

TRASPORTI

59

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2021
anno XXI, numero 59

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

di Laura Facchinelli

7 DISTANZE CRITICHE FRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

11 "L'IMPOSSIBILITÀ DI ESSERE NORMALE". TERRITORIO ITALIANO: DIFFERENZE E ANTIDOTI ALL'OMOLOGAZIONE

di Alberto Ferlenga

19 LA RICOSTRUZIONE DELL'IMMAGINE. PROGETTI PER I CENTRI STORICI TEDESCHI

di Michele Caja

27 LE RAGIONI DI KÖNIGSBERG: FENOMENOLOGIA DI UNA CITTÀ PERDUTA

di Marco Falsetti

37 WATER, NEW TOWNS AND INTERIOR COLONIZATION: THE EXPERIENCE OF SPAIN, 1939-1971

di Jean-François Lejeune

45 L'AUTOSTRADA COME OPERA D'ARTE COLLETTIVA NELLA JUGOSLAVIA DI TITO

di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

53 LA CANZONE URBANA DI KORÇA, UN COMMENTO CONTEMPORANEO

di Andrea Bulleri

61 PARADIGMI SEGNICI NEL PAESAGGIO LITUANO: ALCUNI PROGETTI RECENTI DI PALEKAS

di Donatella Scatena

69 TRANSIZIONI MACRO-SCALARI. PIANIFICAZIONE URBANA E MODIFICAZIONE NELLA CINA DI OGGI

di Giusi Ciotoli

79 POLITICHE URBANISTICHE IN CINA, VERSO MEGACITTÀ A MODELLO UNICO

Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

85 STAZIONE DI PICALÉNA IN COLOMBIA, UN PATRIMONIO CULTURALE PER LA COMUNITÀ

di Olimpia Niglio

93 QUANDO IL PROGETTO SI CONFRONTA CON LA STORIA

di Lucio Altarelli

101 IDENTITÀ, ARCHITETTURA, REGIONALISMI

di Marco Maretto

109 PASSAGGI, PRESIDII E INFRASTRUTTURE DELLA MONTAGNA: POSSIBILI STRATEGIE POST VAJONT

di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

117 LE STRADE DEGLI ITINERARI CULTURALI, UNA RICERCA IN TERRITORIO SARDO

di Marco Cadinu e Stefano Mais

123 INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E PARTECIPAZIONE

di Federica Bosello

cultura

129 CONTEMPORARY MEMORY: LA SFIDA TRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Stefanos Antoniadis

135 L'IMMAGINE URBANA NEWYORCHESE PROTAGONISTA

di Ghisi Grütter

143 THE HISTORICAL GARDEN IN SYRIA BETWEEN TRADITION AND IDENTITY

di Nabila Dwai

151 TRASFORMAZIONI URBANE, IL CONTRIBUTO ESSENZIALE DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

155 PAESAGGI OLTRE IL PAESAGGIO

di Luigi Siviero

157 DAL GRATTACIELO AL TESSUTO VERTICALE

di Roberto Secchi

Territory from diversity to standardisation

by Laura Facchinelli

The theme of a territory's identity, which is the expression and mirror of a population's identity, has always been the focus of our research. We have explored it since the now distant issue number 20 "Economic development, landscape, identity", observing how too often (what we call) progress leads to the irreparable loss of elements in the landscape, architectural and cultural heritage which has sedimented over the centuries. In this issue, we return to this theme, focusing our attention on different situations and points of view.

On the theme of the loss of elements of the historic heritage, we consider the exemplary case of China. Following the "ideological" devastations of the 1950s and the loss of so much of the existing architectural heritage, replaced by buildings that were endless replicas of the "socialist" models imposed by the regime, in recent years China has begun equally radical demolition projects to build districts and cities inspired by propaganda and business, undertaken with no debate whatsoever about urban planning. This phenomenon takes place in other countries as well, in the pursuit of spectacular effects, the tallest skyscrapers, the most daring forms. The mad and convulsive pace of building robs each of us of the possibility of visiting, or even knowing that there are places that remain authentic, rooted in different cultures.

The transformations undertaken in the second half of the nineteenth century by Haussmann in Paris were of a completely different nature. They did in fact demolish old and suggestive streets and squares, but to bring a new and grandiose look to a city that since then has communicated the energy and fascination of sumptuous buildings, long straight avenues, squares with their typical "brasseries". In this case, the demolition of the old neighbourhoods served to create the Paris we all love today. A sociologist who considers all points of view underscores that, on the one hand, architects and urban planners are the ones who design the spaces, but on the other, residents and visitors are the ones who live in and experience the city, and that writers, artists and photographers have always been the ones who understand its needs and desires.

A city can also have its buildings, squares and monuments destroyed by the violence of wartime bombings. In postwar Germany, the need was felt to reclaim the soul of the city by reconstructing the buildings philologically, recreating the forms with the same materials. The traumatic event could also be an earthquake, a flood, a fire. At that point the question becomes "how" to rebuild. Opposing solutions can be sustained with theoretically founded arguments, from "like it was where it was" to innovation at all cost. But considering the question on an ethical level, is it acceptable to build concrete boxes in the place where water destroyed the small old houses of a mountain village? And do we not consider brazen the proposal of the architect who wanted to build a glass and steel pinnacle on the roof of Notre Dame in Paris, to take advantage of the void left by the fire?

In seeking a common denominator across different situations, we might consider valid the choices that are not aimed at immediate glory, but seek to leave their mark through meaning for the centuries to come. Beyond personal interests, beyond the trends and conceptualisations of the moment.

Of the many themes and points of view developed in this issue of our magazine, there is a recognition of the core of vitality that exists in the Italian landscape. While the inclination to value differences has contributed over the centuries to producing a living archive of extremely rich urban solutions, in more recent times perverse forms of development have gained the upper hand. But even a landscape of incomplete fragments often devoid of quality has continued to generate unexpected variations. And so, based on this analysis which we are pleased to share, the seeds of a possible renaissance remain viable.

Territori fra diversità e omologazione

di Laura Facchinelli

Il tema dell'identità di un territorio, espressione e specchio dell'identità di un popolo, è sempre stato al centro delle nostre ricerche. Lo abbiamo esplorato a partire dall'ormai lontano numero 20 "Sviluppo economico, paesaggio, identità", constatando che troppo spesso il (cosiddetto) progresso porta alla cancellazione irreparabile di testimonianze paesaggistiche, architettoniche, culturali sedimentate per secoli. In questo numero riprendiamo l'argomento focalizzando l'attenzione su differenti situazioni e punti di vista.

In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal regime, negli anni recenti ha avviato altrettanto radicali interventi di demolizione per costruire quartieri e città ispirati da propaganda e business: il tutto nella totale assenza di un dibattito urbanistico. Quest'ultimo fenomeno si presenta anche in altri Paesi, con la ricerca di effetti spettacolari, di grattacieli sempre più alti, di forme sempre più ardite. Questo costruire convulso e dissennato ruba a ciascuno di noi la possibilità di visitare o comunque di sapere che esistono luoghi autentici, radicati nelle differenti culture.

Completamente diversi erano stati gli interventi di trasformazione compiuti, nella seconda metà dell'Ottocento, a Parigi da Haussmann. Interventi che avevano, sì, cancellato vecchie e suggestive case e strade e piazze, ma per dare un volto nuovo e grandioso a una città che da allora comunica l'energia e il fascino dei sontuosi edifici, dei lunghi rettilinei, delle piazze con le tipiche "brasserie". In questo caso, gli sventramenti dei vecchi quartieri sono serviti a far nascere la Parigi che tutti noi amiamo. Un sociologo attento alla molteplicità dei punti di vista sottolinea che, da un lato, sono gli architetti e gli urbanisti che disegnano gli spazi ma, dall'altro, sono gli abitanti e i visitatori a vivere la città, e sono sempre stati gli scrittori, gli artisti e i fotografi a comprenderne i bisogni e i desideri.

Una città può veder cancellati i propri edifici, piazze e monumenti dalla violenza dei bombardamenti. Ebbene, nella Germania del dopoguerra ha preso forma l'esigenza di ritrovare l'anima della città attraverso una vera e propria ricostruzione filologica degli edifici, ricreando le forme con gli stessi materiali. L'evento traumatico può essere anche un terremoto, un'inondazione, un incendio. Viene allora da interrogarsi sul "come" della ricostruzione. Si possono sostenere, con argomentazioni teoricamente fondate, soluzioni opposte, dal "com'era dov'era" allo slancio innovativo. Ma, ponendo la questione sul piano etico, è accettabile collocare scatole di calcestruzzo là dove l'acqua aveva cancellato le piccole vecchie case di un paesino di montagna? E non ci sembra sfrontata la proposta di quell'archistar che voleva erigere una guglia di vetro e acciaio sul tetto di Notre Dame a Parigi, approfittando del vuoto lasciato dall'incendio?

Volendo trovare un comune denominatore, nelle diverse situazioni potremmo considerare valide le scelte che non puntano sulla facile gloria del momento, ma si propongono di lasciare un segno ricco di significato per i secoli futuri. Al di là degli interessi personali, al di là delle concettualizzazioni e delle mode del momento.

Fra i molti aspetti e punti di vista sviluppati in questo numero della rivista, c'è il riconoscimento – nel nostro paesaggio italiano – di un connaturato nucleo di vitalità. Se l'attitudine alle differenze ha contribuito, nel corso dei secoli, a produrre un archivio vivente di ricchissime soluzioni urbane, nei tempi più vicini a noi hanno preso il sopravvento forme perverse di sviluppo. Ma anche un panorama di frammenti incompiuti e spesso privi di qualità ha continuato a generare variazioni imprevedibili. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



L'autostrada come opera d'arte collettiva nella Jugoslavia di Tito

di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

Nel luglio 2018 il MoMA inaugurava una mostra sull'architettura jugoslava¹ e un anno dopo la torre Genex e le piramidi di Konjarnik finivano sulle pagine del *Guardian*². Questi edifici-manifesto del brutalismo socialista si trovano a Belgrado lungo l'autostrada A3, già Autostrada della Fratellanza e Unità. Il motto dei partigiani jugoslavi ancorò negli ideali della rivoluzione la linea di movimento su cui sarebbe stato costruito il Paese; non a caso Davor Konjikušić ha visto nell'autostrada un monumento all'identità collettiva perduta³.

Nel 1960 la rivista *Arhitektura Urbanizam* presentò l'autostrada come acceleratore di modernità, anche per il confronto che ne era scaturito tra ingegneri, urbanisti, architetti e paesaggisti⁴. Passa – oggi come allora – dalla Slovenia, dalle pianure della Sava, della Croazia e della Vojvodina, dalle colline della Serbia e dalle gole della Macedonia. Nelle quattro capitali federali – Lubiana, Zagabria, Belgrado e Skopje – l'autostrada ebbe un effetto "poleogenetico"⁵, aprendo la strada all'urbanistica e all'architettura socialista "con cui Tito comunicava al mondo la modernità della Jugoslavia e la distanza da Stalin"⁶. Il cantiere richiamò le Azioni di Lavoro Giovanile (ORA, *Omladinske Radne Akcije*) e la divulgazione dell'opera nelle mostre di Belgrado e Zagabria scardinò i cano-

The highway as a collective work of art in Tito's Yugoslavia by Aleksa Korolija and Cristina Pallini

The Highway of Brotherhood and Unity - the motto of Yugoslav Communists - may help us decode the multiple layers of meaning interlocked in the built environment. Undoubtedly, the construction of the Highway was organic to national cohesion. Built by brigades of young volunteers, the Highway made it possible to travel across Yugoslavia in one day: an experiential approach to the common motherland which gave 'federalism' a concrete dimension. From an architect's point of view, our contribution sets out a project-oriented approach to the Highway as a coherent built form, posing new technical problems, yet orienting urban change and opening up a whole range of narratives. To do that, we oscillate back and forth between the actual construction of the Highway, which combined engineering, landscape design, urbanism and architecture, and its role as a catalyst for new collective perceptions and behavioural patterns. The Highway provided the centre of gravity for a far-reaching cross-cultural venture, a large-scale collective work of art.

Nella pagina a fianco, in alto: vista dell'autostrada appena costruita dall'automobile di Tito, 1948. Dall'album fotografico *Passeggiate lungo l'Autostrada Bratstvo i Jedinstvo* (Muzej Istorije Jugoslavije). In basso: Tito e il sindaco Branko Pesić con i rappresentanti dell'Istituto di Urbanistica di fronte al modello di Nuova Belgrado. In basso a destra uno svincolo dell'autostrada, 1967. (Muzej Istorije Jugoslavije).

1 Martino Stierli e Vladimir Kulić (a cura di), *Toward a Concrete Utopia: Architecture in Yugoslavia 1948-1980*, MoMA, New York 2018.

2 Ivana Šekularac, "Former Yugoslavia's brutalist beauty-a photo essay", *The Guardian*, 31/ 10/ 2019.

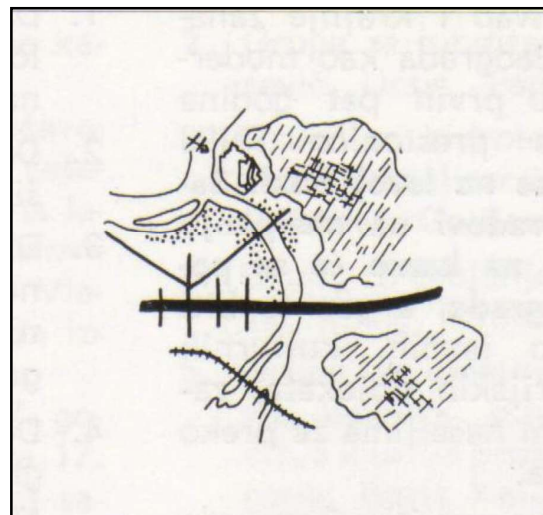
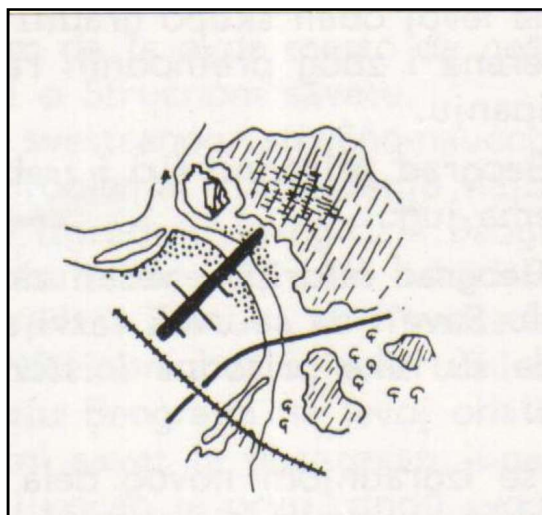
3 Cfr. *Autocesta*, una mostra itinerante allestita presso la Šira Gallery di Zagabria (2017), la Vetrinski dvor di Maribor (2018), la Artget Gallery di Belgrado (2018) e la Salon Galić Gallery di Spalato (2019).

4 Svetislav Stajević, "Naši putevi" (Le nostre strade), *Arhitektura Urbanizam*, n. 3, 1960, pp. 6-11.

5 Nell'interpretazione corrente tra gli archeologi e gli esperti di tarda antichità, il termine "poleogenetico" viene riferito ai processi generativi della vita urbana.

6 Lorenzo Pignatti, *Modernità nei Balcani da Le Corbusier a Tito*, LetteraVentidue, Siracusa 2019, p. 189.

1 - Alternative di tracciato per il passaggio dell'autostrada da Belgrado in relazione alla linea ferroviaria e alla configurazione orografica della città storica, schizzo di Nikola Dobrovic, 1946. Da: Urbanizam Beograda n.25 (1974), p. 33.



ni del realismo socialista in favore dell'arte astratta⁷.

L'autostrada come metafora della Jugoslavia

Il progetto dell'Autostrada della Fratellanza e Unità risaliva al primo piano quinquennale (1947-1951) che avviava l'industrializzazione e la collettivizzazione rurale. Nel dicembre del 1945, Tito dichiarò che l'autostrada era una necessità, anche per attutire i forti divari regionali⁸. La realizzazione del progetto subì i contraccolpi del conflitto sovietico-jugoslavo (1948) e del Periodo 'Informbiro' (1948-1955). I lavori partirono in Croazia nel 1946 e in Serbia l'anno successivo⁹, rallentati dalla ricostruzione in corso a Zagabria e a Belgrado e dalla rottura con l'Unione Sovietica. Le ORA, nate durante la lotta partigiana e ancora attive in ottemperanza al motto "nessun riposo durante la ricostruzione" (*dok traje obnova nema odmora*), ripresero slancio quando l'URSS e il Cominform imposero il blocco economico alla Jugoslavia. I volontari che ne facevano parte lavorarono all'auto-

strada, a Nuova Belgrado¹⁰, nei grandi cantieri industriali come in quelli delle ferrovie Brčko-Banovići, Šamac-Sarajevo e Doboj-Banja Luka.

I primi 382 km di autostrada mobilitarono 200.000 volontari¹¹ con militari e idealisti provenienti da tutto il mondo. Nelle ORA, ragazzi e ragazze dalle campagne e dalle città si conoscevano senza intermediari: molti imparavano a leggere e a scrivere¹² e tutti seguivano i corsi di tecnica popolare condividendo un avviamento professionale oltre che ideologico. L'epica dell'autostrada nasceva da loro: arrivati il 1° aprile del 1948, completarono il 30% dei lavori a fine anno; in mancanza di macchinari, 40.000 volontari a turni serrati avevano modellato trincee e ter-rapieni, posato decauville, bonificato paludi e aperto varchi nelle foreste. Incarnavano l'ideale marxista dell'azione come la forma più alta di vita¹³.

10 Jovan Golubović, *Beograd - grad akcijaša* (Belgrado - città d'azione), Gradska Konferencija SSO Beograd, Belgrado 1985.

11 Secondo Vejzagić, le Azioni erano un mondo a parte dove si consolidarono le differenze dal comunismo sovietico. L'attuazione del primo piano quinquennale coinvolse circa 319.000 volontari; complessivamente, oltre 70 progetti ne coinvolsero più di un milione. Il movimento risultò organico a tutti i quadri economici, sociali e ideologici fino al decollo dell'industria. Cfr. Saša Vejzagić, "The importance of Youth Labour Actions in Socialist Yugoslavia (1948-1950): a Case Study of the Motorway Brotherhood-Unity", MA Dissertation, Central European University in Budapest, 2013, pp. 11, 24.

12 Stefanović riferisce che circa 20.000 volontari dell'autostrada uscirono dall'analfabetismo, un numero che raddoppiò alla fine dei lavori ferroviari. Cfr. Stefanović, *Svitanje na rukama*, p.42

13 Rudi Supek, *Omladina na putu do bratstva. Psihosociologija radne akcije* (La gioventù sulla strada della fratellanza. Psico-sociologia delle azioni di lavoro volontario), Mladost, Belgrado 1963, p. 7; Vejzagić, *The importance of Youth Labour Actions*, cit., p. 19.

7 Ana Ofak, *Agents of Abstraction*, Sternberg Press, Berlino 2019.

8 Saša Vejzagić, "The importance of Youth Labour Actions in Socialist Yugoslavia (1948-1950): a Case Study of the Motorway Brotherhood-Unity", MA Dissertation, Central European University in Budapest, 2013, p. 39.

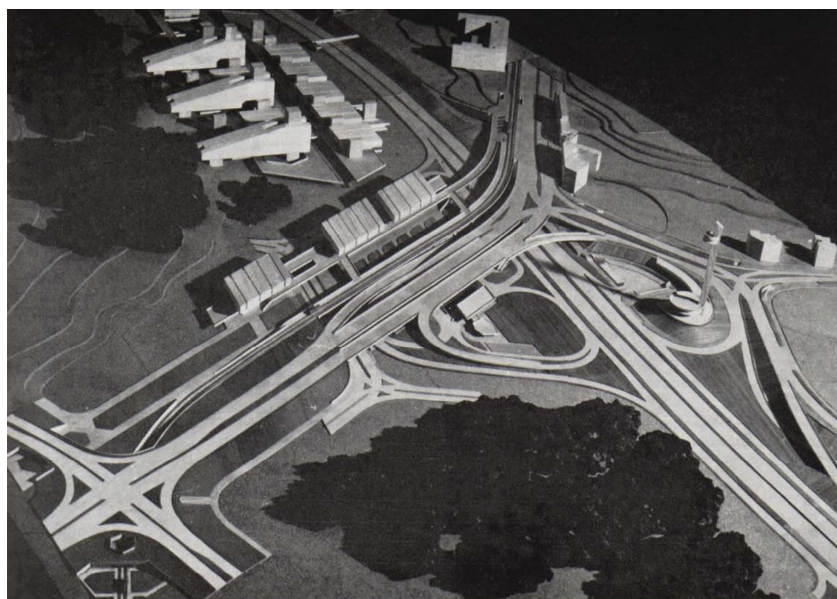
9 Il numero iniziale di lavoratori salariati si rivelò insufficiente, visto che nel 1946 si completò solo il 2% dell'opera. Cfr. Reana Senjković, *Svaki dan pobjeda. Kultura omladinskih radnih akcija* (Ogni giorno una vittoria. La cultura delle Azioni di Lavoro Giovanile), Institut za etnologiju i folkloristiku, Zagabria 2016, p. 131. Stefanović sostiene che i giovani volontari, i soldati e brigate del Fronte Popolare arrivarono in cantiere da subito, cfr. Momčilo Stefanović, *Svitanje na rukama* (Albe sulle mani), Export-press, Belgrado 1969, p. 23.

Belgrado e Zagabria, le città più popolate delle repubbliche più conflittuali, furono collegate in tre anni. La Lubiana-Zagabria fu completata nel 1958 con 54.000 volontari. L'anno successivo partirono i lavori da Paraćin a Niš (Serbia) e da Negotino a Demir Kapija lungo la valle del Vardar. Nel 1960 fu la volta delle tratte da Niš a Grdelica e da Demir Kapija a Gevgelija.

Nel 1962 rimanevano indietro solo la tratta da Skopje a Titov Veles e quella da Belgrado a Paraćin, nevralgica per le miniere di carbone, gli impianti siderurgici e la produzione di materiali edili, tessili e alimentari. La geografia fisica aveva suggerito il raccordo a Skopje tra l'autostrada e la dorsale in costruzione dal 1954 lungo la costa e i porti dell'Adriatico (*Jadranska Magistrala / Dorsale Adriatica*)¹⁴. A Skopje, le provenienze dall'Europa occidentale sarebbero state incanalate lungo la storica rotta del Vardar verso il Mediterraneo. Secondo i dati della Banca Internazionale, per la Ricostruzione nel quinquennio 1957-1962 gli investimenti avevano generato un raddoppio del traffico autostradale, con ripercussioni significative sull'industria dei trasporti. Con un bacino d'utenza pari a un terzo della popolazione e a metà dell'economia nazionale, l'autostrada integrata alla rete europea avrebbe incentivato le esportazioni e il turismo¹⁵. Fatalmente, il 26 luglio 1963, Skopje fu devastata dal terremoto.

Propaganda, arte e architettura del paesaggio

Oggetto di alcune recenti mostre¹⁶, le ORA pubblicavano i propri giornali di lavoro. *Bratstvo i jedinstvo, list omladinskih radnih brigada na gradnji autoputa Beograd-Zagreb* (Fratellanza e unità, un giornale delle brigate giovanili che lavorano alla costruzione dell'autostrada Belgrado-Zagabria) era



il notiziario dei volontari dell'autostrada¹⁷. Poiché la catena di informazioni alimentava la coesione federale e il reclutamento¹⁸, i mezzi variavano al variare dei destinatari. Se nell'immediato dopoguerra i gruppi Agitprop distribuivano ancora i tipici volantini e i manifesti colorati dell'anteguerra alla popolazione rurale, le mostre allestite a Belgrado e a Zagabria nel 1950 segnarono la transizione dal realismo socialista all'arte astratta. In entrambi i casi, il gruppo Exat 51¹⁹ aveva sperimentato la "visione in movimento" di Lazlo Moholy-Nagy²⁰ per evocare i molteplici benefici del primo tratto di autostrada²¹. I visitatori entravano in uno spazio reso fluido da esili telai espositivi che scomponevano il campo visivo su diversi piani. La trama e l'ordito generavano un'atmosfera sospesa, mentre le singole unità espositive (montabili) documentavano la costruzione dell'autostrada nella sua concretezza con la

2 - Lo svincolo di Autokomanda in un modello di studio. Il progetto è stato attuato solo parzialmente, nessuno degli edifici è stato costruito. Da: Arhitektura Urbanizam 61-62 (1970), p. 29.

14 Melita Čavlović, "Constructing a Travel Landscape: a Case Study of the Sljeme Motels along the Adriatic Highway," *Architectural Histories*, n. 6, 2018, p. 3.

15 IBRD, "Appraisal of a Highway project in Yugoslavia, Technical operations projects series; n. TO 367a, IBRD, International Development Association, 7/ 6/ 1963.

16 Ivan Hofman, *Mi gradimo prugu - pruga gradi nas. Omladinske Radne Akcije u Jugoslaviji 1946-1951. Katalog izložbe* (Noi costruiamo la ferrovia - la ferrovia costruisce noi. Le Azioni di Lavoro Giovanile in Jugoslavia 1946-1951), Arhiv Jugoslavije, Belgrado 2012; Bachrach Krištofić and Krištofić, *Omladinske radne akcije: dizajn ideologije* (Azioni di Lavoro Giovanile: progettare l'ideologia), Zagreb, Umjetnička organizacija Kultura umjetnosti, 2017.

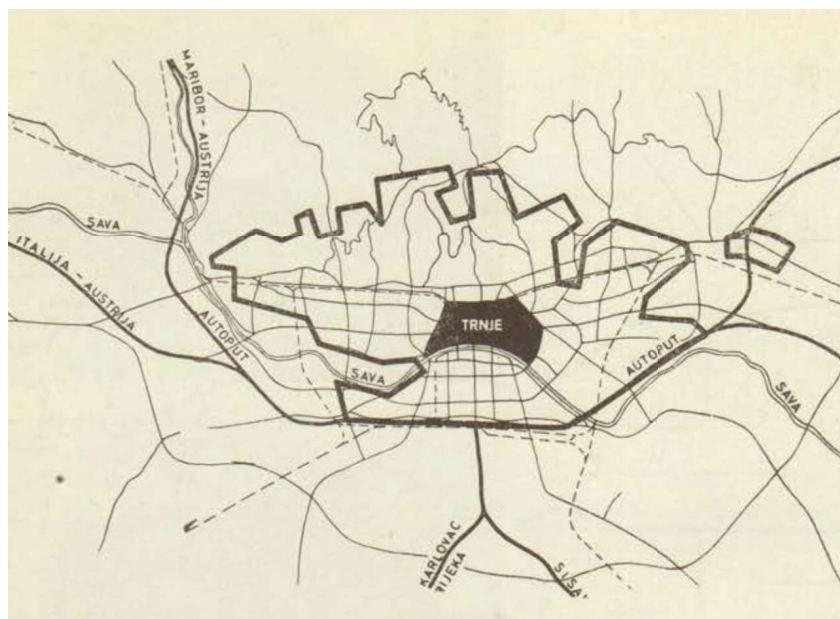
17 *Youth Railway*, il giornale della ferrovia Banja Luka-Doboj, includeva i contributi del pacifista britannico Edward Palmer Thomson e del giornalista danese Gert Petersen, entrambi volontari in Jugoslavia (1946-1947). Cfr. Edward Palmer Thomson, *The railway: an adventure in construction*, British-Yugoslav Association, Londra 1948.

18 Tea Sindbæk Andersen, "Tito's Yugoslavia in the making", in *Machineries of Persuasion. European Soft Power and Public Diplomacy During the Cold War*, a cura di Óscar J. Martín García e Rósa Magnúsdóttir, De Gruyter, Berlino-Boston 2019, pp. 113-120.

19 L'acronimo sta per *Eksperimentalni Atelje* (Atelier Sperimentale), un gruppo fondato a Zagabria nel 1951 da architetti, artisti e designer che rimase attivo fino al 1956.

20 László Moholy-Nagy, *Vision in Motion*, Paul Theobald, Chicago 1947.

21 Ana Ofak, *Agents of Abstraction*, Sternberg Press, Berlino 2019, p. 200.



3 - Schema del nodo di Zagabria. La linea spessa indica i confini comunali. In nero la zona di Trnje, tra il centro storico e l'area di Nuova Zagabria. Da: *Arhitektura Urbanizam* n.39 (1966), p.36.

4 - Il raccordo tra l'autostrada Bratsvo i Jedinstvo e la Dorsale Adriatica nella conca di Skopje. La linea spessa indica il sistema di valli interconnesse che da Belgrado scende a Salonicco. Rielaborazione degli autori sulla base dello schizzo della Doxidis Associates.

partecipazione dei "lavoratori d'assalto"²². Exat 51 stabiliva così un punto di equilibrio tra arte e architettura, tra lo spazio reale e quello immaginato, una sintesi riproposta da Vjenceslav Richter nel padiglione per l'Expo di Bruxelles del 1958. Nel 1960, *Arhitektura Urbanizam* descriveva l'autostrada come un'opera d'arte in sè: la vegetazione tra le carreggiate bianche, i simboli colorati della segnaletica, le curve degli svincoli: "fibre del cuore della vita moderna"²³. Tra i partecipanti alle ORA ci furono anche volontari con competenze tecniche, tra cui

22 Gli *udarnici* jugoslavi possono essere paragonati agli *stakanovisti* sovietici. Cfr. Lewis Siegelbaum, *Stakanovism and the Politics of Productivity in the USSR, 1935-1941*, Cambridge University Press, Cambridge 1988, p. 40.

23 Milorad Macura, "Autoput" (The Highway), *Arhitektura Urbanizam*, n. 3, 1960, p. 5.

architetti come Mihjlo Mitrović, Radivoje Tomić²⁴ e Fedor Wenzler, che partecipò a un concorso riservato a gruppi misti (serbi e croati) per un'area di sosta lungo l'autostrada (1950). Si trattava di una stazione di servizio dotata di un albergo-ristorante con attrezzature sportive e un monumento ai giovani costruttori²⁵.

Con l'autostrada emerse una nuova sensibilità ambientale; i paesaggisti affiancarono gli ingegneri, gli architetti e i pianificatori per meglio integrare l'autostrada nel paesaggio, tenendo conto della diversa natura dei luoghi e progettando in dettaglio le scarpate e i bordi delle carreggiate. Milorad Macura considerò che la plasticità di ogni singolo manufatto contribuiva all'orchestrazione di effetti spaziali: la Jugoslavia, che in meno di 256.000 km² racchiudeva tutti i paesaggi d'Europa, offriva ai progettisti la possibilità di tornare a cimentarsi con le forme della natura²⁶. Aleksandar Krstić, agronomo per formazione, sosteneva che l'autostrada avrebbe potuto diventare un parco lineare: gli automobilisti avrebbero condiviso un'esperienza estetica alla scoperta del "carattere dominante" di ogni regione²⁷. Senza "intenzione compositiva", la geometria del tracciato non bastava a garantire "la bellezza riconoscibile di una strada": bisognava saper pensare tridimensionalmente in termini dinamici per orchestrare la percezione visiva lungo una linea di movimento²⁸.

Mentre emergeva la specificità disciplinare dell'architettura del paesaggio, dopo il 1960 cambiava il significato dell'autostrada, di pari passo con i piani per le principali città. A Lubiana, a Zagabria e a Skopje l'Autostrada della

24 "Putnička železnička stanica u Zenici na Omladinskoj pruzi Šamac-Sarajevo" (Stazione viaggiatori a Zenica lungo la ferrovia Šamac-Sarajevo), *Arhitektura*, n. 8-10, 1948, pp. 39-40.

25 Fedor Wenzler, "Stanica na autoputu 'Bratsvo-jedinstvo'" (Una fermata lungo l'Autostrada della Fratellanza e Unità), *Arhitektura urbanizam*, n. 9-10, 1950, pp. 35-37.

26 Milorad Macura, "Tuge i ushiti pejzaža" (Tristezza e gioia del paesaggio), *Arhitektura Urbanizam*, n. 56-57, 1967, p. 46.

27 Aleksandar Krstić, "Obrada predela duž saobraćajnica (Architettura del paesaggio lungo le strade)", *Arhitektura Urbanizam*, n. 56-57, 1969, p. 85.

28 A questo fine Bohinec definì un sistema di proiezioni basato sul metodo tedesco della "prospettiva spaziale" e dei "modelli a gradiente". Marjan Bohinec, "Urbanističko-arhitektonski elementi pri projektovanju i izgradnji autoputeva - povodom autoputa Ljubljana-Zagreb (Elementi urbanistico-architettonici nel progetto e nella costruzione delle autostrade - lungo l'autostrada Lubiana-Zagabria)", *Arhitektura Urbanizam*, n. 3, 1960, p. 38.

Fratellanza e Unità passava a una certa distanza dal centro, ma a Belgrado definiva l'impianto della nuova capitale in costruzione.

La capitale federale tra addizioni e innesti

A Belgrado il paesaggio "extra-territoriale"²⁹ della nuova capitale si innestava proprio lungo l'autostrada, aprendo il campo alla sperimentazione progettuale. Il tracciato definito nel 1950 passava per la Città degli Studenti (*Studentski Grad*), Nuova Belgrado, il ponte sulla Sava³⁰; poi proseguiva a ovest della città storica per raccordarsi alla tratta per Skopje, completata nel 1963.

Complessivamente, il passaggio da Belgrado raggiungeva una lunghezza di 9,3 km e doveva fare i conti con gli accidenti della topografia e con lo spostamento della ferrovia per Zagabria, che interferiva con il tracciato previsto. Progettato tra il 1968 e il 1970, questo tratto di autostrada rese necessario il trasferimento di circa 1.000 famiglie e 120 unità produttive e integrò una serie di opere di urbanizzazione primaria.

Per non interferire con il traffico locale, tra l'altopiano di Bežanjska Kosa a Nuova Belgrado l'autostrada passava a una quota ribassata rispetto al piano di campagna, con una sezione di 21 metri dotata di un sistema di drenaggio e divisa in tre compartimenti per il collettore fognario e le condutture elettriche e telefoniche. In questa tratta l'autostrada scendeva di circa 24 metri e attraversava Nuova Belgrado con un rettilineo perpendicolare all'asse rappresentativo tra il Palazzo della Federazione e la nuova stazione ferroviaria.

Nel 1960 furono banditi una serie di concorsi per gli svincoli più complessi. Quello di Mostar, nella stretta valle tra le colline di Vračar e Topčider attraversata dalla ferrovia e da un piccolo corso d'acqua, era l'interscambio con tre importanti direttrici urbane. Il progetto vincitore dell'ingegnere Jovan Katanić³¹ e dell'architetto Branislav Jovin sfruttava abilmente le differenze di quota per ricavare un parcheggio da 200 posti auto sotto a una piazza dalla quale si diramavano le connessioni pedonali verso le aree circostanti³².

Anche il progetto di Autokomanda a sud di Belgrado prevedeva un nodo di interscambio con parcheggi coperti, un centro servizi e spazi commerciali. In entrambi i progetti Jovin incastonò il centro del raion³³ nel cuore dello svincolo, concentrando i servizi di quartiere nella zona del basamento, dalla quale sarebbero emersi una torre-albergo (nel punto più alto di Mostar) e un edificio alto 65 metri (al centro di Autokomanda)³⁴. Accessibili in auto da tutto il paese, questi nodi erano predisposti a concentrare le principali funzioni pubbliche.

L'idea di monumentalizzare l'ingresso a Nuova Belgrado risale al concorso del 1961 per il III raion, un'area di 6,98 ettari all'estremità occidentale della città. Mihajlo Mitrović immaginò un grande plinto con quattro torri ruotate di 45 gradi. I tre edifici a gradoni della collina di Konjarnik, invece, componevano il profilo di una piramide all'incrocio tra l'autostrada e il boulevard Revolucija³⁵ che cominciava allora a prendere corpo.

La presenza di un declivio naturale suggerì la contrapposizione tra il profilo della piramide che monumentalizzava la collina e le masse cubiche più a valle. Arrivando dall'autostrada, l'intero quartiere avrebbe segnato la "porta meridionale" di Belgrado³⁶. A parte il percorso pedonale di Mostar e le "porte della città" la maggior parte di questi progetti rimase inattuata. Ancora oggi le piramidi di Konjarnik dialogano a distanza con la Torre Genex di Mihajlo Mitrović³⁷, due edifici in simbiosi diversi per forma e funzione sollevati su archi di cemento che incorniciano il panorama della città.

A Belgrado l'autostrada aveva offerto una linea di innesto per nuove addizioni urbane. Attraversandola, gli edifici brutalisti emergevano come 'moderne pietre miliari' lasciando l'impressione di una città di grattacieli.

izgradnju auto-puta kroz Novi Beograd" (Piano dettagliato per la costruzione dell'autostrada a Nuova Belgrado), *Arhitektura Urbanizam*, n. 41-42, 1966, pp. 22-23.

33 Nell'urbanistica sovietica il termine *raion* (dal francese *rayon*; *reon* o *rejon* in serbo-croato) designava il distretto come la più piccola entità amministrativa.

34 Branislav Jovin, "Auto-put kroz Beograd" (L'autostrada a Belgrado), *Urbanizam Beograda*, n. 1, 1969, p. 3.

35 Oggi Bulevar Kralja Aleksandra.

36 Milica Janković, "Detaljni urbanistički plan stambenog naselja Konjarnik u Beogradu" (Piano urbanistico dettagliato del quartiere residenziale di Konjarnik), *Arhitektura Urbanizam*, n. 41-42, 1966, p. 51.

37 La Torre Genex fu progettata nel 1970 e completata nel 1980. Cfr. Aleksandar Kadijević, Mihajlo Mitrović. *Projekti, graditeljski život, ideje* (Mihajlo Mitrović. I progetti, la vita, le idee), Muzej Nauke i Tehnike-Muzej Arhitekture, Belgrado 1999, p. 70.

29 Ljiljana Blagojević, *Novi Beograd. Osporeni modernizam* (Nuova Belgrado. Il Modernismo conteso), Zavičajna izdavačka kuća, Belgrado 2007, p. 73.

30 Il Ponte Gazela di Milan Djurić, 1966-1970.

31 Jovan Katanić aveva lavorato per Auto-put, al piano per l'autostrada adriatica nella baia di Kotor in Montenegro.

32 Branislav Jovin, "Detaljni urbanistički plan za

Zagabria e Skopje

L'impatto con le altre capitali federali fu meno dirompente. A Zagabria, inizialmente, l'autostrada passava lungo la Sava, ma nel 1977 fu deviata a sud, lontano al centro³⁸ ma sempre parallela al fiume, alla ferrovia e alla Proleterskih Brigada³⁹, la nuova strada che attraversava la zona semi-rurale di Trnje. L'autostrada fu riportata a sud per facilitare le connessioni con l'aeroporto e con la Dalmazia. Alcuni piani e progetti di concorso registrano l'impatto di queste divagazioni. Il piano Antolić (1940) identificò il nuovo centro di Zagabria nella Proleterskih Brigada⁴⁰, che diventò il più grande cantiere della Croazia del dopoguerra. Il concorso per il nuovo municipio lungo la Proleterskih Brigada (1955)⁴¹ aprì la strada all'alternativa di un asse nord sud scandito da una sequenza di piazze monumentali, una delle quali avrebbe accolto in trincea il passaggio dell'autostrada. Il trasferimento della Fiera oltre la Sava e la costruzione di Nuova Zagabria⁴², dove sorgevano importanti edifici pubblici⁴³, sancirono la prevalenza dell'asse nord-sud. La direzione est-ovest della ferrovia e dall'autostrada continuò a convogliare le relazioni territoriali, riaffermando il ruolo chiave delle infrastrutture nell'"impalcatura" nazionale⁴⁴. Là dove la valle del Vardar lambisce la conca di Skopje, l'autostrada formava una cuspide protesa verso la città e il raccordo con la Dorsale Adriatica. Lo spazio geografico indirizza-

va l'impalcatura infrastrutturale che avrebbe sostenuto l'articolazione produttiva e insediativa. Il terremoto del 1963 accese i riflettori sulla capitale della Macedonia, che diventò "un laboratorio progettuale, una scuola, un cantiere e, al contempo, un'esposizione internazionale"⁴⁵. Il ruolo di Skopje nel sistema dei trasporti in corso di completamento imponeva una ridefinizione dell'impianto urbano in relazione alle gravitazioni di ampio raggio e alla riforma del nodo ferroviario. Lo sviluppo urbano avrebbe assunto una configurazione lineare parallela al Vardar e il raccordo tra l'autostrada e la Dorsale Adriatica (che non avevano subito danni sostanziali), avrebbe definito il confine della città e del suo comparto industriale. Un boulevard ad alto scorrimento avrebbe aggregato i quartieri residenziali mentre l'industria pesante si sarebbe concentrata lungo l'autostrada.

Il piano definitivo dell'Ufficio Urbanistico di Skopje (1964) si concentrò sul rapporto tra l'insediamento e le nuove infrastrutture⁴⁶ che definivano il centro della città come un quadrilatero di strade espresse a cavallo del Vardar. Fu proprio il concorso internazionale del 1965 a innescare la ricerca di un'espressione figurativa della forma urbana. Nel progetto di Kenzo Tange, teso a "urbanizzare l'architettura e spazializzare la città"⁴⁷, l'ambiguità tra infrastruttura e architettura raggiunse il culmine. Significativamente, il monumentale City Gate corrispondeva all'attestamento autostradale e ferroviario al centro di Skopje, quindi dava espressione alla rinascita della città come chiave nazionale e internazionale dei Balcani⁴⁸. L'irrompere delle infrastrutture nella forma urbana rimise in campo il rapporto con la geografia.

Alcune considerazioni

Lyubomir Pozharliev definì l'autostrada come una materializzazione della volontà di Tito di forgiare un'identità in nome del futuro comune. Invece, paradossalmente, l'autostrada acuì il divario regionale e la mobilità individuale favorì il consumismo⁴⁹.

38 Vanja Radovanović, "Kako smo gradili autoput" (Come costruiamo l'autostrada), *Pogledaj.to*, 7/ 11/ 2014.

39 Oggi via Vukovarska.

40 Vedran Ivanković, "Moskovski boulevard - Ulica grada Vukovara u Zagrebu 1945-1956 (Moskva Boulevard - La strada di Zagabria dal 1945 al 1956)", *Prostor: a journal of architecture and urban planning*, vol. 14, n. 2 (32), pp. 186, 192.

41 Neven Šegvić, "Stanje stvari - jedno viđenje 1945-1985" (Lo stato delle cose - una visione 1945-1986), *Arhitektura*, n. 196-199, 1986, p. 123.

42 Dubravka Vranić, "The Zagreb Fair as a Generator of New Zagreb's Planning", *Journal of Planning History*, gennaio 2020, p. 22.

43 Tra questi la Galleria Strossmayer, la Biblioteca dell'Accademia Croata delle Arti e delle Scienze, il Padiglione dell'Arte, la Sala Concerti e il Museo di Arte Contemporanea. Cfr. Eve Blau e Ivan Rupnik, *Project Zagreb: Tradition as Condition, Strategy, Practice*, Actar, Barcellona 2007), p. 194.

44 Kimberly Zarecor ha riferito la nozione di scaffolding (impalcatura) alla "struttura profonda" delle città socialiste, data dalla coesione tra reti infrastrutturali, residenza e programmi culturali. Cfr. Kimberly Zarecor, "What Was So Socialist about the Socialist City? Second World Urbanity in Europe", in *Journal of Urban History*, vol.44, n. 1, 2018, pp. 95-117.

45 Ines Tolić, *Dopo il terremoto. La politica della ricostruzione negli anni della Guerra Fredda a Skopje*, Diabasis, Reggio Emilia 2011, p. 91.

46 Saša Sedlar, "Problemi urbanistici della ricostruzione di Skopje", *Umana, rivista di politica e di cultura*, no. 5-6 (1966), p.20.

47 Kenzo Tange, "Skopje Urban Plan 1965", *The Japan Architect*, no. 31-2 (1967): 30.

48 Ibid., 35.

49 Lyubomir Pozharliev, "Collectivity vs Connectivity:



5 - I giovani volontari lungo l'Autostrada presso Skopje, 1961. La struttura a cavallo dell'autostrada riporta scritte inneggianti alla fratellanza e unità e al passaggio di testimone tra generazioni (Muzej Istorije Jugoslavije).

Già nel 1948, il piano di Nikola Dobrović per la Grande Belgrado (*Regulacioni Plan Velikog Beograda*) assumeva l'autostrada come cardine della nuova capitale federale extra-territoriale: Negli anni Ottanta l'autostrada alimentò lo shopping transfrontaliero⁵⁰. La percorrevano i campeggiatori diretti in Calcidica e gli emigranti che lasciavano la Germania Ovest per le vacanze. Avvistando la Torre Genex capivano di essere arrivati a Nuova Belgrado, dove passavano vicino al Sava Centar, il più grande edificio polifunzionale della Jugoslavia progettato per ospitare la conferenza dell'OSCE nel 1976. Dopo il Ponte Gazela scorgevano la nuova Fiera e, sulla sinistra, il profilo della città storica. Passavano da Mostar, Autokomanda, Dušanovac, Konjarnik, poi continuavano verso Niš, Skopje e la dogana di Gevgelija per passare in Grecia. L'edificio doganale progettato da Mihajlo Mitrović nel 1964 era minimalista solo in apparenza. Tra i mattoni faccia vista c'era un diorama di frammenti scultorei, repliche degli originali del monastero di San Giovanni a Kaneo sul lago di Ohrid⁵¹. La ricerca architettonica in bilico tra espe-

rienza individuale e dimensione collettiva aveva prodotto opere di grande originalità. A cavallo degli anni Sessanta, soprattutto nelle zone di frontiera, emersero le prime tendenze verso il simbolismo. È il caso di Bogdan Bogdanović e della sua idea visionaria di "monumentalizzare" i confini⁵². Anche in mancanza di un riferimento esplicito all'Autostrada della Fratellanza e Unità, possiamo ipotizzare che avesse immaginato il monumento di Beleg per essere visto arrivando dalla Slovenia o dalla Macedonia. Aveva previsto "una bella colonna di marmo con una fiamma in cima: [...] Il simbolo della fiamma è nato all'interno della nostra Rivoluzione ed è interamente nostro. [...] C'è un modo migliore per segnalare l'ingresso nel nostro paese?"⁵³

© Riproduzione riservata

the Techno-Historical Example of Motorway Peripherization in Former Yugoslavia", intervento alla 12 Conferenza Annuale della International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Filadelfia, 18-21/9/2014.

50 Maja Mikula, "Highways of Desire. Cross-Border Shopping in Former Yugoslavia 1960s-1980s", in *Yugoslavia's Sunny Side: a History of Tourism in Socialism (1950s-1980s)*, a cura di Hannes Grandits e Karin Taylor, Central European University Press, Budapest 2010, p. 211.

51 Mihajlo Mitrović, "Zapis o tri moja dela" (Tre mie opere), *Arhitektura Urbanizam*, n. 66, 1970, pp. 22-27.

52 Bogdan Bogdanović propose che venissero installate delle pietre miliari monumentali per segnalare eventi o luoghi importanti e in particolare i passaggi di confine. Il simbolo della fiamma avrebbe sostituito la stella a cinque punte e le tavole di marmo con iscrizioni.

53 Bogdan Bogdanović, "Belezi (Pietre miliari)", in *Mali Urbanizam* (Sarajevo: Narodna prosvjeta, 1958), 50.