, mentre il progetto finale è il risultato da una "rivisitazione" dell'edificio operata nel 1954 tramite l'eliminazione degli elementi classicisti ed un'immagine in linea con le esperienze del monumentalismo moderno. (M. Mrduljas, V. Kulic', 2012). L'edificio, nel suo impianto planimetrico, ricorda in maniera generica le proposte di Le Corbusier per i concorsi del Palazzo dei Soviet a Mosca o l'edificio per l'Unità delle Nazioni di Ginevra, con un andamento articolato dei corpi di fabbrica prevalentemente orizzontali ed una serie di assialità che ne determinano un forte rapporto con tutto il contesto circostante.



Fig. 3. Veduta di Novi Beograd. In primo piano i blocchi 63 del 1971 (foto lp, marzo 2017).

La parte insediativa della città di Novi Beograd si sviluppa attraverso la realizzazione di grandi complessi residenziali realizzati da enti pubblici all'interno di una serie di isolati urbani, chiamati i Blocks, a partire dal 1959 e fino alla fine degli anni settanta (fig. 3 e 4). Di particolare interesse è il Blocco 21 (fig. 5), costruito nel 1960 dal Segretariato Statale per la Difesa Nazionale (DSNO) che comprende 618 appartamenti e servizi all'interno di un edificio a Redant lecorbuseriano che si sviluppa per una lunghezza di circa cinquecento metri con corpi di fabbrica di cinque piani su pilotis e crea ampi corti aperte dove sono localizzati i servizi.

Mentre le prime esperienze di questa architettura residenziale si riconducevano ad uno stile modernista, le critiche all'intero progetto ed al programma costruttivo operate a partire dagli anni ottanta, hanno ri-introdotto edifici a delimitare esternamente i blocchi residenziali, spesso con un'architettura pesante a testimonianza della deriva tecnicista ed espressivista degli anni settanta/ottanta. Il risultato finale è comunque di sicuro impatto: si possono ancora cogliere le intuizioni iniziali di creare una vera città moderna con edifici concepiti all'interno di ampi spazi liberi e tipologie e soluzioni architettoniche innovative per il periodo. Purtroppo si riscontra che i progetti più recenti sono ripetitivi ed inutilmente di grandi dimensioni e che lo spazio libero verde è stato eroso negli anni da successivi interventi che ne hanno compromesso l'immagine complessiva.



Fig. 4. Isolati urbani (Blocks) di Novi Beograd (foto lp – Mostra Facoltà Architettura Spalato marzo 2015)

Anche Zagabria vede il nascere di una Nuova Zagabria/Novi Zagreb con un progetto altrettanto ambizioso che ha origine da un primo schizzo di V. Antolic' (fig. 1b) del 1949 dove la città nuova si sviluppa lungo l'asse urbano principale che si estende dalla vecchia città, attraversa il fiume Sava e si proietta verso sud, creando una configurazione urbana simmetrica rispetto all'ansa stessa del fiume.

Il progetto di Novi Zagreb, realizzato intorno all'area della Fiera di Zagabria della metà degli anni 50, si sviluppa a partire dal 1962 anche qui con un progetto di grandi dimensioni, ispirato ai più moderni concetti di pianificazione contemporanea ed architettura moderna. Il piano di Antolic' è nato dalla collaborazione con il gruppo RGZ (Radna Grupa Zagreb) che era l'affiliazione del CIAM in Jugoslavia. L'intera area venne suddivisa secondo gli standard urbani del tempo (circa 5 - 8.000 abitanti su 30 ettari) con servizi comuni e dotazione di infrastrutture pubbliche e con un disegno urbano che ricorda le esperienze del modernismo internazionale.

Anche nelle città minori della Jugoslavia si attuano progetti di qualità, anche se di dimensioni più ridotte. A Ljubljana la città si è espansa tramite piccoli insediamenti costruiti negli anni cinquanta ed ha visto un intervento significativo molto più tardi (1983) con un progetto molto espressionista per la centrale Piazza della Rivoluzione di Edvard Ravnikar,



Fig. 5 Block 21. Edificio a Redant oggi (foto lp, marzo 2017)

uno tra i maggiori architetti della città e, come abbiamo già visto, anch'egli discepolo di Plecnik e collaboratore di Le Corbusier. A Rijeka l'idea di città moderna si concretizza con una serie di grappoli di edifici a torre disposti sulla collina retrostante il centro storico e la linea di costa. Dal mare lo skyline di Rijeka è affascinante e, rispetto all'orizzontalità della città esistente, si vedono svettare le linee verticali di un'altra città, quella socialista e moderna (fig. 8). A Spalato si sono susseguiti tra gli anni 50 e 60 una serie di progetti residenziali di limitate dimensioni al bordo della città esistente, con interventi significativi come quello di Pomgrad (1962), gli edifici a lama a Poljud (1964 - 65) realizzati da Ivo Radic' (fig. 7), anche lui allievo di Le Corbusier, piuttosto che la serie di progetti residenziali standard (URBS), sempre di Ivo Radic' e Frano Gotovac (soprannominati "la grande muraglia cinese") a Spinuto nella fine degli anni 60.

Sono però gli interventi residenziali della seconda parte degli anni 70, appartenenti all'ambizioso programma Split 3 (fig. 9), quelli che rivestono un maggior interesse. Questi si configurano come veri sistemi urbani lineari a grande scala che si articolano lungo dei corridoi pedonali orientati verso il mare, avendo l'Adriatico come sfondo (fig. 10). Si possono considerare delle megastrutture urbane, anche se la qualità del paesaggio contribuisce alla spettacolarità dell'intervento e la qualità di alcuni degli

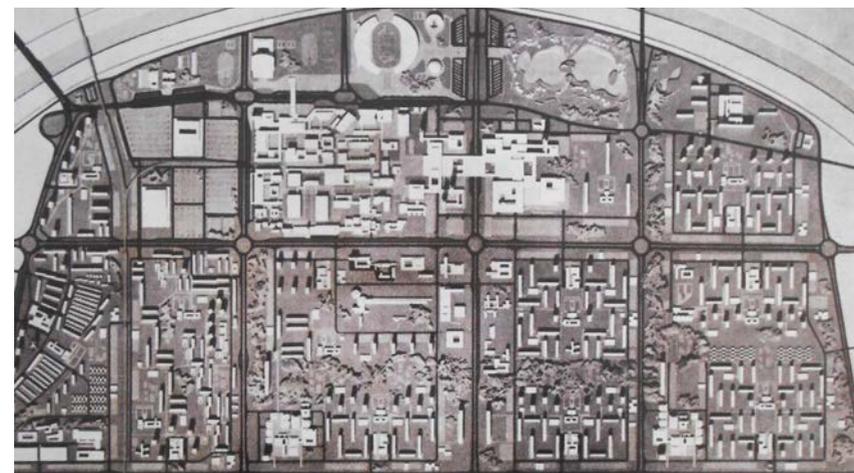


Fig. 6 Plastico di Novi Zagreb, 1962 (foto lp - mostra Facoltà Architettura Spalato marzo 2015)

edifici è ragguardevole. Di particolare interesse è la Residential Street S 3/2, sempre di Ivo Radic', soprattutto per il trattamento della facciata esposta verso sud che contiene le logge, schermate da pannelli mobili che conferiscono, quando chiusi, una completa unitarietà al prospetto. Saranno poi i Giochi del Mediterraneo del 1979 a portare una successiva fase di opere architettoniche, questa volta legate all'evento sportivo.

Altre città hanno avuto dei piani regolatori di sicuro interesse. Una di queste è Velenje con un piano del 1957 semplice e lineare che, ancora una volta, rispecchia la modernità dell'urbanistica del socialismo jugoslavo, anche per le città di piccole dimensioni. Caso diverso è avvenuto per la ricostruzione di Skopje a seguito di un disastroso terremoto nel 1963 che aveva praticamente raso al suolo la città. In questo caso Kenzo Tange lavora a un grande master-plan che soffre però di una concezione di città basata su megastrutture a grande scala unite tra loro a formare un unico sistema urbano, vicina alle esperienze giapponesi degli anni settanta e quindi distanti dalla forma e misura dei piani jugoslavi. Il piano per Skopje non è stato realizzato, se non in parte.

Infine, la storia di Sarajevo è in parte diversa ma di primario interesse; essa deriva dal relativo isolamento di questa città rispetto alle altre della confederazione jugoslava ma soprattutto per il radicamento di una forte



Fig. 7. Rijeka
Fig. 8. Spalato, Ivo Radic', 1964-69, Complessi residenziali a Poljud (foto lp, marzo 2015)

tradizione e cultura ottomana che è ancora molto visibile nella città. Per quanto ci riguarda, la peculiarità dello sviluppo urbano ed architettonico di Sarajevo è principalmente legata a due personaggi, Dusan Grabrijan e Juraj Neidhardt; Grabrijan, aveva studiato con Plecnik a Ljubljana e si era trasferito a Sarajevo nel 1930 dove iniziò ad insegnare presso un Istituto Tecnico, affermandosi in quegli anni come teorico e studioso dell'architettura tradizionale bosniaca; Neidhardt si è stabilito a Sarajevo nel 1938, dopo aver lavorato negli studi di Peter Behrens e, più a lungo, con Le Corbusier. Il contributo progettuale di Neidhardt e quello teorico di Grabrijan ha offerto una condizione alquanto unica per Sarajevo, basata su una lettura delle tradizioni architettoniche ottomane e la loro reinterpretazione in chiave moderna. Il loro lavoro è principalmente contenuto nel libro dal titolo "Architecture of Bosnia and the Way Towards Modernity" (1957) uscito con una prefazione di Le Corbusier, nel quale gli autori operano un'attenta analisi interpretativa della città storica di Sarajevo, in particolare della città Ottomana. Essi analizzano la parte pubblica e commerciale, la Baščaršija, studiandone il tessuto urbano compatto, rilevano e disegnano i grandi complessi religiosi e ne studiano la tipologia, analizzano le corti interne commerciali e catalogano gli usi e le attività artigianali che caratterizzano i vari settori della zona commerciale (fig. 11). Per la città residenziale, la Malhala costruita sulle colline circostanti, studiano la tipologia abitativa tradizionale e



Fig. 9. Planimetria di Split 3, 1968-69 (foto lp - Mostra Facoltà Architettura Spalato marzo 2015)
Fig. 10. Veduta del corridoio pedonale di Split 3 (foto lp 2016)

ne evidenziano la razionalità costruttiva e la semplicità degli elementi architettonici, apprezzandone le regole tradizionali di organizzazione funzionale e quelle di ampliamento dell'alloggio. Rilevano che, all'interno di un assetto insediativo spontaneo costruito sulle pendici delle colline, veniva applicata la sola regola del "diritto di veduta" che garantiva ad ogni alloggio la vista verso la valle, semplicemente scalettando gli alloggi uno sull'altro. Tutto questo documentato tramite un numero rilevante di rilievi, disegni, fotografie e diagrammi che sono la parte importante del libro.

Neidhardt scrive che "qui (a Sarajevo) si possono trovare le tracce del cubismo, il predecessore dell'architettura moderna, dato che guardando alle forme geometriche tradizionali, riconosciamo automaticamente che l'architettura orientale, come anche quella moderna, è basata sul contrasto tra la severità dei corpi geometrici e la libertà della natura". Scrive anche che la "permanenza degli elementi è un comune carattere delle forme, che va oltre ogni nazionalità, religione, luogo o tempo ed è il nostro nuovo cammino verso l'architettura moderna" (Neidhardt e Grabrijan, 1957, pag 59)

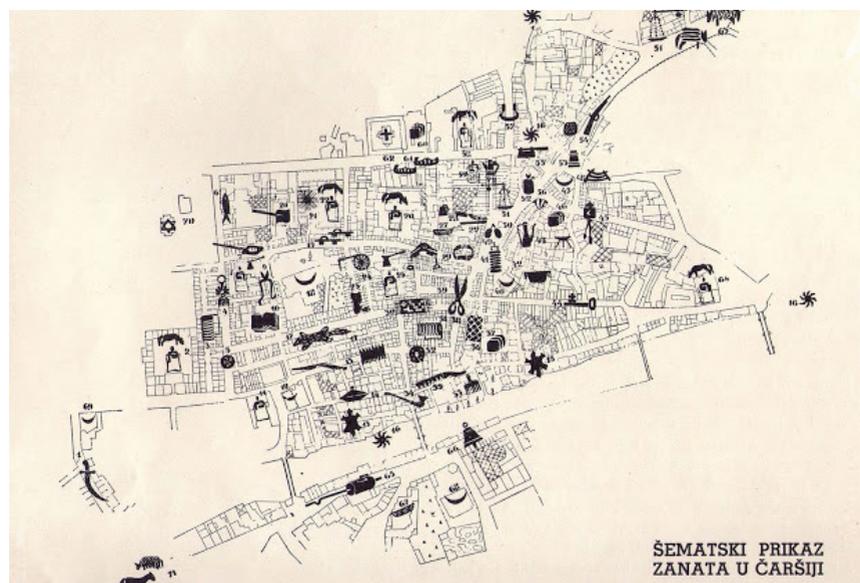


Fig. 11 J. Neidhardt, D. Grabrijan Sarajevo, planimetria città storica ottomana, la Baščaršija, in "Architecture of Bosnia and the Way Towards Modernity". Divisione dei settori secondo le produzioni artigianali

Il lavoro di Neidhardt e Grabrijan è esemplare per tanti aspetti, ma soprattutto per la chiara volontà di creare una continuità tra passato e moderno. La loro ricerca si inserisce in uno dei filoni di studio più particolari del dopoguerra, che ci riportano facilmente anche alla condizione italiana con la lezione di Ernesto Rogers e una serie di progetti basati su una rilettura della storia quale riferimento di base per l'architettura moderna. E' però peculiare che una ricerca di tale spessore sia stata portata avanti in una regione più defilata, meno caratterizzata da valori storici e soprattutto in una condizione quale la Jugoslavia del dopoguerra dove la pura modernità era, come abbiamo visto in precedenza, il principale percorso seguito dalla "modernizzazione socialista". Neidhardt e Grabrijan operano quindi una ricerca molto locale e regionale, partendo proprio dalla peculiarità di Sarajevo, cioè quella di essere una città di una cultura multi-etnica e multi-religiosa, prevalentemente ottomana ed islamica, aspetto che è meno evidente nelle altre città della confederazione.

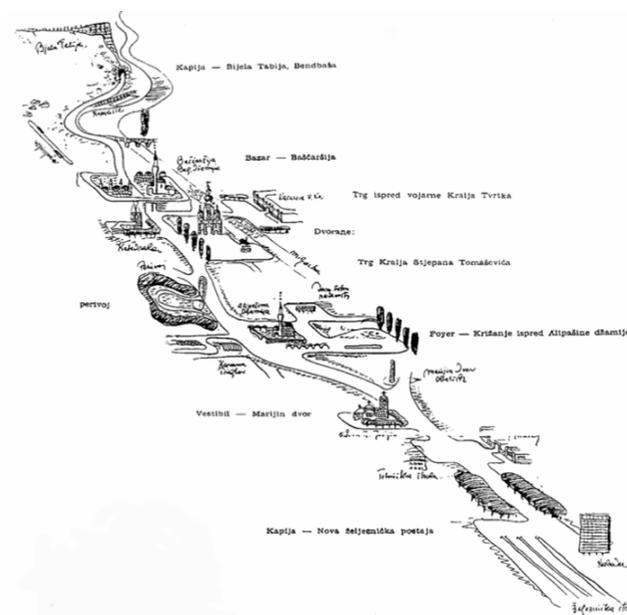


Fig. 12 Juraj Neidhardt, proposta per Arteria Est-Ovest, Sarajevo

Lo stesso avviene quando si parla della transizione tra città antica e città moderna. Neidhardt e Grabrijan confermano lo sviluppo lineare di Sarajevo lungo un asse urbano est-ovest parallelo al fiume Miljacka, in cui ogni segmento della città storica ha la sua indipendenza e si identifica attraverso i monumenti più caratteristici di quel periodo (moschee, chiese cattoliche, chiese ortodosse, sinagoghe, ecc.) e dove progressivamente si arriva alla città moderna.

Nella loro proposta urbana contenuta nel libro-Arteria Est-Ovest (Fig. 12)- la città storica ottomana veniva racchiusa all'interno di un recinto con un portale monumentale in pietra che la separava dalla città austro-

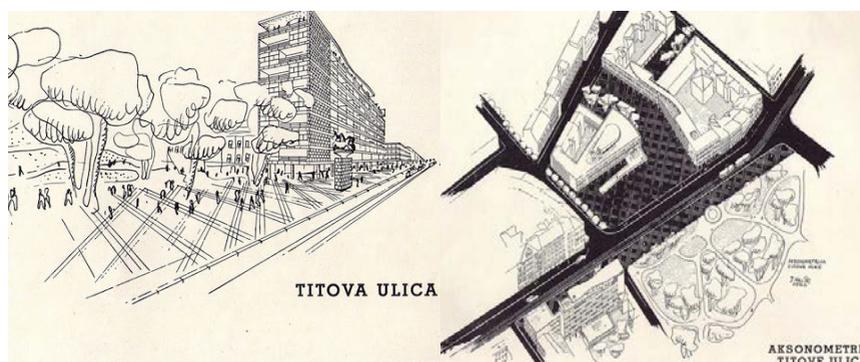


Fig. 13. J. Neidhardt, D. Grabrijan, proposta per Corso Tito con l'espansione verso la parte moderna di Sarajevo, in "Architecture of Bosnia and the Way Towards Modernity"

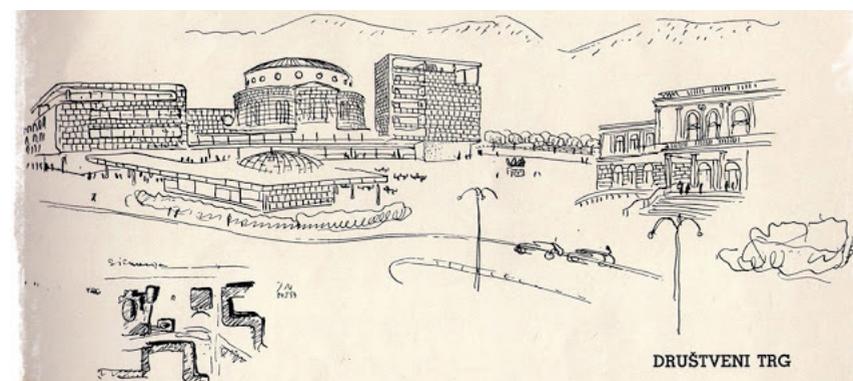


Fig. 14. J. Neidhardt, D. Grabrijan, proposta per la nuova piazza del mercato con edifici moderni che incorporano elementi della tradizione, in "Architecture of Bosnia and the Way Towards Modernity"

ungarica; nel passaggio dalla città ottocentesca alla città moderna, come a Piazza Tito o nella Piazza del Mercato (fig. 13 e 14), la nuova architettura ricalcava la forma degli isolati esistenti che venivano completati con edifici moderni in continuità volumetrica con gli edifici esistenti, creando nuovi e più ampi spazi pubblici e mantenendo l'impianto morfologico dell'isolato. Nei disegni di dettaglio si vede che i progetti propongono una transizione progressiva tra città storica e città moderna, tra edifici esistenti ed edifici nuovi, che comunque hanno dei riferimenti all'architettura tradizionale, come portici, cupole ecc. e confermano anche i materiali della tradizione storica, come la pietra.

Quando si arriva alla sola città moderna a Marijin Dvor, Neidhardt propone a questo punto una città chiaramente moderna che non ripete più la morfologia della città storica ma vede edifici liberamente organizzati nel verde ed allineati lungo il forte asse urbano est-ovest della città. La nuova città è caratterizzata da edifici verticali a lama diversamente orientati, e da edifici più bassi che configurano a terra spazi pubblici più raccolti e corti interne.

L'effetto complessivo di questo lavoro è molto affascinante, soprattutto per questa chiara volontà di creare un nesso ed una continuità con la caratteristica principale di Sarajevo, quella di essere fondamentalmente basata sulla successione (e non sovrapposizione) di tre città diverse, quella Ottomana, quella Austro-Ungarica e quella moderna, tutte distribuite linearmente nel fondovalle del fiume Miljacka e lungo il principale asse urbano della città che inizia dalla piazza principale della Baščaršija della città ottomana e si espande fino alla città moderna.

Neidhardt non riuscirà a realizzare a pieno questo piano, tranne che per alcuni edifici. Suo è il progetto per il concorso dell'Assemblea del Popolo della Bosnia ed Erzegovina del 1955 (insieme con D. Celic'. Fig. 15 e 16) che conteneva originariamente una serie di riferimenti all'architettura tradizionale bosniaca (la torre, il porticato, le cupole, ecc.) reinterpretati in chiave moderna ed assemblati su un edificio modernista. L'edificio sarà realizzato anni dopo, nel 1980, eliminando in parte i riferimenti storici presenti nel primo progetto, ma mantenendo la composizione volumetrica generale. In un paragone neanche troppo azzardato, l'edificio ricorda molto da vicino la composizione dei volumi dell'edificio dell'ONU a New

York del 1950 su progetto originariamente del suo maestro, Le Corbusier, e poi affidato ad Oscar Niemeyer. Le fotografie dell'edificio in fiamme durante dell'assedio di Sarajevo sono diventate le immagini più forti ed iconografiche del dramma degli anni successivi, quelli dell'assedio di Sarajevo da parte delle milizie serbe, ma anche del crudele attacco che in quel momento era stato efferato alla "modernizzazione socialista" della Jugoslavia di Tito (fig. 17).

Essere in mezzo

I Balcani sono stati storicamente una regione "di mezzo", proprio perché attraversati da "tante divisioni e faglie, linee di demarcazione o di frontiera, materiali e spirituali, politiche, sociali, culturali ed altre ancora" (Matvejevic, Frontiere, 2001, pag 89). Una regione dai confini labili e diversificati, come diversificate e ricche, al tempo stesso, sono le proprie culture, etnie e religioni. Un esempio tra tutti di questa fragilità è la recente condizione della Bosnia-Erzegovina, dove, dopo gli accordi di Dayton del 1995 che misero fine alla guerra, è stata divisa secondo una linea di demarcazione che corrispondeva al fronte militare; da una parte la componente musulmana (bosniaca) e quella cattolica (erzegovina) e dall'altra la componente a maggioranza ortodossa (serba). Ma la linea tracciata su una carta in scala 1:600.000 diventò sul terreno una striscia larga 600 metri e lunga più di mille chilometri. Gli abitanti di quella striscia (circa 15.000 persone), spesso famiglie formate da coppie miste, non sapevano a che "entità" appartenere ed, alla fine hanno scelto loro a seconda dei propri convincimenti ed opportunità (M.Graziano, Frontiere, 2017, pag.105).

Una testimonianza positiva, in questo caso, della labilità dei confini.

È chiaro che, sia alla macro ed alla micro scala, la questione della fragilità delle frontiere introduce anche un possibile fattore di opportunità e potenzialità. Essere "in mezzo" significa in un certo senso non appartenere né all'uno né all'altro fronte e quindi liberarsi dalle costrizioni e dalle egemonie politiche. Essere "in mezzo" significa poter agire anche in maniera indipendente e creare un "potere del luogo" che potrebbe acquisire un suo significato ed un peso potenziale all'interno di una diversa visione geopolitica di un'area. Questa condizione può creare quindi delle situazioni favorevoli dove alcune entità, sfruttando l'indeterminatezza

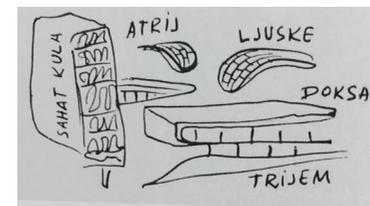


Fig. 15 chizzo con gli "elementi" di base che ricordano l'architettura tradizionale bosniaca (la torre, l'atrio, le cupole, il portico e la veranda).

P

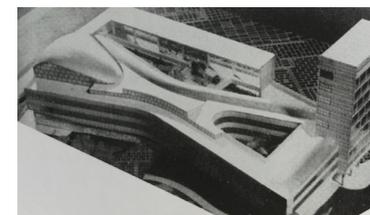


Fig. 16 Progetto di Juraj Neidhardt e D. Celic, per il concorso dell'Assemblea del Popolo del 1955 e modello tridimensionale



Fig. 17. L'edificio de Parlamento in fiamme durante l'assedio

delle situazioni, potrebbero approfittarne per spezzare vecchie unità e vincoli ed agire con maggiore determinatezza rispetto a proprie esigenze.

Se ci interessa ampliare il concetto di frontiere e pensare non solo a confini fisici ma anche e soprattutto a situazioni storiche dove "l'essere in mezzo" ha creato delle situazioni di potere del luogo, dobbiamo pensare al periodo del dopoguerra della Jugoslavia di Tito, che rappresenta in maniera esemplare questo essere "in mezzo". Aver quindi creato una condizione di equidistanza politica dai grandi centri di potere globali (USA ed URSS) che le ha conferito una sua unicità culturale ed ideologica, le ha permesso di avere un ruolo fondamentale nell'equilibrio tra i due blocchi ed, infine, di attraversare la seconda parte del XX° secolo come una regione di mediazione piuttosto che di contrapposizione. Tutto questo è stato raggiunto attraverso quei risultati positivi che hanno determinato la "modernizzazione socialista", cioè la modernizzazione ed industrializzazione del paese, l'aumento della produzione, una allargata sicurezza e benessere sociale, una maggiore occupazione e scolarità ed, infine, la creazione di città nuove che diventassero il luogo ideale per rappresentare la moderna società socialista.

La "modernizzazione socialista" ha rappresentato infatti una condizione geopolitica di grande rilevanza che è diventato in realtà un vero e proprio nuovo allineamento culturale. Una condizione che si può definire di geourbanistica in quanto è proprio nel concetto di città moderna che questa visione geopolitica si materializza e concretizza. Una situazione che ha quindi reso la regione balcanica periferica rispetto alla modernizzazione occidentale ma anche periferica rispetto all'ortodossia sovietica e lo sviluppo del mondo comunista. Questa regione ha guardato verso ovest per captare i vantaggi di una cultura moderna e liberale ed ha anche guardato verso est per re-interpretare le istanze politiche ed ideologiche del comunismo, trasformandolo poi in un'esperienza politicamente e culturalmente diversa.

Dopo la morte di Tito (1982) e la caduta del muro di Berlino (1989), quello che era stata la Jugoslavia si frammenta in una serie di stati più o meno autonomi (Slovenia, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Serbia, Kosovo, Montenegro e Macedonia), che hanno attraversato un processo di

indipendenza ed allontanamento rispetto al potere centrale di Belgrado nell'arco del decennio che va dal 1990 al 2000. Sono questi gli anni della "Homeland War" in cui quasi ogni componente della ex-confederazione Jugoslavia ha combattuto in maniera più o meno cruenta per conquistare la propria indipendenza: la Slovenia nel 1991, la Croazia tra il 1992 al 1995, la Bosnia dal 1992 al 1995, il Kosovo dal 1995 al 1999.

Due libri hanno affrontato questi argomenti in maniera significativa per quanto riguardano le città e le architetture della regione: "Modernism in-between: The Mediatory Architecture of Socialist Yugoslavia" (Jovis Verlag 2012) a cura di V. Kulic', M. Mrduljas e W. Thaler e "A Peripheral Moment-Experiments in Architectural Agency" (Actar/BirkhauserD 2010) a cura di Ivan Rupnik . Se il primo volume affronta la condizione della Jugoslavia del periodo di Tito, il secondo volume si interessa principalmente degli anni durante e dopo la Homeland War.

In entrambi i testi si percepisce che la condizione di "essere in mezzo" è una situazione costante per questa i Balcani, anche se il quadro di riferimento geopolitico cambia. L'essere "in mezzo" del periodo di Tito si riferiva ad una equidistanza rispetto agli USA ed all'URSS; l'essere "in mezzo" dopo la Homeland War si riferisce ad una perifericità delle nuove nazioni che avevano acquisito l'indipendenza rispetto alla Serbia ed al precedente centro di potere rappresentato da Tito stesso.

Questa seconda condizione si viene a creare dall'improvvisa assenza di un potere forte "centrale", come lo era stato quello di Tito che era in grado di determinare scelte e politiche comuni, rispetto ai nuovi micro-poteri delocalizzati che hanno tentato di cercare ruolo politico all'interno della nuova geopolitica dei Balcani. "Questa condizione periferica è altamente dinamica, in quanto il suo carattere è legato allo slittamento dei centri politici ed alle loro mutevoli inter-relazioni" (Ivan Rupnik, 2010, pag.10).

La regione ha infatti attraversato un momento di grande intensità e vivacità culturale che potrebbe essere definito come la libertà della periferia, situazione che ha caratterizzato principalmente paesi come la Slovenia e la Croazia dove forse la Homeland War era stata meno drammatica e devastante, o la Serbia stessa. Così come era avvenuto nella Spagna post-franchista o nel Portogallo post-Salazar dopo la rivoluzione dei garofani, alla caduta delle dittature dominanti la cultura ha preso il sopravvento e la libertà ha conferito a questi paesi una dinamicità e potenzialità che era

stata assopita durante i lunghi anni di regime e della successiva guerra. Una nuova generazione di architetti in Slovenia, Croazia, Serbia ha dato vita ad un regionalismo culturale ed architettonico di grande valore. Le architetture prodotte in questo decennio hanno avuto una loro riconoscibilità a livello internazionale, testimoniando come una regione che era rimasta in disparte e periferica ha potuto generare grande qualità a livello architettonico. Questo è anche avvenuto all'interno delle università e scuole di architettura dovdocenti/architetti hanno offerto una visione molto reale e concreta della professione, cercando soluzioni innovative e senza assolutamente tralasciare la qualità e la ricerca. Da questo ne deriva che le facoltà di architettura si sono modernizzate e discostate da un'accademia di vecchio stampo e sono diventate luoghi di eccellenza per la didattica e la ricerca. Lo stesso dicasi per gli ordini professionali che hanno promosso una liberalizzazione rispetto a normative e regolamenti edilizi ritenuti obsoleti, favorendo quindi una libertà progettuale che per fortuna non è scaduta né nella speculazione né in una diffusa bassa qualità edilizia.

Esistono quindi tutte le premesse per pensare che la regione adriatico/balcanica possa avere un ruolo da protagonista nei prossimi decenni.

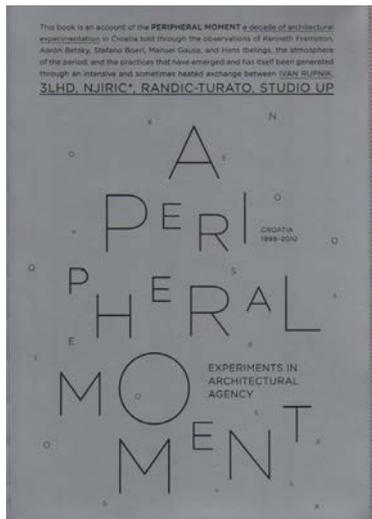


Fig.18a "A Peripheral Moment- Experiments in Architectural Agency" (Actar/BirkhauserD 2010)
 Fig 18b "Modernism in-between: The Mediator Architecture of Socialist Yugoslavia" (Jovis Verlag 2012)

Rispetto al resto dell'Europa che si trova in una situazione di crisi identitaria, di paesi che ne escono (Brexit), i Balcani hanno una grande potenzialità di crescita e trasformazione. Il loro territorio e le loro città possono intravedere un futuro che sia basato su uno sviluppo sostenibile e consapevole che la perifericità in cui si è trovata la regione fino ad adesso possa diventare una grandissima risorsa per impostare una nuova fase che si fondi sui valori del luogo, sull'importanza della cultura e della conoscenza e sulla capacità degli individui a creare nuove economie.

In un'Europa che si sta sfaldando in più parti e dove stanno nascendo populismi e nazionalismi di ogni genere, si può ritenere che questa regione abbia la potenzialità e la capacità di passare da "essere di mezzo" e periferica ad "essere centrale". Questo è ancor più vero in un momento storico che vede di nuovo un duro confronto tra religioni; da una parte l'integralismo islamico che minaccia l'occidente e dall'altra un mondo cristiano-cattolico che non ha più gli strumenti per confrontarsi con il primo e rimane attonito di fronte alle nefandezze commesse. In questo nuovo scontro ideologico e religioso, si deve sperare in una nuova visione globale dove la cultura e la conoscenza possano diventare strumenti di pace ed unione. Mai come ora occorre riflettere sullo spaesamento del cittadino del mondo globale che porta ad una concezione populista della vita e della politica. Oggi per vivere con responsabilità il proprio mondo dobbiamo conoscere di più. La cultura, l'informazione e la geopolitica sono una necessità per abitare il mondo e la politica internazionale deve rientrare nella cultura e nella vita quotidiana. Oggi una cultura geopolitica egeourbanistica è necessaria perché "ci aiuta ad interpretare le esigenze e le informazioni che ci arrivano, anche e soprattutto dalla rete, per potere poi prendere una posizione. Deve quindi prevalere la forza delle idee contro la guerra." (A. Riccardi, 2017)

Saranno i paesi balcanici, che hanno saputo gestire per secoli il confronto tra religioni ed ideologie, quelli che potranno dare un proprio e significativo contributo.

Sarà arrivato il momento che la regione adriatica/balcanica passerà da essere regione periferica a regione centrale?

Bibliografia

- D. Alic', 2010. Transformations of the Oriental in the Architectural Work of Juraj Neidhardt and Dusan Grabrijan. Mimeo
- M. Augé, 2007, Tra i confini: città, luoghi, migrazioni. Mondadori, Milano
- M. Babić, 2013. Modernism and Politics in the Architecture of Socialist Yugoslavia. Mimeo
- Lj. Blagojević, 2015, Vernacular Serbia Traced by Jeanneret, Yugoslav Modern Figuredà la Corbusier. Valencia
- E. Blau, I. Rupnik, 2007, Project Zagreb. Transition as condition, Strategy, Practice, Actar, Barcelona/New York
- D. Grabrijan, J. Neidhardt, 1957, Architecture of Bosnia and the way Modernity, Sarajevo
- M. Graziano, 2017, Frontiere. Il Mulino, Bologna
- E. Kadić, 2010, Reuf Kadić and the Beginnings of Modern Architecture in Bosnia and Herzegovina, CIP, Sarajevo
- V. Kulić, M. Mrduljas, W. Thaler, 2012, Modernism In-Between. The Mediator Architectures of Socialist Yugoslavia. Jovis, Berlin.
- P. Matvejević, 2001, Sarajevo. La ferita dei balcani, in Frontiere (a cura di U. Eco), Il Sole 24 Ore Milano
- P. Matvejević, 1991, Breviario Mediterraneo. Garzanti, Milano
- S. Marini, V. Santangelo, 2013, Viaggio in Italia, Aracne Ed. Roma
- M. Mrduljas, V. Kulić, 2012, Unfinished Modernisations, Between utopia and Pragmatism
- A. Pasić, 2010, Arhitektura Bosne i Hercegovine 1918-1992. Sarajevo
- L. Pignatti, 2014, Progetti lungo le linee di costa: Identità Adriatiche, List Lab, Trento
- L. Pignatti, 2013, Ri-Ciclare l'Adriatico, in "Viaggio in Italia", Aracne Ed. Roma
- UHA/CCA Zagreb.
- A. Riccardi, 2017, La forza disarmata della pace. Movimento, pensiero, cultura. Iacca books
- I. Rupnik, 2010, A Peripheral Moment. Experiments in Architectural Agency, Actar Barcelona/New York.
- D. Tusek, 2011, Split, 20th Century Architecture. A Guidebook, Split
- AA.VV. 2008, Belgrade: Maps and Plans from the 18th – 21st Century, Belgrade
- G. Vallese, E. Zazzerò, 2012, Rijeka/Pescara, progettare la città sostenibile, Sala Pescara

Siti consultati:

- <http://architectuul.com/tags/view/modernism/page:7/>
- <http://architectuul.com/architect/muhamed-and-reuf-kadic>
- <http://architectuul.com/architecture/ski-lodge-mt-trebevic>
- <http://www.yugopapir.com/2013/08/ing-juraj-neidhardt-ovako-cemo.html>

TEMI



"Heroic: free shipping" - Padiglione Serbo - Biennale di Architettura del 2016.
La scia di una nave rappresenta simbolicamente la voglia di ripartire dei giovani architetti, nonostante le circostanze avverse. Lo spazio è vuoto e libero perchè ognuno possa trovare il proprio posto, nel padiglione come nel mondo.
© designboom

WEST BALCAN CITIES VIAGGIO A EST. ALLA SCOPERTA DI UNA NUOVA IDENTITÀ EUROPEA

Stefania Grusso

Le città sono il prodotto di una miriade di forze, e quelle adriatiche hanno certamente subito l'influenza del loro mare. La Scuola di Architettura di Pescara vanta decenni di studi e di nuove visioni sulle città adriatiche italiane, le nostre città, le città che viviamo, che attraversiamo quotidianamente la cui visione è inevitabilmente legata/influenzata da un senso di appartenenza. La ricerca, nel suo dispiegarsi, ha spostato l'attenzione su nuovi scenari superando il confine-non confine che è costituito dal mare Adriatico, per un incontro-confronto sulle città ad est.

Il viaggio a est nasce dalla voglia di colmare un *gap* conoscitivo che riguarda città a noi vicine ma di cui conosciamo poco, le WBC ovvero le West Balcan Cities, le città balcaniche d'Occidente. L'itinerario segue una traiettoria "diagonale", come trasversale/diagonale è in realtà l'asse geografico dell'Adriatico, che funge da *trait d'union* tra est e ovest. Questa trasversalità geografica rappresenta anche una trasversalità politica e culturale, capace di integrare esperienze e saperi in evoluzione in entrambi i lati del bacino adriatico. Il viaggio, iniziato a Durazzo nel 2009, ci ha condotti alla scoperta di un' Europa che non immaginavamo.

Il racconto - itinerari interpretativi

Partendo dal presupposto che la città è costituita da un'insieme di forme, fatti e fenomeni urbani, tradurla in scrittura non è cosa semplice. Gli itinerari interpretativi delle WBC si sono posti come obiettivo quello di restituire una lettura contemporanea della condizione urbana della città utilizzando il "mapping" come rappresentazione grafica simbolica in grado di identificare i caratteri significativi, come una lente di ingrandimento in grado di evidenziare passato e presente della città. Le tappe del viaggio hanno toccato alcune città adriatiche, Durazzo, Spalato e Rijeka ma anche città dell'entroterra, Zagabria, Sarajevo e Belgrado.

Prima di parlare delle WBC mi preme però soffermarmi sul termine "Balcani" che generalmente è sinonimo di Europa sud-orientale. I Balcani, conosciuti anche come penisola balcanica, identificano una regione che, come spesso accade per le penisole, ha confini ben definiti dalla linea di costa ma incerti su terraferma (wikipedia.org). Il fatto che questo territorio sia stato un crogiolo di etnie, religioni e lingue, non ha certo favorito una definizione geografica. Se si effettua una ricerca sul web, alla parola Balcani, corrispondono mappe con confini territoriali diversi. Il termine Balcani è un'invenzione del 19° secolo, quando venne utilizzato in modo vago per designare la parte europea dell'impero ottomano. Ancora oggi la parola Balcani resta associata a termini come ambiguo, ibrido e transitorio. I Balcani sembrano essere stati messi al margine dall'Europa e non ben considerati anche oltre oceano. Una mappa pubblicata da eastjournal.net, che rappresenta l'Europa secondo gli americani, definisce addirittura i Balcani come *resident evil*, ospite spiacevole.

Ma qual è, oggi, la condizione delle città balcaniche d'Occidente?

La crisi del sistema economico socialista ha provocato, nelle WBC, uno stato di instabilità politica che ha colpito tutti i settori, dovuto anche al completo venir meno di una sovranità statale. Le guerre degli anni '90, hanno poi aggiunto nuovi capitoli ad una storia già complessa e burrascosa. Una guerra breve, come guerra dei dieci giorni per l'indipendenza slovena o più cruenta come quella subita dal Kosovo e dalla Bosnia-Erzegovina. La guerra è stata un attacco all'identità culturale e la città è, inevitabilmente,

ricaduta nel mirino. Questa condizione si è rivelata, nella sua natura più cruenta, come "**urbidicio**", un termine drammaticamente efficace coniato da un gruppo di architetti jugoslavi, all'inizio degli anni Novanta, per indicare quello che stava accadendo nel loro paese. Urbicidio, in altre parole, *uccisione della città* in quanto rappresentante dei valori identitari, sociali e culturali del nemico. Dove non ha colpito la guerra, il momento di transizione post-regime, ha generato situazioni altrettanto complesse, come il periodo di anarchia albanese, alla fine degli anni Novanta.

Ad un passato non facile è seguita una condizione di forzato isolamento dal resto d'Europa che non ha però frenato la voglia di ripartire, di ricostruire, di ripristinare un ordine. L'urgenza di tornare alla normalità si è anzi trasformata in una corsa che ha visto la prevaricazione di un'incontrollata crescita urbana tanto che la città è diventata dominio dell'**informalizzazione dello spazio urbano** (Kai Vöckler), innescato da processi che sono il risultato del capitalismo neo-liberale e dei fenomeni ad esso connessi. Kai Vöckler, eclettico studioso delle città moderne, è stato anche curatore della mostra BALKANOLOGY NEW ARCHITECTURE AND URBAN PHENOMENA che, nel 2009, a Basilea, ha riaperto i riflettori sulle città balcaniche e sulle recenti trasformazioni di cui sono state protagoniste. Vöckler racconta come i repentini cambiamenti che queste città hanno dovuto subire nell'ultimo



Fig.1 L'Europa secondo gli americani (da eastjournal.net)

ventennio, sia a scala urbana che a scala architettonica, abbiano generato il fenomeno del **TURBO-URBANESIMO** ovvero un'accelerazione della crescita urbana in grado di trascinare con se espansioni incontrollate. Il turbo-urbanesimo ha fatto sì che la forma urbana diventasse il risultato di un intreccio dato da un immaginario veicolato dai media, dall'incremento dei flussi migratori e dai finanziamenti. Progetti discutibili sono stati realizzati nelle zone centrali mentre una grossa quantità di interventi informali, per lo più edilizia privata, hanno occupato le periferie. Tutto veniva attuato al di fuori del controllo delle municipalità e del rispetto delle regolamentazioni urbanistiche promuovendo una trasformazione che si basava su eccesso e disordine. Talvolta proprietà comunali venivano privatizzate e autogestite. Il concetto di proprietà pubblica e privata era stato alterato, l'unica legge rispettata era quella dell'informalità giustificata da un abusivismo di necessità e dalla mancanza di governance.

La condizione di *eccitazione urbana*, fondata sulla volontà di riscattare il passato, ha portato, insieme allo sviluppo incontrollato, la voglia di una **rivolta balcanica** che ha visto affiorare una nuova generazione di architetti la quale ha espresso la propria vitalità culturale attraverso significativi progetti, sia alla scala territoriale che alla scala del manufatto edilizio sancendo l'inizio di un nuovo momento storico. E' in quel momento che le WBC si dichiarano pronte a rappresentare il risveglio balcanico, pronte a riappropriarsi di una dignità e di un'identità urbana.



Fig. 2 BALKANOLOGY "New Architecture and Urban Phenomena in South Eastern Europe" la mostra curata da Kai Vöckler, Basilea, 4 ottobre -28 Dicembre, 2008 e la rivista SAM N°06 a essa dedicata

Le tappe del viaggio a est

Durazzo
 ● 46,30 km²
 ● 420.000 ab.
 ● 9.071,27 ab./ km²



Spalato
 ● 79,00 km²
 ● 178.192 ab.
 ● 2.255,59 ab./ km²



Fiume/Rijeka
 ● 44,00 km²
 ● 175.486 ab.
 ● 3.988,32 ab./ km²



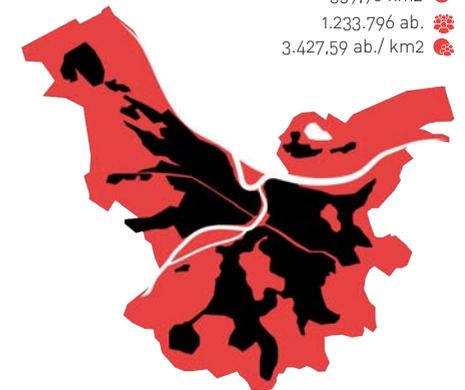
Zagabria
 ● 641,29 km²
 ● 792.875 ab.
 ● 1.236,38 ab./ km²



Sarajevo
 ● 141,50 km²
 ● 89.422 ab.
 ● 6.299,8 ab./ km²



Belgrado
 ● 359,96 km²
 ● 1.233.796 ab.
 ● 3.427,59 ab./ km²



La mappa.

La mappa è in grado di tradurre la città in disegno.

La mappa è il primo strumento che utilizziamo quando ci avviciniamo ad una città sconosciuta .

La mappa è testimone e custode della storia delle città attraverso strati, talvolta giustapposti, talvolta sovrapposti, che sopravvivono al cambiamento.

La mappa non ci restituisce solo la struttura fisica della città e i cambiamenti in essa avvenuti ma rileva le caratteristiche sociali, religiose, politiche e commerciali di questa.

La narrazione delle WBC attraverso le mappe non ha l'intenzione di raccontare la storia della modellazione del tessuto urbano piuttosto di creare una piattaforma che ci aiuti a comprendere se sia possibile definire una concettualizzazione della struttura urbana delle WBC.

DURAZZO 2009

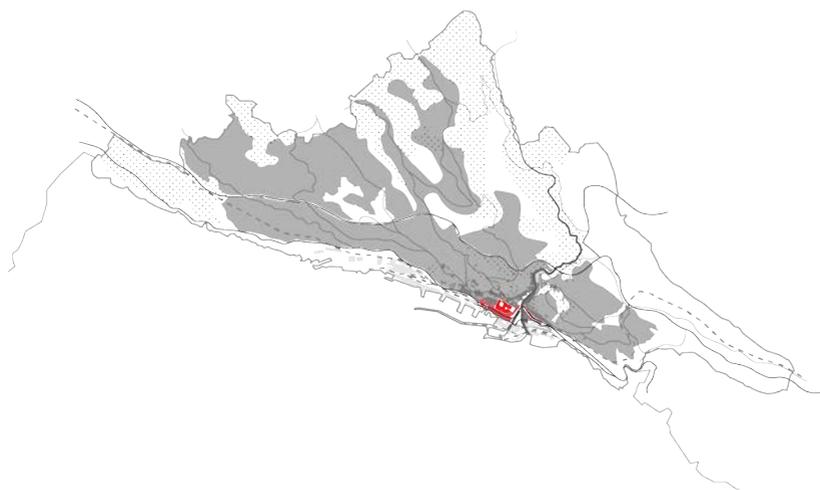


Durazzo è la seconda città dell'Albania e il porto principale del paese. La storia urbana vede Durazzo, per lungo tempo, come città contenuta dal promontorio costiero che la divide e la protegge dal mare. Le condizioni morfologiche hanno portato la città a svilupparsi lungo la piana interna dove si è consolidato il nucleo della "città vecchia", prima bizantina e poi ottomana, in un'area in prossimità del mare. Il primo sviluppo significativo avvenne durante il regime comunista quando vennero realizzati i primi quartieri popolari intorno al nucleo storico e le aree industriali nella zona di Shkozë poi, negli anni '90, interventi informali invasero letteralmente la città. Oggi, la struttura urbana è il risultato di un patchwork di componenti: il sistema collinare, il centro storico, la fascia che si è sviluppata negli anni '90, il quartiere informale di Keneta, la città costiera situata nel golfo di Durazzo ed infine l'ex area industriale di Shijak, a più di 10 km dal centro città. La maglia urbana eterogenea è l'espressione di una città quasi del tutto regolamentata. Colpisce soprattutto la sterminata scacchiera rurale di Keneta, massima espressione del turbo-urbanesimo. Keneta è un quartiere sorto abusivamente nei primi anni '90 ed edificato con un patto informale che prevedeva che distanze, dimensioni, altezze, orientamento erano, e lo sono in parte ancora oggi, stabiliti dagli abitanti.

Durazzo- Temi e scenari

Durazzo città di mare ha uno dei suoi punti di maggior debolezza nel waterfront, che si presenta come un enorme vuoto urbano, definito dalla linea di costa e dal Parco Buzëdeti, e sovrastato dalle altezze delle strutture ricettive circostanti, frutto del turbo-urbanesimo balcanico, che hanno compromesso per sempre l'identità di questo luogo. Nonostante tutto quest'area presenta un gran potenziale dovuto alla sua localizzazione, che la rende cerniera tra il centro città e il sistema delle colline retrostanti. Una nuova visione per la città non poteva prescindere dal riconsiderare e ripensare il waterfront come opportunità per ripristinare il rapporto con l'acqua che fino a quel momento era stato osteggiato dall'impossibilità di balneazione. A Durazzo ci siamo dunque occupati di formulare nuovi scenari che proponevano il waterfront come un grande spazio pubblico per la collettività il quale, attraverso l'inserimento di nuovi programmi e nuove architetture, si candidava come lo spazio della nuova identità della città.

FIUME-RIJEKA 2010



Rijeka, in croato, Fiume, in italiano, posizionata nella parte nord dell'Adriatico, gode di una posizione invidiabile con una parte di città che si apre sul mare e un entroterra dominato dal paesaggio naturale delle colline. La struttura urbana rivela una storia faticosa e complessa che l'ha vista passare da una forma di dominio all'altra pagando a caro prezzo la sua sudditanza a ideologie nazionaliste. Al periodo romano si è sovrapposto quello medioevale, veneziano, austro-ungarico, poi di nuovo italiano e infine socialista; un susseguirsi di fasi storiche che sono chiaramente visibili nel tessuto urbano e nella sua architettura. La città si è sviluppata seguendo due diversi assi, uno longitudinale, principale, parallelo alla linea di costa, l'altro trasversale, segnato dal Fiume Rječina che risale lungo la collina e che ha come terminale il Castello di Tersatto. Il centro città è costituito dal denso nucleo della *città vecchia* e da un secondo nucleo caratterizzato da una matrice urbana fatta di isolati grandi e regolari, risalenti allo sviluppo del XIX secolo. Dalle origini a oggi la città ha subito notevoli cambiamenti che hanno coinvolto/stravolto la morfologia urbana. In particolar modo la linea del waterfront si è protesa

e ingrandita negli anni attraverso un'intensa opera di recupero di terra dal mare (con l'impiego della sabbia) così che la città storica, costruita lungo la linea di costa, si è nel tempo allontanata dal suo mare. Il boom delle industrie, tra il XIX e il XX, ha richiesto infatti un'espansione del waterfront per dare spazio ai grandi manufatti urbani necessari all'attività portuale e produttiva. Il carattere industriale della città è dichiarato infatti dal consistente numero di strutture industriali che occupano, ancora oggi, il waterfront creando una barriera tra la città e il mare ma anche dalle aree in prossimità del fiume Rječina, che un tempo ospitavano diverse attività, lì localizzate per la possibilità di poter usufruire della produzione di energia idroelettrica. La crisi del settore industriale ha trasformato Rijeka da città produttiva a città deposito.

Rijeka- Temi e scenari

Come succede per molte città fordiste, Rijeka, si trova a dover gestire gli spazi ereditati dalla città industriale che sono tanti e diversi tra loro per dimensione e localizzazione. Queste strutture industriali, in parte in abbandono, in parte in via di dismissione ed in parte ancora in uso, rappresentano oggi l'immagine primaria della città. L'intera lunghezza del waterfront è completamente occupata da strutture cantieristiche ed industriali, da quelle portuali e da spazi per lo stoccaggio di merci, che non lasciano spazio, né occasioni, per un affaccio della città sul mare. Non esiste città, nel bacino adriatico, separata in maniera così estesa e continuativa dal suo mare. Lungo il fiume Skoljčić il complesso della "Hartera", in croato, ovvero la Cartiera, che è stata per lungo tempo fiore all'occhiello dell'economia fiumana, è stato completamente abbandonato. Il lavoro svolto sulla città ha affrontato, come tema principale, quello di una nuova configurazione dello spazio pubblico di Rijeka anomala per la città stessa, (che è sempre letta sempre in maniera longitudinale rispetto al mare) in cui il nuovo assetto si innesta su una "L" invertita, un segno che permette di legare il mare con nell'entroterra. L'obiettivo principale è quello di sviluppare, sia concettualmente che analiticamente - a livello di strategie urbane di base - un continuum di spazi pubblici che si impiantano, o agganciano, al sistema della "L" da noi ribattezzato come "Public L". La Public L ci ha permesso di formulare una nuova visione in cui Rijeka recuperava finalmente il suo rapporto con il suo mare.

ZAGABRIA 2011



Zagabria, capitale della Croazia, ha una lunga storia che comincia con il castrum romano sul quale Ladislao d'Ungheria nel XI secolo fondò il vescovato di Zagabria (1094), nella collina di Kaptol. La storia di Zagabria come capitale del regno di Croazia e Slavonia inizia nel 1557. La struttura urbana della città è organizzata in fasce orizzontali che raccontano come la crescita urbana si sia mossa da nord verso sud. Le quattro fasce rendono chiaramente riconoscibile la stratificazione della crescita

urbana, marcata dalle linee del fascio infrastrutturale e dal segno inciso dal fiume Sava. A nord, nella parte centrale della mappa, la prima fascia racchiude il "cuore" storico della città, il Gornji Grad, il nucleo medioevale. Gornji Grad si estende in un ambito collinare ed è caratterizzato da blocchi di piccoli edifici che si aggregano e sviluppano intorno alle curve di livello. La seconda fascia comprende la città ottocentesca, Donji Grad (città bassa), costruita nel corso del 19° secolo sulla base di una griglia formale che seguiva il piano urbanistico di Milan Lenuci, urbanista di rilievo che operò a Zagabria durante la Belle Epoque. Questa parte di città è contraddistinta da blocchi di edifici a corte. La terza fascia è quella contenuta tra il tracciato ferroviario (nato nel 1862 e che definì il primo taglio netto tra la città alta e la città bassa) e il fiume Sava. E' la fascia che contiene l'espansione avvenuta dopo la 2° Guerra Mondiale fatta di blocchi residenziali e grattacieli. Questa fascia venne considerata come una nuova possibile centralità dal piano di Lenuci. Oltre il fiume una quarta fascia racchiude la città ancora in via di espansione. L'operazione di analisi attraverso il mapping mostra come le diverse fasce siano determinate da tagli e geometrie nette.

Zagabria-Temi e scenari

Zagabria, è una città che non si è mai arrestata come quando subì serissimi danni a seguito del terremoto del 1880, ma poi venne velocemente ricostruita. Il centro mantiene e consolida il suo ruolo mentre si tentano di definire nuovi modelli per quegli ambiti di città nei quali è in atto una necessaria trasformazione. A Zagabria ci siamo occupati di un'area localizzata all'interno di quella che abbiamo definito terza fascia. In dettaglio l'area in questione è quella di Zavrtnica, che oggi si presenta come un grande vuoto urbano. Zavrtnica è un importante snodo infrastrutturale condizione che costituisce un punto di forza ma, nello stesso tempo, restituisce punti di debolezza come l'intenso traffico, l'inaccessibilità pedonale, l'isolamento delle attività. I fabbricati presenti sono quelli che in passato avevano ospitato officine o piccole attività, oggi dismessi o in cattive condizioni. Una nuova visione per Zavrtnica ha puntato sulla sperimentazione di una tipologia di ibrido urbano in grado di rispondere alla necessità di riconfigurare l'area attraverso una mixité di programmi.

SPALATO 2014

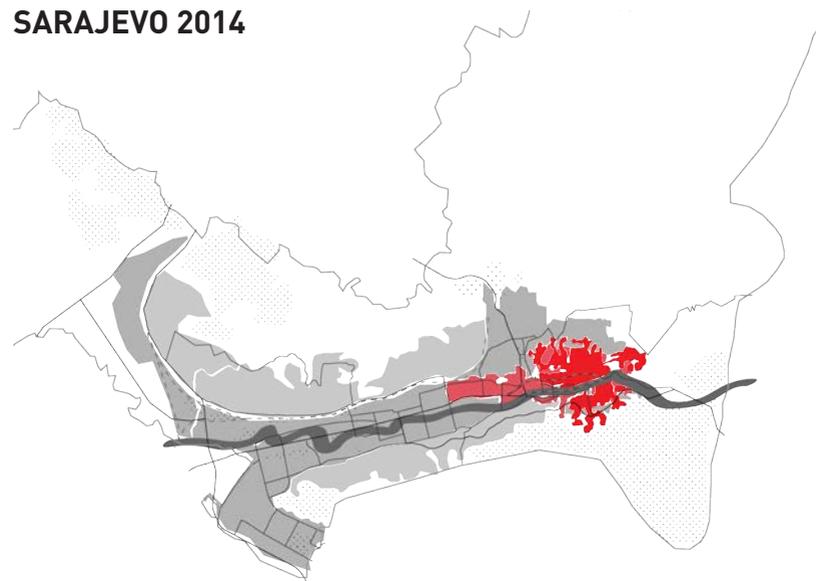


Spalato sorge su una lingua di terra che si protrae verso il mare. La città iniziò il suo sviluppo nel 7° secolo con la costruzione del Palazzo dell'imperatore romano Diocleziano. Ancora oggi, questo edificio, con il suo impianto definito, resta un segno visibile e un elemento ordinatore della struttura urbana che si è sviluppata sostanzialmente in anelli storici distinguibili che circondano il palazzo di Diocleziano. Il centro città mantiene da secoli il suo ruolo e la sua forma urbana, includendo l'area del Palazzo e il waterfront sud, il Riva: il nucleo storico si affaccia direttamente sull'acqua e costituisce uno dei più interessanti e qualificati waterfront urbani dell'Adriatico. Se si esamina la struttura urbana di Spalato è evidente una tendenza ad orientarsi verso sud infatti il restante territorio, pur godendo del mare, è stato sempre ritenuto meno attraente tanto che nella costa settentrionale si sono insediati grandi complessi industriali, strutture portuali o basi militari. A ovest della città una grande macchia verde, il Parco Suma Marjan. A est l'area vittima del *turbo-urbanesimo* si presenta costellata da un'enorme quantità di case unifamiliari in gran parte illegali.

Spalato- Temi e scenari

Oggi Spalato presenta diverse situazioni urbane in cui la città si confronta con il proprio mare. Il centro storico con il suo waterfront confermano il proprio ruolo mentre il resto del litorale sembra esser stato messo nel dimenticatoio. Partendo da questa condizione, abbiamo deciso di lavorare su un'idea che abbracci l'intera struttura urbana di Spalato affrontando il rapporto tra la città e l'acqua, ovvero studiando come si possano costituire delle nuove centralità urbane che abbiano nel rapporto con il mare il proprio punto di forza. Una prima centralità è quella della città storica, limitrofa al Palazzo di Diocleziano ed al porto centrale e oggi terminal passeggeri; una seconda centralità è posizionata appena più a nord-ovest, Poljud, ed include una zona verde che contiene una serie rilevante di attività sportive e ricreative ed è situata a fianco al porto turistico: una terza e nuova centralità è localizzata a nord del centro storico, si affaccia sulla baia interna di Spalato e nasce dal ri-uso e recupero di una vasta area ex-industriale, Kopilica, che sarà nel futuro una delle più importanti aree di trasformazione dell'intera città.

SARAJEVO 2014



Sarajevo ha la forma di un fuso allungato che si sviluppa longitudinalmente lungo la valle del fiume Miljacka. La città mostra un evidente stratificazione urbana che nel tempo si è mossa da est verso ovest. Il nucleo più antico è la *Bašcaršija*, centro storico ottomano, al quale si è affiancato, durante il periodo austro-ungarico, un nuovo centro fatto invece di grandi viali e edifici a corte caratterizzati da elaborate facciate. A fine '800, infatti, arrivò a Sarajevo il modello europeo di pianificazione urbana che impose alla città di seguire regole completamente diverse, quelle dell'impero austro-ungarico. Poi il boom dei quarantacinque anni di periodo socialista durante i quali la città si espanse geograficamente più volte rispetto alla sua dimensione precedente (come si nota dalla grande macchia grigia nella mappa). Questo periodo ha fortemente segnato la città e oggi sono evidenti le tracce dell'uniformismo socialista e dei principi utilitaristici nei numerosi edifici residenziali. Sarajevo ha inoltre dovuto subire, durante lo scorso secolo, due terribili guerre (1941-5 e 1992-5), nelle quali la sofferenza umana è stata accompagnata dalla distruzione della città. Sarajevo è una *città ferita* e lo si comprende dagli immensi cimiteri, fatti di distese di lapidi bianche, che compaiono tra le case e che segnano il tessuto urbano. Negli ultimi vent'anni la città ha però subito grandi cambiamenti forte di una vitalità culturale che neanche la guerra è riuscita a fermare.

Sarajevo-Temi e scenari

Con tutte le sue difficoltà Sarajevo oggi è una città nuova sempre alla ricerca di quella identità che la guerra ha stravolto. Sarajevo è una città in transizione in cui molto è stato fatto ma tanto è ancora da fare. Molti dei luoghi della cultura hanno ripreso a vivere, musei, gallerie d'arte, accademie e molti sono i progetti in partenza. In questa una nuova visione acquisisce sempre più importanza la zona di Marjin Dvor, dove già esistono un distretto istituzionale e uno commerciale e che dispone del potenziale per ospitare un polo culturale in grado di trasformare l'area in un nuovo centro per Sarajevo. Questa visione è supportata dalla promiscuità fisica di due musei, il Museo Storico di Bosnia ed Erzegovina e il Museo Nazionale nei pressi dei quali dovrebbe sorgere la nuova sede del museo Ars Aevi, Museo di Arte Contemporanea, il cui progetto è stato donato dall'architetto Renzo Piano. Il potenziale inespresso di questo "nuovo centro" è diventato per noi motivo di interesse e ci ha portati a formulare una serie di proposte

in grado di dare risposte ad alcuni problemi ancora irrisolti come: ricucire il legame di quest'area con il resto della città, recuperare il rapporto con il Fiume Miljacka e creare un sistema in grado di connettere pedonalmente l'area al centro della città. Alla visione urbana abbiamo poi affiancato una sperimentazione progettuale lavorando all'elaborazione di una nuova proposta per il museo Ars Aevi che punti su un manufatto capace di interagire maggiormente con le preesistenze e capace di generare una reti di spazi pubblici tra i 3 musei.

BELGRADO 2017



Belgrado, capitale della Serbia sembra essere una sintesi di tutte le altre città visitate. La città vanta una posizione strategica, alla confluenza dei fiumi Danubio e Sava, un punto cruciale tra Occidente ed Oriente e che ha spinto Le Corbusier a dichiarare che Belgrado è situata in uno dei più bei posti al mondo. Sulla mappa, alla destra del fiume Sava, è facilmente individuabile il centro della città, un'area con un diametro di circa 1300 metri dominata dal fortezza di Kalemegdan, polmone verde della capitale. Al centro medioevale si è agganciato nel tempo quello austro-ungarico. Questa parte di città rappresenta l'eredità del dominio asburgico che a Belgrado, come in altre città balcaniche, impose nuove regole all'assetto definito da una maglia urbana regolare scandita da grandi edifici a corte. Successivamente la città si è ingrandita in modo tentacolare verso est mentre a ovest, sull'altro lato del fiume Sava è sorta Novi Belgrad, Nuova Belgrado, uno dei più vasti quartieri odierni, costruita sotto il governo di Tito alla fine del 1940 convertendo un terreno paludoso in una pura espressione del modernismo stalinista. Il sistema a griglia di Novi Belgrad rappresenta una città radicalmente moderna, pianificata e ambiziosa definita da un sistema pianificato inesorabilmente ripetuto - una giungla di cemento immenso costruita per rispondere alle necessità di alloggi. Il fiume Sava opera chiaramente da linea di demarcazione tra *due città* completamente diverse, la città storica da una parte e quella moderna dall'altra.

Belgrado Temi e scenari

Belgrado è stata l'ultima tappa del viaggio a est. Il nostro lavoro di ricerca sulla città è appena iniziato. A Belgrado siamo stati colpiti dal tema della dimensione, sia a scala urbana che a scala architettonica. La città si è mostrata come un condensatore di caratteristiche e situazioni che avevamo già riscontrato nelle altre WBC ma la scala, sia urbanistica che architettonica, è completamente diversa. Ciò che ha riscosso grande interesse è sicuramente Novi Belgrad dove enormi edifici lineari e alcune torri comunicano non solo la grandezza di un regime autoritario ma anche una netta sensazione di isolamento, nonostante l'alta densità di abitanti. Partendo da questa constatazione abbiamo pensato che sia necessario lavorare ad un progetto di riqualificazione in grado di rivalutare l'architettura attraverso un sistema di spazi pubblici che renda l'area

più fruibile e dinamica. Secondo tema è quello di Samevala, vecchio quartiere portuale lungo la sponda destra del Sava, rifugio di street artist belgradesi che un progetto avveniristico di riqualificazione urbana prevede di convertire, attraverso un intervento di più di un milione di metri quadrati, in un progetto che trasformerà Belgrado nella Dubai dei Balcani. Il masterplan, proposto da una real estate privata, è oggi oggetto di grandi discussioni. Noi crediamo che si possa dare una risposta alternativa alla speculazione edilizia. Oggi Savamala è uno spazio remoto e inaccessibile che necessita di essere ricucito con il centro della città ma questo può avvenire attraverso una visione che preservi alcuni luoghi simbolo, e l'identità, del luogo senza dover necessariamente considerarlo come una tabula rasa sulla quale impiantare un modello speculativo tipicamente medio-orientale.

La configurazione moderna delle WBC

Dopo un'analisi delle mappe delle singole città ci siamo chiesti se fosse possibile definire una concettualizzazione univoca sull'attuale condizione delle città balcaniche d'Occidente. E' chiaro che le WBC si trovano, oggi, a scrivere importanti capitoli della loro storia, sono città alla ricerca di un'identità nuova o rinnovata, sono città che ambiscono a definire una forma urbana più contemporanea ed europea. Le WBC sono **città in transizione**, dove però diversi sono i gradi di intensità e rapidità del cambiamento.

Come possiamo sintetizzare la condizione moderna delle WBC?
Cosa differenzia le città balcaniche d'Occidente dalle altre città europee?

La provocatoria teoria di Cedric Price, ***City as an Egg***, *La città come un uovo*, rappresenta la città moderna come un uovo strappazzato, una città in cui il centro ha perso il suo ruolo, a causa all'infittimento del sistema infrastrutturale, e quindi grazie all'agevolazione della mobilità. La città moderna di Price è una città policentrica dove tutto è uniformemente distribuito in piccoli granuli legati da un sistema continuo di reti, senza una chiara struttura organizzativa. La semplificazione utilizzata da Price

per descrivere la città moderna ci è servita a capire che le WBC, vivono un ritardo storico che le ha portate a non avere ancora raggiunto questo stadio evolutivo. Tralasciando i casi di Zagabria e Belgrado (capitale di un impero, la prima, e di un regime, la seconda, e quindi certamente maggiormente programmate e sviluppate) le altre città balcaniche d'Occidente hanno mostrato un sistema della mobilità debole e inadeguato, che per la proprietà transitiva, non è stato in grado di supportare lo sviluppo di una città policentrica. Abbiamo per questo deciso di andare a ritroso nella teoria di *City as an Egg*. Cedric Price condensa millenni di evoluzione urbana in **tre tipologie di uova: sode, fritte e strapazzate**; la città moderna rappresentata solo il terzo ed ultimo stadio del suo schema. Il primo stadio è quello della **città antica** rappresentata come un uovo sodo, una città dal tessuto denso, con un centro compatto e protetto dalle mura di cinta. Il secondo stadio è quello della **città industriale**, rappresentata come un uovo fritto. Siamo tra il 17° e 19° secolo: la città murata diventa obsoleta e spesso le mura sono rase al suolo o comunque non definiscono più un limite. La città si espande nelle aree suburbane. Il centro resta compatto e conserva la sua antica funzione di luogo di riferimento e di sede del potere, ma è circondato da anelli di aree residenziali e industriali. Il terzo e ultimo stadio rappresentata la **città moderna**.

Che tipo di uovo rappresenta la città balcanica d'Occidente?
Quali le ricette per nuovi scenari?

In precedenza abbiamo parlato di turbo-urbanesimo, il ché sottende, ovviamente, che anche le WBC, come le altre città, anche vissuto il loro momento di forte urbanizzazione. Il viaggio a est ci ha permesso esplorare città il cui centro ha però ostinatamente resistito, mostrandosi sulla mappa come un nucleo formale solido e distinto. Il ruolo inalterato del centro città è stato, probabilmente, tutelato dal mancato sviluppo del sistema delle connessioni e dall'espansione informale, che si è riversata per lo più nelle periferie procurando nelle aree centrali una sorta di **immobilità dello spazio**, che permette di riconoscere, ancora oggi, una differenziazione netta tra il centro e la periferia. Il ritardo evolutivo ha evitato il proliferare di un paesaggio miscelato ed è per questo che nelle WBC è ancora possibile identificare categorie di spazi, cosa che è sempre più difficile nella città policentrica.



Fig. 3 Diagrammi estratti da *The city as an egg*. Cedric Price, 1982

Pur non avendo ancora raggiunto il terzo stadio possiamo considerare WBC come "**città strapazzate**", ma secondo un altro aspetto, ovvero considerando il termine *strapazzato* nella sua accezione di ridotto in cattivo stato, sciupato, maltrattato con durezza eccessiva e ingiustificata. Sono stati forse i continui strapazzamenti/stravolgimenti ad aver caricato di significato e importanza il centro città non solo per le sue qualità di spazio fisico, ma in quanto detentore dell'identità. Alcuni centri, di queste città, appaiono infatti come degli scrigni, nei quali il tempo si è congelato, come nella *Bašcaršija* a Sarajevo, dove è intatto l'antico centro ottomano o nel Palazzo di Diocleziano, pietra miliare della città di Spalato, le cui mura coincidono ancora oggi col nucleo originario del centro storico della città, un'eredità della fase primordiale, "*uovo sodo*", giunta fino ai giorni nostri.

E' interessante come il processo evolutivo dell'agglomerato urbano abbia definito, talvolta, una **condizione bicentrica**, di doppio centro, che trasposta nella teoria di *City as an Egg*, può essere rappresentata come un **uovo gemellare**, dal doppio tuorlo. La condizione bi-centrica si presenta nelle WBC attraverso tre diverse categorie:

1. Incorporamento

La città vecchia, nucleo primordiale, viene assorbita da un *secondo centro* attraverso un **processo di fusione** dei due nuclei (come a Rijeka e Spalato). Il nucleo primordiale viene assorbito dal secondo nucleo che amplia e consolida la struttura del centro città.

2. Accostamento

I due nuclei, *tuorli*, si sviluppano l'uno affianco all'altro ma restano distinti secondo un **processo di affiancamento**, come a Zagabria e Sarajevo. I due nuclei collaborano al rafforzamento del ruolo del centro città mantenendo le peculiarità e l'identità dello spazio fisico.

3. Allontanamento

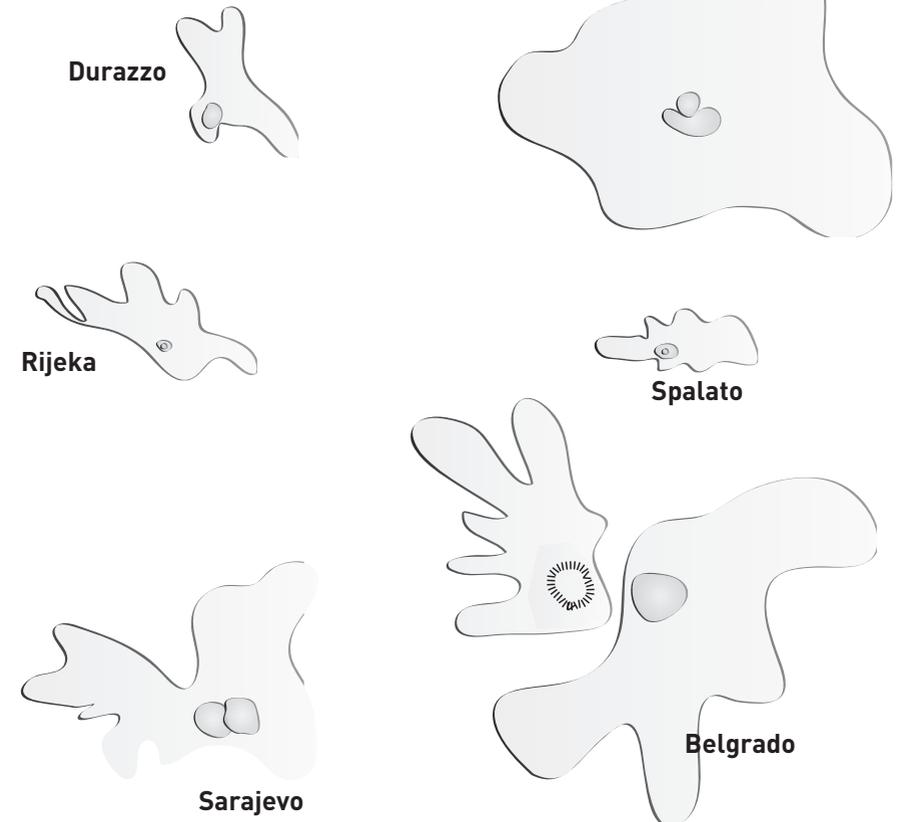
I due nuclei sono separati da un diaframma di "*albume*" interposto, attraverso un **processo di distanziamento**, come a Begrado, dove affianco alla città antica si è sviluppata una *città altra* in cui i blocchi-recinto creano una *sterilizzazione della città* e una conseguente incapacità di definire una seconda centralità competitiva. Questo è uno dei processi di inizializzazione della città policentrica. I *tuorli* sono due ma non hanno la stessa valenza. Il centro della città antica mantiene il suo ruolo.

4. Accentramento

Resta la condizione di un unico nucleo (come a Durazzo), che racchiude frammentati di nuclei risalenti a diversi periodi storici e quindi più difficilmente riconoscibili. Il centro è definito da un nucleo fatto da un patchwork di frammenti che attraverso un **processo di mescolanza** ricompongono e ridefiniscono il nucleo del centro città.

Le WBC presentano dunque uno stadio evolutivo inferiore a quello delle altre città, ma il ritardo si trasforma, a questo punto, da disagio a occasione di sviluppo. Le WBC stanno giocando i loro *tempi di recupero*, in un momento storico che permette loro di ispirarsi alle esperienze di altre città e anche di comprendere i loro errori. Mentre nella maggior parte dei casi le città europee si sono affermate su modelli urbani speculativi, le WBC hanno la possibilità di presentare un nuovo modello di sviluppo urbano sostenibile che sia più rispettoso non solo dell'ambiente ma anche dell'identità storica e dei valori sociali di una comunità. Il futuro è nelle mani di queste città che si candidano a rappresentare la nuova Europa attraverso forme alternative di urbanità contemporanea, forme che non devono ambire ad emulare esperienze altrui, ma devono rafforzare quel carattere balcanico che le rende incomparabili alle altre città europee. Le WBC possono rappresentare un nuovo modello di città moderna in cui tradizione e modernità non si escludano.

WBC as an Egg



Bibliografia

- EFLA European Federation for landscape architecture, "Political implications of the urban landscape", Edizione 1-2011, pag.48-51
- Richard Brook and Nick Dunn, Urban Maps- Instruments of Narrative and Interpretation in the City, Ashgate, Farnham, 2009
- L. Pignatti, Progetti lungo la linea di costa: Identità Adriatiche, List, Trento, 2014.

Siti consultati

- E:\università\ANNO 2015-2016\articolo atlante adriatico\Obiettivo_integrare. Intervista a Besnik Aliaj, fondatore di Co-plan e fondatore-vice direttore della Polis University di Tirana - Urbanistica informazioni.html
- <http://www.erstestiftung.org/project/balkanology-new-architecture-and-urban-phenomena/>

01 DURRËS 2009

02 RIJEKA 2010

03 ZAGREB 2011

04 SPLIT 2014

05 SARAJEVO 2016

06 BELGRAD 2017

R E P O R T I N G F R O M T H E F R O N T

01

DURRËS





Iliria square

DURRËS THE METAMORPHOSIS OF PUBLIC SPACE. BETWEEN HISTORICAL IDENTITY AND THE CHALLENGE FOR A CONTEMPORARY CITY IMAGE.

Dorina Papa

The city of Durrës is one of the most important coastal cities in Albania, the largest harbor and the second after the capital city of Tirana. Actually, a lot of public space interventions are interesting the city. In the conditions of a fragile economy and limited public financing, most of the public interventions were focused on the transformation of public space with the aim to upgrade the city image and to carry out social regeneration as a consequence, since its impact is immediate and directly visible. Even so, this seemingly simple intervention constitutes a big challenge, given the particular historical identity of Durrës, which needs to be understood and reinvented in new contemporary dimensions.

Durrës has a long history and an interesting urban development with the stratification of different urban cultures, due to his strategic position on the eastern coast of the Adriatic. In fact, since its foundation, the city has belonged to different civilizations who had marked his urban development starting from Greek to romans, venetians, ottomans up to fascist Italian occupation. Thus, nowadays, the city center reflects different footprints of civilization, overlapped in its historical layers. We can still notice traces of the organic structure of the ottoman period as well as a series

of roman, venetian and ottoman monuments such as the roman walls, the amphitheater, the forum, the roman baths, the venetian tower, the *hammam* etc. Hence, the dominant urban structure of the city, the two main boulevards and the central square, belong to the Italian occupation in the early '900, which opened the small ottoman town and transformed it into a modern city, still preserving the internal ottoman structures and the main historical monuments. These two boulevards converging in the main square combined with the rationalist style in architecture created a strong identity of the city. Hereby, the main orientation for the future development were suggested by these radical transformations and by Italian regulatory plans drafted in this period.

Later, during the communist period, the spatial structure of the city developed mostly according to Italian plan guidelines. The city extension was regulated by an orthogonal road grid and a series of public spaces were implemented in the area between the old city and the extension.

Except the main city square which was composed with a rationalistic geometry and defined by important cultural, religious and institutional buildings, the other public spaces such as "Vollga" seaside promenade, "1 May" Park square, "Dëshmorët" garden, "The station" Park along the main entrance road in the city, etc., were conceived as green areas, small gardens, parks, or areas around monuments.

Over the '90, after the collapse of the communist system, free market conquered public space.

On one hand, the city started growing a lot by intensifying the center including also the residential area along the traditional seaside with a

consequent reduction of public space, because of the absence of clear plan regulations. Moreover, in the conditions of a poor administration, public space was almost entirely neglected. Very few interventions of upgrade with minimal cost interested public road infrastructure and lighting installations in new residential areas.

On the other hand, from the social perspective, due to the political and ideological change, public space was not seen any more like a shared space, but as ownerless space. In these conditions of non-occurrence and poor administration, public space underwent a process of degradation and further illegal occupation. It was seen as a space to be usurped or in the worst case as an "empty spaces" waiting to get build, very often by changing illegally the land use.

The attention to public space was turned back after the 2000s, with the political vision of the former Mayor to improve the city's image focusing on the most representative public space and on the remaining green areas of the city. Moreover, due to recent central government subsidies through the political program of "Urban renewal", there was a broader interest in renovating public space.

In order to achieve qualitative design project, the municipality in some cases has organized international design competitions. One of the most important projects who was selected through an international competition was the renovation of "Iliria Square", which was the heart of the city. In this competition, proposals had to consider the traditional identity of the city and integrate historical monuments and architectural objects, which constitutes also a challenge for reinventing a contemporary city image.



Fig.1 "Iliria" square, before the intervention



Fig.2 "Iliria" square, after the intervention

The selected project, designed by the Italian architect Michele Cro was based on the concept of "folding" which was applied in the new fountain, in the middle of the square, as the main artwork of the public space. This proposal, transforms radically the historical image of "Iliria square" (Fig.1,2) : losing the center by removing the historical symbolic fountain in the middle which was substituted by the new one; changing the balance between different representative objects surrounding the square putting in evidence the mosque, which was previously veiled by fir-trees, and highlighting further the municipality facade by painting it in contrast with the white pavement of the square; removing the traditional fir-trees which were substituted by palm trees. The renovation intended to create a new contemporary identity and a flexible open space which could attract young people and events, through the use of water, modern furniture that attract people and urban art. Nevertheless, there were lots of disputes and claims regarding the benefits of the project and the metamorphosis of public space over local identity.



Fig.3 Vollga seaside promenade. The "resistance" monument

According to this project, in the last years, have been in act a series of other public space interventions which aim was the recovery of public space for pedestrian use and the creation of a contemporary image of the city.

One of the first successful attempts in this direction was the case of restructuration and revitalization of Vollga seaside promenade (Fig.3,4,5,6), as one of the most important recreational areas in the waterfront. Historically, it has been conceived as a huge green area with a series of monuments overlooking the sea, while the recent urban transformations were focused on the creation of a contemporary image through the use of visually strong design elements, especially in the extended part of the promenade, preserving the traditional part as a green area around the "Resistance" monument.

In this view, the first section of the extended promenade (fig.7) was based on the idea of a long and narrow folded or undulated three dimensional structure inspired by the sea waves used as a bench and recreational space for children. These strong formal elements are highly visible. They frame the sea view creating interesting visual relationships with the sea.



Fig.4 Vollga seaside promenade. "Sfinksi" Mountain during the night.

In the second sector, which up to now is the bottom part of the promenade was introduced another symbolic urban art monument known as "Sfinksi mountain". It serves as a gathering place inviting people to a direct contact with the sea. Its importance is highlighted by the fact that the sea line was deformed to host the mountain inside the water. Moreover, the use of colorful modern pieces of outdoor lounge furniture called Enzi consider recently as cult furniture because of being successfully applied in Vienna Museum-quartier, point out the importance to have a contemporary image in the city.



Fig.5 Vollga promenade. design benches.



Fig.6 Vollga promenade. green area.



Fig.7 Vollga promenade veil

The risk in this case is that these interventions dominate the historical identity of the waterfront and change radically the atmosphere of this place by substituting the green areas with paved surfaces, disrupting the historical beach area and screening the traditional sunset view to the sea.

Another important project implemented was the Station Square, in the main entrance to the city, which consisted mostly in the reorganization of the interurban transportation lines. Although from people perspective,

it is conceived as a transit place, because of being situated in the main entrance to the city, the aim of this project was to transmit a fresh and contemporary image of the city by using contemporary design elements such as the luminous big scale writing "Durrës" considered as a reference point, formally appealed wooden structure, palm trees, a brilliant white pavement and other modern design furniture's.

Similarly, to the above mentioned examples, other public spaces such as "Hyrja e Durrësit", Ura e Dajlanit public space, Plepa Square, "A. Hajdari" Square (Fig.8), etc were radically transformed by just giving them a contemporary pattern.

In conclusion, Durrës image, starting from the interventions on public space is changing fast between the challenge to become a contemporary European city and the desire of local population to preserve its collective memory.



Fig.8 "A. Hajdari" Square.

02



RIJEKA

RIJEKA: RECYCLING URBAN AREAS BojanBilic'



Waterfront in Rijeka

1. Rijeka today, present discussion on relevant urban topics within the city

There are not many cities with such a complex history like Rijeka. Always on the border of (this or that) empire and of (this or that) country, Rijeka has built its uniqueness, excellence and diversity along the years. This particularity was not primarily represented by a very distanced and often extremely conformist political position towards the central power (regardless if it was located in Rome, Vienna, Pest, Belgrade or Zagreb) or political authority, it has been expressed also in the endemic varieties of architectural styles that have created this city. "Corpus separatum" of Rijeka¹ can be applied by analogy also to the area of spatial planning, like for example "Rijeka's skyscraper", "Art Nouveau of Rijeka", and "Rijeka's historicism". Border position did not always mean marginalization, it represented also an opportunity to become different and independent. Both to people and to the city itself. In my student papers, at the time already separated by time and space, in Zagreb, I used to refer to Rijeka

¹"Corpus separatum of Rijeka/ Riječka krpica", in Croatian historiography and law is the name for the insert, which changed the original article 66 of the Croatian-Hungarian Settlement from 1868. at the Viennese court, according to which Rijeka was handed over to Hungary.

as “Croatian Seattle”, recognizing analogies at multiple levels. Both cities are major ports, both quite peripheral, western cities, both eternally rainy, both have a developed strong and independent music scene. Seattle, however, thanks to its peculiarities, managed to build a very strong and recognizable global identity, the one that Rijeka is unfortunately still looking for, even on a local scale.

Unlike the completely unclear and unaccomplished identity (of the city and of the people) - which is seen as the main problem of the currently completely unclear urban vision of the further development of the city in the 21st century - the urbanism and architecture of Rijeka in the previous periods (especially in the 19th and 20th century) have seized this opportunity and articulated themselves in a typological and morphological way, through a clear design with a strongly defined context. Developing in an almost identical natural and social context, Rijeka has found its architectural and urban mirror reflection in Trieste, that today is exactly the city that Rijeka was supposed to become. An exceptional geostrategic position was recognized by the Austro-Hungarian empire in the mid



Fig.1

19th century, when Rijeka got its port infrastructure, which strongly defined its further economic, as well as urban development. Besides the infrastructural contents, the industry obtains also a powerful momentum - the oil refinery is built, as well as the paper and sugar factory and a shipyard.

The directions and models for spatial planning of the cities on the east coast of the Adriatic sea are almost continuously intertwined by political and social discontinuity and population migration caused by political turmoil. Great emigration waves have been alternating with an equally extensive immigration, interesting - in this region, always in the direction of the Sun's movement. The departure was always towards West, and the arrival always from the East. Other Croatian cities on the eastern coast of the Adriatic, such as Zadar or Pula, have undergone similar processes. In an almost regular (historical or chronological) rhythm that lasted for half a century (between the 19th and the 20th century, end of World War II, Croatian independence in 1991), Rijeka lost a significant or predominant part of its inhabitants and replaced them with some new ones. A peripheral location, continuous alternation of people and the lack of political continuity (Italian,

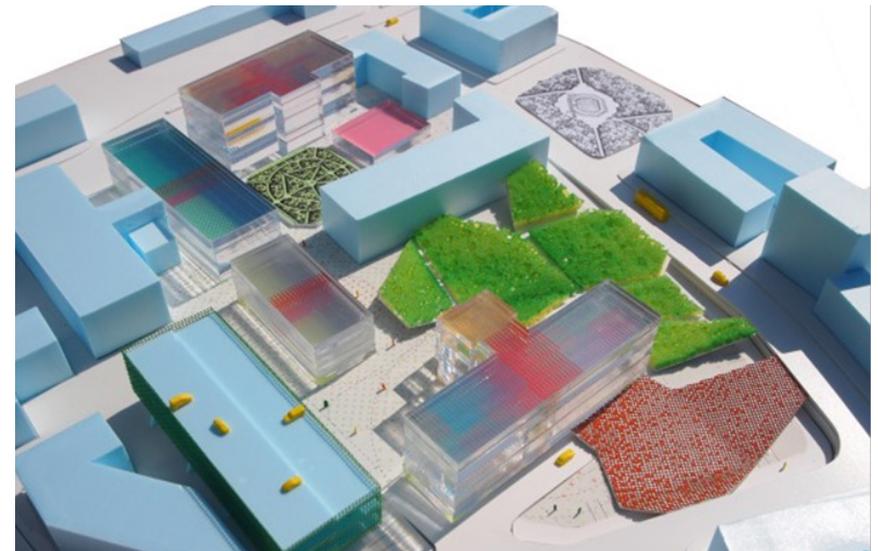


Fig.2 Editing of Rikard Benčić block, author Idis Turato, 2012.

Yugoslav, Austro-Hungarian, Croatian...) are the main generators not only of a very liberal and tolerant attitude of the people living in this area, but also of the great problem of this city's lack of identity. The lack of a clear political or national identity in the context of the Adriatic or Balkan area in the period between the 20th and 21st century might be considered also as an advantage, but the lack of the urban identity, i.e. a clear link between the citizens and the city, in recent times, had as a result a number of bad solutions in the urban planning and architecture. Entire neighborhoods (especially the suburbs) of the city that used to be a regional role model in urban planning, are turning into non-consolidated European favelas of the 21st century. Despite the representative and globally recognizable examples of architectural styles from multiple stages throughout history, today the city skyscrapers - the strongest architectural feature of the second half of the 20th century, are painted purple, or the symbols of the local football club are executed on the facades in mega scale - all with an incredible indifference not only by the professionals, but also by the wider public. Exceptional modernist solutions, such as the bridge of Croatian defenders/ Most hrvatskih branitelja (whose author, the arch. studio 3 LHD from Zagreb obtained multiple awards) is decorated with flower vases in order to "make them prettier".

Unfortunately, these bizarre phenomena are just a realistic reflection of the general social conditions, and we can only assume the reaction of Venice and the Venetians, as well as of the architect himself, if someone from the city administration placed flower vases on the newly built pedestrian bridge by Santiago Calatrava. Rijeka's problem is not only the amateurish disfigurement of the public space and of works of authorship, an equal problem is the general silence and indifference of the professionals and of the wider public. Such bizarre details and actions, the authentic urban trash, although essentially benign in the real urban "damage" they caused, are considered a paradigm of this moment in which all important decisions and investments are postponed and prolonged waiting for some other or better times. The entire city is in a long-term phase of recession dream and investment hibernation, regardless of many examples worldwide that have succeeded in solving such problems of spatial and economic development (Bilbao before all).

2. Recycling urban areas-relevant experiences, projects for recycling of urban areas

On the trail of major economic and development projects started by the Austro-Hungarian empire in Rijeka in the second half of the 19th century, an exceptional industrial infrastructure had been built in this area - besides the around thirty port warehouses (of which some are of high architectural quality), the oil refinery, paper factory, sugar factory and later a shipyard were built. Rijeka therefore was developing as a strong industrial center of the Austro-Hungarian empire, Italy, Yugoslavia, and somehow all of a sudden, it ceased to be such soon after Croatia gained its independence in 1991. The industrial infrastructure built during the wave of great economic momentum was not only functional, some of it were indeed exceptional worldwide relevant architectural solutions.

Paper factory (here known as Hartera) closed down in mid 90s, a high number of port warehouses does not satisfy today's technological standards and is therefore not in use. The oil refinery in the very center of the city at the beginning of the 21st century is considered as an unsustainable solution, therefore the transformation of this area (which covers around 80 ha) has already been included in all strategic development documents of the City.



Fig.3 Urban transformation of Hartera factory, authors K.Lj.B.

Parts of the former factory of motor and ship equipment, Rikard Benčić, have already been transformed into cultural contents. The question of a further development of the shipyard- also located in the city center - and whose capacities have been reduced to a modest part of the significance it once had, outgrows the urban planning discussion framework. All the aforementioned zones, and in the specific case of Rijeka, it is an area of about 70 ha, are an exceptional spatial potential for future development. Given the existing construction density in the City area, limited to only 44 km², the abandoned industrial zones are today actually the ONLY spaces that may generate further development. By adopting main strategic documents (Spatial development plan and General urban development plan) in the first decade of the 21st century, the framework for a high quality and systematic transformation of the above mentioned industrial zones has been created. After the termination of the industrial era in Rijeka, the city is transformed in a center of tertiary economy, which is successfully developing (again on the recycled territory of the former military area) programs and functions of the University, which although being very young (founded in 1973), becomes an important part not only of the national, but also of the regional academic system.

The programs of systematic urban transformation include all abandoned industrial zones, but most steps in the development of project documentation were taken in the reconstruction of the area of Rikard Benčić, where a Museum of contemporary art and similar contents are planned on the wider area.

The area of the mouth and the delta of the city's river (after which the city got its name), on an area of almost 20 ha, initially intended for the port infrastructure, and as such functioning to date, represents the city's main "balcony" and, from an urbanistic point of view, the most powerful area that should undergo the process of recycling in order to aim at a wide variety of public programs and contents of the new City.

The area of the abandoned paper factory (Hartera) has now been active for ten years in a row as the venue of a regionally very well known rock festival. The spaces of the empty factory plants, once a year get back to life during the three-day event, which is particular not only for the music program, but also because of a special atmosphere and ambience. As the architectural transformation and the recycling of the space have not been implemented, Hartera is used today also for the summer cultural

festival "Rijeka summer nights". Therefore, besides the rock concerts, the Symphony of Rijeka performed also in the area of Marganovo. Another typologically similar space is used analogously, it is the space of the former Torpedo factory (patented in Rijeka in 1860 as a technological invention). Mozart's Requiem, as well as Laibach concert took place there, within the program of the summer cultural festival; both events were very impressive, not only in the musical domain, but also thanks to an exceptional atmosphere.

3. Creation of new urban identities through projects of urban regeneration

As the shutdown of the industry in Rijeka occurred only 20 years ago, it is a relatively short period, and the urban recycling of abandoned spaces has been realized mostly in the easiest and professionally least demanding part with function exchange and new programs implementation. The spaces of abandoned factories are easy and simple to redecorate into (or just declare them) temporary concert or exhibition venues. In this field, Rijeka made a quality step forward and can now continue to develop this particular feature and complementarity in relation to the similar events in Pula (programs in the Roman Arena), Split (Split Summer Festival), or



Fig.4 Urban transformation of Delta area, authors KLj.B.

Dubrovnik (Dubrovnik Summer Festival) On the other hand, the processes of real urban transformation and recycling of urbanistically most powerful city areas - primarily the industrial heritage, are mostly insufficient. This is the result of partially objective circumstances of economic recession (2009-?) that is becoming a permanent condition in this area, and that can be seen as a great opportunity, unfortunately, only by the rare. The processes of urban recycling of the remaining city areas (first of all the Port and port warehouses, Delta) are currently in an idle position, hanging between the unclear expectations of owners and users, conflicts between the local and state authorities, unrealistic project tasks carried out by services that implement urban and architectural public calls (only in the area of Delta, 200.000 m2 of office spaces are planned, as if Rijeka was Hong Kong), but also professional wandering of administrations managing the area. Besides the enthusiasm and the idea of a creative and proactive individual (e.g. Klub ljubitelja buke/Noise lovers club that generated the music festival Hartera), there is no institutional professional core in the city that may have a vision of a further development of the city that could and should be founded on valuable and systematic recycling of existing spatial resources, which could lead Rijeka to follow the already seen and well known examples like Bilbao, Marseille, Liverpool or Hamburg. The vision and strategy that the institutions were not able to offer, were presented by the alternative, by associations and enthusiasts.

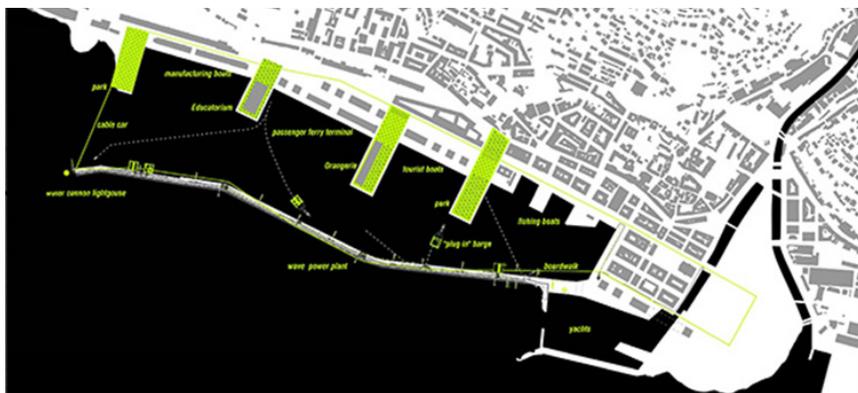


Fig. 5a Student workshop "Patching the city" |2011| location: Rijeka, Croatia ;with: Ema Gorički, Blanka Levačić, Domagoj Maraković, Krešimir Renić ; tutors: Mladen Jošić, Luka Kortlaet

Rijeka Architects Association organized and implemented a 4-year-cycle of international professional workshops "Rijeka-patching the city" from 2008-2011, with participation of professors and their students from the faculties of architecture in Zurich, Porto, Paris, Pescara, Rome, Pecs, Vienna, Ljubljana, Zagreb and Split. During the architectural workshops, the topic of urban recycling of the abandoned spaces of the city's industry, along with its infrastructure, has been discussed. The obtained solutions have been presented in form of urban-architectural solutions that shall be used as technical input for additional revision of physical plans of the city and region and for creating a new program and typological base in generating a new image of the city in the process of its thorough and comprehensive transformation.

Rijeka gained a new big chance of further urban development by being selected as Capital of Culture for 2020. It is a unique occasion to transform entire city areas and individual constructions into modern areas for different cultural programs by adopting the methodology of urban recycling and urban regeneration. As an internal initiative has been missing in the past two decades, we should hope that the external impulse followed by clear EU procedures and rules shall finally push and awake the charming sleeping beauty on top of the Kvarner gulf.

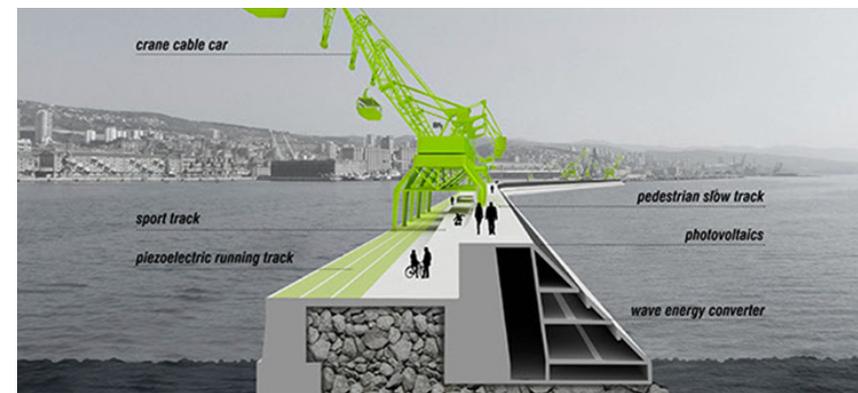


Fig. 5b Student workshop "Patching the city" |2011| location: Rijeka, Croatia ;with: Ema Gorički, Blanka Levačić, Domagoj Maraković, Krešimir Renić ; tutors: Mladen Jošić, Luka Kortlaet

03



ZAGREB

ZAGREB, A CITY IN VISIBLE TRANSITION. Luka Korlaet



View on longest street of Zagreb

Historic and geographic overview

Zagreb lies between slopes of mountain Medvednica on the north and banks of the river Sava¹ on the south of the city. These main elements of topography as well as its gravitational zones on east and west have defined its shape and longitudinal growth in east-west direction.

Origins of Zagreb date back to 1st century when a Roman municipium Andautonia was founded southeast of today's city. Throughout centuries, Croatian lands were a part of Austro-Hungarian monarchy and in **1094** a Kaptol² diocese³ was established. That very year is taken as the founding one of the city as we know it. Very soon, a profane centre called Gradec⁴ started to emerge right next to Kaptol and these two coexisted more or less peacefully for the next 600 years. They were united in **1850**. under the name of **Zagreb**.

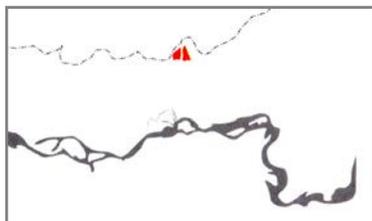
The **trigger** for its exponential **growth** was the tracing of the **railroad** in 1860s: first, the Austrian branch connecting Vienna, Zagreb and the

¹ Name of the mountain refers to bears while name of the river resembles the local Roman deity, Savus.

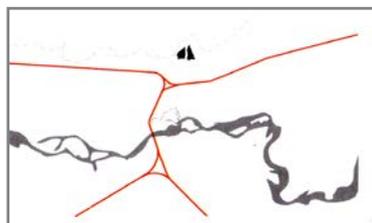
² The name is, of course, a reference to a sacral complex of Capitoline hill in Rome and elsewhere.

³ Zagreb diocese was a part of Hungarian archdiocese located in the town of Ostrogon.

Croatian town of Sisak (some 50 km southeast of the city), which was an important river port. Then came the Hungarian branch, connecting Budapest, Zagreb and the coastal town of Rijeka, which was (and still is) an important sea port. These two crossing railroad lines made Zagreb an **ideal spot for industrial facilities**⁵ that started to emerge rapidly. **Industrialization** triggered continuous economic **immigration**. In 1862, the first masterplan - characterized by block matrix and was carried out. From 1890 to 1990 Zagreb has grown 20 times, both in terms of size and population. This was the case both during capitalist⁶ (up to 1945.) and socialist (1945-90.) eras.



Figs.1-3 Territorial growth of the city 1848-1980s
© Eve Blau, Ivan Rupnik



4. This literally means „Small town“. In 1242 Gradec was given „a free royal city“ status.

5. Authors of „Project Zagreb“ talk about the „railroad hub“

6. After the demise of Austro-Hungarian monarchy in 1918, Kingdom of Yugoslavia was established. With the end of WWII, Yugoslavia became a socialist state.

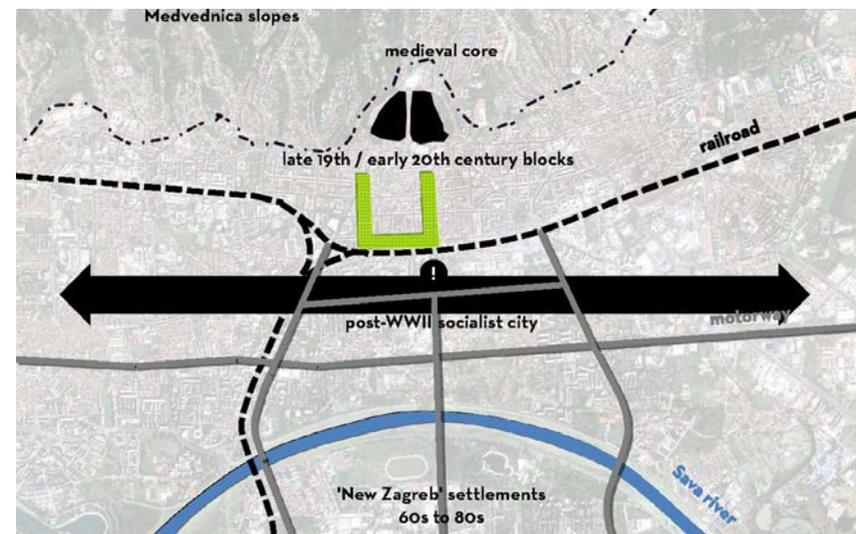


Fig. 4 Pulse of the city : longitudinal growth in east-west direction due to topographic elements and gravitational zones_ drawn by the author

The year of 1990 brought a political and economic shift and Croatian war for independence from former Yugoslavia broke out. The 1990s (incl. war of 1991-95 and its aftermath) brought crisis to the city: although Zagreb hasn't often been attacked by Yugoslav army it served as a shelter to almost 300 000 refugees (many of whom decided to stay). This was the final and largest immigrant wave. The following decade (2000s) saw a building boom: bank loans were given easily to both large clients and private persons. The crisis of 2008 hit Zagreb economic and building sector as well and it's still on.

Zagreb today has a population of about 700 000 inhabitants (1 million with surrounding area) and consists of five characteristic spatial and chronological zones: the medieval core of Kaptol and Gradec; the 19th century downtown; post-WWII area between railroad and the river; so-called Novi Zagreb area on the southern side of the river and numerous new estates extending endlessly towards east and west.

City is undergoing a visible, almost palpable transition - many areas are converted/recycled and city is getting denser.

Contemporary urban issues

Once a trigger for the development, the **railroad** today is quite an obstacle within the city (it almost divides the city in half) since there are only few passageways and some of them aren't high enough for vehicles such as double decker buses. Throughout the years there were many proposals what to do with the railroad: whether to put it (further up) on continuous set of columns or - the more radical solution - to put it underground.

The latter solution would allow for large new areas in public use, but is of course rather expensive.

Another urban issue that caused a lot of controversy throughout the years is **river Sava**. From irregular, meandric shape, it has been reconstructed at the beginning of 20th century into a regular arch but it often flooded the area. After the disastrous flood of 1964, mounds were built on both sides of the river. Oscillations in the water level preserved the (outer) river bed from building activities, which is the case of luck: although a mere infrastructural device, this green belt - however 'undesigned' - serves as a popular recreational area in the very heart of the city. The Sava river debate is not over: there is a strong opposition that wants to make 'use' of it and to bring the city to the riverfront.

As mentioned before, both due to the surrounding elements of topography and its gravitational zones, Zagreb has stretched over 20 kilometres in this direction. Layout of the railroad has only added to this lengthening of the city. **Commuting** thus takes enormous time and city planning offices have always been preoccupied with making the city more compact. Finding a **parking** lot is another severe issue: there are only few public garages. Public transport (trams, buses, lightrail trains as well as cycling routes) is undergoing constant change/adaptation.

As in many post-industrial cities, the former **industrial facilities** are being relocated and vast areas in the broader city centre are left vacant. Before the economic crisis these areas were under pressure of radical redevelopment but today - both with decreased economic power and the rise of public awareness - a more subtle approach takes place. Former factories are being converted into offices, clubs and newproduction (and consumption) facilities. Some of them are temporarily occupied by various

creative groups (designers, architects, artists). Huge spatial potential lies in Zagreb 19th century **downtown blocks** which are - to a large extent - filled with substandard built matter - provisional yet permanent housing, workshops, storage rooms, provisional shelters etc.⁷ These structures are - slowly but surely - being replaced with new ones, mostly private initiatives by wealthy clients (the jeopardy of gentrification is always there, of course).

Relevant experiences/projects of recycling of urban areas, buildings, infrastructures. Creating new urban identities through projects of urban regeneration.

In the past decade, Zagreb downtown has been emptied in several ways: first, demise and relocation of industrial facilities has left large spots in wider downtown area empty; furthermore, with the rise of shopping malls many areas have been devoid of retail spaces; finally, with the rise of multiplexes all local cinemas have been shut down. This process is being reversed lately. Here are few most relevant examples:

Zagreb dance centre

With the rise of multiplexes, many cinemas within the city were closed down. Very few of them are still in use (and are dedicated to special movie genres) and some were converted into venues for other kinds of performances, such as stand-up comedy or dance. Fine example of urban renovation of this kind is Zagreb dance centre that brought new life into an old cinema (and an old downtown courtyard).

'Lauba' - house for people and arts

Former Austro-Hungarian military horseriding facility (1910-1923.) that served its time as a textile factory and retail space as well (1923-2008.) has been turned into a private gallery mixed with office space. Two phenomena complement each other: office space is enriched by artworks and mingling of the visitors and - at the same time - it becomes one of the exhibits, thus enriching the gallery space. Although located on the edge of the downtown area, Lauba is becoming a cultural node: apart from exhibitions, it's a venue for concerts, symposiums, fashion shows etc.

7. Authors of „Project Zagreb” argue that this inner substance comes from previous times, before the blocks have been regulated.



Fig 5. Zagreb dance centre - courtyard.
© 3LHD



Fig 6. Interior of a gallery space with subtly inserted office part. Intertwining of functions/phenomena. (A.Gačić Pojatina, B. Petković, A.Krstulović; M. Vlahović-interior design, 2010.)
© Lauba



Fig 7. Residential area - roof garden (Boris Podrecca, 2013.)
© HOTO grupa



Fig 8. Gradski podrum" seen from north-east (Andrijević, Barić, Dombi, 2013.)
© BAP / Bernfest Architectural Photography



Fig 9. Laginjina tower (Ivo Vitić, 1960.) in 2015.
© Vjekoslav Skledar, Sandra Šimunović/
Cropix

Mixed-use centre 'Cvjetni'

The largest and most controversial redevelopment in downtown area. On one hand, it brought activity and provided for (high-class) housing in the very heart of the city; on the other - through obscure operations and bribing of the city authorities - it took away part of the public area: the client was allowed to build the access ramp in the corridor of the street. This caused large public outcry: project was carried out as planned but - at the same time - made NGO scene very strong and influential.

Mixed-use centre 'Gradski podrum'

Another good example of urban infill in the very heart of the city. Comparing to beforementioned "Cvjetni" that introduced public passageway that is, in fact, a commercial inner street, this one actually opens part of its site to public - everyone is free to pass/sit anytime. There was even an intention to connect backyard to backyards of adjacent houses, to create new inner block plaza. "Icy", crystalline appearance of the building brought brand new spirit to the city centre and - much controversy.

Residential tower in Laginjina street

One of the most praised post-WWII housing complexes in Zagreb, this modernist icon has been listed as a cultural heritage and thus gained access to public funds for renovation. Large everchanging Mondrian-like southern front, with faded primary colours and sliding brise-soleil panels in wood, has rotten drastically and will be replaced by aluminium ones (as planned in the original project, but abandoned due to high building cost). Listing of this building shows a progressive shift in evaluating of our built heritage.

Selected bibliography:

- Project Zagreb: Transition as Condition, Strategy, Practice (E. Blau, I. Rupnik, Actar 2007.)
- Architectural guide - Zagreb 1898-2010 (Aleksander Laslo, Arhitektst 2011.)

04



SPLIT

05



SARAJEVO

SARAJEVO: BRIDGING THE IN-BETWEEN Lejla Odoboasic'



View of Sarajevo from the Yellow Fortress, 2017.

"If you take a look at Sarajevo at any time of day, from any surrounding hill, you will always inadvertently come to the same conclusion. It is a city that is wearing out and dying, while at the same time being reborn and transformed. Today it is the city of our most beautiful longings and endeavors and bravest desires and hopes."

Ivo Andrić, Letter to a Friend, 1920

The above statement, made by Ivo Andrić during the 1920's, resonates throughout Sarajevo's history and it also embodies its present-day condition. Historically Sarajevo is a city that is marked by great tragedy but it is also a place of constant resurrection. Sarajevo is apt at overcoming calamity and each time reinventing itself while maintaining and further adding to its historical legacy. In this sense, and in the current political European context, Andrić's words become significant. If Sarajevo is the place of bravest desires and hope, what lessons are to be learnt from its past? What is this city's next resurgence and could it signify the new face of the emerging Europe that is seated in the east?

Layered History

Historically Sarajevo has been a convergent place, a place of crossroads where often it is said that East meets the West; it is an in-between city, in many ways itself symbolically considered a bridge. It is a place where the Western & Eastern Roman Empire split; where the people of the Roman Catholic west, Eastern Orthodox east and the Ottoman south, met, lived and warred. It is place where Sephardic and then later Ashkenazi Jews found refuge and established their own place in this mosaic. Sarajevo's adaptive and accepting nature has lend itself permeate to many different influences that have left their mark not only physically on it's architecture and urban form but also culturally on multiple levels.

The city sits in a valley. Therefore its urban, cultural and geopolitical formation unfolds longitudinally along the river Miljacka and is marked by distinct historical styles that were built concentrically side-by-side. In Sarajevo one reads the layered history in its urban form; from the old Ottoman town born within the Turkish tradition of courtyards, mahalas and carsija to the more formal Austro-Hungarian boulevards with elaborate facades. One also sees traces of Socialist uniformism and utilitarian principles in the many residential buildings that align the Socialist parts of the city.



Fig.1 View of River Miljacka along which the city developed.

The most recent additions include the new suburbanism of the divided city, and the neo-colonialism of capital investment and cultural intervention from abroad. What is distinctively Sarajevan, however, is the harmonious ease with which these different parts and their influences exist together.

An in-between city, both geographically and culturally, Sarajevo signifies the new European identity. It embodies the emergence of the Eastern European reawakening as well as the "oriental" influence from the east.



Fig.2 Street in the old Ottoman part of town, called Bascarsija. This was once the core of commercial activity and is organized in accordance to the Ottoman urban principles.



Fig.3 Parallel street to the one shown above, only a few block further east, is in the central Austro-Hungarian part of town. The streetscape features heavily Viennese inspired buildings.



Fig.4 Marijin Dvor features iconic Socialist-era buildings. In the background Holiday Inn and two Unis towers are visible. These buildings were designed by Ivan Strauss, a prominent local architect. In the foreground, Alta shopping centre, is an example of contemporary mall architecture that dominates the urbanscape today.



Fig.5 Western end of town (Novo Sarajevo and Novi Grad) has been developed during Socialist era. At that time, the primary concern was providing enough housing for the growing urban population. Alipasino Polje is an example of a typical Socialist residential quarter that dominates west Sarajevo.

War: destruction of common memory

The notion of co-existence, of shared history that is physically manifested in the shared space, often in the form of public space and cultural institutions, is at the core of Sarajevo's essence. The dynamics of ethnic cleansing, on the other hand, is based on the idea of the carving out of separate, ethnically homogeneous and self-determining territorial entities with a singular narrative; it comprises of a denial of the 'common' or the 'shared' and the possibility of multiple narratives. The obliteration of cultural institutions, as testaments to all which attests to a record of the shared past, is the ultimate act of violence and destruction which was the core of the 90's nationalist agenda in the destruction of Sarajevo.

The heterogeneity that is rooted in the shared history and a common past is best reflected in the cultural institutions, which includes museums, galleries, theaters, libraries, etc. For this very reason, these institutions also became the primary targets during the urbicide that took place in Sarajevo during the 1990's. Their obliteration signified erasure of Sarajevo's essence: its multiculturalism and coexistence.

Present-day: carving out singularities

Today, twenty years after the signing of the Dayton Peace Agreement, Sarajevo finds itself as the capital city of a divided country. The division that was coined as a temporary divide as part of the agreement to stop the conflict, has resulted in a much more permanent reality, resulting in a shift of population along ethnic lines. Half of Bosnia and Herzegovina belongs to the Federation consisting mainly of Catholic and Muslim population while the other part belongs to Republika Srpska consisting of Orthodox majority.

The agreement has also turned the Bosnian governing system into a tripartite body with a shifting chairmanship from each of the three ethnic groups. This, of course, denies governing continuity and stability resulting in constantly shifting governance with short-term nationalistic agendas.

Although most of the pre-war urban fabric has been reconstructed and repaired, the ongoing ideological warfare among the three factions has largely stifled innovation and prevented a comprehensive strategy for Sarajevo's further development. This includes a lack of an agreement on a cohesive urban identity as well as the institutional funding. The funding



Fig. 6 View of the exterior courtyard at the Historical Museum in Marijin Dvor. This building is the best example of modernist architecture in Sarajevo and yet due to the lack of institutional funding on national level it is in a state of disrepair. .

issues and agenda differences have caused the shutdown of the seven major public institutions from 2012-2015. This in itself is the continuation of the conflict for it seems that although the methods are different, the goal remains the same: obliteration of the common heritage.

Desires and Hopes: Shared Space

Although riddled by a set of complex political tribulations outlined above, nevertheless, Sarajevo seems to be re-experiencing yet another transformative phase. Visitors continue to come, according to a government study, tourism in the city rose by 25 percent from 2014 to 2015. The World Bank estimates a 2.1% GDP growth in the last year while the number of young people returning from Diaspora, albeit small, keeps increasing annually.

In this post-war "European Jerusalem", where the country is divided along ethnic lines, the significance of the multicultural narrative that is propagated through shared space (which consists primarily of cultural intuitions) becomes very significant. The cultural institutions become the unifying element in the resurrection of the common and the idea of co-existence. They become an act of resistance to nationalist homogenization, by reinstating Bosnia's multi-layered past while simultaneously integrating it into the globalized European context. There are a number of great examples in Sarajevo, where cultural intuitions have contributed to this cause and in the process revitalized the urban context as well. However, there are still examples of further possible development that could help with the creation of the new image of Sarajevo.



Fig.7 Photo of the river bank along Marijin Dvor with the Parliament Building on the right and the new SCC shopping centre on the left. In the background Avaz Tower and Unis towers dominate the landscape while the foreground is underutilized and taken up by parking.

Towards a new future: Revitalizing the Common

Perhaps the most significant area of focus for the creation of this new identity is the neighbourhood called Marijin Dvor. This area, originally conceived at the edge of the Austro-Hungarian city, was envisioned as the new 'modern' centre of Sarajevo that would counter balance the old town. The idea was to anchor it with cultural institutions, the first of which being the National Museum built by the Hapsburg rule in 1888.

In present-day, however, Marijin Dvor marks an area of transition. Much like the city itself, it is an area of in-between. It sits between Sarajevo's old town in the east and the sprawl of new Sarajevo in the west. It contains a collision of buildings from past and present, a snapshot of the city's current disjointedness, including two of Sarajevo's new shopping malls; the iconic yellow Holiday Inn, where journalists stayed during the siege; the Bosnian Parliament (rebuilt with Norwegian money); the new fortresslike United States embassy, which spans an entire city block; as well as the city's Historical Museum (formerly the Museum of Revolution), a graceful 1958 modernist structure that resembles a white cube floating above a platform of glass, cited by many local architects as the most beautiful

building in all of Sarajevo. Completing the museum triad on the site will be the construction of the Ars Aevi – the Contemporary Art Museum of Sarajevo.

It would be crucial to pass an overarching legislation on a national level that would ensure the long-term revitalization of this area. Following that, introduction of a new public zone would tie together the different disjointed pieces by creating a 'common ground'. This would also include the continuation of the river walk, which is currently abruptly interrupted in the stretch along Marijin Dvor.

The museum triad at Marijin Dvor and the redefinition of the public space could be used as the launching point for the re-revitalization of this entire area. It could be a chance for the creation of a new identity for Sarajevo that is once again rooted in the idea of the inclusiveness. It could be built on the idea of bridging the in-between. Echoing Andric's words, with the bravest desires and hopes it might act as a beacon of hope for peace and tolerance through multi-cultural integration. In the current European context that is a message well worth spreading.



Fig.8 Pedestrian bridge designed and financed by Renzo Piano spans the river Miljacka at the site for the new museum of Ars Aevi at Marijin Dvor.

06



BELGRAD



Belgrade at the confluence of the Danube river and Sava River

BELGRADE: BELGRADE IN PLURAL

Zoran Đukanović,
Jelena Živković¹

Belgrade is the capital of Serbia, a small European country. It's by far the largest city in the country, not only by the population of 1.790.000 inhabitants (1.517.000 within the closer area), which is 24% of Serbian population², nor by the population density of 513 inhabitants/km², in the Belgrade region; which is five times higher than that in any other region of the Republic of Serbia; nor by the total area of 322.268 ha (35.996 ha within the closer area) which is 3,6% of Serbia's territory³, but more visibly by its economic power where the Belgrade region accounts for 40% of the GDP of Serbia and has a 71% higher amount "per capita" than the national average⁴. Belgrade is also, not only the seat of state bodies and institutions and almost all diplomatic missions, but also the tourist, commercial, industrial, transportation, financial, cultural, scientific and educational center (by all indicators, Belgrade is up to 50% of the total tertiary education capacity of Serbia⁵). According to the "Globalization and World Cities (GaWC) Research Network" Belgrade is classified as a "Beta-" world city⁶. Belgrade is located at the confluence of two international, navigable rivers: the Danube river and the Sava river, on the north border of the Balkan peninsula, at the top of the hill, above the flat land of the

Pannonia Plain. These rivers – two biggest water boulevards – define unique structure of the city of Belgrade, by separating its territory into 3 territorial units, while at the same time, integrating the whole city structure with the centrally located “Great War Island” - Belgrade’s green, natural oasis. Two of these units have been built and nowadays entitled Old Belgrade (the “First Belgrade”) and New Belgrade and Zemun (the “Second Belgrade”), while the third part of the city (the “Third Belgrade”), mainly informal, is planned to be developed according to the Master Plan of Belgrade 2021.



Belgrade in plural: First, Second, Third and Fourth Belgrade

¹ Both of the authors are associate professors at the faculty of Architecture, University of Belgrade, Serbia

² Belgrade in figures (2016) City of Belgrade, Secretariat for Administration, Sector for statistics, (https://zis.beograd.gov.rs/images/ZIS/Files/Publikacije/BUB_e_2016.pdf)

³ Tošić, B., Đorđević, J. (2004) The Settlements of the Belgrade Region, in *Geographica Pannonica* No 8. Novi Sad: Department of Geography, Tourism and Hotel Management (http://www.dgt.uns.ac.rs/english/pannonica/papers/volume08_08.pdf)

⁴ Pregled stanja privrede beograda prema aktuelnim statističkim podacima za 2014. Godinu (2014) Belgrade: Privredna komora Beograda (<http://www.kombeg.org.rs/Slike/UdrTrgovina/Statika/statistika/STANJE-PRIVREDE-BEOGRADA-U-2014.pdf>)

⁵ Statistical Yearbook of The Republic of Serbia 2016 (2016), Belgrade: Statistical Office of the Republic of Serbia (<http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/G2016/pdf/G20162019.pdf>)

⁶ The World According to GaWC 2016 (2016), Globalization and World Cities Research Network, (www.lboro.ac.uk/gawc/index.html)

First Belgrade

The “Old Belgrade” evolved and transformed from the middle age fortress that was founded on the remains of the ancient *Roman castrum*, towards the labyrinth urban structure of the oriental ‘border’ town, and finally, through many reconstructions, it gained all the main features of a central European capital. Transformation from a ‘border city’ to a ‘merchant city’⁷ coincides with the transformation from oriental to central-European city and can be observed in approach to urban planning. At the end of the 19th century ‘First Serbian Town Planner’ Emilijan Josimović, introduced a plan to reconstruct old Turkish Belgrade. Urban grain consists of small and middle-sized blocks which in some areas are orthogonal, while in other areas the urban matrix is more oriental and organic. Due to frequent wars and demolitions, the architecture of Old Belgrade come to be various in style, mainly by Western influences of classicism, romanticism, academism, art nouveau and secession; and finally, prevailingly after the Second World War, with a strong impact of modernism and brutalism. The core of this part of the city is the true “downtown” of Belgrade, with many public buildings and open public spaces, with the particularly high importance for both: the meaning of the city structure as well as the sense of identity of the entire city.



Figs. 1-2 The city core of the Old Belgrade – the Downtown

⁷ “In the nineteenth century, trade with Budapest, Vienna and Black Sea by the Danube River enabled the development of the city on the rivers, where the city has had already developed port, commercial and residential structure from Middle Ages. ” Radosavljevic U. Analysis of Waterfront Development Strategies: London Docklands and Rotterdam Kop van Zuid case – lessons for Belgrade case, unpublished Master Thesis, 2005

Second Belgrade

Zemun was developed on the right bank of the Danube river, where the widening of Danube begins and the Great War Island is formed at the confluence with the Sava River. It was built right on the bank and on the hill above the river. At the bottom of the central area of the city lies the historical core that from the very beginning of the city's development established functional and spatial connection to the river. To the south, Zemun continues into New Belgrade, with which it makes one continuous urban area. Until the end of World War I, Zemun and Belgrade had a parallel development on the banks of the two large rivers that throughout the history served as transportation and communication lines, but also as the state borders. Municipality of Zemun became part of the Belgrade City area in 1929. After changing its administrative position several times in the 20th century, in 1955 both the City of Zemun and most of the Zemun district were incorporated into Belgrade again. The Master Plan, adopted in 1950, as well as the development of New Belgrade in the area between rivers Danube and Sava definitively determined the position of Zemun as a constitutive municipality of the united city of Belgrade, for 1.000.000 inhabitants⁸. The historical core, located in the lower part of Zemun, has a

specific building character due to its specific role and position in historical, political and socio-cultural development. Today's appearance and matrix were formed in the 18th century, which at that time was densely built and fortified with 6 of 13 gates opening towards the Danube river. Urban grain consists of small and middle-sized building blocks organized orthogonally and irregularly; with more organic matrix present in hilly and river-facing parts⁹. After demolition of walls, during the second part of the 19th century, border and merchant city transformed previous storage areas into city parks, while developing the first public space on the riverbank. Nowadays Zemun is known for many squares located in its central area, though almost all of them are very small: Magistratski, Senjski, Veliki, Branka Radičevića, Karađorđev, Masarikov, etc. Some of the oldest and biggest ones are located in the area near the river.

New Belgrade is located on the left bank of the Sava River, but its northeastern section begins along the right bank of Danube, right before the Sava's confluence. Except for its western section, Bežanija, the new municipality was built on previously swamp-like terrain. Therefore, flatness is the main physical characteristic of New Belgrade, which poses a contrast to the old Belgrade. Bežanija is the first settlement on this territory established in the 16th century. In the 20th century, between the two world wars, communities sprung up closer to the Sava River towards Staro Sajmište and Novo Naselje, alongside some factories and an airport; in 1938 by the riverfront, a new Fairground "Staro Sajmište" was built. During the World War II this area was converted into a concentration camp, thus gaining a painful meaning for citizens. First urbanization plans for Belgrade's expansion to Sava's left bank were drawn up in 1923, but it was in 1948 that it really happened. The government-led construction of the new city began as a large-scale modern urban planning project. The area of 4160 ha – of the previous swamp – was dried and built as a city for 250 000 inhabitants. Being planned, designed and built as a socialist modern city, New Belgrade has all the characteristics of a "functional city" and the physical structure based on orthogonal schemes of super blocks. Urge to inhabit thousands of new city dwellers of state capital, of the newly born Republic for the shortest possible period, but also to constitute a new state's administrative center, determined all building efforts. Official socialist ideas of social equity and young state's fascination with prosperity and "new"



Figs. 3-4 The city core of the Zemun

⁸ Arhitektura i urbanizam 41-42, Architectural and planning association of Yugoslavia, Belgrade, 1967

⁹ Skalamera Z., Staro jezgro Zemuna 1, Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Beograda, 1966



Figs. 5-6 Typical urban matrix of Novi Beograd

coincided with modernist building philosophy. Urban structure of the New Belgrade therefore is characterized by clear functional segregation of the territory, more or less, mono functional organization of urban blocks and strong hierarchy of hubs for communication.

Third Belgrade

'Third Belgrade' is a relatively new, unconventional name for the northern suburban part of the city of Belgrade, settled on the fertile plain, across the Danube River, on its left bank. Traditionally, this area is a flat, agricultural land. Beside the two planned urban oases and several small traditional villages, during the last decades, this area has been extensively built, mainly in an informal way. At the beginning of the 21st century, Belgrade was oriented towards developing its third unit - Danube's left riverfront, by recognizing the Third Belgrade's territory as the most desirable for future development of the city. Thus the "Master Plan of Belgrade 2021" made a basis for the project of the "Third Belgrade" in this area, planned for 300.000-400.000 inhabitants. This is not a new planning effort. Decree on modification and supplementing of the "Master Plan of Belgrade" (1950) introduced the idea that the city's territory *"should be extended to the left bank of Danube, 1700ha comprising the residential quarter and 2700 ha industrial zone. It is a question for about 18km sunny Danube bank, where the Danube town will be built"*¹⁰. The "Master Plan of Belgrade 2021"



Figs. 7-8 Urban fragments of the Third Belgrade

has a vision of the increasing importance of the area with commercial, residential, recreational and tourist development, therefore uniting existing residential areas with central Belgrade.

Fourth Belgrade¹¹

'Fourth Belgrade' is not a name, it is a metaphor. It is generally known, sometime even glorified, but mostly an invisible part of the city. As a soft cartilage, hinged between the three visible stone-based parts of the city, there is another, invisible, fragile and liquid one – the aquatic Belgrade. It exists beside the city crowd, hidden in the stealthy shadows of the willow trees. Due to its destiny, it is built at the confluence of two big navigable European rivers, Belgrade has a long tradition of 'living on the water'. Almost 5.000 raft houses, about 800 pile dwellings and more than 9.000 vessels are anchored to the banks of the Belgrade's river boulevards, inside the riverbed, between the levees. This is a city inside the city. Belgrade has more than 200 km of riverbanks along which the life of more than 30.000 inhabitants swarms. Mainly informal by law, it is also informal in the lifestyle of people who vividly inhabit it seasonally, from the early spring to late autumn. Although it looks structurally extremely fragile and

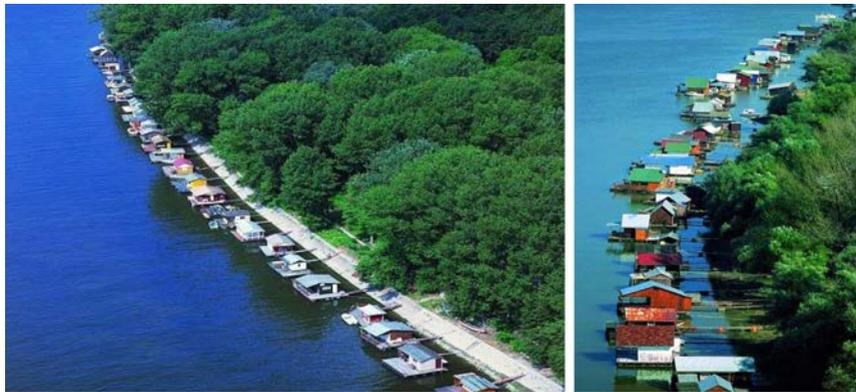
¹⁰ "Arhitektura i urbanizam" 41-42, Architectural and planning association of Yugoslavia, Belgrade, 1967, pp.118

¹¹ This paper is the very first public announcement of this name 'Fourth Belgrade'.

very temporal, it's basically extremely flexible and very permanent. If the troubled water would carry away or soak some of the houses, another one will immediately replace the disappeared one. This live structure works like a chain, which is strong as much as the weakest link is. Therefore, they care about each other all the time, and thus becoming one of the most homogeneous communities in Belgrade.

Other Belgrades

Belgrade is the old city nestled in an extraordinary place. This unique geographical position makes the area attractive for settlement and conquests all of the time. During the city's long history, different cultures from all the cardinal directions were inspired to build house at this place and to fight for it. In these historical fires, Belgrade was often destroyed, but also solidified. These historical fires have been heating the melting pot of Belgrade, in which different cultures have been melted and merged, until once this boiling mass was gushed out into a mold of the city, solidifying in the form of Belgrade. Thus, Belgrade become a specific amalgam, alloyed by many cultural characters, which can be recognize by a careful observer. It seems that the future would be the same. As always, so today, Belgrade is still an open city for all. After some bad times, whilst staring towards the desirable future from the top of his hill, Belgrade accepts all offered hands. Both, the hands that give and those that take.



Figs. 9-10 Urban fragments of the Fourth Belgrade

This is a fair exchange. As much as Belgrade is conscious about what it does not want to be, that much others will respect what Belgrade actually is. According to this very sensitive balance, the city will step into its own future – into its own self. But, the future must cost time and money. Even if Belgrade probably has time to spare, that is not the case with its finances. Then, what kind of future Belgrade can afford for itself? Beside the various irresponsible ideas for development of the glorious Potemkin Village (which will never be realized) and beside a couple of big infrastructure projects, which were realized after the 2000 (but which are irrelevant for this paper), we decided to promote such a different approach toward the finding a proper way to reach the future which our city really need and desire. Hoping that our city deserves another, less invasive, alternative approaches for the development, small group of professors and students from the Faculty of Architecture, University of Belgrade, with great help of several top experts from Serbia and USA, decided to found an educational interdisciplinary program, *Public art & Public space* (PaPs¹²). It is aimed to integrate art into the public spaces and the city life, as a way of improving their quality. It was established in 2003 at the Faculty of Architecture, University of Belgrade, with a purpose to explore alternative approaches to academic architectural and urban design education.

Starting from a statement that the lack of finances can't stop the coming of the future, we decided to invest the best we have, which costs nothing –



Figs. 11-12 Cityscape from the end of the IX century and beginning of the XX century

¹² www.publicart-publicspace.org



Figs. 13-24 Belgrade Boat Carnival, 'Public Art & Public Space' annual campaign 2004, after that the Carnival becomes a traditional summer event

our dreams and our love. Additionally, according to a practical orientation toward the realizations, a usual educational strategy *'learning by doing'* was converted into another one: *'dreaming by doing'*. Also, relating to weak resources we had available, but also because of the necessity to work truly interdisciplinary and participatory in making decision, we use tactic *'small steps toward the big vision'*¹³. Respecting the importance of the city rivers, our very first projects¹⁴ and actions were primarily oriented to the abandoned merchant and industrial areas around the river banks of the city of Belgrade. As a part of the most attractive and the most memorable city view, it became a symbol of Belgrade's big vision – to finally descend to its rivers. Success of our realizations and their broad public promotion, confirmed the importance and high development potential of the old Sava port. As a result, private investors, as well as the city and republic governments were stimulated to invest in the reconstruction of buildings and public spaces in the port area. Today, a bit more than ten years later,

¹³ Živković, J., Đukanović, Z. (2010) Small Steps Towards Big Vision: Taking People to the River (Again); published in: PORTUS, n.20: "Entre el mar y la ciudad: nuevos paseos marítimos / Between the Sea and the City: new seaside promenades"; RETE-Association for the co-operation between ports and cities, Venezia, 2010; October 2010

¹⁴ Step Towards River [2003] (www.publicart-publicspace.org/projects/annual-projects/001-paps-2003-step-towards-river) and Belgrade Boat Carnival [2004] (<http://www.publicart-publicspace.org/projects/annual-projects/002-paps-2004-belgrade-boat-carnival>)



Figs. 25-26 Old Sava Port of Belgrade, 'BetonHala' now and then, general condition before 2004 and today

without hard gentrification, this area come to be one of the most prominent cultural and fun zones of the city of Belgrade that attract people to visit it and spend time there working and having fun; confirming the cultural character of the new city-river integration. Mission impossible was done. It was confirmed that small temporary, public-oriented, people-friendly, environmentally and historically sensitive projects can bring both public and political attention. They can attract investors and enable initiations of more complex, long-term development visions. Interaction of small individual and great political goals, as well as the public-private partnership, can be very beneficial and finally bring various particular benefits – for the local community and the city in general, and for the students involved. In case of Belgrade, enthusiasm for urban spatial improvement was rooted in the social and political changes in the country. The new democratic city government, the academics, public institutions and private investors had the same goals: to change the attitude towards urbanity and to bring waterfront public spaces back to the citizens.

The dream comes true.

**ATLANTE
FOTOGRAFICO**



DURRËS









RIJEKA









ZAGREB







SPLIT







SARAJEVO







BELGRAD





SULL'ADRIATICO



Un approccio digitale alla città "parallela"

PONTI DELLA CONOSCENZA. LE ROTTE DELLE INFORMAZIONI ATTRAVERSANO L'ADRIATICO Federico di Lallo

Premessa

Indagare, conoscere, apprendere, connettere, scoprire. Cinque azioni necessarie affinché ognuno di noi possa avere il quadro completo delle dinamiche di crescita di un fenomeno o dell'insieme dei fattori che determinano l'evolversi di una storia, di un racconto. Cosa significa indagare? Scattare un'istantanea dello stato di fatto; cosa vuol dire conoscere? Essere curiosi e munirsi degli strumenti necessari al fine della conoscenza; apprendere? Far proprie le dinamiche storiche e sociali di un territorio; connettere? Significa interpretare i dati, correlarli tra di loro giungendo, infine, ad una scoperta. Quello che una volta era il fervido Golfo di Venezia, luogo materiale ed immateriale di scambi di merci, cultura e saperi oggi non è altro che il medesimo spazio, ma con una semplice denominazione diversa: Mar Adriatico. Nuovi e vecchi *dialoghi* tradotti in rotte e naviganti, dati e quantità, dinamiche sociali ed economiche. Utenti, sì, quelli che da sempre hanno permesso l'evoluzione di questo Territorio tra l'acqua e la terra, baciato dal sole e trasformato da sempre. Un grande contenitore di reti multiscalarì, non sempre fisiche, che aspettano di essere indagate, conosciute, apprese, connesse e scoperte: un potenziale patrimonio di sapere, configurato in forma di *ponte*, ancorato su sponde

dalle caratteristiche differenti e, quindi, in grado di far fluire una linfa di molteplici informazioni. Due sponde, due rive, due segmenti lungo i quali si attestano i maggiori propulsori di *cultura* e tradizioni pronti alla conquista, puntando ai rispettivi orizzonti: da un lato la costa italiana, una volta caratterizzata da piccole espansioni dal notevole carattere morfologico, da Trieste a Leuca, poi con il tempo, divenute un unico territorio lineare imponente, longevo e fertile; dall'altro la sponda balcanica con un ritmo scandito, sincopato, che con le sue pause definisce in puntuali i suoi grandi ed imponenti insediamenti. Connettere è l'imperativo immateriale di una cultura diffusa sotto forma di *informazioni*.

1| Viaggio

In qualsiasi occasione di attraversamento, di cammino, di transito, di passaggio, o semplicemente di viaggio, ogni protagonista ha elaborato, prima di partire, o elaborerà, dopo esser tornato, un itinerario. Una previsione di ciò che attraverserà o un ricordo dopo l'esperienza vissuta. È l'eredità lasciataci dai primi esploratori, con gli appunti di viaggio che costituiscono, di fatto, le prime forme di rappresentazione spaziale dei luoghi da loro visitati. Etimologicamente il termine *viaggio*, evoluto in italiano dal provenzale ed ancora prima dal francese antico, deriva dal latino *viaticum*, termine che indica ciò che si porta in viaggio, la provvista; ciò che è indispensabile alla riuscita del viaggio, quindi alla propria sopravvivenza. Il viaggiatore che sta per intraprendere il suo itinerario dovrà scegliere con accortezza cosa dovrà portare con sé, tutto ciò che ritiene fondamentale per la riuscita dell'esperienza, rispetto alla sua predisposizione al viaggio (necessariamente diversa dalla coscienza del viaggio al ritorno) e alle aspettative che lo stesso ha suggerito. La personalità di ogni itinerante si identificherà nella sua *cambusa*, ed anche nel suo modo di prepararla; più sarà minuziosa, più il viaggio sarà riuscito e l'esperienza formante. Sarà appagante la scoperta del mondo e la sua conoscenza attraverso il pellegrinaggio, fatta di tentativi e rischi, come suggerisce la radice *per* dello stesso termine; *esperienza* è *pericolo*, quindi se il viaggio è esperienza, anche il viaggio è pericolo, rischio e tentativo. Sperimentazione.

Le attività fondamentali per l'uomo fin dalla sua origine sono state quelle di conoscenza ed indagine del suo ambiente di vita: egli doveva trarre esperienza dal suo vissuto perché potesse sopravviverci. Per sentire il contatto con il suo luogo, l'uomo ha dovuto sollevarsi in posizione eretta (Pavia, 2015), per scrutarlo prima con lo sguardo, e poter poi intraprendere l'atto dell'esplorazione verso la direzione che lo sguardo gli aveva indicato (l'intuizione dell'orizzonte al quale dirigersi sarà sempre data dalla certezza del primo sguardo del viaggiatore coraggioso, come Colombo che, traguardando l'oceano, non esita nell'individuazione della sua meta ed, impavido, la indica ai *compagni*); mirare l'orizzonte, sfidare l'immaginario ed immaginare *collegamenti* ancora da compiere sono le azioni che, da sempre, hanno caratterizzato il genio dei viaggiatori, temibili tracciatori di rotte e temerari capitani di ventura. Con l'itinerario ha inizio l'atto del camminare, compiuto solo quando porta in luoghi diversi dal proprio: «Camminando percepiamo lo spazio, lo misuriamo, lo assimiliamo. E' così da un tempo memorabile» (Pavia, 2015: 5). Con l'esplorazione comincia l'erranza, il nomadismo, ovvero l'atto del viaggiare. Anche se il nomadismo rappresenta la prima forma di viaggio, un itinerario inteso in senso dinamico, meno conosciuto è l'aspetto sedentario della vita erratica. L'uomo si sposta per curiosità, ma anche per insediarsi nel luogo più idoneo alla propria vita, un atto di compromesso tra ambizioni personali e riconoscimento delle identità del luogo scelto. Per poter vivere da nomade, o da viaggiatore esperto, l'individuo deve essere fertile mentalmente, svincolato dai propri stereotipi. Il vero atto di apertura culturale comincia nel Rinascimento che, non a caso, è il periodo storico e culturale in cui il nuovo modo di intendere la conoscenza scientifica fa nascere una nuovanatura del viaggiatore: moderno ed emancipato, anche succube del fascino del viaggio. È una visione romantica, quella dei viaggi di Goethe, di Chateaubriand e di Flaubert, come quella degli itinerari di tutti i protagonisti letterari dei romanzi di formazione ottocenteschi: partiti con un limitato fine, si trovano ad affrontare un viaggio intimo al quale segue una crescita personale ed etica: il viaggio è mezzo di scoperta dei luoghi, ma anche di se stessi.

Scoprirsi è l'atto involontario di un continuo viaggiare che oggi avviene anche sedentariamente.

2| Mappa

È bello perdersi in una mappa, osservarla ed immaginare di poterla percorrere in tutte le sue direzioni, pur conoscendone le impossibilità di attraversamento. Frammenti di terre emerse, distese di acque profonde e continenti ormai alla deriva (la natura rivendica giorno dopo giorno l'autorevole diritto al ridisegno delle nostre mappe) costituiscono le *forme* di rappresentazione dello spazio, sempre in continua mutazione. Dall'origine dei tempi l'uomo, per necessità, ha deciso di rappresentare ciò che aveva il diritto di sapere e quindi di ricordare, attraverso gli «strumenti per investigare relazioni spaziali» (Pignatti, 2011: 7); ha avuto la pretesa, successivamente diventata desiderio compulsivo di potere, di mettere insieme diversi aspetti naturali, ciò che percepiva osservando il suo contesto di vita, e artificiali, le modifiche soggettive operate sui primi, dettate dallo spirito di sopravvivenza. Si è configurato così, da sempre, un modo duale di rappresentazione dello spazio: il naturale e l'artificiale, categorie del materiale. Le mappe si copiano, come gli itinerari. Per questo alcuni geografi spesso commettevano volontariamente un errore, un'imprecisione nella rappresentazione, in modo da verificarne immediatamente l'avvenuto plagio di terze parti operanti nello stesso campo: chiamavano questo metodo *trap street*, strada trappola, che al tempo della guerra fredda costituiva l'astuta pratica di confondere il nemico personalizzando una cartina (Lupo, 2014: 94).

Nell'era del digitale la geografia è alla portata di tutti, in ogni momento, a costo zero. Si viaggia già da appena svegli, o dopo aver visto qualche social network, o perché no, proprio per pianificare un viaggio. L'interattività dei nuovi mezzi di *remote sensing* (telerilevamento) rispetto ai tradizionali strumenti di consultazione cartografica ha consentito un notevole incremento del livello di cultura che, oltre ad essere ampliata, ha anche acquisito un carattere diffuso. Vedersi catapultare da un territorio all'altro, da un paesaggio costiero alle vette più alte di uno montano: è bello perdersi in una mappa. Si immaginano le temperature, le tradizioni culinarie, le valute tramite i futuri cambi ed il comfort che ogni utente, escursionista o meno che sia, avrà durante l'esperienza.

La percezione mentale diretta è un processo intuitivo indispensabile alla lettura di una cartografia. Nella fase di interpretazione, infatti, l'utente sarà soggetto a due stimolazioni: sfruttando la conoscenza diretta

di determinate categorie fisiche, si proietterà nei luoghi in cui vorrà essere; poi, la non conoscenza dettagliata di quei luoghi, lo metterà nella condizione di aggiungere, all'azione del proiettarsi, quella di immaginare le peculiarità, per quanto incerte possano essere. Ci sono cose che non possono essere descritte con le mappe. Come le memorie dei viaggiatori, gli appunti sui taccuini di ventura che di fatto costituiscono il vero patrimonio della scoperta mediante l'unica esperienza irripetibile del viaggio. Ma non solo; vederne gli schizzi, le annotazioni, le misure, i lunghi tracciati sinuosi o rettilinei delle rotte, le rappresentazioni della terra emersa, costituisce la ricostruzione delle identità dei luoghi visitati (la conoscenza dei dati del viaggio costituisce l'informazione del tragitto). Forse nacquero proprio in quel tempo le prime inconsapevoli pubblicità turistiche, capaci di attrarre curiosi e futuri viaggiatori.

Un vero e proprio reportage è quello di Ippolito Caffi con l'intento di riportare sulla tela l'imminente battaglia di Lissa dopo aver traguadato dalla terra ferma il Mar Adriatico che sarebbe stato lo sfondo del conflitto, ed il luogo dove avrebbe trovato la morte. Da viaggiatore esperto, il suo incarico sarebbe dovuto essere quello di unirsi alla Regia Marina del Regno d'Italia per documentare l'episodio della terza guerra di indipendenza italiana in seguito al quale si sarebbe voluto raggiungere l'obiettivo del pieno controllo sull'Adriatico.

3| Identità

Viaggi e mappe, naviganti e rotte, memorie, appunti, paesaggi ed identità sono le categorie fisiche ed immateriali di un atlante del saper indagare. Conoscere luoghi, rubarne i segreti e scoprire territori fragili dalle notevoli complessità storiche è ciò che fa l'animo del capace viaggiatore. Ci sono luoghi e luoghi, e per ognuno c'è un tipo di viaggio. L'indole di un luogo, il suo *genius loci*, suggerisce come va vissuto, e quindi conosciuto. La tipologia di viaggio che ne deriva è peculiare per ogni meta. Le caratteristiche di ogni spazio generano diversi modi di attraversarlo, di percepirlo, di ricordarlo e di trasmetterlo: ogni viaggio verso una meta ne costruisce il mito e l'identità. Un viaggio per un luogo, ma anche uno per ogni identità di quel luogo.

Fig.1 I molteplici paesaggi dell'Adriatico ne suggeriscono una visione utopica fatta di tante identità quante sono quelle delle terre che si affacciano sulle sue sponde: letture incrociate di culture sensibili e fertili.



L'Adriatico è tanti luoghi, tante storie e tante identità.

Vale per l'Adriatico la descrizione di Braudel di Mediterraneo: « Che cosa è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre [...] Significa incontrare realtà antichissime, ancora vive, a fianco dell'ultramoderno: accanto a Venezia, nella sua falsa immobilità, l'imponente agglomerato industriale di Mestre; accanto alla barca del pescatore, che è ancora quella di Ulisse, il peschereccio devastatore dei fondi marini o le enormi petroliere. Significa immergersi nell'arcaismo dei mondi insulari e nello stesso tempo stupire di fronte all'estrema giovinezza di città molto antiche, aperte a tutti i venti della cultura e del profitto, e che da secoli sorvegliano e consumano il mare» (Braudel, 2008: 7). Per ogni direzione per cui l'Adriatico può essere percorso si può riconoscere una differente lettura con cui interpretarlo: è un bacino semi chiuso e assolutamente *intimistico*; ma è anche un mare e, quindi, capace di far interagire culture e mescolarle. Per la sua conformazione lo si può percorrere in molteplici velocità, con diverse modalità, attraverso più paesaggi. Se si considerasse l'Adriatico un'unica entità e ci si prefiggesse l'obiettivo di condurvi un viaggio, "visitare l'Adriatico" non significherebbe più visitarne una singola porzione per volta, ma, se ciò fosse paradossalmente possibile, visitarlo tutto in un'unica volta. Ma l'Adriatico è tante cose, quindi esplorarlo, considerandolo un'unica entità, potrebbe significare anche viaggiare molteplici volte quante sono le sue identità, ma sempre percorrendone totalmente l'invaso.

4| Ponti

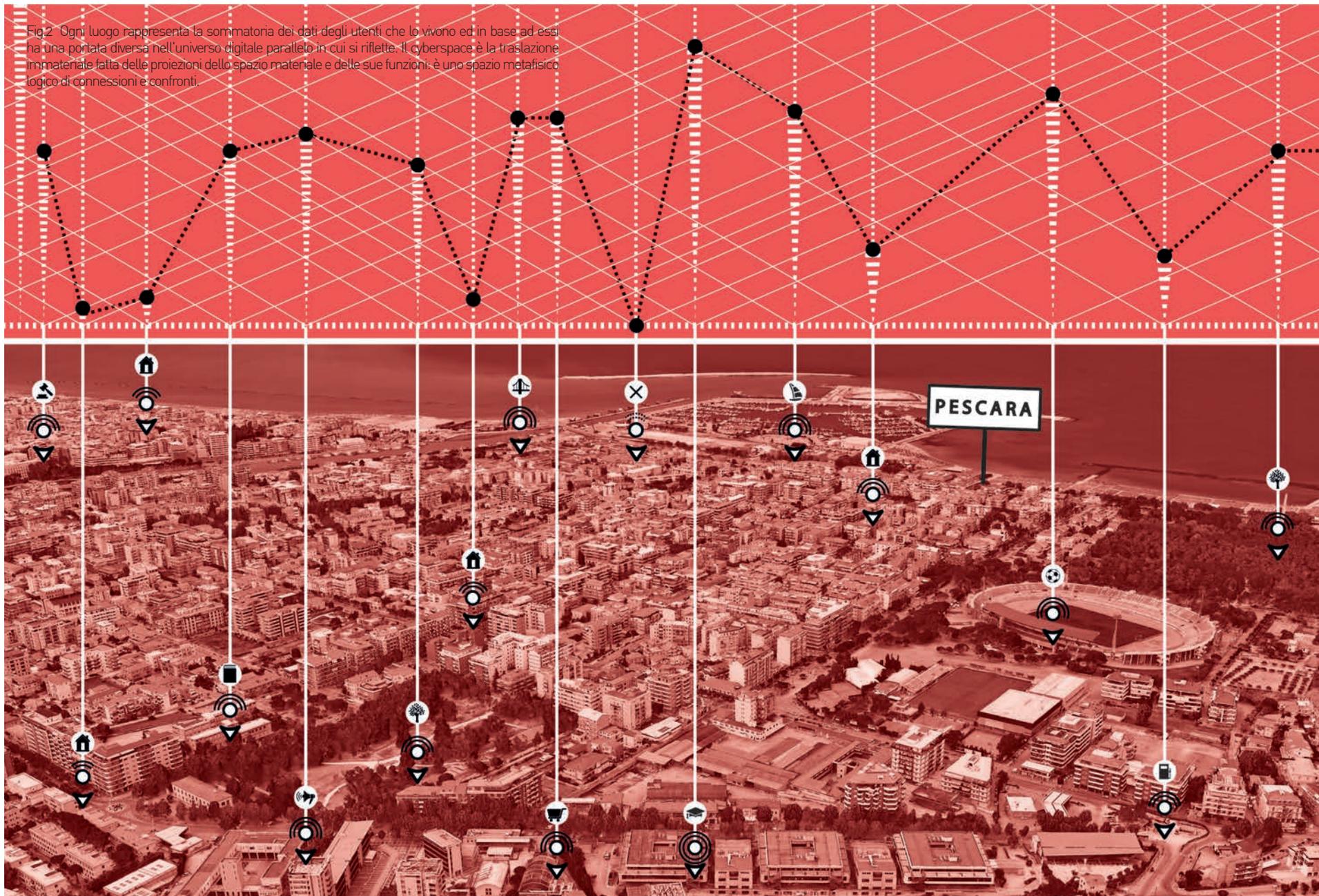
Come ulteriore possibilità al bisogno di effettuare molteplici viaggi, si può decidere di compierne uno *alternativo*, contemporaneamente fisico ed immateriale, così completo che permette, in un'unica esperienza, una conoscenza diretta, "aumentata" ed inconsueta: il viaggio virtuale.

Siamo tutti dei sensori. Siamo tutti dei recettori capaci di interagire con il sistema informatico globale. Ogni essere umano è portatore di *intelligenza connettiva*, un tipo di dote che, se sviluppata, supera di gran lunga le capacità di qualsiasi macchina. Il sensore umano capta distanze, sì, ma

al tempo stesso le contestualizza, lanciando segnali di dialogo tra sé e sé e con l'ambiente esterno, vero campo di sperimentazione. La moderna tecnologia permette di perdersi tra le sue tante sfaccettature digitali: servizi fruibili in tempo reale da cui poter trarre informazioni e dati in continuo movimento. In questo flusso costante di conoscenza, strutturata sottoforma di rete invisibile, esistono nuove connessioni, particolarità del territorio irreali parallelo, il *cyberspace*. Immaginiamo di poter applicare un filtro visivo ai nostri occhi visionando finalmente quell'ignota rete di filamenti infinitamente incrociati; un tessuto fitto, impenetrabile trasversalmente, caratteristico se percorso in orizzontale. Lungo le strade non ci sono limiti di velocità e la sede viaria è articolata in altezza: diversi spessori che non dialogano tra loro se non quando incontrano nodi di scambio che permettono un contatto da cui scaturisce un nuovo flusso costante di un colore diverso. Ci sono negozi, avatar di quelli reali, o meglio solo quelli che hanno deciso la loro esistenza sul mondo parallelo; ci sono parchi, giardini, edifici pubblici, c'è tutto, persino una moneta specifica, quella digitale, i *cybercoin*, ma anche centri commerciali dove stare attenti alle offerte del giorno. Persino il recapito delle merci è contemporaneo: mentre nella realtà un *collo* viene consegnato, nel mondo parallelo una sottile linea, colorata diversamente rispetto agli altri flussi, percorre le fermate precedentemente impostate. Non sono visioni o rappresentazioni fantastiche dettate da intuizioni, tutto ciò è reale, è tra noi, quasi compulsivamente indispensabile al nostro essere contemporanei di un mondo che cammina verso la direzione della macchina. La realtà digitale non è visitabile, ma vivibile: conoscere ed indagare i luoghi fisici ne genera memoria, visitare il *cyberspace* si traduce in un'esperienza di tracce e dati digitali derivanti da filtri impostati dagli utenti stessi. Forse le peculiarità del mondo irreali devono ancora essere descritte: per ora ci limitiamo ad indagare, volteggiare a mezz'aria, navigare per l'appunto.

Se leggere la geografia fisica consiste nell'individuazione e localizzazione di elementi del territorio, di materiali del paesaggio e non solo, la geografia dei dati è la messa a sistema delle informazioni provenienti da punti diversi. Se la geografia fisica viene rappresentata in mappe e cartografie caratterizzate da differenti tipologie di elementi, la geografia dei dati sarà rappresentata in mappe fatte di flussi, connessioni e congiunzioni, ovvero di *ponti* e di *attracchi*: la *cybergrafia*.

Fig.2 Ogni luogo rappresenta la sommatoria dei dati degli utenti che lo vivono ed in base ad essi ha una portata diversa nell'universo digitale parallelo in cui si riflette. Il cyberspace è la traslazione immateriale fatta delle proiezioni dello spazio materiale e delle sue funzioni: è uno spazio metafisico logico di connessioni e confronti.



Il mondo parallelo è senza barriere, è percorribile da tutti, senza disuguaglianze. Le identità sono spesso modificate, ricostruite, non veritiere, ma la tutela dei nostri avatar è comunque garantita. La percezione e la conoscenza dei luoghi sono esponenzialmente cresciute, lasciando feedback di qualità ed istantanee di vissuto. Tutto ciò costituisce una quantità di esperienze, dati nell'irreale che, se interconnesse, compongono geografie diverse, come quelle della memoria dei luoghi e delle loro identità. Ognuno di noi è in contatto con la tecnologia. Ognuno di noi ha un tablet, un cellulare, un computer portatile o un qualsiasi apparecchio digitale avente sensori, fotocamere, microfoni, un sistema di posizionamento globale ed una connessione internet: è la dotazione minima per essere interconnessi. Siamo connessi gli uni agli altri ed a volte ce ne dimentichiamo. Ci sono dei contatti con il mondo fisico, continue suggestioni con ciò che è e ciò che sarà: raffigurazioni del reale tradotte in immagini virtuali fruibili contemporaneamente attraverso le componenti digitali.

La risorsa è virtuale, ma il beneficio è reale. È ciò che è accaduto ad Amburgo dove il Philharmonic Hall Pavilion consentiva, durante il cantiere di quella che sarebbe poi stata la Filarmonica, di proiettarsi nella realtà futura del progetto per la città degli architetti Jacques Herzog e Pierre de Meuron. Un contenitore dalle geometrie semplici racchiudeva in sé un progetto multimediale all'avanguardia. Casuale ma non scontato è il collegamento della funzione del padiglione al nome dell'antistante piazza Magellan Terrassen di Enric Miralles: il fruitore dell'opera espositiva, di fatto, compie un viaggio itinerante alla scoperta dell'ancora realizzata Filarmonica attraverso la possibilità di sperimentarne l'acustica, immaginandone la cavea nutrita di musicisti, la visuale privilegiata delle logge, immergendosi fisicamente nel plastico in scala dell'intervento e scegliendo specifiche visuali che dalla piazza mirano la nuova architettura musicale. Entrando nel padiglione si era, quindi, in una *finestra temporale* che sussisteva contemporaneamente al presente, in un luogo del presente, ma per vivere un parallelo futuro: è la definizione di portale temporale, ovvero uno *stargate urbano*.

Sullo stesso principio di funzionamento dello stargate, si potrebbe immaginare un preciso e sistematico metodo di gestione dei dati informatici che sono ad un livello parallelo a quello del reale e, quindi, definendo i mezzi necessari allo scambio dei dati e strutturandone la disposizione, si

potrebbe elaborare una nuova strategia di pianificazione *super-urbana*: un upgrade 3.0 della governance di un territorio reale attraverso una nuova infrastruttura comunitaria immateriale basata sulla cultura.

Visione

All'interno di ogni città, in posizioni strategiche nel suo tessuto, potrebbero essere collocati diversi poli di sistematizzazione delle informazioni in proporzione al numero di utenti facenti parte di quel contesto: li chiameremo *convogliatori*. Questi sono piattaforme digitali pubbliche nelle quali tutti gli utenti sensibili a vari temi culturali, che vogliono trasmettere il proprio contributo a quei temi, hanno la possibilità di eseguire un upload. Nessuno, però, può visionare o appropriarsi del contenuto di un altro utente in quanto tutti i dati elaborati che arrivano al convogliatore vengono filtrati per contenuti ed indicizzati per temi da soggetti autorizzati dalle amministrazioni. I contenuti caricati nei convogliatori ed opportunamente selezionati vengono inviati, dai medesimi soggetti garanti, a delle vetrine digitali della cultura, una per ogni città che abbia aderito all'iniziativa: le chiameremo *scambiatori*. Essi costituiscono dei *monumenti digitali* nel contesto reale e rappresentano la città in cui sono collocati, come dei musei dell'urbano che vogliono diffondere a scala globale le manifestazioni della cultura che avvengono sul territorio. Ogni scambiatore urbano, socialmente sensibile, è la base di riferimento per la riconoscibilità della città in cui si attesta ed è il solo in grado di stabilirne il suo grado di relazionalità grazie alla capacità di mettersi in contatto con gli scambiatori delle altre realtà. Quest'ultimi agiscono ad una macroscale, ma solo grazie al supporto delle informazioni provenienti dalla microscale alla quale agiscono i convogliatori. Gli scambiatori, in quanto musei 3.0, sono accessibili e visitabili come tutti gli altri luoghi di interesse della città: in essi ci si reca per avere cognizione delle realtà di un territorio, ma non solo del proprio. Dato che gli scambiatori funzionano per relazioni, si potrebbe avere una nuova *visione* del territorio adriatico, compressa perché vicina.

L'Adriatico, quindi, in materia di dati non esiste.

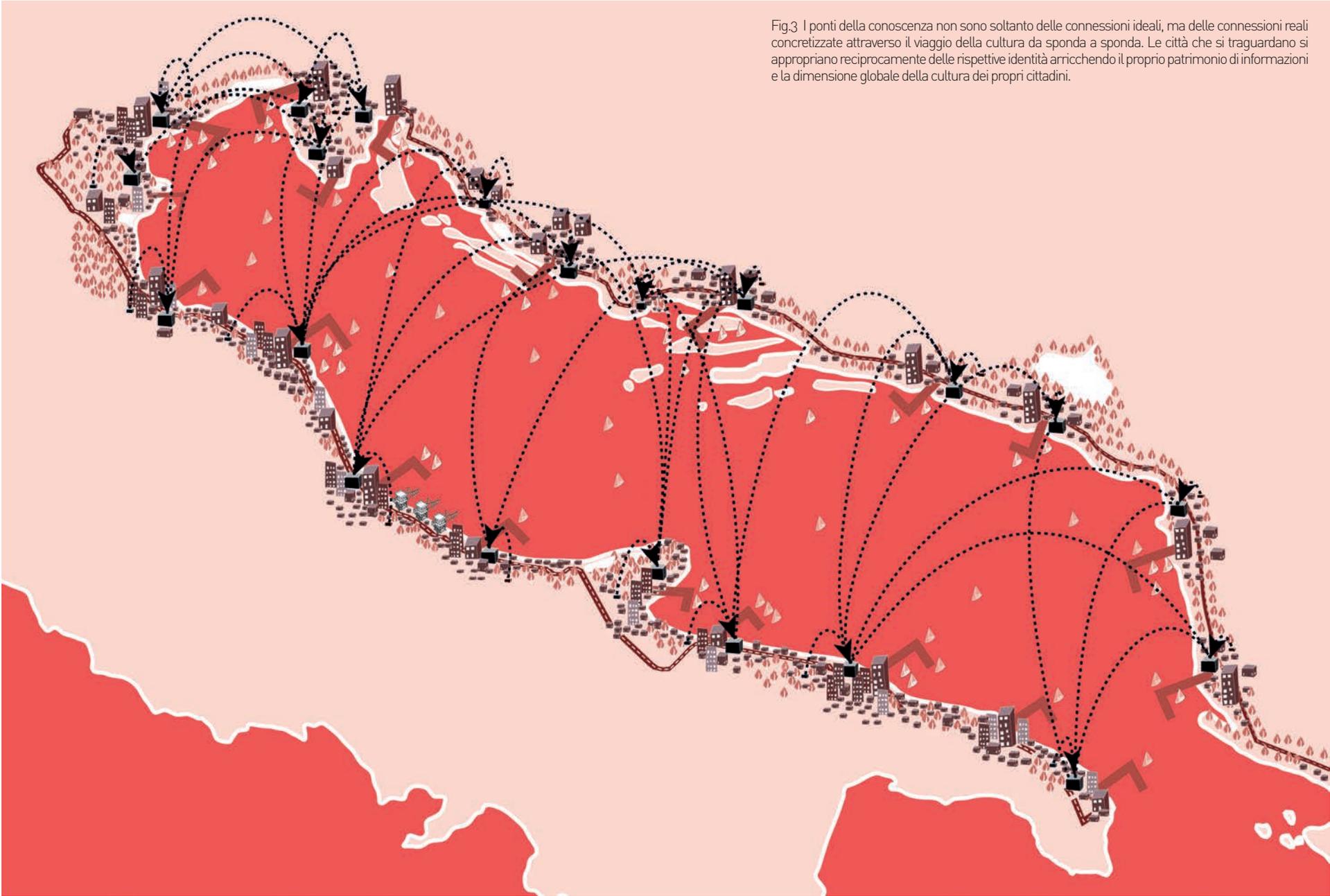


Fig.3 I ponti della conoscenza non sono soltanto delle connessioni ideali, ma delle connessioni reali concretizzate attraverso il viaggio della cultura da sponda a sponda. Le città che si riguardano si appropriano reciprocamente delle rispettive identità arricchendo il proprio patrimonio di informazioni e la dimensione globale della cultura dei propri cittadini.

Non esiste perchè le singole città, che si traggono dalle sponde e non solo, trovano luogo l'una nell'altra. Qualsiasi interferenza possa esistere nel sistema fisico di veicolazione di dati decade nel momento in cui la materia informatica deve viaggiare virtualmente. La portata culturale dell'infrastruttura così realizzata (con flussi di comunicazione attivi in ogni direzione - ponti infiniti) sta nella possibilità di organizzare eventi tematici da parte di scuole, università, associazioni creative permanenti o occasionali, istituzioni e gruppi di cittadini a cui possono partecipare contemporaneamente tutti gli utenti di un'altra realtà geografica che siano interessati allo stesso tema. Si immagini, ad esempio, un utente curioso di conoscere la realtà culturale *estemporanea* di un territorio oltremare: in determinati periodi, in base alla frequenza di eventi interessanti da condividere, lo scambiatore annuncerà la contemporanea connessione con un'altra città. Tutte le volte che dovesse riproporsi il collegamento con la stessa città, le informazioni in quel momento a disposizione degli utenti sarebbero sempre nuove ed aggiornate.

Tutto ciò traduce l'espressione *Open Source* come nuovi modelli di partecipazione in rete (Ratti, 2014). Di fatto, essendo quelli a cui ci si riferisce per avere consapevolezza di un sito, gli scambiatori costituiscono gli attracchi di un ideale *ponte della conoscenza*: un collegamento immateriale dall'interno verso l'esterno e viceversa - da sponda a sponda - che connette realtà, identità attraverso mappe immateriali non ancora disegnate. L'Adriatico, quindi, in termini digitali potrebbe non esistere, potrebbe non esistere l'ostacolo del suo margine: esso continua a sussistere come sommatoria di identità culturali, ma non più come ostacolo - per quanto oltrepassabile - alla trasmissione di dati ed anche di cultura. Se le città che si sviluppano lungo le sue due coste sono dotate effettivamente di porti, snodi infrastrutturali marittimi, le stesse città adriatiche, immaginate nella cartografia virtuale parallela fatta di connessioni telematiche immediate, sono dotate di hub, nodi infrastrutturali informatici. Gli scambiatori sono i porti delle città virtuali. La costa è ora il margine della rete di interconnessioni informatiche, l'*orlo* di un ricamo intessuto a maglia fitta, oppure «l'*ultimo miglio* come tratto finale di un'interconnessione» (Pavia, Di Venosa, 2011:12).

Ogni giorno instauriamo un collegamento, un ponte tra noi e gli altri, tra noi ed il molteplice paesaggio che, irrefrenabile, vive la propria vita caratterizzata da un inarrestabile movimento. La tecnologia ci aiuta a restringere tempestivamente lo spazio, qualsiasi distanza, qualsiasi difficoltà di attraversamento, di linguaggio e di relazione sociale. Ma non è la panacea di tutti i mali; la tecnologia crea caos se non controllata, se non se ne controllano i flussi, i dati per l'appunto. Per questo l'infrastruttura proposta avrebbe il vantaggio della garanzia delle informazioni circolanti, controllate e garantite; il che, se si considera anche l'opportunità di lavoro che essa consentirebbe grazie ai nuovi ruoli gestionali legati a questi hub, genera un sistema di gestione del territorio prevedibilmente funzionale e innovativo. Viviamo un momento storico importante, quello della quasi completa fruibilità della tecnologia nella nostra vita quotidiana, che segnerà un viaggio omerico verso il futuro, curioso e avanguardista.

Bibliografia

- F. BRAUDEL, Il Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni, Bompiani Tascabili, 2008
- M. CARTA, Creative City. Dynamics, innovations, actions, List, Barcellona, 2007
- M. DI VENOSA, R. PAVIA, Ultimo miglio. Il progetto di interconnessione tra porto e città, Sala Editore, 2011
- C. LANDRY, City Making. L'arte di fare la città, Codice Edizioni, Torino, 2009
- G. LUPO, Atlante immaginario. Nomi e luoghi di una geografia fantasma, Marsilio Editori, Venezia, 2014
- R. PAVIA, Il passo della città. Temi per la metropoli futura, Donzelli Editore, Roma, 2015
- L. PIGNATTI (a cura di), Mind the map. Mappe, diagrammi e dispositivi grafici, Postmedia S.r.l., Milano, 2011
- C. RATTI, Architettura Open Source. Verso una progettazione aperta, Giulio Einaudi editore, Torino, 2014



Rijeka towers

**GREENING RIJEKA /
LINK UP SPLIT
INFRASTRUTTURE
INNOGENETICHE PER LA
TRASFORMAZIONE DELLA
CITTÀ
Claudia Di Girolamo**

La possibilità di combinare valenze conformative degli assetti insediativi con quelle dei programmi strategici per lo sviluppo locale sembra aver trovato un banco di prova nei *Piani di rigenerazione urbana* delle principali città d'Europa che, a partire da una programmazione puntuale e condivisa, finanziano progetti innovativi e sostenibili, integrando politiche con azioni e finanziamenti comunitari. Veri e propri progetti urbani sostenibili di nuova generazione dunque, capaci di contribuire alla sostenibilità ambientale e allo sviluppo locale e di interpretare il futuro delle città nella visione europea che contempla città intelligenti, ecologiche, nodi fluidi di trasporto, città tecnologiche, città motori dello sviluppo, città poli d'attrazione.

In questa prospettiva si guarda al progetto come occasione di sviluppo economico, e alla pianificazione come quadro di coerenza di progetti urbani o territoriali di valenza strategica, intesi come strumenti di rigenerazione urbana capaci di utilizzare strategie settoriali con un approccio integrato, articolandosi in progetti di reti - con la funzione di innescare e propagare gli effetti della riqualificazione sostenibile - e progetti d'area, che approfondiscono i temi della trasformazione.

Nello specifico, assumendo la prospettiva di valorizzazione del ruolo delle infrastrutture nella loro capacità di produrre effetti urbani positivi e di porsi come innesco di processi di trasformazione dei paesaggi attraversati, si può considerare un nuovo scenario che reinterpreta l'infrastruttura e ne recupera le sue valenze ecologiche, innovandone il ruolo all'interno dell'emergente cultura del progetto urbano *sustainability sensitive*. L'idea è di considerare l'infrastruttura come progetto urbano.

L'ipotesi sottesa è che le opere pubbliche, programmate come progetti urbani, possano configurarsi come attivatori di contesto, ovvero come motore della trasformazione urbana, coinvolgendo in modo dinamico le aree circostanti e in particolare, gli interventi privati sollecitati dalla evoluzione del mercato fondiario e immobiliare. Questa idea appare tuttora attuale, anche quando l'infrastruttura assume le caratteristiche di differenti opere funzionali, per la mobilità sostenibile, per il verde, per l'energia e per gli spazi pubblici, fungendo da intervento capace di trainare i processi di rigenerazione urbana ed espanderli al suo intorno.

In particolare può essere utilizzata proficuamente all'interno della strategia di messa in sostenibilità delle città di Rijeka e Spalato, prefigurata nell'esperienza di due diversi Laboratori Integrati di Progettazione Urbana e nelle proposte di un workshop internazionale per la sola città di Rijeka, di cui si riportano di seguito entrambi i risultati.

La strategia di messa in sostenibilità della città utilizza le infrastrutture nel loro potenziale *innogenetico*, nella loro capacità, cioè, di generare innovazione sullo spazio urbano con effetti rilevanti ai fini della sostenibilità. I diversi profili d'innovazione possono riguardare il *contesto*, quando le innovazioni si manifestano nelle aree adiacenti alle infrastrutture; il *processo*, quando le innovazioni si manifestano nel processo di gestione delle opere; le *relazioni*, quando l'intervento sull'infrastruttura induce nuove pratiche sociali e nuovi valori urbani, e le innovazioni arrivano a investire il sentire comune locale o sovralocale.

GREENING RIJEKA. Multilevel Ecological Corridor

Il potere di configurazione dello spazio urbano esercitato dalle infrastrutture è particolarmente evidente già dalla storia antica di Rijeka, in passato l'italiana "Fiume". Da un lato il fiume, generatore della morfologia urbana; dall'altro l'uso odierno dello spazio del Delta, a servizio delle attività portuali, si riflette nel degrado di un'area residuale indifferente al contesto.

Nel progetto urbano prefigurato in occasione di *PATCHing the City 2011 - The Public L*, workshop internazionale di progettazione urbana per la riqualificazione e lo sviluppo sostenibile del delta fluviale a Rijeka¹, poi sviluppato nelle proposte progettuali del Laboratorio Integrato di Progettazione urbana *Pescara/Rijeka. Progettare la città sostenibile*² dell'Università G. d'Annunzio di Pescara, la strategia di messa in sostenibilità della Città di Rijeka passa dalla re-infrastrutturazione dell'esistente attraverso cinque temi: l'**Art District**, che nasce dalla valorizzazione dell'ex-cartiera e si connette al mare attraverso una passeggiata urbana lungofiume; la **riqualificazione della piazza urbana d'ingresso nord al centro storico**, oggi piazza-parcheggio; la **Water Promenade**, promenade attrezzata sul molo; le **torri gemelle, simbolo di identità euroadriatica** a cavallo del tronco di viabilità che attraversa il Delta; il **nuovo Ecoquartiere della marina** sul Delta del fiume, già oggetto di un concorso internazionale, oggi utilizzata come area di stoccaggio di materiali lignei e container.

Assumendo la tipologia dell'innovazione di contesto, il fiume diventa infrastruttura della sostenibilità, capace di ridefinire gli assetti urbani e fungere da attivatore iniziale del processo di mutamento. Il Progetto è quindi chiamato a mettere a sistema una pluralità d'interventi accomunati dall'appartenenza al corso d'acqua. E mette in gioco non soltanto la rete dell'acqua come infrastruttura di alto valore ecologico-ambientale e storico-simbolico ma anche la sua viabilità e le aree adiacenti.

¹ Association of Architects Rijeka, City of Rijeka, Musagetes Foundation Canada, University Of Waterloo - Canada, Architectural Association London, University of Pescara, University of Ljubljana, University of Split, University of Zagreb, University of Rijeka, Rijeka 2011

² Pescara/Rijeka. Progettare la città sostenibile, Laboratorio Integrato di Progettazione Urbana, proff. A. Clementi, L. Pignatti, Dipartimento di Architettura, Università G. d'Annunzio Chieti- Pescara, a.a. 2010-11

In particolare il percorso tra il fiume - nel tronco più interno, più vicino ai grandi serbatoi di naturalità - e il mare, ridefinisce una nuova trama di relazioni tra periferia e centro città. Il progetto urbano non mira ad approfondire l'innovazione dell'infrastruttura in senso tipologico, ma nella sua capacità di catalizzare lo sviluppo. In questo caso le infrastrutture ambientali e paesaggistiche fungono da spazi innogenetici con l'ulteriore obiettivo di rifunzionalizzare l'esistente nell'ottica della sostenibilità ambientale.

I contenuti del progetto ruotano attorno alla riorganizzazione prioritaria del telaio della mobilità urbana, al fine di interconnettere i nodi locali con le reti primarie, gerarchizzando i flussi rispetto ai differenti livelli di servizio, e promuovendo il ricorso a sistemi di mobilità sostenibile. In considerazione dell'obiettivo di delocalizzazione delle attività di stoccaggio materiali - oggi ancora parzialmente presenti nell'area del Delta - e di nuovo insediamento urbano, la prima azione necessaria sarà il declassamento della viabilità di attraversamento dell'area. Il nuovo assetto della viabilità avrà il duplice effetto di conferire maggiore qualità urbana e ambientale alle aree interessate dalla trasformazione, tanto per i cittadini quanto per i turisti, mentre la delocalizzazione delle attività portuali, a medio termine, contribuirà a ridurre quanto più possibile la percorrenza del fronte mare da parte dei mezzi pesanti diretti al porto e alle aree ad esso connesse. L'idea progettuale prevede la pianificazione di un secondo Progetto Urbano che a lungo termine guidi la riqualificazione in fasi del waterfront marino una volta liberato dalle attività produttive.

Alla scala d'insieme, complementare alla maglia della viabilità veicolare, è prevista la creazione di un telaio ambientale, come tessuto di rigenerazione ecologica del contesto urbano che si struttura principalmente sul fiume ma che interessa anche il tracciato ferroviario parallelo al waterfront, l'area del Delta, l'insediamento del nuovo ecoquartiere, i viali alberati, fino ai vuoti urbani minori del centro storico.

La strategia progettuale lavora contemporaneamente sui due fronti, dello spazio pubblico e del traffico veicolare, con il fine di migliorare la vivibilità delle aree che si affacciano lungo il percorso fluviale e di elevare conseguentemente i valori fondiari e immobiliari locali. Essa rinvia a

un processo di trasformazione graduale, che dovrebbe mobilitare nel tempo una varietà di attori pubblici e privati. In particolare l'intervento di riqualificazione della rete fluviale e del suo immediato intorno come "corridoio ecologico multilivello", ha il compito di avviare i primi mutamenti, innescando la rigenerazione ambientale e al tempo stesso predisponendo le aree per la riorganizzazione urbana dell'intorno, che dovrà essere guidata da specifici progetti d'area. La ricaduta economica potrà essere proficuamente reinvestita nella rigenerazione successiva delle aree che caratterizzano questa parte di città compresa tra le montagne e il mare, caratterizzata da una forte presenza infrastrutturale e da un waterfront ottocentesco. Considerando come spina dorsale dell'intervento e azione prioritaria la rigenerazione del fiume, saranno trasformate in una fase successiva l'area del Delta - tra la foce del fiume e un suo braccio secondario, il canale morto - e le altre che gravitano intorno al fiume fino ad arrivare a quella dell'ex cartiera (*hartera*), oggi location di popolari *rave-party*. In questo senso il progetto di un'opera pubblica può diventare progetto urbano, nella sua duplice natura di *progetto di reti* e di *progetto di aree*, configurandosi come enzima della trasformazione sostenibile.



Fig.1 Quadro di coerenza dei progetti urbani Greening Rijeka. EL. A. Antonetti

Questa strategia imperniata sul potenziamento delle reti della sostenibilità a partire dalla riqualificazione di una rete ambientale, mira all'aumento dell'attrattività della direttrice montagna-mare che, con l'insediamento di nuove funzioni e servizi è capace di generare anche un'innovazione di senso del contesto. La periferia, già produttiva, evolve a città: una città *sostenibile, attrattiva, coesa*, proiettata verso la propria regione ma anche verso i circuiti turistici ed economici internazionali.

Le diverse strategie d'area prefigurate articolano e approfondiscono le tematiche prioritarie dello sviluppo. Ai confini nord-est della città, l'**Art District** diventa il margine della città. Il progetto assume il compito di dare nuovi significati, o di ritrovarne di antichi, a spazi di centralità perduta, tanto importanti nel sentire comune locale, tuttavia attualmente marginalizzati nell'uso e nelle funzioni. Qui l'infrastruttura d'acqua gioca un ruolo importante strutturando la passeggiata urbana lungofiume con l'obiettivo di mettere in valore la porzione di territorio che dall'affaccio al mare raggiunge l'area ex-produttiva di Školjič e della *hartera*, fungendo da grande opera pubblica in grado di rigenerare le aree attraversate.

L'infrastruttura si configura come convergenza locale di molteplici reti con funzioni e obiettivi diversi, ma tutte strutturate sull'asse fluviale. In particolare la rete verde diventa una trama di spazi alberati organizzati lungo l'antico percorso di risalita del fiume per creare una connessione ecologica con il mare offrendo un sistema verde ombreggiante lungo la passeggiata; in altri termini, potenzia i valori di biodiversità e protegge il paesaggio tra la costa e l'altura. L'asse così organizzato sarà inoltre un itinerario ciclabile che, in affiancamento o in alternativa a quello carrabile, partendo dal Porto permetterà di visitare le antiche strutture produttive rivitalizzate da nuovi usi e di raggiungere il castello di Rijeka. L'obiettivo è di operare una radicale innovazione di senso di questa porzione di città.

In direzione opposta il progetto di **riqualificazione della piazza urbana d'ingresso al centro storico**, Piazza Tito, intende valorizzare l'ingresso nord al nucleo antico configurandosi come testata del *Korzo*, il corso urbano della città storica. La piazza, oggi piazza-parcheggio, potenzia la sua funzionalità con una dotazione di servizi adeguati a rafforzare il ruolo della città come meta turistica e attraverso pensiline fotovoltaiche

a copertura dei parcheggi che ne assicurano l'autosufficienza in termini di produzione di energia. La piazza si candida così a diventare la porta d'ingresso del nuovo ecoquartiere residenziale della marina e le **torri gemelle** a cavallo della viabilità di attraversamento del Delta, un simbolo d'identità euroadriatica. L'**Ecoquartiere della marina** manterrà i tracciati d'impianto già presenti nell'area - oggi usata come stoccaggio del legno e come deposito di container - che diventano in alternanza canali d'acqua e viabilità locale intorno all'edilizia destinata a commercio, residenza e servizi.

L'attesa diffusione degli effetti positivi dell'investimento su diversi tipi d'infrastrutturazione sostenibile del territorio urbano conferma l'ipotesi di considerare le opere pubbliche come strumento per irrigare il territorio circostante di opportunità di sviluppo facendo sistema con le altre strategie prefigurate in una prospettiva di sviluppo sostenibile.

Link Up THREE URBAN WATERFRONTS in SPLIT

I programmi proposti dalla città di Spalato per le aree di trasformazione di Istocna Obala, Kopilica e Poljud diventano occasione per impostare un progetto urbano finalizzato alla messa in coerenza della città esistente, seguendo gli obiettivi comunitari di città a elevata sostenibilità ambientale, inclusione sociale e attrattività affermati dall'Agenda Urbana Europea, messo alla prova nel Laboratorio di Progettazione Urbana del quarto anno³.

La prospettiva è di avviare un processo graduale di miglioramento delle prestazioni ambientali della città, mirato alla riduzione dei consumi delle risorse rinnovabili e dei fenomeni d'inquinamento dell'atmosfera, del suolo e dell'acqua; e al tempo stesso di articolare la struttura insediativa valorizzando le differenti aree di affaccio sul mare come nuove centralità a diversa vocazione di sviluppo, garantendo contestualmente la loro reintegrazione con gli spazi urbani retrostanti, spesso separati da barriere insormontabili come le ferrovie.

³ Pescara/Spalato. Abitare la città sostenibile, Laboratorio Integrato di Progettazione Urbana, proff. A. Clementi, L. Pignatti, Dipartimento di Architettura, Università G. d'Annunzio Chieti- Pescara, a.a. 2013-14

In questa prima fase, le tre aree di nuove centralità prefigurate dall'amministrazione comunale, tutte legate al tema della valorizzazione dei waterfronts, dovrebbero essere interconnesse da una rete di *green infrastructures* ovvero da una combinazione a geometria variabile di percorsi per la mobilità dolce, spazi pubblici, reti dell'energia e reti verdi urbane, che nel loro insieme iniziano a configurare il telaio verde deputato a innescare i processi di riconversione sostenibile delle aree attraversate.

Gli obiettivi principali sono in particolare:

1. Sviluppare i tre waterfronts urbani, diversificandone i ruoli in funzioni delle loro vocazioni e potenzialità
2. Reintegrare i waterfronts con la città retrostante, in particolare sormontando le barriere funzionali esistenti con nuovi attraversamenti multifunzionali che restituiscano la continuità delle percorrenze
3. Connettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità rappresentate dai waterfronts e valorizzare gli interventi di trasformazione in corso con gli spazi pubblici esistenti attraverso una rete di *green infrastructures* con molteplici valenze, ma soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all'uso pubblico.

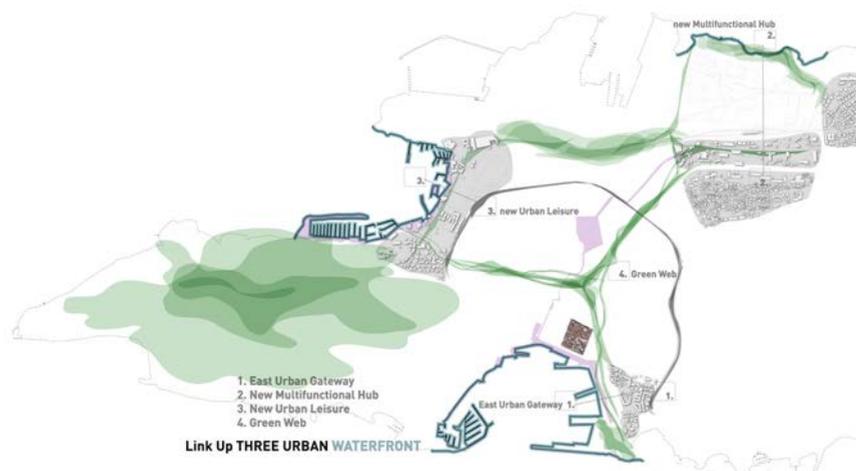


Fig.2 Quadro di coerenza dei progetti urbani Link Up Three Urban Waterfront. El. C. Di Girolamo

Lo schema di assetto urbano *Link Up Three Urban Waterfronts* prevede tre *Progetti d'Area* a valenza strategica e un *Progetto di Rete*:

P1. Porta urbana orientale / East Urban Gateway. Il principale waterfront della città di Spalato fa da sfondo al progetto per la Porta Urbana Orientale di *Istocna Obala* che mette in gioco l'area della stazione ferroviaria esistente come nuova porta urbana dell'adriatico e come leva della riqualificazione sostenibile della città retrostante.

L'occasione è il programma d'interramento e declassamento della linea ferroviaria che diventa metropolitana leggera urbana e che, di conseguenza, permette di liberare aree in superficie di grande valore commerciale per la loro posizione tra il porto commerciale e il centro storico della città. Il progetto di trasformazione comprende infatti anche la valorizzazione del terminal autobus e dei servizi di accoglienza all'arrivo, un vero e proprio centro intermodale che raccoglie e smista flussi urbani ed extra urbani che arrivano principalmente dal mare.

P2 Nuovo hub multifunzionale / New multifunctional hub. In un'area chiave per lo sviluppo di *Kopilica*, quella tra l'asse stradale principale e il vallo ferroviario, si prevedono funzioni urbane e di snodo delle percorrenze, con nuove architetture che permettono lo scavalco della ferrovia, e la riconquista progressiva dell'area oltre la ferrovia che è destinata a essere riconvertita ad attività urbane. L'area si caratterizza per la sua vocazione prevalentemente produttiva, anche se oggi molte attività sono in via di dismissione, e per la presenza di un waterfront molto più naturale e frastagliato di quello centrale del porto, che si apre sul Golfo di Kaštela, sette pittoreschi paesi tra Spalato e Traù, andando verso l'aeroporto.

Il programma funzionale prevede un nuovo Bus Terminal InterUrbano, attività commerciali, residenziali, servizi pubblici e privati. Il nuovo Terminal è potenziato ulteriormente dall'arrivo del nuovo tracciato della metropolitana leggera urbana dalla stazione del porto.

P3 Nuovo polo del tempo libero / New Urban Leisure. Il programma del Comune di Spalato per l'area di Poljud, a ridosso del terzo waterfront della città, è di potenziamento dei servizi sportivi e turistici già moderatamente presenti. Il progetto da noi prefigurato inaugura la "Nuova città del

tempo libero” attraverso strutture destinate a sport e ricreazione, riorganizzazione e incremento delle presenze nel porto turistico, ospitalità per fiere ed eventi, risistemazione della linea di costa. Oggi Poljud è frequentata prevalentemente per la presenza dello stadio della squadra principale cittadina e soffre di un’eccessiva presenza di viabilità carrabile a scorrimento veloce e di un relativo isolamento dal punto di vista della mobilità dolce; è infatti difficile raggiungere pedonalmente il centro storico e il vicino Parco della penisola di Marjan ricco di vegetazione e percorsi escursionistici.

P4 Rete verde / Green Web. Il telaio verde citato in apertura è il quarto progetto urbano, un progetto di rete in grado di connettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità rappresentate dai waterfronts. Gli ambiti di intervento riguardano in particolare le reti della sostenibilità: l’acqua, il verde, i rifiuti, l’energia, la mobilità dolce che qui si rappresentano attraverso una rete urbana con molteplici valenze, ma soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all’uso pubblico. La volontà è di connettere le tre aree di centralità con dei percorsi slow e più localmente con le porzioni di città retrostanti.

La spina dorsale del Green Web si attesta in superficie, in corrispondenza del sottostante percorso della nuova metropolitana cittadina che connette velocemente il porto commerciale a *Istocna Obala* con la stazione ferroviaria principale di *Kopilica* e che riaffiora in superficie con una nuova e unica fermata intermedia in corrispondenza della stazione di polizia. È l’occasione per strutturare una nuova centralità in posizione centrale rispetto alle tre aree di trasformazione urbana, nodo centrale della rete verde urbana che ingloba piccoli vuoti urbani residui, trasforma strade carrabili in corridoi multifunzionali con piste ciclabili e percorsi pedonali in affiancamento alle auto e potenziamento del verde urbano quando possibile. Un’arteria secondaria del percorso si snoda dalla nuova centralità fino a *Poljud*.

Bibliografia

- Angrilli M., 2002, Reti verdi urbane, Palombi editore, Roma
- Angrilli M., 2012, Reti della sostenibilità e città ecologica, Planum, 25, pp. 1-6
- Banham R., 2009, Los Angeles. L’architettura di quattro ecologie, Einaudi, Torino, ed. or., 1971, Los Angeles. The Architecture of four Ecologies, A. Lane, London
- Bonomi A., Nuove sfide per territori e reti, in il Sole 24 Ore, n.318, 2007
- Clementi A., Di Venosa M., 2007, Infracity, List-ActarD, Roma-Barcellona
- Clementi A., 2010, Interpretare il contesto, in Pavia R. (a cura di), Context Piano Progetto Città n. 24, LISt Lab, Trento-Barcellona
- Clementi A., 2013, Un’altra Urbanistica, in Ricci M. (a cura di), Nuovi Paradigmi, LISt Lab, Trento-Barcellona
- Dierna S., Orlandi F., 2005, Buone pratiche per il quartiere ecologico, Alinea, Firenze,
- Di Girolamo C., 2012, Greening Rijeka. Il ruolo attivo delle infrastrutture sostenibili, in Vallese G., Zazzerò E. (a cura di), Rijeka / Pescara. Progettare la città sostenibile. Esperienze di un Laboratorio Integrato, Sala, Pescara
- Di Girolamo C., 2014, NetworkPlan, in Zazzerò E., EcoQuartieri. Temi per il progetto urbano sostenibile, Maggioli, Milano
- Di Girolamo C., 2014, Infrastrutture innogenetiche. Spazi catalitici per uno sviluppo urbano sostenibile, Maggioli, Milano
- Foucault M., 1967, Le parole e le cose: un’archeologia delle scienze umane, (1966), trad. it. Panaitescu E., Rizzoli, Milano
- Mertins D., 2003, landscapeurbanismhappensintime, in Mostafavi, M. and Najle, C., eds., Landscape Urbanism. A Manual for the Machinic Landscape, AA publications, London
- Raffestin C., 1981, Per una geografia del potere, Unicopli, Milano

GEOGRAFIE DELLA CITTA' ADRIATICA Camillo Frattari



Atlante, Agnese Battista, 1544

"Il mare che si chiamava Golfo di Venezia era una volta il più celebre dei mari del Mediterraneo. Prima e dopo ebbe il nome di Adriatico, non sempre."

P. Matvejevic

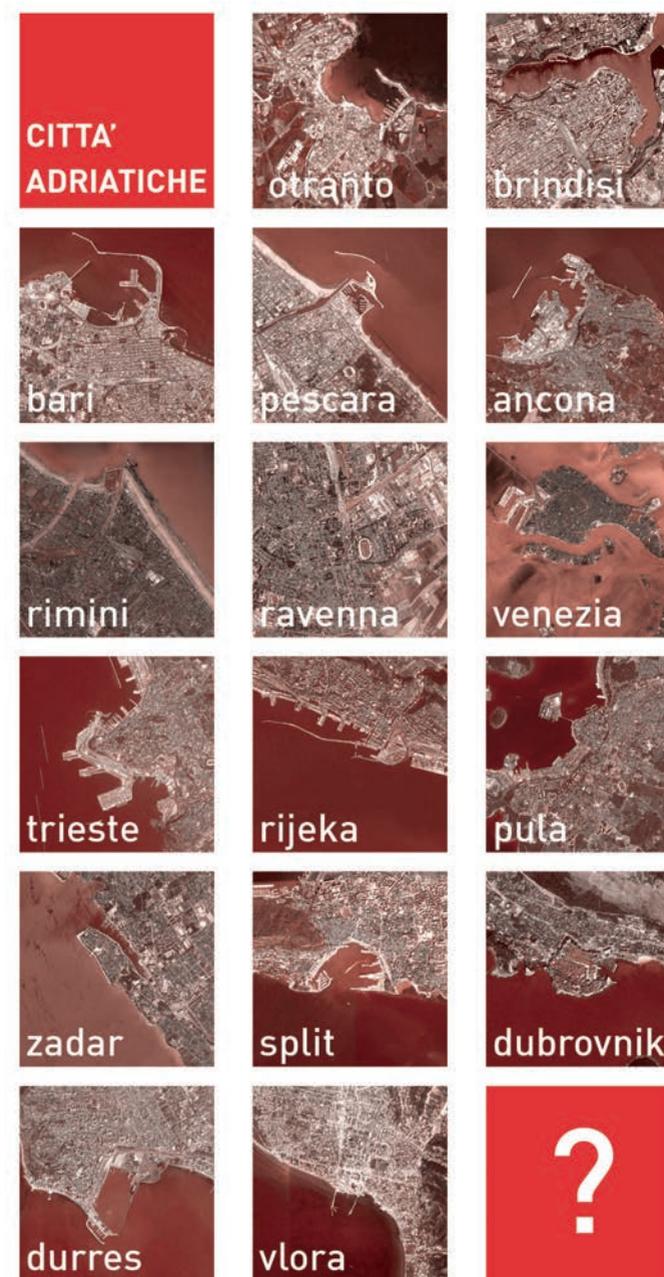
Introduzione.

Forse non riusciremo mai a capire se esista o meno un'identità adriatica, così come immaginiamo comunemente quell'insieme di forme, culture e paesaggi in grado di generare nelle persone il sentimento di appartenenza ad un luogo. Diverse sono le caratteristiche geografiche delle sue coste così come diverse sono state le influenze culturali, nonché le vicende politiche susseguitesesi nel tempo, che sarebbe banale ridurle ad una contrapposizione est-ovest. Se è vero che non esiste un'identità in questi termini, esiste però una storia, o meglio una narrazione, di cui questo mare è la scena e le sue città le protagoniste. L'inizio di questa storia è nell'origine del nome, che sembra già svelarne il destino (o la vocazione). Quello che i romani chiamavano Mare Superum, a partire dal IV secolo verrà conosciuto come Adriatico, in riferimento alla città di Adria e in un periodo successivo sarà chiamato anche Golfo di Venezia. Un nome che non indica una posizione o caratteristiche proprie (es. Mediterraneo:

“in mezzo alle terre”) né è dedicato a figure mitologiche o a popoli che lo hanno solcato (es. Tirreno: “*dei Tirreni*”), ma è legato indissolubilmente ad una città, in un'epoca in cui le città rappresentavano identità univoche e specifici interessi economici. La storia dell'Adriatico è la storia delle sue città e viceversa. Se esiste la città adriatica, la sua identità si manifesta nella capacità di generarsi e significarsi spazialmente in relazione al suo mare.

Le città nello spazio adriatico

Nell'antichità greca l'adriatico era sentito come *kolpos* cioè “golfo” ma anche come *poros* cioè come attraversamento e collegamento di due aree geografiche distinte. Quest'ultima definizione riguardava esclusivamente le acque del canale di Otranto come congiunzione tra Grecia e Magna Grecia, mentre la nozione di *kolpos* era riferita inizialmente alle acque settentrionali che da Adria portavano al cosiddetto *Caput Adriae*. Il perché quel “golfo di Adria” divenne Mare Adriatico, in riferimento a tutto il bacino, lo dobbiamo presumibilmente alla grande importanza e suggestività che quell'area ebbe già a partire dal secondo millennio. Il delta del Po e le foci dell'Isonzo e del Timavo erano i punti terminali di due importanti vie carovaniere che attraversavano l'Europa centrale, l'una fino al Baltico, l'altra verso il Danubio. Se nell'antichità le colonie greche e gli insediamenti dei popoli locali costituivano una base eterogenea di fatti urbani, la conquista della penisola italiana e della costa orientale da parte dei Romani e il conseguente processo di fondazione o romanizzazione delle città adriatiche, costituisce la prima matrice identitaria delle città adriatiche. Le parti più o meno conservate di anfiteatri romani, visibili ancora oggi in gran parte di queste città, ne sono la testimonianza più efficace. Ciò che avverrà in seguito, attraverso il cambiamento degli scenari politico-economici, costituirà nuove differenze e sovrascritture delle città e dei luoghi adriatici. Una su tutte: l'ascesa egemonica di Venezia sui territori costieri e sulle rotte navali che imporrà il cambio di denominazione in Golfo di Venezia. Tra le trasformazioni principali che hanno segnato e ridisegnato le città adriatiche, c'è di sicuro il passaggio dalla forma medievale a quella ottocentesca attraverso lo sviluppo delle attività e degli spazi portuali. La realizzazione e l'espansione delle aree portuali ha modificato la linea di costa finanche reclamando nuove aree dalle acque e a far coincidere l'intero fronte mare (es. Rijeka), se non l'intera città,



con il suo porto. Il bisogno di svilupparsi fisicamente verso il mare, rende evidente la conquista dello spazio adriatico come strategia di sviluppo economico ed urbano come. La forma della città, nel suo riconfigurarsi attraverso nuove relazioni e confini, ne è la rappresentazione. Immaginare l'esistenza di una città adriatica, nel suo carattere identitario, presuppone una visione geografica in cui il mare non rappresenta più lo spazio della distanza ma il territorio stesso della città.

Percepire la Città Adriatica

Cinquant'anni fa Kevin Lynch ci invitava a guardare la città come ad un'immagine fatta di elementi percettivi, piuttosto che formali. Percorsi, margini, quartieri, nodi e riferimenti costituivano una grammatica di esperienze visive capaci di costruire una forma sensibile della città.

Rileggendo il suo lavoro a distanza, potremmo considerarlo una sintesi (o un seme) delle riflessioni che hanno accompagnato il dibattito architettonico e urbanistico contemporaneo tra semiotica, fenomenologia e tecnologie digitali. Oggi, che la percezione visiva della città avviene simultaneamente sul piano orizzontale dello sguardo e su quello zenitale delle immagini satellitari, la forma della città e di conseguenza la sua comprensione assume un rilevante carattere geografico. Nel senso etimologico di "grafia della Terra" la Geografia è al contempo descrizione e scrittura del mondo. Come ampiamente dibattuto da Farinelli il concetto astratto di spazio si collega strettamente con quello concreto di Stato. L'introduzione della prospettiva lineare fiorentina, ad esempio, portò con sé un regime conoscitivo nuovo, un modello spaziale che superando quello antico fondato sui sensi, proietta la vista di un soggetto immobile in direzione del punto di fuga, dietro il quale preme l'infinito. Allo stesso modo ogni costruzione statale supera la frammentarietà dei territori feudali o comunali e si organizza su un territorio continuo, omogeneo e orientato in una sola direzione. La costruzione del paradosso spaziale è così compiuta: lo spazio, entità astratta che si manifesta attraverso i suoi simboli, ha preso il posto del mondo concreto. Dunque, dall'antichità fino a oggi, il concetto di spazio, nelle molteplici forme che il pensiero filosofico ha via via riconosciuto, serve a connettere quello che sentiamo (vediamo, tocchiamo) con quello che pensiamo, e ci consente la costruzione della rappresentazione che è necessaria alla nostra sopravvivenza: perché la realtà non è data in natura, ma dipende dal nostro schema concettuale

(Farinelli 2013).

Il paradosso per cui la mappa non è la semplice copia della faccia della Terra, è rivelato dal fatto che in epoca moderna è stata la Terra a diventare una mappa, in funzione dell'instaurazione sulla prima, attraverso la seconda, del dominio spaziale (Farinelli 2004).

Se esiste una città adriatica da cercare o da progettare essa va analizzata e costruita attraverso una mappa. Ma con quali modalità?

Il fenomeno principale della globalizzazione non è tanto la libera circolazione ma l'avvento di Internet e l'annullamento delle distanze, per tanto, a differenza di quanto accaduto con la costituzione degli stati nazionali, una nuova mappa del mondo deve mettere in discussione il principio di continuità e uniformità.

Le immagini satellitari, diventate ormai riferimento costante del nostro percepire e muoverci nello spazio, possono essere utilizzate per la costruzione di nuove mappe basate sull'esperienza e la forma dei luoghi. Accostando sequenze urbane in una nuova immagine della città, si rende maggiormente visibile una comune morfologia urbana derivante dal rapporto paesaggio/infrastruttura. Dall'alto è inoltre possibile vedere come la città, attraverso le sue stratificazioni, abbia metabolizzato edifici identitari (es. gli anfiteatri romani) lasciando una traccia genetica che conserva al contempo i caratteri preesistenti e le mutazioni successive.

Tali geografie restituiscono l'immagine di una città discreta che, se bene non corrisponda ad uno spazio fisico continuo ed univoco, offrono una comprensione reale e concreta della Città Adriatica.

Bibliografia

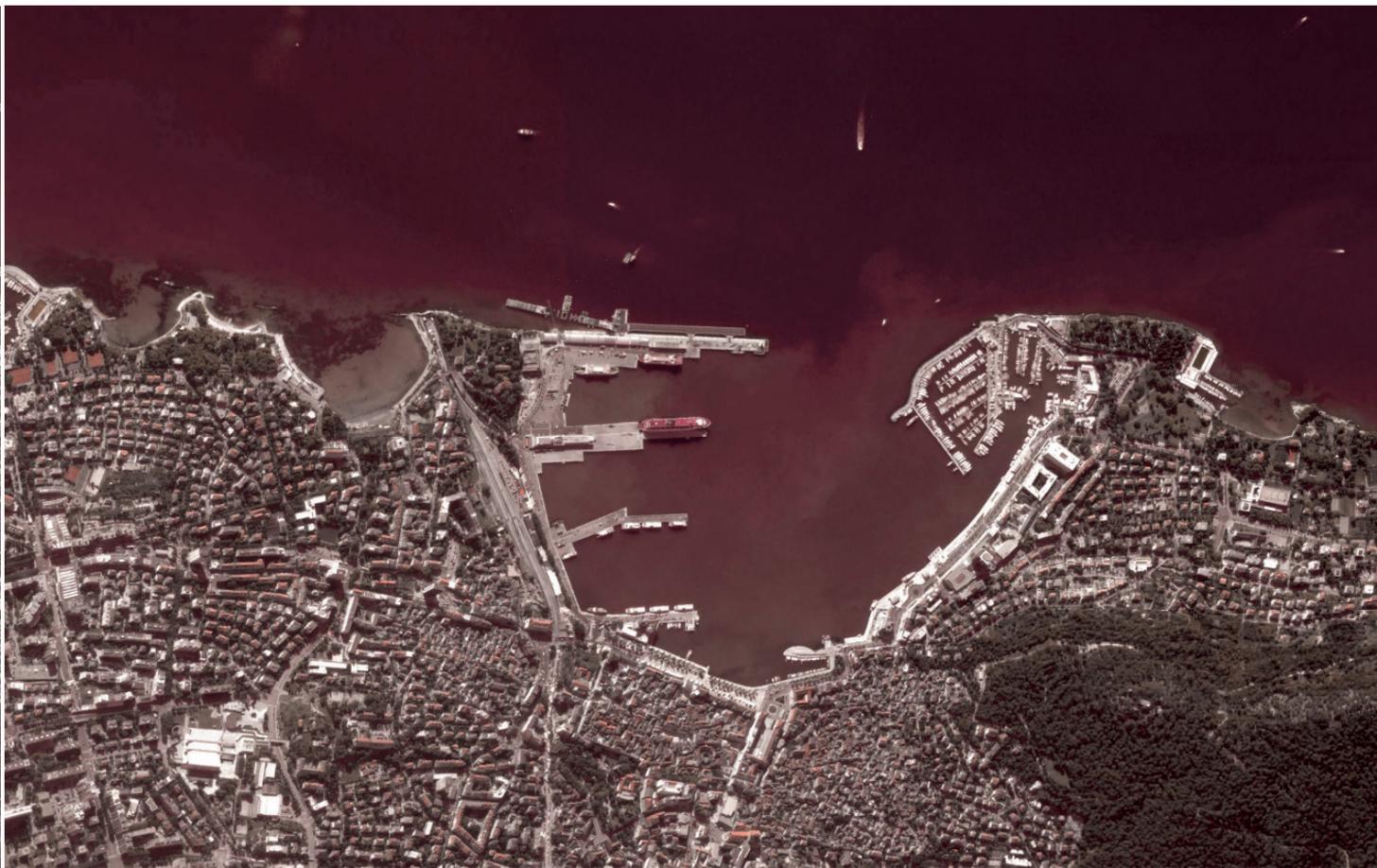
- C. Bianchetti, La città medio-adriatica, Rivista Meridiana n.45, 2002.
- L. Bracciacesi, Hellenikòs Kolpos: supplemento a Grecità Adriatica, «L'Erma» di Bretschneider, Roma, 2001.
- A. Di Campi, Adriatico: la città dopo la crisi, List, Barcellona, 2010.
- F. Farinelli, Geografia: introduzione ai modelli del mondo, Einaudi, 2003.
- F. Farinelli, Spazio, Bruno Mondadori, Milano, 2013.
- P. Perulli, La città. La società europea nello spazio globale, Bruno Mondadori, Milano, 2007.
- L. Pignatti, Progetti lungo la linea di costa: Identità Adriatiche, List, Trento, 2014.
- K. Lynch, L'immagine della Città, Marsilio Editore, Venezia, 1964.
- P. Matvejevic, Breviario Mediterraneo, Garzanti, Milano, 2006.

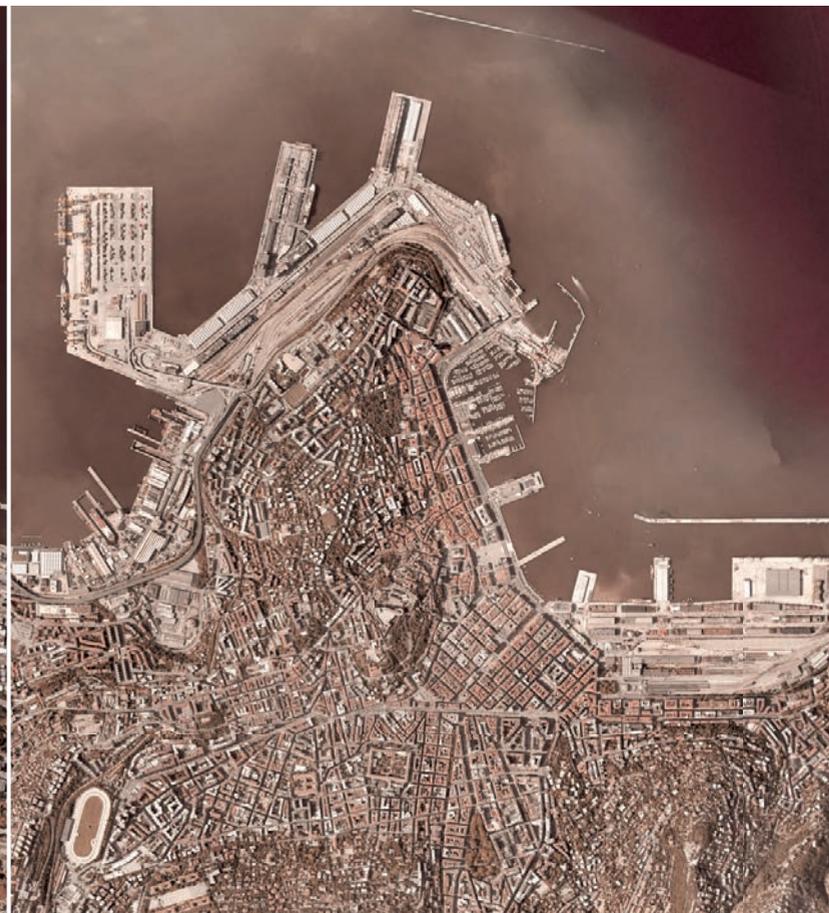
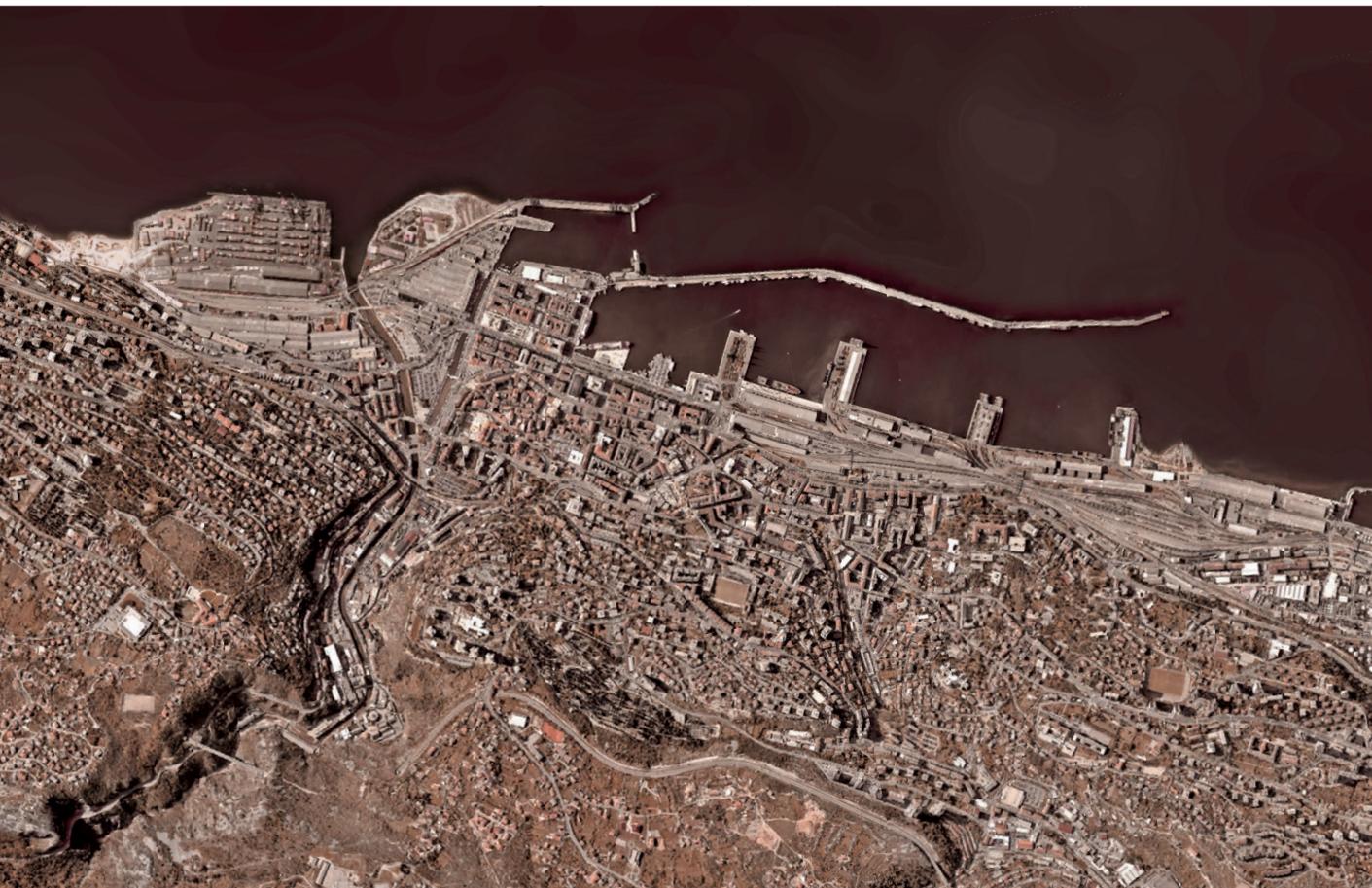
GEOGRAFIE DELLA CITTÀ ADRIATICA.

La Città Adriatica è un'unica città discreta, un insieme di luoghi che si sviluppano simultaneamente nello stesso spazio.



Città Basso-Adriatica Orientale
VLORE-DURRES







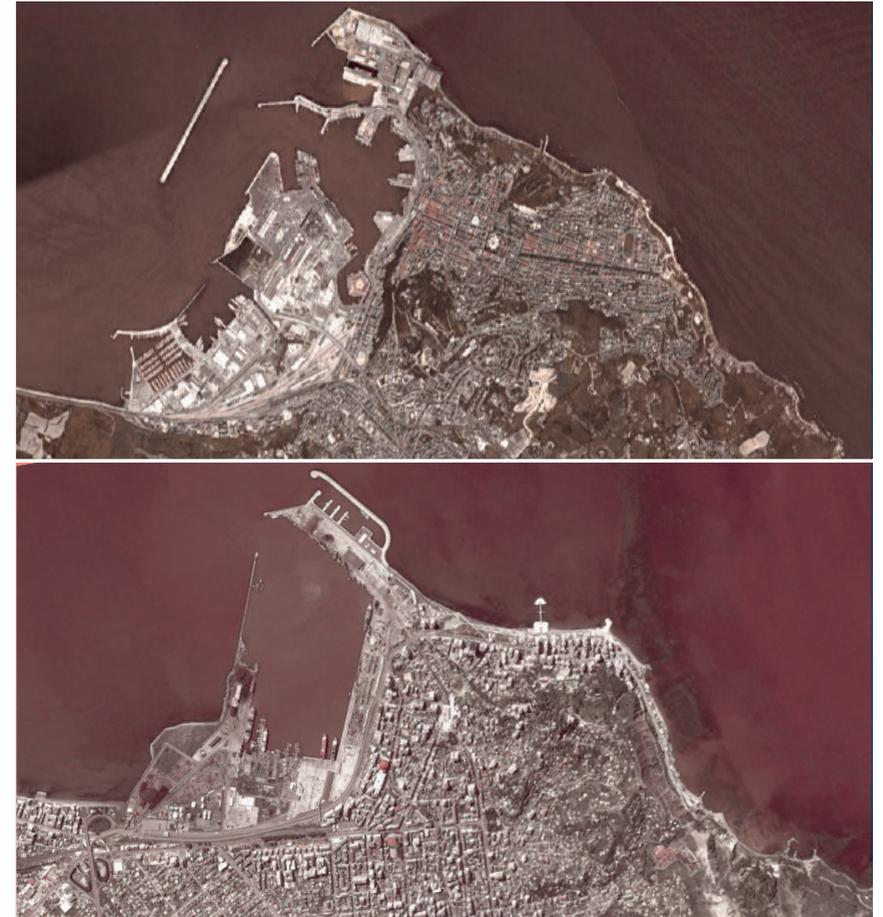


Città Basso-Adriatica Occidentale
BARI-BRINDISI-OTRANTO



Sequenze Urbane
RIJEKA- TRIESTE-BARI

Il bordo dell'adriatico è lo spazio della prossimità in cui sequenze urbane scandiscono i rapporti tra paesaggio e infrastruttura.



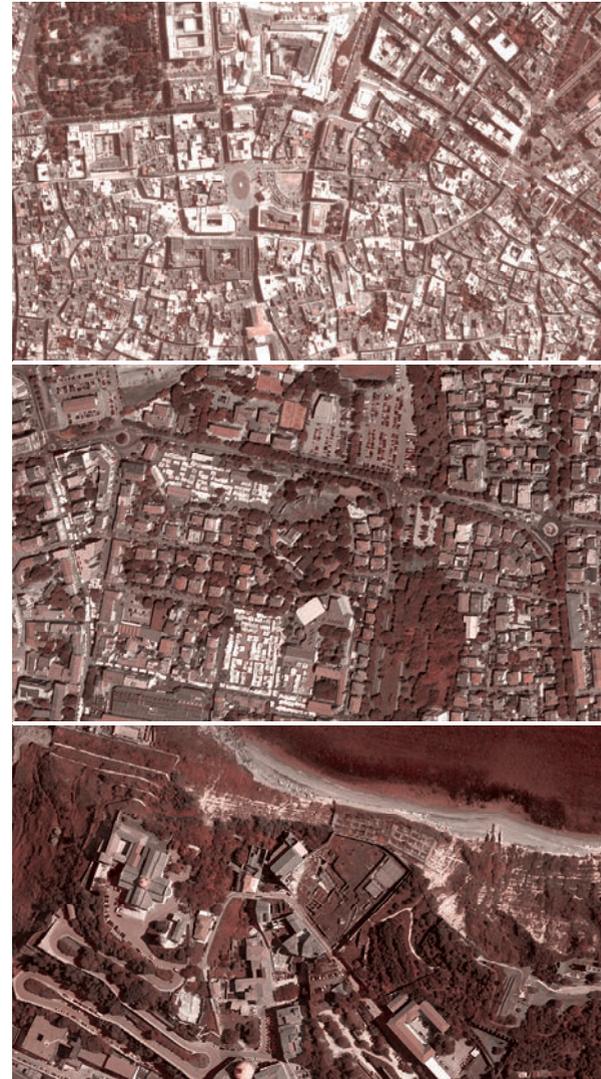
Similitudini morfologiche
ANCONA-DURRES

Le morfologie del territorio come promontori, isole e insenature, generano forme urbane di caratteristiche similari.



Tracce
PULA-LECCE-DURRES

L'anfiteatro romano metabolizzato dalle trasformazioni urbane è una traccia genetica che conserva al contempo i caratteri identitari e le mutazioni della città.

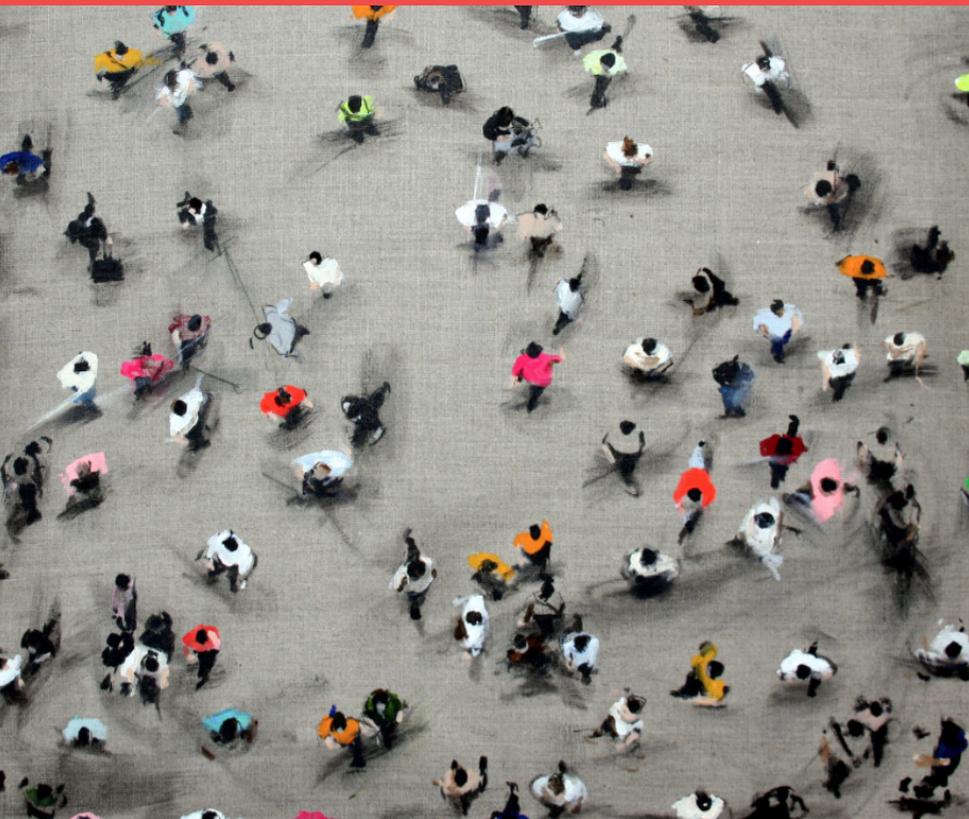


RIMINI-SOLIN-ANCONA

CONCLUSIONI

VERSO UNA GEOURBANISTICA DELL'ADRIATICO

Lorenzo Pignatti



Here there Everywhere_, acrilico su tela 2016

© Sanja Milenkovic'

Pensare ad un Atlante dell'Adriatico significa pensare alla sua geografia, al paesaggio, alle città ed alle architetture del bacino dell'Adriatico (e dei Balcani), quindi alla sua geourbanistica, attraverso una serie di sguardi incrociati.

Come esiste la disciplina della geopolitica che studia le relazioni tra la geografia e gli aspetti, sociali, culturali e politici di una certa regione ci sembra opportuno introdurre il concetto di **geourbanistica**, ovvero la disciplina che mette in relazione la geografia e topografia di un territorio con la propria condizione ambientale e paesaggistica, con quella culturale, con quella urbanistica ed infine con quella delle sue architetture. Vale a dire, l'identità che emerge mettendo in relazione un contesto geografico con il proprio ambiente naturale e paesaggio, con la struttura delle città, sia storiche che moderne, e con l'architettura delle stesse.

Da Wikipedia si legge la definizione che Yves Lacoste dà alla geopolitica: *"Viene considerata geopolitica quella situazione nella quale due o più attori politici si contendono un territorio. In questo contendere, le popolazioni che*

abitano il territorio conteso, o che sono rappresentate dagli attori che se lo contendono, devono essere coinvolte in questo conflitto attraverso l'uso degli strumenti di comunicazione di massa".

Questa definizione può facilmente essere traslata per definire il concetto di geourbanistica, quando, invece di far riferimento agli strumenti della comunicazione di massa, si possa far riferimento alla memoria ed al senso del luogo, al paesaggio, alle città, ai suoi monumenti ed architetture, che sono in realtà i migliori strumenti di comunicazione di massa di una regione e di un popolo. Si potrebbe quindi pensare che le popolazioni che abitano un territorio (forse conteso) debbano essere coinvolte in questo confronto (e non conflitto) attraverso il carattere identitario del territorio e delle proprie città.

Pensando a Sarajevo quale città contesa per eccellenza, è facile intuire che la città, nella sua stratificazione e complessità storica, etnica e religiosa, possa rappresentare essa stessa il miglior strumento per cercare di risolvere il conflitto che ivi è esistito e tutt'ora in parte esiste. Attraverso la consapevolezza della sua storia quale luogo di condivisione di culture, religioni ed etnie diverse, Sarajevo è la testimonianza viva di un confronto anche conflittuale che appartiene ad un particolare contesto geografico e territoriale e che esprime attraverso le sue architetture (ottomane, austroungariche e socialiste) il senso politico e culturale del luogo, quindi la geourbanistica che racconta il rapporto tra territorio, storia e città.

Quindi *"a fianco alle nuove definizioni che negli ultimi anni hanno caratterizzato gli studi sull'ambiente sia naturale che urbano, come quelle di "Landscape Urbanism" oppure "Ecological Urbanism" si potrebbe pensare ad un "Geographical-Urbanism" dove geografia (qui intesa anche come luogo geografico), architettura ed urbanistica si fondono insieme, dove i processi di trasformazione assumono come valore primario quello del luogo e dove il progetto urbano si declina secondo definizioni identitarie e contingenti"* (L.Pignatti, 2014). Una condizione, in sintesi, dove il "local" prevale sul "global" e dove il "regionalismo" prevale sul "internazionalismo" e dove le narrazioni del luogo (o della regione) hanno una valenza tale da caratterizzare il luogo o la regione stessa in maniera significativa.

Il collega ed amico Rosario Pavia, dopo averne parlato insieme, scrive:

"Se il Landscape Urbanism e l'Ecological Urbanism hanno registrato la crisi della città contemporanea, introducendo nella pianificazione una forte componente paesaggistica ed ambientale ci sembra avere senso mettere al centro della riflessione sulle nuove strategie di intervento sia la dimensione geografica dei territori, sia il suolo, inteso nel suo spessore biosferico (l'atmosfera, sottosuolo, acque, tutti elementi decisivi per la rigenerazione dell'ambiente). Il riferimento alla geografia si impernia, in realtà, sulla sua radice Geo, Terra..... Geo come sito, luogo, contesto locale, ma aperto alle reti del globale, geografia come sistema di reti di infrastrutture insediative, tecnologiche, ambientali. Una geo-urbanistica per una geo-città. Geo-urbanism come strategia di conformazione, correlazione e integrazione delle infrastrutture ambientali...."

Un approccio geografico si interessa alla condizione attuale così come esiste sul suolo. Usa le tecniche della cartografia e della fotografia aerea per descrivere un contesto dall'alto verso il basso. Si occupa della superficie del suolo, della topografia, delle relazioni tra gli oggetti e le città e tra queste ed il territorio. Si occupa anche di dare le giuste dimensioni agli oggetti, alle distanze tra loro, alle città ed alle infrastrutture, in maniera da poter "misurare" e dare una scala dimensionale a tutto quello che appartiene al suolo. Un approccio geografico studia quindi tutto quello che sta e si appoggia sulla superficie del suolo, mentre un approccio geologico indaga anche quello che avviene sotto il suolo.

Per i geografi dell'Ottocento (Humboldt) "la cartografia (o meglio la topografia) attesta la forma degli oggetti (e delle città) nel modo in cui oggetti (o città) si sono formate, quindi attesta la loro storia, ovvero l'espressione visibile del loro processo di trasformazione" (F.Farinelli, pag.126). Più recentemente "i geografi dibattono ancora oggi sulla contraddizione tra considerazione formale, cioè topografica (forma fisica) e considerazione funzionale delle città.... Se si bada all'ingombro fisico, oggi le città appaiono crescere ed estendersi; ma se si bada alle funzioni tipiche delle città (sfera politica e di governo) allora saremmo portati a concludere che le città vanno sparendo (F.Farinelli, Geografia, pag.132). Forma fisica e funzioni delle città tendono a sovrapporsi e contraddirsi.

La tradizione di carte geografiche e/o topografiche è ora in parte superata dalle rappresentazioni satellitari e soprattutto da programmi digitali

come Google Earth, cioè un “*software che genera immagini virtuali della terra utilizzando immagini satellitari ottenute dal telerilevamento terrestre, fotografie aeree e dati topografici memorizzati in una piattaforma GIS*” (Wikipedia.org).

Una delle cose più affascinanti che ci sono concesse dalle moderne tecnologie virtuali è poter usare simili programmi dal proprio computer di casa e navigare per il globo e scrutare l'intera superficie terrestre stando fermi, come moderni ed improvvisati geografi. Oppure possiamo immaginarci come gli dei dell'Olimpo ed osservare dall'alto le nostre case e strade ed, operando sulla rotellina del mouse, ci possiamo allontanare ed avvicinare in maniera repentina all'oggetto di studio. Queste visioni virtuali dall'alto, rappresentazioni geografiche dinamiche perché sono simultaneamente multiscalari, ci fanno vedere come le città si sono ingrandite, quali sono state le trasformazioni più significative, come la trama urbana testimonia la storia della città e come le infrastrutture della mobilità hanno disegnato linee sinuose sul territorio, che altro non fanno che seguire l'orografia e la morfologia del suolo.

Ci raccontano quindi tutta la realtà geografica di un territorio.

Per coloro che si occupano delle trasformazioni urbane (architetti ed urbanisti) l'approccio geografico diventa essenziale per poter conoscere la “storia” del luogo. In questa maniera geografia e storia ci forniscono gli strumenti primari per conoscere un luogo ed essere in grado, eventualmente, di attivare e definire possibili processi di trasformazione che seguano le dinamiche e la storia di quelli precedenti, piuttosto che innestare nuove forme di cambiamento.

La geourbanistica diventa quindi una disciplina, una posizione culturale, una corrente di pensiero o meglio una strategia di progetto che possa esser in grado di creare correlazioni ed affinità tra la rappresentazione geografica, quella paesaggistica ed urbana di qualsivoglia contesto.

La geourbanistica, in maniera simile alla geografia umana, esamina come gli individui si adattano ad un determinato quadro ambientale ed insediativo, in quale modo interpretano, vivono e trasformano i *luoghi* nei quali operano, e come interagiscono con il territorio. Una stretta correlazione identitaria tra territorio, città ed architetture che sia in grado di produrre un'immagine coerente ed incisiva di un contesto regionale ampio o ristretto che sia.

Così come il Landscape Urbanism ha generato una strategia di trasformazioni di contesti urbani e naturali privilegiando un approccio legato alla salvaguardia del paesaggio ed ai temi della sostenibilità ambientale ed urbana, allora anche la geourbanistica può e deve generare una strategia che veda nel rapporto tra contesto (geografico ma anche inteso nel senso più ampio del termine) e progetto la sua matrice identitaria fondamentale. Si potrebbe semplicemente dire che si ritorna al classico rapporto tra contesto e progetto, ma qui il concetto di contesto va sicuramente esteso ad una condizione geografica e territoriale e soprattutto aggiornato rispetto alle esperienze più recenti, comprese quelle del Landscape Urbanism (tra cui Charles Waldheim) ed Ecological Urbanism (tra cui Mohsen Mostafavi).

RINGRAZIAMENTI

Questa pubblicazione è il frutto di una serie di iniziative scientifiche attivate all'interno della ricerca PRIN, Re-Cycle Italy come una delle unità del Dipartimento di Architettura di Pescara. Ringraziamo Renato Bocchi, coordinatore nazionale e soprattutto ringraziamo *in memoriam* Francesco Garofalo, coordinatore di sede.

Questa peregrinazione è nata inizialmente da una ricerca sulla città di Fiume/Rijeka finanziata dalla Musagetes Foundation che ha dato origine al primo workshop di progettazione nel 2010. Da lì è iniziato un lungo percorso verso molte città della regione adriatica-balcanica che ha creato una serie di sguardi incrociati attraverso i quali abbiamo conosciuto colleghi ed amici che vogliamo ringraziare per i loro contributi. A Rijeka Bojan Bilic', a Durazzo Dorina Papa, a Zagabria Luka Korlaet, a Sarajevo Lejla Odobasic' e, più recentemente, a Belgrado Zoran Djukanovic'.

Questo libro nasce anche dall'eredità lasciata a Pescara da Rosario Pavia che per primo mi ha avviato ad interessarmi a questa regione; nasce dai frequenti contatti con Maroje Mrduljas che ha sempre tenuto alto il mio interesse verso l'architettura della ex-Jugoslavia; nasce soprattutto dalla continua e strettissima collaborazione che abbiamo avuto all'interno del nostro gruppo di lavoro e, quindi, con Stefania Grusso, Federico Di Lallo, Camillo Frattari e Claudia Di Girolamo che hanno attraversato spesse volte con me l'Adriatico. Ringrazio anche Francesca Staffieri per il paziente lavoro di impaginazione e Paul Blackmore per le traduzioni.

Ma il ringraziamento più importante va al grande maestro, Predrag Matvejevic, geopoeta del Mediterraneo e dell'Adriatico, cui questo libro è dedicato.

LP
Aprile 2017

