



LA
CULTURA
Y LA
CIUDAD

JUAN CALATRAVA
FRANCISCO GARCÍA PÉREZ
DAVID ARREDONDO GARRIDO
(eds.)

eug

PAESAGGI INUMANI:
I SILOS GRANARI COME MONUMENTI

ANTONIO ALBERTO CLEMENTE

I silos granari sono parte integrante del paesaggio. Nel 1945, Erich Mendelsohn di fronte alla loro enorme mole, paragona i «silos [a] montagne incredibilmente consapevoli dello spazio che occupano ma generanti a loro volta spazio»¹. Le foto di queste gigantesche macchine per lo stoccaggio avranno una parte rilevante nel suo libro *Amerika*², a testimonianza dello stupore che creavano «le facciate chiuse orizzontali contro la stupenda verticalità di cinquanta o cento cilindri»³. L'architettura dei silos non era meno sorprendente. Le Corbusier la descrive così: «semplicemente guidati dagli effetti del calcolo [...] gli INGEGNERI d'oggi impiegano elementi primari e, ordinandoli in base a regole, producono in noi emozioni architettoniche, e fanno in tal modo entrare in consonanza l'opera umana con l'ordine universale. Ecco dei silos e delle fabbriche americane, magnifiche PRIMIZIE del nuovo tempo»⁴. Eppure l'emozione al cospetto delle imponenti dimensioni, della purezza formale e della monumentalità non sono le uniche caratteristiche degne di nota.

«Tutti coloro che hanno anche fuggevolmente riflettuto sull'argomento sanno che il carattere precipuo dell'architettura sta nel suo agire con un vocabolario tridimensionale che include l'uomo. La pittura agisce su due dimensioni anche se può suggerirne tre o quattro. La scultura agisce su tre dimensioni, ma l'uomo ne resta all'esterno. L'architettura invece è come una grande scultura scavata nel cui interno l'uomo penetra e cammina»⁵. I silos granari fanno eccezione a questa regola. Sono edificati per soddisfare le esigenze dell'uomo eppure sono inabitabili, non prevedono alcuna forma di ospitalità, o anche solo di transito in cui sia coinvolto il corpo umano. Sono indispensabili al funzionamento del territorio benché nessun movimento, nessun gesto, neanche una traccia di vita attraversa (né ha mai attraversato) questi spazi. Sono capisaldi del paesaggio sebbene siano sottratti all'orizzonte degli eventi umani; nessuna forma di accoglienza è prevista al loro interno, se non per l'esigenza della manutenzione che ha l'unico scopo di mantenere integra ed efficiente la macchina dello stoccaggio.

1. Eric Mendelsohn, *Letters on the Architect*, London, Abelard-Schuman, 1967, pag. 69.

2. Eric Mendelsohn, *Eric Mendelsohn's «Amerika»: 82 Photographs*, New York, Dover Publications, 1993.

3. Eric Mendelsohn, *Letters...* op. cit., pag. 69.

4. Le Corbusier, *Verso una architettura* (1925), Milano, Longanesi, 1979, pag. 20.

5. Bruno Zevi, *Saper vedere l'architettura*, Torino, Einaudi, 1948, pag. 21.

È una condizione che introduce alcuni interrogativi: in che modo catalogare questi volumi fuori scala in cui è assente qualsiasi relazione tra la figura umana e le straordinarie dimensioni dell'edificio? Qual è l'identità di questi involucri di cemento armato? Com'è possibile che siano pensati per l'uomo ma fuori della portata del suo corpo? Tali interrogativi assumono rilevanza nella prospettiva in cui i silos granari siano considerati paesaggi inumani. Che non è un ossimoro, ma un'ipotesi di lavoro all'interno della quale inumano non è sinonimo di disumano.

1. INUMANO

In può essere usato come prefisso o preposizione. Come prefisso, capovolge il significato di umano, diventando sinonimo di disumano. Se, invece, è usato come preposizione, il discorso cambia radicalmente perché vuol dire «innanzitutto dentro una porzione limitata dello spazio, del tempo; dentro una condizione, una situazione, una circostanza. «In» come limitato, confinato, definito»⁶.

Dal punto di vista territoriale, i silos sono la parte inumana di un più vasto paesaggio infrastrutturale, ieri legato prevalentemente agli scali merci ferroviari e ai porti⁷, oggi anche alle principali arterie di traffico stradale. Una condizione che deriva dalle necessità di favorire, quanto più possibile, il carico e lo scarico della merce. I silos devono trovare un rapporto, immediato e diretto, con le infrastrutture per garantire la massima accessibilità ai mezzi di trasporto. All'interno di tale processo di funzionamento, l'uomo agisce sempre fuori dallo spazio di stoccaggio vero e proprio e ha un ruolo marginale: dirige le manovre, dispone le operazioni di pesa, organizza i percorsi in ingresso e in uscita.

Dal punto di vista temporale, il paesaggio inumano dei silos ha trovato una sua definizione grazie alle innovazioni tecnologiche. Quattro le tappe fondamentali. Nel 1843 Joseph Dart mette a punto l'elevatore per granaglie che, applicato per la prima volta nel porto di Buffalo, elimina ogni attività umana tradizionale a livello del molo⁸. Tra il 1890 e il 1910 il prolungamento del meccanismo di elevazione, consente di sviluppare trasportatori orizzontali in grado di trasferire le granaglie nella parte alta dei silos e di mettere in comunicazione più silos tra loro, il che porta alla realizzazione di gigantesche strutture formate da diverse dozzine di alvei di stoccaggio. Verso il 1900, negli Stati Uniti, viene perfezionata la tecnica della cassaforma scorrente (*slip form*) che rende possibile colare il cemento del cilindro dei silos in maniera continua, attraverso lo spostamento verticale degli elementi della cassaforma; tale tecnica faciliterà la realizzazione di silos di grandissima resistenza e capacità. Le successive innovazioni tendono a semplificare l'involucro architettonico, facendolo diventare un volume di straordinarie dimensioni, circondato solo da organi meccanici. Al contempo, però, l'ultimo baluardo di presenza umana (il posto di comando), si riduce a piccola piattaforma di

6. James Hillman, *L'anima dei luoghi*, Milano, Rizzoli, 2004, pag. 31.

7. Manuel Vaquero Piñeiro, «I silos granari in Italia negli anni Trenta: fra architettura e autarchia economica», *Patrimonio Industriale*, 7, 2010, págs. 62-68.

8. Reyner Banham, *A Concrete Atlantis. U.S. industrial Building and European Modern Architecture*, Cambridge (Mass), The MIT Press, 1986, pag. 110.

sorveglianza a distanza⁹. Circa settant'anni sono sufficienti, quindi, non solo per determinare forma, dimensioni e funzionamento dei silos ma anche per decretare la definitiva esclusione del corpo umano da qualsiasi attività interna al manufatto edilizio.

Accanto a questi significati se ne può accostare un altro che «arriva attraverso le lingue germaniche. «In» come «molto» o «interamente», «realmente così», «in verità», «infatti»¹⁰. Sotto questo profilo, il paesaggio è inumano perché il silos può essere considerato il simbolo del fuori scala, della grande dimensione, dell'estensione in altezza. Detto altrimenti, il suo aspetto esteriore è l'antitesi della misura umana. Nel 1913, Walter Gropius lo dice esplicitamente: «la prepotente monumentalità dei silos per cereali dell'America meridionale e del Canada» regge «quasi il confronto con l'opera degli antichi Egizi nella loro sovrastante potenza monumentale. La loro singolare individualità è così inconfondibile che il significato della struttura si impone anche al semplice passante»¹¹. Il silos è realmente così: un monumento che sovrasta l'uomo a beneficio esclusivo dell'accumulazione dei cereali; una grande costruzione che è la traduzione volumetrica di efficacia ed efficienza della macchina dello stoccaggio; un presidio verticale orfano di qualsiasi legame con il concetto di abitabilità.

Tali considerazioni sui silos non vanno colte come un difetto ma come carattere precipuo della sua architettura. L'estraneità del corpo umano all'area dello stoccaggio non è una contraddizione ma il presupposto necessario per il funzionamento della macchina. La condizione nativa dei silos è, pertanto, quella di un contenitore devitalizzato che introduce una consapevolezza specifica: «non c'è paesaggio se in esso non viene avvertito qualcosa di estraneo, di lontano, di non umano e se insieme non si coglie la misteriosa prossimità di tutto ciò con la nostra essenza»¹².

2. PARADOSSI

Questa condizione inumana del paesaggio non è senza conseguenze.

In Italia «il patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici»¹³. I primi sono le cose immobili e mobili che «presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà». I beni paesaggistici sono gli «immobili e le aree [...] costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio»¹⁴. Dato che i silos, in molti casi, hanno sia un valore monumentale sia di testimonianza culturale, storica, sociale ed economica, potrebbero far parte del patrimonio culturale. Il condizionale non sottolinea soltanto quello che potrebbe essere e che, normalmente, non è; ma vuole porre l'accento su un aspetto paradossale.

9. Hugues Fontenas, «Stoccaggi. Un problema dell'estetica architettonica», *IPSO FACTO*, 3, 1999, págs. 26-27.

10. James Hillman, op. cit., pág. 31.

11. Walter Gropius, *Die Entwicklung moderner Industriebaukunst*, ora in: Reyner Banham, *L'Atlantide di cemento. Edifici industriali americani e architettura moderna europea 1900 – 1925*, Roma-Bari, Laterza, 1990, págs. 194-195.

12. Paolo D'Angelo, *Estetica e paesaggio*, Bologna, Il Mulino, 2009, pág. 27.

13. Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. *Codice dei beni culturali e del paesaggio*.

14. Ibid.

Le finalità generali del Codice sono la tutela e la valorizzazione dei beni culturali e del paesaggio. La tutela (art. 3) deve «garantire la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione», la valorizzazione (art. 6) ha come scopo quello di «assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso». Con riferimento ai silos in attività, se anche intervenisse la dichiarazione di interesse culturale (art. 13), si verrebbe a creare una situazione di impasse per l'impossibilità di consentire la pubblica fruizione, neanche saltuariamente. Il paradosso è chiaro; ci si trova di fronte a un bene culturale, con rilevanti ripercussioni paesaggistiche, che non può essere né tutelato né valorizzato nei modi previsti dal Codice: la fruizione di uno spazio avviene per tramite del corpo, e questo non è possibile quando l'accesso è interdetto; quando l'uomo è escluso per motivazioni tecniche; quando l'attraversamento è negato a chiunque.

A ben vedere, la contraddizione normativa non porta solo all'impasse ma denota una scarsa attenzione nei confronti dei paesaggi inumani e delle peculiarità identitarie, storiche e architettoniche che essi esprimono. Infatti, nel caso dei silos abbandonati, non vi sarebbe nessun ostacolo a dare seguito non solo alla riqualificazione degli immobili ma anche alla «realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati»¹⁵. Tuttavia, le possibilità di intervento quasi mai si sono tradotte in azioni di tutela e valorizzazione. Nei porti italiani, ad esempio, i silos hanno avuto un duplice destino. Il primo (e più diffuso) riguarda la demolizione senza neppure immaginare uno scenario alternativo. È accaduto a Genova (silos Ponte Parodi-2002), Ancona (silos ex Bunge-2012), La Spezia (silos Monfer-2014); e, probabilmente, accadrà a Cagliari con i silos del molo Rinascita. Il secondo concerne l'incapacità di agire come nel caso dei Silos Hennebique a Genova. L'ex deposito granario è stato abbandonato oltre 40 anni fa. Da allora si sono susseguite una serie di ipotesi sul loro possibile riuso che vanno dalla nuova sede della facoltà di ingegneria al contenitore culturale in grado di ospitare musei, mostre permanenti, bar, ristorante e albergo. In occasione dei 150 anni dell'unità d'Italia è stata fatta un'altra proposta: utilizzarli come sede del museo di storia patria. Nulla di tutto questo, però, si è concretizzato. E allora, nell'ottobre 2012, l'Autorità Portuale ha emanato un bando per l'affidamento in concessione dell'edificio Hennebique e delle aree annesse, a sostegno delle attività crocieristiche, portuali, turistiche e urbane¹⁶. Data di scadenza: 29 novembre 2013. Risultato: nessun partecipante. Il bando è andato deserto anche perché intervenire in una struttura dove l'armatura è sovradimensionata rispetto al conglomerato cementizio, dove l'organizzazione interna degli spazi non permette grandi margini di libertà, dove la maggior parte del volume è occupata da celle e non esistono solai intermedi, richiede attenzione, grande capacità di interpretare il grado di trasformabilità, lunghi tempi di approfondimento e di studio per intervenire in maniera consapevole e rispettosa dell'identità storica. Invece, nel bando ci si limita all'individuazione delle destinazioni funzionali distinguendole in caratterizzanti (servizi pubblici, strutture ricettive alberghiere) e ammesse (servizi privati, connettivo urbano, esercizi di vicinato, parcheggi privati pertinenziali, direzionale) e a pretendere risultati di ordine finanziario tali da garantire, non solo l'impresa che si sarebbe dovuta aggiudicare l'appalto ma anche il pagamento di un rilevante canone di concessione. Il vero problema, però, è un altro: non si è dato il giusto peso

15. Ibid.

16. <http://servizi.porto.genova.it/>

al valore architettonico del fabbricato, benché si trovi in un'area di importanza strategica per il collegamento con il centro storico, la Darsena e il Porto Antico, dimenticando che «il patrimonio culturale può e deve avere una posizione chiave nello sviluppo del Paese» perché «la sua vera «redditività» non è negli introiti diretti e nemmeno nel turismo e nell'indotto che esso genera, bensì nel profondo senso di identificazione, di appartenenza, di cittadinanza che stimola la creatività delle generazioni presenti e future con la presenza e la memoria del passato»¹⁷.

3. RICONVERSIONI

Quando prevalgono le ragioni di natura economica, la tutela e la valorizzazione passano in secondo piano. I progetti di riconversione dei silos lo confermano, perché traggono la loro ragion d'essere dal valore immobiliare delle aree dove furono costruiti: una volta marginali ora strategiche. In passato la vicinanza ai grandi nodi infrastrutturali era una necessità funzionale alle operazioni di stoccaggio; oggi rappresenta un vantaggio competitivo. E garantire un buon risultato dal punto di vista finanziario è un imperativo per qualsiasi impresa; purtroppo anche di fronte al patrimonio culturale. Una volta spogliati delle loro caratteristiche identitarie e in assenza di una corretta interpretazione delle condizioni di trasformabilità, i silos granari possono offrire parametri molto interessanti sotto il profilo dell'analisi costi-benefici, sia per le dimensioni, la forma e la versatilità dello spazio interno sia per le aree annesse all'esterno.

Lungo il canale di Island Brygge, nel centro di Copenhagen, MVRDV hanno riprogettato il Frøsilos della Danish Soybean Cake Factory, ormai dismesso dal 1992. La struttura per lo stoccaggio è stata riconvertita in edificio residenziale. MVRDV dispongono le abitazioni sui lati esterni in modo tale da ottenere piena flessibilità interna degli ambienti domestici e ampie vedute panoramiche verso il paesaggio circostante. Il vuoto cilindrico è utilizzato per collocare scale, ascensori e sistema impiantistico. La copertura trasparente, amplificando l'importanza del vuoto, diventa atrio a tutt'altezza e spazio comune dell'intero complesso.

Nel 2009, ad Amsterdam nel distretto di Zeeburg, si è svolto un concorso per il recupero di due ex silos di depurazione. La soluzione proposta da NL Architects, prevede di estendere verticalmente le strutture esistenti per inserire una serie di ambienti dedicati allo sport (climbing), alla cultura (due teatri), a uffici, a esposizioni, a studi musicali, ad albergo, caffetteria e ristorante. Qui il tema del riuso è risolto saturando il vuoto con solai interpiano, che configurano spazi a differente altezza dedicati a diverse funzioni. Si crea così rapporto di interdipendenza tra spazio pubblico, semipubblico e privato.

Nel 1999 a Duisburg, Herzog & de Meuron vincono un concorso per la realizzazione del Küppersmühle Museum nel porto di Duisburg. La soluzione di progetto è particolarmente originale: i silos esistenti fanno da supporto strutturale a un volume stereometrico di tre piani dedicati a spazio espositivo.

Queste riconversioni dimostrano come il principale tema di progetto sia la rivisitazione del vuoto interno, benché i risultati siano molto diversi tra loro sia dal punto di vista delle destinazioni funzionali, sia sotto il profilo delle soluzioni formali. È la teoria del guscio vuoto, in cui le nuove configurazioni del paesaggio urbano nascono dallo stravolgimento delle

17. Salvatore Settis, «Il rilancio dei beni culturali», *La Repubblica*, 28 aprile 2006, pag. 25.

caratteristiche identitarie dei silos. L'estro e la creatività del progettista la fanno da padrone, in assenza di qualsiasi linea guida, buona pratica o indirizzo da seguire.

4. TRAIETTORIE

I silos granari rappresentano il primo passo verso l'identificazione dei paesaggi inumani. *L'incipit* di un lavoro di catalogazione, da estendere a tutti quegli edifici il cui tema «non è quello di una struttura che si sperimenta dall'interno, ma di un oggetto nel paesaggio»¹⁸. Un lavoro non facile perché, non esistendo un valore eccezionale attorno al quale riconoscersi, le ipotesi di intervento, spesso, non vanno oltre la valutazione della fattibilità economico-finanziaria. I paesaggi inumani richiedono una prospettiva diversa che sappia ampliare gli orizzonti alle ragioni della riqualificazione urbana, dell'idea di città, del progetto di territorio. È indubbio che circoscrivere le opportunità di intervento al bello condiviso consente di trovare immediate convergenze e, non di rado, anche cospicui finanziamenti. Ma non può essere l'unica strada da seguire: il territorio non è fatto solo di grandi eventi architettonici. D'altro canto, cosa diventerebbe tutta quella sconfinata estensione di suolo sul quale non vi sono opere degne di tutela? Residuo, scarto? Ciò che avanza, fatte salve le aree monumentali e i siti di importanza storica e naturale? Evidentemente è necessaria una strategia alternativa, soprattutto in considerazione del fatto che «i paesaggi oggetto dell'attenzione, della cura e degli interventi dei pubblici poteri europei che hanno ratificato la Cep¹⁹ non possono dunque essere soltanto quelli «eccezionali», ma anche quelli ordinari e addirittura quelli devastati»²⁰. Ed è proprio nello spazio tra i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati che si collocano i contesti dell'inumano offrendo la possibilità di mettere in campo azioni volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di nuovi valori paesaggistici²¹. Riconoscere la rilevanza del tema significa dare pari dignità e importanza ai paesaggi inumani al fine di avviare una riflessione sulle potenzialità di questo patrimonio allo stato latente. Per i monumenti è tutto chiaro: la categoria di intervento è il restauro e l'obiettivo generale è testimoniare il passato per tramandarlo alle generazioni future. Al contrario, per i paesaggi inumani la prospettiva è quella della trasformazione dell'esistente attraverso il ripensamento dello *status quo* in assenza di significative esperienze di progetto; di approfondimenti sui valori che si intende salvaguardare; di studi sulle destinazioni compatibili con il tipo di edificio e sulle esigenze del contesto all'interno del quale si colloca.

I paesaggi inumani rappresentano un campo ancora da esplorare, rispetto al quale l'architettura e l'urbanistica non hanno strumenti, metodologie di intervento, né ipotesi di lavoro. Eppure sarebbe un'occasione per reimpostare le politiche di governo del territorio a partire da un interrogativo: «e se il «proprio» dell'uomo fosse di essere abitato dall'inumano?»²².

18. La frase di Siza si riferisce all'acquedotto. Conversazione di Laurent Beaudoin con Alvaro Siza, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 278, 1991, pag. 50.

19. Convenzione europea del paesaggio.

20. Domenico Sorace, «Paesaggio e paesaggi della convenzione europea», in Gian Franco Cartei (a cura di), *Convenzione europea del paesaggio e governo del territorio*, Bologna, il Mulino, 2007, pag. 18.

21. Giandomenico Falcon, «I principi costituzionali del paesaggio», *Rivista giuridica di Urbanistica*, 1-2, 2009, pag. 79.

22. Jean-François Lyotard, *L'inumano. Divagazioni sul tempo* (1988), Milano, Lanfranchi, 2001, pag. 18.

COLECCIÓN ARQUITECTURA, URBANISMO Y RESTAURACIÓN

LA CULTURA Y LA CIUDAD

JUAN CALATRAVA
FRANCISCO GARCÍA PÉREZ
DAVID ARREDONDO GARRIDO
(eds.)

Se recogen en este libro las aportaciones presentadas por más de un centenar de investigadores al Congreso Internacional *La cultura y la ciudad. Imagen y representación de lo urbano. Ciudades históricas y eventos culturales*, celebrado en Granada del 15 al 17 de abril de 2015.

Esta amplia reflexión colectiva, dominada por la exigencia de transdisciplinariedad que debe presidir todo acercamiento contemporáneo a los fenómenos urbanos, tiene como objeto el estudio, desde distintas disciplinas y miradas complementarias, de los diferentes aspectos que configuran el imaginario cultural, tanto en la historia como en la contemporaneidad, de nuestras ciudades: la imagen de la ciudad en todas sus facetas (cartográfica, política, pictórica, literaria, cinematográfica...), las cuestiones relacionadas con la dimensión paisajísticas, los problemas de orden patrimonial o el fenómeno creciente de los festivales urbanos y las «ciudades culturales».



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y COMPETITIVIDAD

eug
EDITORIAL
UNIVERSIDAD
DE GRANADA



GRUPO DE INVESTIGACIÓN
ARQUITECTURA Y CULTURA CONTEMPORÁNEA



8433859390 (100815086)

LA CULTURA Y LA CIUDAD
(Arquitectura, urbanismo y
restauración)