

Territorio, edilizia, formazione: problemi e prospettive

SECONDO FRANCESCO LUCCHINI

Università di Pavia - Pavia

Nel grande scenario dei dibattiti nazionali ed internazionali molto si è maturato sulle strategie a medio-lungo termine per i Paesi in via di Sviluppo (PVS); dette strategie si sono sviluppate contemporaneamente al sempre crescente interesse per i problemi dei paesi emergenti. Interesse che ha le sue radici nei campi più diversi. A volte è il desiderio di sfruttare maggiormente le risorse economiche di questi paesi; altre volte è un sincero spirito di collaborazione economica e tecnica; altre ancora è la giusta preoccupazione di contribuire al miglioramento delle condizioni di vita dei popoli in via di sviluppo. A ciò può aggiungersi il desiderio di aumentare conoscenze ed esperienze in capo tecnico, contribuendo, inoltre, allo scambio di notizie: scambio che può essere vantaggioso per ambo le parti.

È proprio in questa ottica di scambio che si richiamano esperienze di cooperazione prima in Marocco poi in Somalia ed in particolare ricerche su territorio, edilizia e formazione in corso, dal lontano 1976 a Mogadiscio, nella Facoltà di Ingegneria della Università Nazionale Somala nel quadro della Cooperazione Tecnica con i Paesi in via di Sviluppo.

Il territorio e lo sviluppo storico di Mogadiscio

Mogadiscio si trova a 2° 2' di latitudine Nord ed a 45° 21' di longitudine Est, ed è una città costiera bagnata dall'Oceano Indiano.

Possiamo ricostruire l'aspetto che aveva la vecchia città basandoci sulla descrizione che ne faceva nel 1891 l'esploratore pavese Luigi Robecchi Bricchetti:

«Mogadiscio si presenta in un assieme gaio e civettuolo nel bianco delle case svelte ed angolose, distendendosi leggiadre ed avvolte in un nimbo di torrida luce, lungo la costa lambita tutto intorno dal mare. Quando il battello si avvicina, la città comincia a presentare profili più netti e spiccati, sicché tosto si distingue come si divida in due parti nettamente separate fra di loro da un palazzo che torreggia nel mezzo e che è la residenza del Governatore. Sono due grossi borghi collegati fra di loro da quel maestoso caseggiato.

A sinistra di chi approda, sorge su di una scogliera rocciosa e cinta da un muricciolo Hamaruin, più grande dell'altra frazione e che dal suo complesso severo, semplice ed oscuro, fa subito comprendere essere quella la parte più antica.

A destra, sulla costa, giace Shangani più moderna, bianca, pulita, coll'impronta di quelle recenti costruzioni arabe, tanto frequenti sulle coste del Mar Rosso.

A destra di Shangani, ed isolata, si eleva da un rialzo del terreno una torre di forma circolare e che dalla base larga va insensibilmente assottigliandosi in due sezioni distinte da un orlo di pietra a guisa di cornice, e terminante con una punta a cono nella quale si aprono quattro finestre. È questa la torre di Abdulaziz, dagli indigeni chiamata «Mnara».

Mogadiscio, gaia e sorridente, la più grande ed importante città di quella costa e che forse potrebbe essere la antica «Essenia» di Pericle, è chiamata «Madischa» dagli Arabi, i quali hanno per proverbio: «Mogadiscio, regina delle città, ogni giorno gioiosa e ben vestita, sempre chiacchierona e battagliera». La città, specie Shangani, che conta circa 4.000 abitanti, è composta di case aggruppate a caso e senza ordine, costruite in pietra, intonacate di calce bianca e col tetto a terrazza. La moschea principale trovasi nel borgo di Hamaruin, che conta circa 5.000 abitanti».

A questa descrizione aderisce perfettamente la situazione rappresentata nei primi due rilievi compiuti dalla Marina Italiana nel 1897, in cui si nota bene la presenza di due fasce di isolati che portavano la città antica fino a diretto contatto con il mare. Shanaanni, invece, giustifica pienamente la possibile origine che il Robecchi Brichetti attribuisce al suo nome; è l'unica città della costa somala nata «sulla sabbia», anziché su un'isola o un promontorio della scogliera corallina fossile.

Nelle stesse piante si notano oltre ai pozzi circostanti le città, altri elementi che caratterizzeranno, anche in futuro, il paesaggio urbano; il Forte Cecchi a 50 metri di quota sul mare, la strada per Afgooye che scavalca la duna, la tomba del capitano ucciso nel 1896 presso Lafoole, in riva al mare, l'antica torre vicino alla moschea di Sheek Cabdilcaasis e, in prossimità di Shangaanni, verso est, la «Casa Carovana» probabilmente un caravanserraglio destinato ad accogliere i viaggiatori; occorre osservare che esso si trovava in prossimità dell'approdo dei sambuchi nel luogo dove verrà costruito il primo porto protetto del molo.

Stesa per secoli tra l'Oceano e la duna, nel giro di pochi anni la città si è riversata oltre le colline ed è dilagata verso l'assolata pianura retrostante a seguito della forte immigrazione provocata dal richiamo della Capitale.

La città ha una struttura urbana caratterizzata da una grandissima estensione, con pochi elementi stabili di riferimento: i due antichi quartieri di Xamarwayne e Shangaanni che formano la città storica. Gli edifici di questi due quartieri, spesso multifamiliari e quasi sempre a più piani, sono fittamente raggruppati lungo vie di limitate dimensioni; sono di muratura intonacata o tinteggiata a calce, con solai e travi di legno. Le aperture verso la strada sono limitate alla porta d'ingresso, ai negozi e a piccole finestre ai piani superiori.

Per anni, quando Mogadiscio fu capitale coloniale, la città antica, espressione dell'incontro storico fra cultura araba e africana, fu ampliata all'europea secondo schemi convenzionali.

I primi interventi edilizi estranei al tessuto della città storica vennero compiuti dagli Italiani negli anni '20; furono costruiti, a N-W di Xamarwayne, gli uffici del Governo e la grande Cattedrale, e fu predisposta una maglia viaria a scacchiera per il «centro commerciale» e direzionale della città coloniale. Nel margine ovest-sud-ovest di Xamarwayne, furono aperte alcune strade larghe e diritte, che modificano la topografia dell'antico quartiere, pur non alterandolo molto nei profili e nelle altezze delle nuove case.

Il primo studio urbanistico della città è del 1929, quando il Governatore G. Corni fece redigere un Piano Regolatore per indirizzare l'accresciuta attività edificatoria; si trattava di una mappa della città in cui allo stato di fatto era sovrapposta una maglia regolare di strade ortogonali che prevedevano anche lo sventramento dei due quartieri più antichi (Xamarmawayne, Shangaanni). Al loro posto, di fronte al porto, doveva nascere il centro terziario e commerciale della città, respingendo la popolazione indigena in lottizzazioni periferiche.

È interessante rileggere i commenti dell'epoca sulla impostazione di questo Piano Regolatore: «il concetto che ha ispirato la sua compilazione è stato quello di creare la nuova città europea totalmente separata da quella indigena. Fu stabilita nel Corso Vittorio Emanuele (l'attuale Corso Somalia) la linea di separazione fra il nuovo centro europeo ed il vecchio quartiere indigeno di Xamarwayne; si provvide subito allo studio degli sventramenti necessari per dar luogo ad ampie strade e piazze alberate da costruirsi nel quartiere indigeno Shangaanni, costituito di capanne e di costruzioni irrazionali ed anti-igieniche. In un primo tempo, sgomorate le capanne delle località da sistemare, si provvide al trasporto ed alla sistemazione di esse in un ben ordinato e salubre villaggio che si arrampica sulla duna a Nord della città, in un secondo tempo venne iniziato l'esproprio e la demolizione di ruderi di case indigene, al fine di far posto alle nuove strade di allacciamento della nuova città col viale Vittorio Emanuele (1931)».

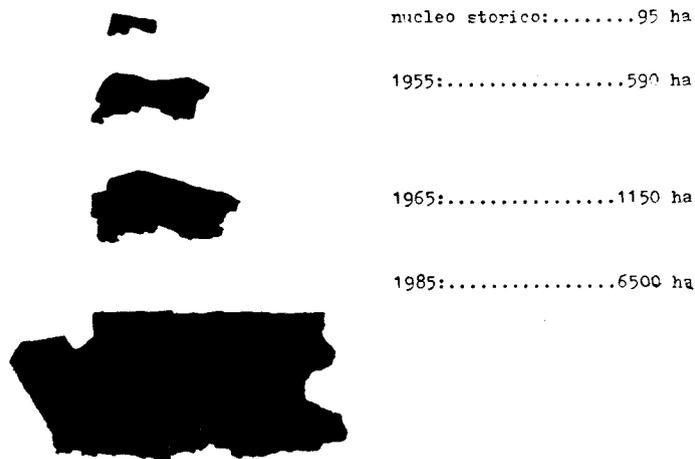


Fig. 1 - La macchia urbana di Mogadiscio a diverse epoche.

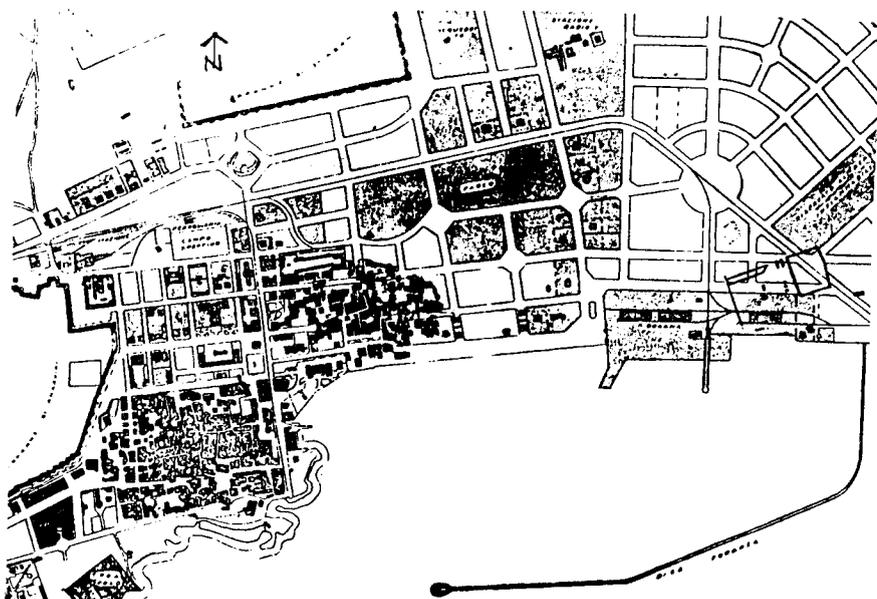


Fig. 2 - Il primo piano regolatore generale di Mogadiscio (1929).

Il Piano del '29 prevedeva lo sviluppo della città coloniale verso Nord-Est, fino alla zona che oggi si chiama «Villaggio arabo» (Shibbis); in realtà, in questa direzione non si verificarono grandi insediamenti fino al dopo-guerra.

Durante il periodo italiano, l'espansione della città rimase contenuta nel perimetro tracciato dal percorso della Ferrovia per Afgooye-Villaggio Duca degli Abruzzi (Jowrhar), con l'unica eccezione del villaggio Shangaanni (Bondheere), arrampicato sulla duna retrostante, e delle caserme e degli impianti militari. Alla fine degli anni '30 fu iniziato un modesto insediamento residenziale a villini, nella zona del Lido, favorito dalla costruzione di un serbatoio d'acqua in stile arabeggiante, che torreggia ancora oggi sulla duna fra l'ospedale Forlanini e il mare.

Lo smantellamento della linea ferroviaria ad opera degli Inglesi tolse ogni barriera, fisica e psicologica, alla espansione incontrollata del tessuto urbano. La conseguenza più immediata è stata la costituzione di un lungo asse che penetra in città dall'aeroporto, attraverso l'infelicitissimo incrocio a cinque vie del 4° Km, costituendo per molti anni, fino alla costruzione negli anni 1970-71 della nuova rete viaria esterna, l'unica comunicazione fra i quartieri urbani e il suo hinterland.

In rapporto al «centro storico», questo sviluppo dell'area urbana ha avuto almeno un riflesso positivo: distogliendone le attività terziarie, ne ha provocato involontariamente, la conservazione.

Il Piano Regolatore del 1937, mai divenuto esecutivo, tenta una sistemazione di una serie di episodi urbani ormai formati in piena anarchia (come, ad esempio, il viale e la lottizzazione della zona del Lido, che si vorrebbe unire alla retrostante zona dell'ospedale Forlanini, ignorando o spianando il forte dislivello della

duna litoranea). Lo schema del Piano si articola in una serie di banali e gratuiti tracciati viari, variati nelle diverse zone della città ed estesi fino a ricoprire a macchia d'olio l'intera superficie di Mogadiscio. In seguito l'ingegnere Tuccimei ne curò un'aggiornamento che non ebbe mai approvazioni ufficiali. Si è trattato comunque di adattamenti della maglia viaria ortogonale del primo piano alle lievi modifiche apportate in corso d'opera, e di un ampliamento progressivo dell'area da urbanizzarsi, attuata, a partire dai villaggi Shibis e Bondheere, attraverso una serie di lottizzazioni con reticoli viari più che discutibili; la prima espansione urbana si è avuta verso Nord, sulle dune che attorniano il nucleo urbano originario.

Poi negli anni '50, dopo la fine della seconda guerra mondiale, i villaggi autonomi si moltiplicano: Anzillotti (oggi Waaberi) e Hodon verso Ovest; nel 1967 Wardhiigley in direzione Nord; all'interno, quasi intatto, si contrappone una fascia urbanizzata, priva di rapporti organici e di legami strutturali con il territorio.

Dopo l'indipendenza, lo sviluppo della città proseguì con massicce lottizzazioni residenziali in precario: il governo locale assegnava i lotti e gli occupanti costruivano ciascuno la propria casa.

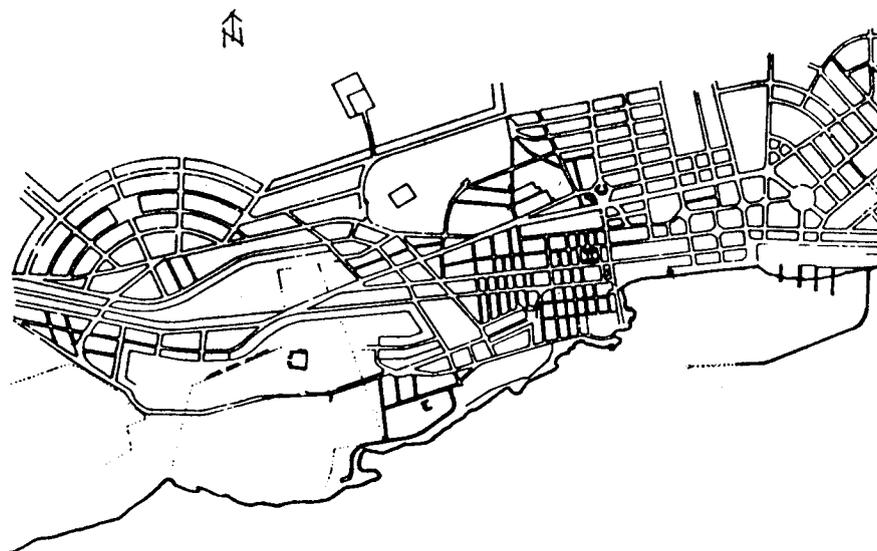


Fig. 3 - Schema viario del piano regolatore generale dell'ing. Tuccimei (1931).

Nel 1970 fu redatto un «Piano quinquennale» di sviluppo dell'area urbana per una superficie complessiva pari a circa 1600 ha e destinata ad accogliere almeno 250.000 abitanti. Venivano previsti nuovi insediamenti residenziali sui rilievi a Nord dei villaggi Wardhiigley, Shibbis, e valle Nord, tra le strade per Afgooye e Balaad.

Al di là di questi nuovi insediamenti residenziali, una nuova fascia prevalentemente industriale e terziaria (nuovi Ministeri, Campus Universitario) completava l'espansione urbana fino a un raggio massimo di 7 km dal centro.

A sostegno di tale struttura è stato realizzato un sistema viario costituito da una tangenziale rettilinea a Nord, lunga 10 km che congiunge le vie per Afgoooye e Balaad, e da 8 radiali di penetrazione dalla tangenziale verso l'area urbana.

L'edilizia e lo sviluppo urbanistico

I fenomeni di congestione dell'area urbana e di degrado della periferia di Mogadiscio, avviati in passato, continuano in questi ultimi anni a verificarsi in maniera sempre più pericolosa. Di conseguenza le condizioni dell'edilizia residenziale urbana, già precarie, si sono rapidamente deteriorate anche per la forte immigrazione della popolazione nomade verso la città, che ha provocato un'ulteriore carenza delle già inadeguate strutture sociali.

Da qui la realtà delle cosiddette «congested areas», da intendersi come nuclei di agglomerazione spontanea, occupate da abitazioni abusive, non solo disseminate lungo l'intero arco di Mogadiscio, ma anche localizzate all'interno dello stesso tessuto urbano, negli spazi liberi fra i villaggi. Il termine «abusivo» lascia qualche perplessità, viste le oggettive condizioni di vita, tuttavia questo tipo di occupazione indiscriminata del suolo libero ha compromesso certamente ogni possibile espansione guidata della città.

Nella periferia delle città, il problema delle nuove aree d'espansione residenziale viene affrontato attraverso la lottizzazione delle aree demaniali e la successiva privatizzazione per la realizzazione di abitazioni.

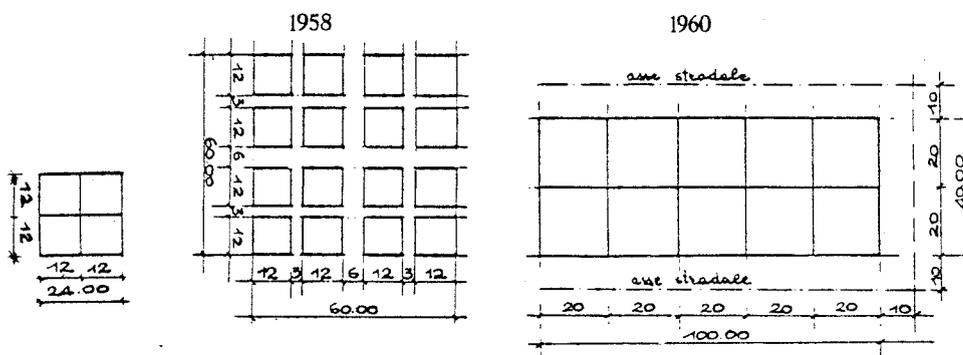


Fig. 4 - Tipologie di lottizzazione: realizzazione municipale (1930). Ministero LL.PP. (1958) e nuovi insediamenti (1960).

Passando all'edificio d'abitazione vero e proprio è importante sottolineare che il concetto di casa per i somali è molto diverso da quello europeo. Nell'abitazione somala, inizialmente luogo di difesa da intemperie ed animali, lo spazio chiuso che definisce la casa europea è solo una parte della casa somala e precisamente lo spazio per dormire (notte); a questo va aggiunto lo spazio all'aperto che comprende il soggiorno, la zona pranzo, e la cucina dove la famiglia si riunisce. Anche in Somalia nelle abitazioni si mescolano elementi spontanei prodotti da culture autoctone con prodotti di importazione, e d'imitazione di altre culture. Ne derivano diverse forme edilizie e precisamente:

- habitat spontaneo;
- edilizia d'imitazione per popolazione ad alto reddito, o per stranieri;
- edilizia sovvenzionata.

L'habitat spontaneo, che assorbe la maggior parte del fabbisogno edilizio, è caratterizzato da strutture flessibili, semplici, con poche rifiniture, costruite con materiali locali di basso costo ma anche di durata limitata (1-3 anni); è rappresentato dagli «*aqal*», «*arish*», «*mundul*», che pur nella diversità delle espressioni strutturali contengono tutti una sostanziale omogeneità di ispirazione culturale. A questi si deve aggiungere la «baracca» «*mitir kubo*», tipo edilizio presente nei villaggi urbani e nelle espressioni spontanee, ma certamente, dal punto di vista strutturale, d'origine europea.

La costante imitazione di modelli provenienti da altre culture ha comportato, particolarmente nelle periferie urbane quando le capanne diventano baracche, il disinteresse verso il contesto culturale e sociale autoctono: il tetto di lamiera è spesso considerato un elemento di miglioramento della costruzione, tralasciando le soluzioni tecniche del tetto tradizionale con impiego di materiali vegetali e ventilato inferiormente con prese d'aria, di gran lunga più perfezionato.

Questi caratteri generali dell'abitazione tradizionale, scontrandosi con altre culture, tendono a modificarsi e ad alterarsi, ponendo nuovi problemi da aggiungersi a quelli già esistenti. Così dal cortile che centralizzava le attività di tutta una famiglia patriarcale, perno della società africana, si passa agli alloggi mononucleari di impostazione europea.

Sembra che la volontà di conformarsi, senza analisi preliminari, a modelli culturali di tipo occidentale per quanto riguarda la casa, prevalga su una valutazione approfondita da parte di costruttori, progettisti e, perché no, dagli stessi interessi dei bisogni e delle abitudini di vita di queste popolazioni.

Se si ammette che l'architettura non è un semplice soddisfacimento di nuove tecniche, come si è purtroppo sovente fatto per l'Africa, occorrerà risalire alle sorgenti, cioè all'abitazione tradizionale, per rispondere all'interrogativo sul futuro dell'architettura africana, come propongono i fautori della «negritude».

Formazione e i paesi in via di sviluppo

Non è certamente facile trarre utili indicazioni o possibili soluzioni per una cultura del territorio e dell'abitazione sia per le tematiche in causa sia in quanto costituisce uno dei problemi più gravi ancor oggi ben lontano dall'essere risolto in tutti i paesi del mondo, tanto in quelli cosiddetti sviluppati come, sia pure con motivazioni diverse, in quelli in via di sviluppo.

Dalle analisi sopra esposte e dalle esperienze vissute emergono alcune chiare indicazioni per la formazione culturale e tecnologica sul tema; indicazioni in parte coincidenti con le diffuse affermazioni di «buone intenzioni» che risuonano ormai da molti anni, finora, solo timidamente seguite dai fatti. Esse sono:

— *l'atteggiamento* con cui affrontare questi temi deve essere quello di percorrere gradualmente la strada che porta innanzitutto a prendere coscienza che esistono problemi, scelte, modi di vita che hanno condizionato il passato, che influenzano il presente e che saranno determinanti per il nostro futuro; solamente la conoscenza approfondita dei problemi permette un vero scambio di esperienze e di

idee sia sul piano della cultura che su quello della tecnica: in qualsiasi rapporto umano si ha arricchimento per le parti tra cui è stabilito il rapporto stesso;

— *documentarsi*, informarsi e andare alle radici dei problemi; da ciò scoprire che, sul piano tecnico-edilizio, la conoscenza degli elementi e dei sistemi costruttivi, siano tradizionali o no, permette da una parte una migliore conoscenza delle civiltà e, dall'altra, un ripensamento sulle nostre consuete impostazioni di determinate questioni scoprendo che esistono possibilità diverse e diverse direzioni per affrontare certe scelte; la tecnologia appropriata non deve essere vista come un recupero nostalgico del passato, anzi richiede sforzi di inventiva di creatività spesso superiori a quelli di una tecnologia convenzionale: perché si tratta di inventare subito la transizione da forme di produzione e di cultura arcaiche alla società post-industriale, senza necessariamente ripercorrere il cammino della società industriale;

— *umanizzare* la tecnologia per darle la capacità di soddisfare le esigenze umane; esigenze di ciascuno e di tutti gli uomini; ciò non significa rifiutare la tecnologia avanzata, che ha certamente la sua utilità, e neppure si tratta di ignorare le risposte tecniche che oggi sono possibili ma si tratta di esaminare e valutare la loro efficacia, i loro costi, le loro implicazioni socio-culturali e di filtrarli in relazione alle necessità locali, regionali e nazionali al di fuori degli schemi usuali e dalle soluzioni familiari ai quotidiani giochi di potere; tale processo passa attraverso la necessità di fornire all'uomo gli strumenti per l'aumento della propria capacità decisionale, per la propria responsabilizzazione. Un tale tipo di coinvolgimento diretto ci porta inevitabilmente ad intervenire localmente nelle scelte territoriali; è il passo più difficile da compiere: riusciamo infatti ad individuare le situazioni da modificare, le vie nuove da percorrere, ma vorremmo e pretendiamo che siano gli altri a farlo.

Sono solo alcune puntualizzazioni che, pur nei loro limiti, già consentono di escludere che mai come ora si è presentato momento più favorevole non certo per nuove affermazioni di buone intenzioni ma per impegnarsi come docenti in una organica operazione di formazione sulle tecnologie per rispondere ai bisogni di nutrizione, alloggio, istruzione e sanità dei PVS tenendo ben presente che secondo la tecnica scelta, una risposta al bisogno può accrescere o frenare la capacità di una comunità ad analizzare la propria situazione e a decidere.

Risolvere sul piano della formazione e della partecipazione non significa soltanto dire no contro ogni spreco di qualità umane, di buona ricerca scientifica e, conseguentemente, di risorse ed energie, ma anche dire no ai consumi inutili, alla droga, agli armamenti cioè a tutto ciò che non permette di canalizzare le risorse a disposizione verso le speranze di ciascuno di noi per l'oggi e per il domani.