

ARCHITETTURA E PROGETTO URBANO NELLA CITTÀ DI TUNISI E NEL MEDITERRANEO

a cura di Adriana Sarro



Università degli Studi di Palermo
Facoltà di Architettura - Dipartimento di Architettura

ARCHITETTURA E PROGETTO URBANO NELLA CITTÀ DI TUNISI E NEL MEDITERRANEO

a cura di Adriana Sarro

progetto grafico
Luigi Pintacuda / 3813.it

ISBN 978.887704.750.2



ILAPALMA

amministrazione: 00195 Roma - via Filippo Corridoni, 14
Tel +39 06 37517331 / Fax +39 06 37516874
sede: 90143 Palermo - via Salvatore Puglisi, 63
Tel / Fax +39 091 6256497
www.ilapalmaproduzioni.com

INDICE

7. INTRODUZIONE

Adriana Sarro

11. ARCHITETTURA MEDITERRANEA

Adriana Sarro

25. ARCHITETTURA E PROGETTO URBANO NELLA CITTÀ DI TUNISI E NEL MEDITERRANEO

Adriana Sarro

51. IL LUNGO VIAGGIO DELLE PIETRE DORATE

I QUARTIERI SOCIALI DI FERNAND POUILLON
A MARSIGLIA E AD ALGERI

Alberto Ferlenga

61. COSTE, PORTI E AUTOSTRADE DEL MARE

Marcella Aprile

67. LA RICERCA NEL DIPARTIMENTO DI STORIA E PROGETTO NELL'ARCHITETTURA

Cesare Ajroldi

75. LA CITTÀ INTERETNICA

ABITAZIONI PER STRANIERI
NEL CENTRO STORICO DI PALERMO

Andrea Sciascia

83. LA KASBAH ORGANIZZATA

Michele Sbacchi

**89. PROGETTO E LUOGHI MEDITERRANEI
NELL'ESPERIENZA DEL DOTTORATO
DI RICERCA IN PROGETTAZIONE
ARCHITETTONICA**

Emanuele Palazzotto

**99. IL DISEGNO URBANO NELL'ESPERIENZA
DI CHANDIGARH**

Calogero Marzullo

107. LUOGHI TRA MEMORIA E MODERNITÀ

AGRIGENTO - JERASH. LA RICERCA DI UN'IDENTITÀ TRA
ARCHEOLOGIA E PROGETTO

Giovanni Francesco Tuzzolino

117. LE CITTÀ DEL DIALOGO

Antonino Margagliotta

**125. L'ARCHITETTURA DEL CONTRATTO DI
QUARTIERE CALVARIO PIZZILLO A PALMA DI
MONTECHIARO (AG)**

Tania Culotta

131. IMMAGINARIO MEDITERRANEO

ESPERIENZE DI PROGETTO URBANO
TRA DIDATTICA E RICERCA
NEL TERRITORIO DI SIRACUSA

Bruno Messina, Chiara Rizzica, Fabrizio Foti

**137. L'ÉVOLUTION DES QUARTIERS D'HABITAT
SPONTANÉ ET LEUR INTÉGRATION DANS
LE TISSU URBAIN**

Najet Boubaker

**145. RECHERCHE À L'ENAU RECHERCHE
MULTIPOLAIRE POUR ÉCOLE MONOPOLISTE
STRATÉGIE OU NECESSITÉ?**

Olfa Raja Meziou Baccour

**153. PAYSAGE ET INTÉGRATION DES
VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES DANS LE
PROJET DE LA CITÉ DES SCIENCES À TUNIS**

Tarak Brik

**161. MICHELE CANZONERI: IL DIARIO DE
"LA PIETRA DI DAMASCO"**

Luigi Pintacuda

171. ENGLISH ABSTRACTS



Palermo dal mare; Cefalù e Scopello dall'aereo.

COSTE, PORTI E AUTOSTRADE DEL MARE

Marcella Aprile

Non parlerò né di architettura né di paesaggio, se non in maniera molto indiretta. Infatti, sono convinta che il punto centrale - oggi - non sia tanto quella di individuare criteri e procedure per un avanzamento disciplinare, quanto piuttosto di chiarire quali siano le condizioni affinché tale avanzamento possa verificarsi.

Il titolo del mio intervento vuole alludere una strategia incentrata sul fatto indiscutibile che il Mediterraneo sia stato e sia il "nesso fisico" degli insediamenti rivieraschi, ancorché separati da differenze di ordine politico, economico e, persino, religioso: differenze che si sono accentuate in ragione di vicende legate alla questione medio-orientale, alla crisi finanziaria planetaria e, in ultimo, alle recenti "rivolte popolari".

Tuttavia, se dobbiamo dare retta a Publio Cornelio Tacito che - riferendosi ai conquistatori romani, non essendo romano di nascita - diceva «ubi deserta faciunt pacem appellant», potremmo concludere che anche nel passato il Mare Nostrum non deve essere stato così unificante come la storia, talvolta, e il mito, soprattutto, ci tramandano. Sicché dovremmo puntare su qualcosa che ci fornisca motivi e opportunità per attenuare, almeno, le differenze e intraprendere un percorso finalizzato a un interesse condiviso.



Il Mediterraneo, connettivo tra le popolazioni rivierasche.

C'è una linea invisibile - ma non labile - che separa il Mediterraneo in due parti: la parte nord che gravita sull'Europa centrale e la parte sud che non ha un centro né sembra che possa trovarlo a breve. Dunque, la strada più praticabile potrebbe essere quella di formare una "rete" cui non serve il centro, attraverso la quale "agganciare" anche la riva settentrionale.

Per questo motivo riprendo in considerazione il programma europeo delle autostrade del mare, che ha incominciato a dare qualche esito già dal 2010, anno in cui il Mediterraneo è diventato area di libero scambio.

Il programma - predisposto nel 1996 e aggiornato nel 2004 - prevedeva «un efficiente sistema di trasporti per accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare, al fine di conseguire il decongestionamento delle strade, la tutela dell'ambiente e la riduzione dell'incidentalità in un'ottica di sviluppo eco-sostenibile»; e «la rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari

basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati Membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti».

Il programma, ancorché predisposto della UE, non esclude la possibilità che gli stati membri intessano rapporti con gli stati terzi al fine di aprire nuove opportunità. E questo vale proprio per la sponda meridionale del Mediterraneo che può diventare (sperando che gli stati rivieraschi africani si assestino su una linea politica di apertura verso il resto del mondo) il parametro per riorganizzare non solo le coste ma anche gli entroterra.

Da qui si potrebbe dipanare il ragionamento sul progetto urbano, sull'architettura e sul paesaggio. E, da questo punto di vista, il Mediterraneo offre una grande quantità di esempi da cui ricavare regole e procedure. Occorre, tuttavia, che si configuri in una nuova immagine capace di capovolgerne, presso i suoi abitanti prima che presso i governanti, il senso e il valore e attivare per esso nuove forme di identità e di identificazione.

L'immagine più diffusa è quella proveniente dalle mappe geografiche dove le terre emerse sono descritte, in genere, con un dettaglio molto superiore a quello con cui è rappresentato il mare. Ciò comporta che quest'ultimo sia pensato come "assenza di materia" come "vuoto" o, per esempio, come riferimento internazionale per le quote altimetriche o come luogo per le vacanze; e non come unità morfologica, con un suo perimetro descrivibile e misurabile.

Va, ancora, sottolineato come il mare produca una molteplicità di effetti sulla costa che assume caratteri e tipicità proprio dall'essere tale. In altri termini, la presenza dell'acqua condiziona il clima, la luce, i fenomeni naturali e artificiali, le attività produttive, persino i rituali sociali che, a loro volta, riverberano sull'entroterra o, nel caso delle isole, sull'intero territorio.

Altro riferimento importante per il Mediterraneo rimane, comunque, il mito che ha, però, una doppia valenza: da un lato ha certamente contribuito a unificarne le sponde come origine, per l'Europa, della cultura occidentale; ma lo ha anche confinato in una dimensione ancestrale e archeologica che impedisce, nei fatti, di cogliere a pieno le potenzialità attuali delle popolazioni rivierasche, almeno, della fascia meridionale.

Le parole di Fernand Braudel (1985) sono molto significative da questo punto di vista: «Che cos'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 sprofondare nell'abisso dei secoli, fino alle costruzioni megalitiche di Malta o alle piramidi d'Egitto. Significa incontrare realtà antichissime, ancora vive, a fianco [...]. 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». «Nel paesaggio fisico come in quello umano, il Mediterraneo crocevia, il Mediterraneo eteroclitico si presenta al nostro ricordo come un'immagine coerente, un sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale». Ma, tutto sommato, riprendere questo mito e

riproporlo per potenziare l'immagine del Mediterraneo di oggi potrebbe essere una carta vincente, soprattutto, se si riuscisse a misurare le differenze di ciascun luogo sul parametro del «sistema in cui tutto si fonde e si ricompone in un'unità originale». E vi si aggiunga l'altro sistema su cui parametrare il nuovo Mediterraneo, quello offerto dalle autostrade del mare di cui già esistono presupposti concreti. Prendo a riferimento, per tutti, i due grandi porti che si stanno realizzando alla porta del Mediterraneo - ad Algeciras e a Tangeri - uno in Europa, l'altro in Africa. Essi andranno a costituire il primo grande nucleo degli hub di prima categoria a fondamento della rete portuale di scambio di merci e passeggeri. Da qui si può dipanare un ragionamento sulle città del Mediterraneo e sulle loro possibili trasformazioni, purché si ribalti il punto di vista, purché si guardi da Sud con una prospettiva "diversa".

D'altra parte la storia di luoghi del Mediterraneo continuerà a dirci "come fare", ma non può dirci "che cosa fare", quali progetti di trasformazioni occorran e con quali modalità. E, ancora, non può essere solo l'architettura (antica e nuova) a dettare le regole della forma ma anche il mare, essendo indispensabile capire come "modella" la linea di costa, come "interagisce" con la linea di costa; altrettanto quanto non può l'immagine oleografica del Mediterraneo, fatta di "danze del ventre e "o sole mio", a meno che non la si trasformi in un vero affare, attivando capacità pari a quelle della Walt Disney Foundation.