

Indice

Presentazione pag. 7
Gabriele Pasqui

INTRODUZIONE

Il futuro della modernità: una riflessione a partire dalle città coloniali
e di fondazione 11
Susanna Bortolotto, Renzo Riboldazzi

URBANISTICA E ARCHITETTURA MODERNE ALLA PROVA DELLA CONTEMPORANEITÀ. SGUARDI SULLE CITTÀ COLONIALI E DI FONDAZIONE

Lo stato dell'arte della ricerca storica sulle città coloniali italiane 31
Pier Giorgio Massaretti, Maria Spina

An Overview of the Asmara Heritage Project: an Integrated Conservation
Approach 43
Medhanie Teklemariam

Problemi di conservazione dell'architettura storica in Libia 61
Walter Baricchi

Mogadiscio: un patrimonio storico a rischio di distruzione 69
Nuredin Hagi Scikei

Conoscenza e valorizzazione del patrimonio architettonico moderno
di Tirana 87
Anna Bruna Menghini

Planning of a New Town in the Dodecanese Islands. Porto Lago (Lakki)
in Greece pag. 103
Vassilis Colonas

Capital Visions: the Imperial Dreams of Modernist Asmara
and Ultra-Modern Hsinking 115
Edward Denison

Carbonia: problemi di conservazione di una città mineraria
degli anni Trenta 135
Giuseppina Monni, Antonello Sanna

The White City of Tel Aviv: Management of a UNESCO World Heritage Site 151
Micha Gross

Il difficile rapporto tra Casablanca e il suo patrimonio moderno 165
Romeo Carabelli

Fuori città: sul costruito diffuso e le infrastrutture di periodo coloniale.
Il caso dell'Eritrea 167
Nelly Cattaneo

POSTFAZIONE

La tutela dei valori patrimoniali dell'architettura e dell'urbanistica
coloniali 191
Maurizio Boriani

AUTORI 197

Il futuro della modernità: una riflessione a partire dalle città coloniali e di fondazione

Susanna Bortolotto

Renzo Riboldazzi

Le ragioni di un convegno

Nel secolo scorso le città coloniali e di fondazione in Africa o in alcuni Paesi d'Europa bagnati dal Mediterraneo furono luoghi di sperimentazione della modernità architettonica e urbanistica di matrice italiana, europea e, più in generale, occidentale. Al tempo stesso furono ambiti in cui differenti culture trovarono un non sempre felice momento di sintesi. Molti protagonisti dell'architettura e dell'urbanistica dell'epoca, infatti, si impegnarono tanto nel progetto architettonico quanto nella pianificazione di luoghi spesso del tutto estranei alle loro tradizioni culturali, ma soprattutto lontani da quelle eterogenee idee di modernità che stavano maturando in particolare nel Vecchio continente di cui, in forme e con intensità diverse, si fecero ambasciatori e interpreti. Questo anche intrecciando e contaminando istanze estetiche ed esigenze funzionali o politico-propagandistiche con saperi, tecniche e consuetudini locali, dando talvolta vita a opere per molti versi ibride, perfino avulse dai loro contesti, ma allo stesso tempo non del tutto riconducibili a quella cultura colonizzatrice nella quale, per comodità o pigrizia intellettuale, spesso le collochiamo.

La ricerca scientifica svolta in Italia ha frequentemente privilegiato la ricostruzione storica delle vicende legate al progetto e alla costruzione o trasformazione di architetture, città e paesaggi dei Paesi colonizzati o di quelle aree dove, in particolare durante il regime fascista, si sono messe in atto forme di colonizzazione interna bonificando territori malsani o improduttivi e fondando nuovi insediamenti. Questo, oltre che come indispensabile contributo di conoscenza – osservano Pier Giorgio Massaretti e Maria Spina nelle pagine che seguono – anche favorendo la metabolizzazione dell'“egemone monoliticità gestaltico-purovisibilista e/o

duramente socio-economicista che [...] aveva pesantemente caratterizzato, più in generale, la disciplina storica dell'architettura" (Massaretti-Spina, 2018). Ma soprattutto – com'è stato con il progetto "Restituiamo la Storia" / "Let's Reclaim History" condotto tra il 2006 e il 2016 richiamato dagli stessi autori – gettando le basi per la creazione di quel 'terreno comune' che, se non si fosse arenato nelle sabbie mobili dei meccanismi di finanziamento della ricerca e della burocrazia italiane, avrebbe consentito almeno agli studiosi dei Paesi colonizzati dall'Italia "di ri-scrivere la loro Storia, ri-disegnando probabilmente nuove geografie e nuove alleanze culturali e cercando di individuare i problemi 'non risolti', scaturiti dai singoli processi di decolonizzazione" (Massaretti-Spina, 2018).

Accanto alla ricerca storica, tuttavia, appare sempre più necessario gettare lo sguardo sui modi con cui quei progetti architettonici e urbani hanno preso corpo, sono stati nel tempo interpretati e trasformati e sono oggi percepiti e utilizzati, ovvero su come l'architettura e l'urbanistica moderne coloniali – qualunque significato si voglia attribuire a questo termine – hanno retto (e stanno reggendo) in quei particolari contesti il confronto con la contemporaneità. Questo da un lato come utile bilancio di una stagione progettuale, quella sfaccettata della modernità novecentesca, che ha fortemente connotato quei territori oltre che quelli europei o quelli dove la cultura occidentale ha maggiormente esercitato la sua influenza. Dall'altro, per immaginarne un possibile futuro proprio là dove, in forme del tutto peculiari e in un momento cruciale tanto per la storia dei Paesi colonizzati quanto per quella dei Paesi colonizzatori, è stata calata.

Un futuro che, anche in anni in cui globalizzazione e nuove tecnologie sembrano favorire processi di appiattimento delle identità, non potrà certo essere caratterizzato dal replicarsi di forme di colonialismo culturale o dalla reiterazione di esperienze di cancellazione della natura dei contesti fisici e sociali. Piuttosto, dovrà essere in grado di fare i conti non solo con un presente che, dal punto di vista politico-sociale, appare in molte realtà per nulla pacificato, democratico, civile, ma talvolta con un passato per molti versi ancora scomodo, non sempre accettato e pienamente superato. Tutto ciò, evidentemente, senza negarlo o tentare di cancellarlo ma facendolo proprio, reinterpreandolo e riattribuendogli un senso per il presente e il futuro. È in quest'ottica che nel novembre del 2016 si è tenuto al Politecnico di Milano – a cura di chi scrive – il convegno internazionale *L'urbanistica e l'architettura moderne alla prova della contemporaneità. Sguardi*

sulle città coloniali e di fondazione. Ed è su tali basi che questa pubblicazione – che di quel momento di riflessione raccoglie i contributi ampliandoli – ha preso corpo nella speranza che possa essere di qualche utilità nel rinfocolare il dibattito teorico-culturale su questi temi e con questo specifico approccio.

La situazione di alcuni contesti

La situazione di alcuni contesti presentata al convegno può essere considerata non solo una testimonianza degli esiti di un capitolo ormai concluso della storia di città e territori di fondazione o colonizzazione, ma un prezioso punto di partenza per una rilettura delle modificazioni intervenute nel tempo utile a promuovere una consapevole conservazione del costruito storico, nonché per una compatibile e sostenibile evoluzione futura. I contributi sul tema da un lato muovono dalla narrazione di 'trascorsi' di varia natura che ancora proiettano la loro ombra sul presente. Dall'altro sporgono il loro sguardo sui più recenti strumenti di tutela, valorizzazione e gestione di singole architetture e contesti urbani.

Il caso di Asmara è presentato da Medhanie Teklemariam, responsabile dell'ufficio che ha curato il lungo e articolato percorso che ha condotto la capitale eritrea alla nomina a patrimonio dell'UNESCO. A partire da una descrizione del lavoro svolto, l'autore ripercorre sinteticamente la genesi della città che oggi conosciamo e tratteggia il carattere delle straordinarie architetture e della struttura urbana di *Asmara Africa's Modernist City*. Questa oggi non è percepita come l'emblema dei colonizzatori, ma come elemento identitario. Fa cioè parte del vissuto quotidiano della comunità e può essere considerata fattore di integrazione culturale. Gli Eritrei, per primi, hanno portato avanti una politica di conservazione della loro capitale considerandola un proprio patrimonio e non il retaggio del colonialismo italiano. Un atteggiamento per nulla scontato che non ha comportato l'accettazione acritica del periodo colonialista, ma la consapevolezza del suo portato culturale, favorita dal fatto che Asmara continua a essere una città formalmente e funzionalmente di qualità con un ruolo strategico nel Corno d'Africa.

Diverso è il caso di Tripoli e Bengasi. Walter Baricchi testimonia di come il patrimonio architettonico e urbanistico moderno di queste città sia stato progressivamente cancellato: prima, con l'ascesa di Muammar Gheddafi, per ragioni nazionaliste;

poi, dopo il crollo del suo regime nel 2011, per la mancanza di un governo unitario e una situazione politica fortemente instabile che hanno lasciato campo aperto a distruzioni e saccheggi. Questi, in realtà, hanno riguardato anche architetture arabe, ottomane di epoca pre-coloniale che, tra l'altro gli Italiani già nel 1911-1912 avevano censito e inserito negli elenchi dei beni culturali in qualità di 'monumenti'. Oggi – denuncia Baricchi – il vuoto di potere, dovuto all'assenza di un'intesa tra la miriade di fazioni politiche, tribali e religiose presenti sul territorio, sta conducendo la Libia lontano da un'accettabile condizione di normalizzazione. Sicuramente il Paese ha la prioritaria necessità di una stabilizzazione politico-economico-sociale ma, con il supporto internazionale, avrebbe anche quella di mettere in campo strategie per la conservazione del proprio patrimonio architettonico che non possono prescindere da un'azione di sensibilizzazione delle comunità locali.

Analogo destino – sostiene Nuredin Hagi – è toccato a Mogadiscio. Anche la Somalia, infatti, da decenni è dilaniata da una guerra civile che ha comportato la distruzione di molta parte del suo costruito storico. Il gruppo tribale al potere non considera come valore architettonico identitario i nuclei di antica formazione testimoni della cultura dei Banaadiri e, allo stesso tempo, non risparmia il portato del colonialismo italiano. La mancata consapevolezza da parte della popolazione locale di possedere un rilevante patrimonio da tutelare, che va dai siti archeologici alle testimonianze del Moderno, si sposa con un accurato appello dell'autore alla Cooperazione Internazionale perché contribuisca alla ricerca di una soluzione a tale drammatica situazione. In particolare, la richiesta di contributi (non solo economici) per la creazione di un Istituto per la Conservazione e Restauro somalo va nella direzione di favorire la maturazione di una cultura della memoria storica locale e la formazione di tecnici e operatori preparati nella gestione dei beni culturali.

Il palinsesto urbano di Tirana è stato analizzato da Anna Bruna Menghini al fine di comprendere quanto la pianificazione moderna degli anni Venti e Trenta potesse ancora "costituire un modello di riferimento per uno sviluppo urbano sostenibile e per l'individuazione di un'appropriata scala d'intervento" (Menghini, 2018). La *forma urbis* della capitale albanese è l'esito di una stratificazione di lungo periodo in cui si possono riconoscere la matrice dell'avamposto ottomano, i paradigmi del Novecento italiano, gli esperimenti architettonici e urbani sovietici e, infine, una "non-architettura" contemporanea. Le principali trasformazioni della città,

avvenute dopo la caduta di Enver Hoxha (1990), si caratterizzano per una densità incontrollata (spesso determinata da costruzioni abusive) e un nuovo *skyline* dato dalla realizzazione di edifici a spiccato sviluppo verticale. Tuttavia, questi hanno trovato una qualche “misura” e una “forma forte” nella struttura generatrice della pianificazione italiana, depositaria di un carattere che è perdurato nel tempo e che ancor oggi può rappresentare un buon punto di partenza “per il ridisegno complessivo della disgregata [città] contemporanea” (Menghini, 2018).

Per il Dodecaneso – secondo Vassilis Colonas – è significativo il caso della città di Porto Lago, nell'isola di Leros, fondata negli anni Trenta del Novecento. Dal punto



di vista architettonico, questa è rappresentativa della transizione da uno stile che fonde gli elementi dell'architettura locale con l'espressività del Rinascimento, del Manierismo e del Neoclassicismo italiani a uno più schiettamente razionalista che reinterpreta il *genius loci* adattando l'architettura modernista alla scala e allo spirito del luogo. È infatti possibile considerare Porto Lago un peculiare esempio di una nuova "architettura razionalista mediterranea" in Grecia. Negli anni successivi il secondo conflitto mondiale, l'insediamento si è fortunatamente conservato nella sua integrità anche perché non è stato considerato una testimonianza del colonialismo italiano ma è diventato "an image of optimism in the country's effort to create a new future for its habitants" (Colonas, 2018). Tutto ciò fino agli anni Ottanta del secolo scorso quando, nonostante i vincoli ministeriali, le pressioni speculative legate al turismo hanno comportato significative trasformazioni dell'edificato storico. Con il suo contributo, Colonas auspica che questo patrimonio modernista possa essere conosciuto e riconosciuto come tale anche dalla comunità internazionale, prevenendo così ulteriori trasformazioni che possano alterarne i caratteri.

Tra gli elementi della riflessione di Micha Gross vi è il processo di maturazione culturale che ha condotto all'accettazione condivisa della necessità di conservare la "Città Bianca" di Tel Aviv proclamata, nel luglio del 2003, patrimonio dell'umanità dall'UNESCO. Tale processo ha comportato un'opera di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, della classe politica e della pubblica amministrazione, dei rappresentanti del mondo professionale e dei proprietari immobiliari alla pratica della tutela architettonica e urbana. I punti programmatici definiti durante questo percorso, assunti nel piano di tutela di Tel Aviv che ha guidato le recenti trasformazioni del cuore della città, significativamente comprendono: un meccanismo di trasferimento dei diritti edificatori di ampliamento volumetrico ad altre parti del tessuto urbano per i proprietari di edifici sottoposti al vincolo del restauro conservativo; la possibilità di giustapporre, a seconda dei casi, uno o più piani in arretramento rispetto alla volumetria esistente dei manufatti storici come forma di compensazione delle spese di conservazione e manutenzione; ingenti investimenti della municipalità rivolti alla riqualificazione dello spazio pubblico (viali, strade, piazze e infrastrutture) come fattore di valorizzazione immobiliare e della qualità urbana.

Grazie a un programma di recupero di un paesaggio industriale caratterizzato da impianti produttivi ormai abbandonati, Carbonia si è aggiudicata per l'anno 2010-2011 il "Landscape Award" del Consiglio d'Europa offrendo – affermano Giuseppina Monni e Antonello Sanna – “un modello di sviluppo centrato sulla consapevolezza della comunità e sulla sua risignificazione come sistema di valori culturali economici e d'uso” (Monni-Sanna, 2018). Attraverso il recupero di 'monumenti civili' di epoca fascista – in particolare, un 'dopolavoro per impiegati' trasformato in nuova sede del consiglio comunale e un 'albergo per operai scapoli' convertito in un centro educativo giovanile – si sono sperimentate in questo particolare contesto operazioni di conservazione e rifunzionalizzazione. Tali operatività si sono confrontate con i dettami del restauro del Moderno, anche nella peculiare accezione dei materiali autarchici. Interventi che rientrano nel quadro di un più ampio piano di gestione di sedimi architettonici/urbanistici minerari in disuso, di un processo di terziarizzazione ancora in corso e nel lungimirante sforzo della pubblica amministrazione volto alla “costruzione di una periferia contemporanea” di qualità.

Uno dei più interessanti casi dell'esperienza coloniale francese, quello di Casablanca, è descritto criticamente da Romeo Carabelli. La parte moderna di questa città è stata realizzata sulla base di due piani urbanistici sostanzialmente antitetici, quello di Henri Prost del 1915 e quello di Michel Ecochard del 1951. Anche in questo contesto l'ineludibile maturazione di una sensibilità collettiva volta alla tutela del patrimonio architettonico e urbanistico moderno è un processo di lungo periodo ancora in corso e, sin qui, caratterizzato da alterne vicende. Si pensi, per richiamare un esempio riportato dall'autore, che nel 2016 l'associazione locale Casamémoire – costituita con l'obiettivo di promuovere la salvaguardia dell'architettura e dell'urbanistica del XX secolo – era riuscita, anche grazie a un considerevole supporto internazionale, a far presentare al governo un pre-dossier per la candidatura di questa città marocchina a sito UNESCO. Tale candidatura, però, venne ritirata il giorno stesso, con ogni probabilità a causa delle forti pressioni esercitate da quanti avevano un interesse economico a trasformare le aree del Moderno piuttosto che a conservarle. Un fatto che testimonia di quanto sia ancora in salita, anche in questo Paese, la strada che conduce al riconoscimento del valore intrinseco dell'architettura e dell'urbanistica moderne e, al tempo stesso, del loro valore identitario.

Capital Visions: the Imperial Dreams of Modernist Asmara and Ultra-Modern Hsinking

Edward Denison

Prologue

No settlement reveals the gravity of the colonial programme like the imperial capital. As the jewel in the crown of their respective dominions, imperial capitals were a supreme expression of the structure of power and oppression manifest in urban and architectural form. Since their inception, these grandiose projects have attracted considerable scrutiny, from Lutyens's Delhi to Prost's Casablanca. Comparatively less attention has been paid to two equally ambitious and determinedly modern imperial capitals: Asmara and Hsinking. Planned and partially built in separate continents before the Second World War by Italy and Japan respectively, these two capital cities have neither enjoyed the same level of intellectual attention as their imperial contemporaries nor, despite their explicitly modern pretensions, featured in the global histories of modern architecture or urban planning. This oversight mirrors similar problems identified in the social sciences by the sociologist, Shmuel Eisenstadt, and "makes us aware of how narrow many of our perspectives on the past have been" and the need for future studies to "take into greater account societies and religions, traditions and practices still too little known today, concealed from the West by many factors"¹.

Motivated by Eisenstadt's observations, this brief study seeks to contribute to our understanding of the relationship between modernity and imperialism in the context of the history of the built environment through a summary and comparative analysis of the imperial capitals of Asmara and Hsinking.

Twentieth century modernisation theories equated modernisation with westernisation and presupposed an increasingly homogenised and globalised world founded broadly on western values. In most disciplines, such theories have long since been

discredited, but in architecture, the allure of the West remains and in modernist historiography it has proven particularly resilient. Consequently, modernist historiography and the recording of the myriad experiences of modernity globally, have been framed by a westerncentric perspective, magnifying western ideas and architectural encounters at the expense of 'non-western' experiences. For modernism in formerly colonial contexts that, by definition, appeared outside the West, this canonical convention has proven particularly problematic, since colonial modernities challenge and, in some cases, contradict modernist narratives founded on the persuasive presumption of centre and periphery, where modernism – practised, theorised and imagined – emanated from Western Europe and North America to the rest of the world. The experiences of Asmara (as modernism in Africa) and Hsinking (as ultra-modernism in Asia) independently and collectively challenge the conventions of the modernist canon and call for a reframing of modernist historiography to be a more balanced, inclusive and genuinely global encounter.

Creating Empire. Constructing a Myth on Bloodshed and Victimhood

In 1905, Japan's victory over Russia in the Russo-Japanese War was the first time in the modern era that a western nation was defeated by an eastern counterpart and signalled the moment, as Harootunian put it, "the geopolitical monopoly of modernity was shattered"². However, if such a military defeat and its consequences are a measure, then the relinquishing of the West's sole claim to modernity could be said to have occurred a decade earlier when the Italian army was defeated by Ethiopia's imperial forces at the Battle of Adua in March 1896. In both instances, the result was unimaginable for the vanquished and led to the construction of an imperial mythology that would continue to have a bearing on regional and global geopolitics throughout the twentieth century and into the new millennia.

Japan's defeat of Russia concluded a decade of geopolitical shenanigans that began with their equally inconceivable defeat of China in the First Sino-Japanese War, which ended in China's humiliation in April 1895 and Japan's claim to the Liaodong Peninsular in Manchuria, north-eastern China. Since the Meiji Restoration of 1868, Japan had vigorously pursued a programme of modernisation and the defeat of its

huge neighbour and cultural progenitor was proof of its success in becoming not only a global power, but the first from outside the West. However, western powers were cautious in accepting this new, foreign and non-white member into their imperial club. Within weeks of Japan's victory, Britain, France and Russia pressured Japan to cede its territorial claims, but Russia had eyes on a bigger prize. Over the next three years, Russia signed a series of treaties with China permitting the construction of a shortcut and branch-line for the newly constructed Trans-Siberian Railway across Manchuria and numerous settlements along this exceptional and unprecedentedly modern infrastructure linking Europe and East Asia by land for the first time. However, defeat to Japan in 1905 caused Russia to surrender most of the branch-line – which became the SMR (South Manchuria Railway) – and the railway settlements it had planned and started constructing, including the new port town of Dalny (Dalian). “For the first time in history”, wrote one Japanese commentator, “a non-white race has undertaken to carry the white man's burden, and the white man, long accustomed to think the burden exclusively his own, is reluctant to commit it to the young shoulders of Japan, yellow and an upstart at that”³. The long and costly war mobilised a million soldiers from each side on the Manchurian battlefield, for which Japan paid a high price, suffering heavy casualties that etched Manchuria into the romance of the Japanese soldier's selfless sacrifice; an imperial baptism that forged a modern national psyche. The 81,455 dead and 381,313 wounded Japanese soldiers⁴ prepared the ground for future myth-making that framed Japan as the victim and would excuse far larger conflicts and much greater losses in the years ahead.

Simultaneously and on the other side of the globe, in the Horn of Africa, territorial gains and human losses were the consequence of imperial projects dependent on similarly ambitious modern infrastructure that would in turn lead to new and modern urban developments. In 1885, the Italians gained control of the ancient Red Sea island port of Massawa, from where they immediately set about plotting their conquest of Ethiopia. Defeat first at the Battle of Dogali in 1887 (over 500 Italian soldiers killed), and again at the Battle of Adua in 1896 (over 7,000 Italian soldiers killed), prevented them from achieving their intended prize, but did result in the establishment of the colonial territory that became Eritrea, Italy's first African colony. These ignominious defeats played a significant role in Italy's imperial myth-making that would later be avenged by the fascist regime under the leadership of

Mussolini, who exploited Italy's sense of victimhood to vindicate their eventually successful invasion of Ethiopia in 1935.

In 1900, Italy moved their capital from Massawa to the highland settlement of Asmara and by 1911 the two were linked by a railway that laced its way up the 2,500m-high escarpment, a feat achieved only by the expertise of Italian engineers, some of whom had worked on the Trans-Siberian Railway. The railway accompanied a road and, later, the world's longest cable-car (over seventy-five kilometres / forty-six miles long) as part of a modern infrastructure that plugged Asmara into a global network of trade via the Red Sea that would play a vital role in Eritrea's bitter encounter with modernity throughout the twentieth century. As occurred in Manchuria at exactly the same time, modern and world-class infrastructure, and in particular railways, was the novel and irrepressible force behind this encounter.

Imperial Plans. The Origin of Future Capitals

In both Eritrea and Manchuria, once territorial gains had been secured, their respective colonial powers set about consolidating these gains, combining the planning and construction of permanent settlements and the extraction of natural and human resources. In both instances, this period of consolidation and comparatively steady development lasted until the early 1930s, when a second more intensive phase led to the massive expansion of the imperial project and the creation of their respective and consciously modern capital cities.

For Asmara, the second phase was precipitated by Italy's invasion of Ethiopia in 1935. For Manchuria, it was the 'Mukden Incident' on 18 September 1931, masterminded by Ishiwara Kanji and the Chief of Intelligence of the Kwantung Army, Seishirō Itagaki (1885-1948), on the SMR (South Manchuria Railway) outside the city of Shenyang (Mukden). The orchestrated explosion was framed as Chinese insurgent activity and provided the pretext for Japan's total occupation of Manchuria. As the Japanese foreign minister, Count Yasuya Uchida, later reasoned, "We had no alternative other than to resort to measures of self-defense"⁷⁵. The militarists' strategy sealed their victory and their prize was a greatly expanded empire in the guise of Manchukuo (Manchuland), a new state concocted and, for all intents and

purposes, administered by the Japanese. On 23 February 1932, Itagaki invited the former and last Chinese emperor, Pu Yi, to become the head of state of the new nation that comprised five races (*gozoku kyōwa*): Japanese, Manchus, Hans, Mongols, and Koreans. Formally established on 1 March 1932, Manchukuo embodied not only the crystallisation of Japan's ambitions in Asia but also a transformation within Japanese politics that would lead inexorably to domestic turmoil and global conflict. To justify their claims, Japan's position shifted from treating Manchuria as a convenient accessory to becoming the country's lifeline – the motherland and progeny connected by the fragile chord of the South Manchuria Railway. The inviolability of this vital connection caused Japan to sever its relationship with the League of Nations and to stand alone on the world stage, at least in the short term. Italy was the first country to formally recognise Manchukuo, which it did in November 1937, followed by Nationalist Spain (1 December 1937), Nazi Germany (20 February 1938), and El Salvador.

Manchuria was the first major incident to expose the League's impotence and set a damaging precedent for others to follow. The League's investigation into the Mukden Incident was published in the Lytton Report and infuriated Japan, whose state-sponsored press branded it "superficial, ill-informed and, probably unintentionally, dishonest"⁶. On 24 February 1933, the Japanese ambassador, Yosuke Matsuoka, announced Japan's exit from the League of Nations, with Nazi Germany following suit in October. Within two years, fascist Italy invoked Japan's treatment of Manchuria when legitimising its invasion of Ethiopia. In July 1937, Japan would in turn cite Italy's assault on Ethiopia to justify the wholesale invasion of China, and by the end of the year Italy had also exited the League of Nations.

Capital Dreams. Designing the Heart of Empire

The corrosive geo-politics of the 1930s prepared the ground not only for the imminent destruction of cities on an unprecedented scale, but also for the planning and construction of two of the most ambitiously modern imperial capitals. In the fleeting period between Manchukuo's establishment in 1932 and Japan's wholesale invasion of China in 1937, Japan set about planning and building Hsinking, "a splendid new capital for a new empire" and the world's first non-western modernist capital⁷. Simultaneously, as Mussolini planned to invade Ethiopia in 1935, he

poured resources into Asmara, the imperial heart of his dream to establish “Africa Orientale Italiana”, an Italian empire in East Africa to match the grandeur, pomp and expansionist tradition of the Roman Empire.

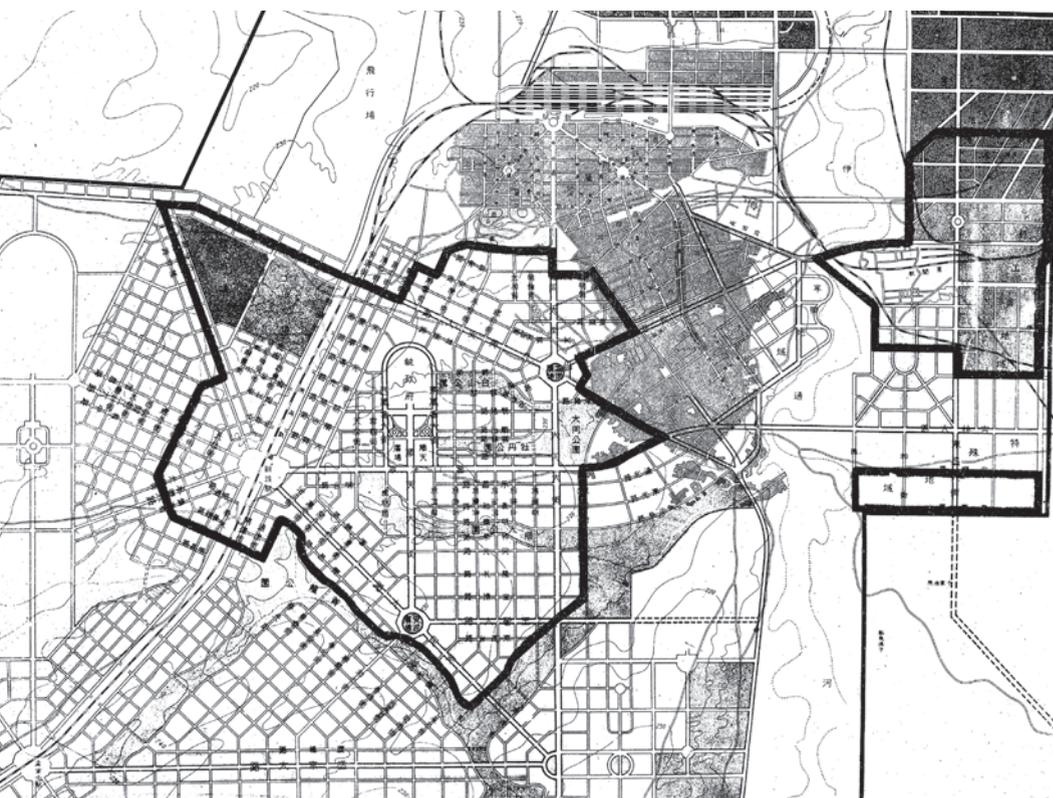
In both cases, the capital plans for Hsinking and Asmara were substantial expansions of existing settlements that had emerged under different conditions at the start of the twentieth century. In Hsinking, the Japanese had purchased a plot of land one mile outside the north gate of the old Chinese city of Changchun on 1 May 1907 and developed an urban plan prepared by the civil engineer, Katō Yonokichi (1867-1933). His plan was based on modern planning principles emanating at the time from Europe and North America, but also addressed the specific conditions of Manchuria at that time. As in other Japanese settlements in Manchuria, Katō’s plan for Changchun incorporated modern theories of zoning and was furnished with modern utilities that were more advanced than those in Japan, which only passed its first urban planning laws in 1919. Katō’s plan was an organised and generous grid dissected by diagonal roads that radiated from two circuses and converged in front of the railway station, designed in 1914. It was also earnestly modern, comprising regularly spaced city blocks served by modern utilities (water, drainage, and electricity), and streets that were wide, sealed, tree-lined, and flanked by pavements.

In Asmara, the earliest urban plan was drafted in 1902 and focussed only on the Italian quarter and, like Changchun, was deliberately separate from the ‘native’ settlement. In 1908 a second more comprehensive plan was proposed that addressed the entire city and adopted the contemporary theory of zoning, dividing the city into four quarters: the European; the mixed; the indigenous; and the industrial. This was superseded in 1913 by a more thoroughly considered and artistic plan by the city’s chief engineer, Odoardo Cavagnari (1868-1920). It retained important aspects of the 1902 and 1908 plans, including attempts at racial segregation and zoning of the city according to functional requirements. Its primary aim, however, was to accommodate Asmara’s anticipated expansion, particularly in the ‘European’ zone, with a street layout that stretched far beyond the existing city limits in every direction. The following year further plans were ratified for the detailed development of various zones and the formalisation of the 1913 plan can be seen in refined drawings by Cavagnari in 1916. These plans reveal a combination of gridiron and

Plan of Hsinking (c.1934), showing the planned construction of the city centre south of the former railway station and SMR zone and west of the old Chinese city
© Manchuria journal

circuitous radial road patterns that respect topographical and cultural conditions and consciously created an effective stage for different forms and types of architecture and urban space.

The plans for Hsinking and Asmara bear significant similarities in their formal means of spatial and social separation as well as the interdependence among different ethnic groups and a respect for prevailing conditions and topography. Both settlements also depended on modern communication, notably the railway, and modern industrial production. These shared urban characteristics became accentuated when both cities faced rapid expansion in the 1930s. In Hsinking, the enlargement



of the city from 1932 included its renaming from Changchun to Hsinking (New Capital) and was overseen by Sano Toshikata (1880-1956), former head of architecture at Tokyo Imperial University. In Manchukuo, Sano helped the Kwantung authorities devise an urban planning policy and invited the Capital Construction Bureau (CCB)⁸ and the South Manchuria Railway to submit suitable designs. The plan was to develop a vast area of agricultural land covering 200 square kilometres extending south from the Japanese settlement, adjacent to the old Chinese city, which the Japanese strenuously portrayed as the unmodern neighbour and antithesis to the emerging ultra-modern capital⁹. Hsinking's different functions were subdivided into zones, with the civic core and residential areas separated from the commercial areas, which were in turn subdivided into retail, wholesale, and foreign trade. An industrial zone divided into two areas for semi-heavy and light industry was located in the northeast to ensure "civic, commercial and residential districts [were] free from smoke and noise", at least for the Japanese population¹⁰. Residential areas were arranged into four grades determined by population density; from 4,000 people per square kilometre (875 square metres for each lot) to 12,000¹¹.

Similar characteristics could be seen in Asmara from 1935, where Cavagnari's plan was swiftly saturated and the city's rapid expansion demanded a new urban plan. The project was the subject of a competition, which, despite being mired in controversy, resulted in the winner, Vittorio Cafiero, being sent to Asmara in 1938 to develop and implement his new plan. As in Hsinking, Cafiero emphasized zoning the city to distinguish its varied functions. Certain practical considerations of balancing the requirements of commercial, industrial, residential and leisure areas needed attention, but central to the plan was the separation of the races. The 'native' residents were largely excluded from the city and their population, like in Hsinking, was never formally accommodated in the new plan, but instead left beyond the periphery in the location of their original settlements. Cafiero exploited the unique 'mixed' quarter around the central market as a buffer zone between the strictly Italian district that had grown up in the south of the city and the indigenous areas that had grown up around the original village of Arbate Asmera and subsequently been pushed to the extreme north-east corner of the city. This mixed buffer zone would ensure that "the only contact of the whites with natives will be with the highest category of them, the commercial and industrial one"¹². As in Hsinking, Asmara's industrial zone was located in the northeast of the city, far from the colonial residential quarter, but adjacent to the native quarter.

Map of Asmara (28 October, 1939), showing extensive road construction undertaken following the rapid expansion of the city following Italy's invasion of Ethiopia in 1935 and the adoption of Cafiero's plan (1938)

Il difficile rapporto tra Casablanca e il suo patrimonio moderno

Romeo Carabelli

La moderna nozione di patrimonio culturale è l'esito di un percorso complesso che, anche senza scomodare i padri del restauro – Viollet-le-Duc, John Ruskin e William Morris, ma anche Camillo Boito e Gustavo Giovannoni per il pensiero sviluppato in Italia – si allontana progressivamente dalla visione monumentale indirizzandosi verso la valorizzazione del percorso storico delle società e include un forte legame alle tematiche urbane e territoriali. Le riflessioni condotte da Alberto Magnaghi e dalla Società dei Territorialisti¹, ad esempio, esplicitano ampiamente il legame tra il substrato socio-culturale di un luogo e la sua fisicità che, in alcuni casi, assume valore di patrimonio. Leggi e norme di vari Paesi, nonché 'carte' e documenti internazionali, rendono conto dell'evoluzione del concetto di patrimonio. E le *Recommendation on the Historic Urban Landscape* dell'UNESCO del 2011, per fare un esempio, evidenziano la stretta interazione tra gli abitanti e il costruito: beni tangibili e intangibili che divengono espressione di momenti 'altri' della storia e della narrazione culturale dei luoghi. Benché questo percorso di estensione di tale nozione possa apparire consolidato e, forse, anche lineare se osservato da lontano, non è senza incertezze che si configura la lettura del patrimonio novecentesco. Una delle tematiche che crea maggiori difficoltà verso la consapevolezza del valore patrimoniale riguarda il Moderno, un periodo figlio di una rottura storica con la tradizione e non ancora completamente storicizzato che ha portato a un nuovo modello di vita e a una riconfigurazione delle società e dell'estetica architettonica e urbana. Il caso del rapporto della città di Casablanca con questo suo passato recente – moderno, appunto – è significativo e pertinente per analizzare proprio la relazione di un territorio urbanizzato con la sua memoria storica. A questo fine diviene estremamente interessante prendere in considerazione le fasi costitutive del tessuto edificato che la città ha ereditato dal secolo scorso e il percorso della sua identificazione come patrimonio, nonché quello di tutela, conservazione e valorizzazione che si è

sviluppato dal XXI secolo. Casablanca è dunque peculiare per riflettere sulla questione non solo alla scala locale, ma anche per le molte realtà di città ex-coloniali, nel resto dell'Africa, in Asia e, in misura minore, in America Latina.

La crescita della metropoli marocchina nel XX secolo, e soprattutto la sua parte di epoca coloniale, è singolare per l'Africa settentrionale. Casablanca è infatti caratterizzata da una parte moderna totalmente svincolata da legami formali e funzionali con i tessuti dei periodi precedenti, oltre che con la natura della vita locale, quasi si trattasse di una città di nuova fondazione. Molte altre città hanno una presenza architettonica del XX secolo estremamente significativa – si pensi ad Algeri, Il Cairo o Tel Aviv per restare in zona mediterranea – ma Casablanca, che non ha ereditato testimonianze particolarmente rilevanti dai secoli precedenti, vede proprio nella produzione moderna il nucleo centrale della sua configurazione urbana, della sua immagine e del suo possibile rapporto con il patrimonio culturale. Si tratta cioè di una realtà dov'è possibile testare proficuamente il rapporto tra patrimonio e modernità nella particolare accezione dell'esperienza coloniale, in una parte del mondo – il cosiddetto 'mondo arabo' – che vive un periodo particolare della sua storia². La riflessione si focalizzerà quindi su due momenti significativi della modernità casablancaese che possono essere identificati con due figure cruciali rappresentative di due modi di 'fare città': Henri Prost³ e Michel Ecochard⁴, progettisti di due dei piani che hanno significativamente connotato il volto della città. Il primo è una sorta di piano per 'ricchi colonizzatori', mentre il secondo ne rappresenta l'espansione assumendo il tema della 'casa per tutti' come obiettivo centrale.

Conosciuta precedentemente come Anfa, Casablanca era una piccola città sulla costa atlantica con un'insenatura che la collegava con il porto naturale. L'abbandono definitivo della zona da parte dei Portoghesi⁵, che ivi erano presenti sin dal quindicesimo secolo, aprì tutta l'area a nuovi commerci e al conseguente sviluppo delle città costiere che per secoli vissero un periodo di floridità economica. Nel 1907, approfittando di alcuni disordini locali che avevano coinvolto anche i residenti europei, le truppe della marina nazionale francese sbarcarono e occuparono la città, all'epoca ancora contenuta nelle sue mura. I Francesi avviarono così il loro controllo del Paese che divenne un protettorato franco-spagnolo nel 1912⁶. La presenza militare caratterizzò lo sviluppo urbano di Casablanca. L'installazione di campi militari presso le principali arterie d'accesso alla città permise agli europei di colonizzare i terreni fuori le mura sempre restando sotto la protezione delle forze armate francesi. Con questa nuova configurazione territoriale e giuridica, anche le popolazioni

ebraiche – sino ad allora costrette a vivere in un sovraffollato ghetto – cominciarono ad acquisire titoli di proprietà fondiaria come garanzia ai prestiti, cosa che permise loro di ottenere terreni e immobili *extra moenia*.

La crescita della città era estremamente disordinata. I militari si occupavano prevalentemente della sicurezza e del buon funzionamento del porto, mentre il sovrano locale non esercitava alcun controllo sulle aree che si stavano urbanizzando. Per regolamentare la nuova edificazione vennero definiti piani di ampliamento, ma senza visioni strategiche generali appropriate ai ritmi dello sviluppo urbano. All'inizio del protettorato venne approvato un piano disegnato da Albert Tardif, all'epoca geometra del catasto della città, che venne reso pubblico e operativo nel 1912. Questo piano, oltre a cercare di regolare i contenziosi esistenti, fu il primo che affrontava la questione a una scala che comprendeva le aree esterne alla medina e progettava l'espansione della città. Questa era caratterizzata da un viale circolare composto da quelli che oggi sono i *boulevard* de la Résistance e Zerktouni. Nel 1914 il Maresciallo Hubert Lyautey, Residente Generale del protettorato francese, nomina l'urbanista Henri Prost alla direzione del *Service spécial d'architecture et des plans des villes* che tracciava i piani urbani di molte delle città marocchine. La prima versione di quello di Casablanca venne presentata nel 1915. Si trattava di un piano moderno, ispirato alle più recenti esperienze tedesche e statunitensi, che si rivelava pragmatico nelle sue possibilità di essere realizzato, oltre che nell'accettazione dell'impianto tracciato da Tardif. Quello che viene chiamato il piano Prost – e che, in realtà, è composto da una serie di atti d'urbanistica formale che integrano le volontà e le dinamiche urbane in un documento regolatore più ampio – rimase in vigore dal primo conflitto mondiale sino alla fine del secondo. Nel 1951 l'urbanista Michel Ecochard propose un nuovo piano per una città lineare lungo la costa in direzione di Fedala/Mohammedia. Anche Ecochard, come Prost, riprese e integrò un piano precedente, quello messo a punto da Alexandre Courtois nel 1944, rispettando tutti i dettami dell'urbanistica moderna.

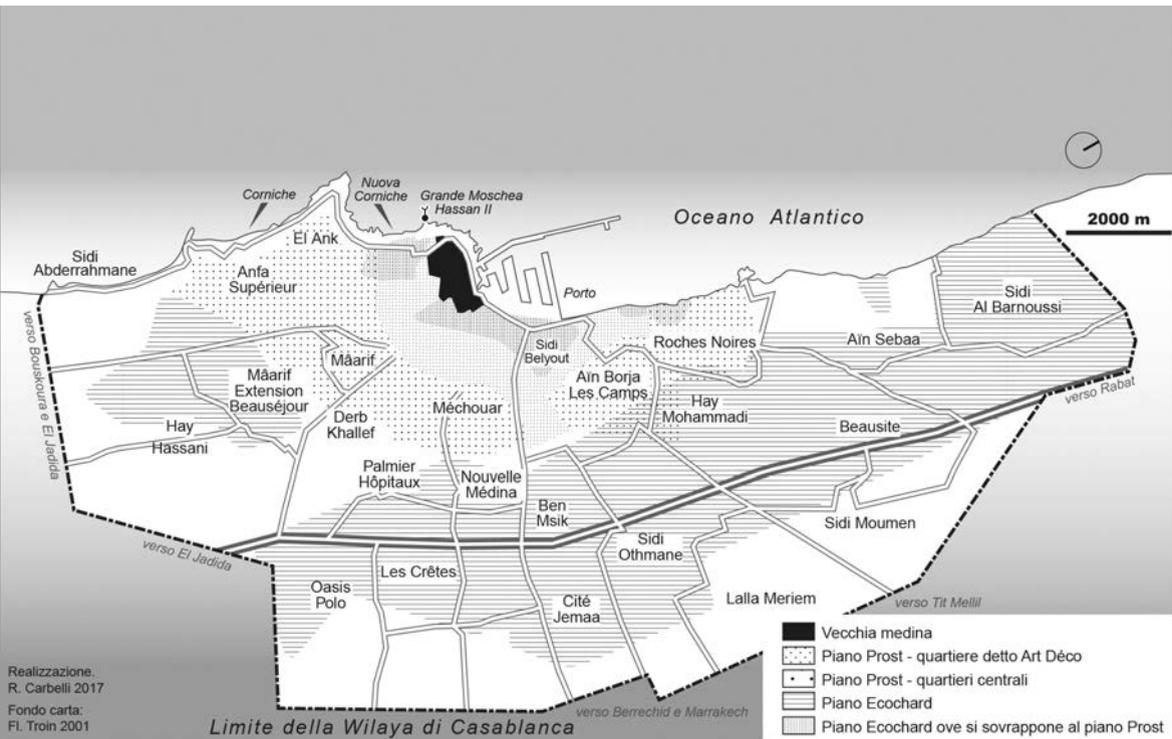
Il piano Prost regolò sostanzialmente le trasformazioni della città nel periodo tra le due guerre, in particolare quelle degli anni Venti e Trenta, ovvero il periodo coloniale. Queste furono di tale portata da mettere al riparo l'economia cittadina dalla grande crisi del 1929. I viali centrali disegnati da Prost – realizzati con pratiche di negoziazione tra il potere pubblico e la proprietà privata – delimitarono il nuovo centro monumentale; in altre zone si eressero ville e grandi immobili residenziali; gli edifici pubblici e amministrativi furono raggruppati in maggioranza intorno a una

vasta piazza sorta su quello che era il campo militare principale⁷. Architetti come Marius Boyer, Elias e Joseph Suraqui e Aldo Manassi realizzarono architetture di un'elevata qualità tecnica e formale che, integrando i nuovi canoni estetici e di comfort del modernismo al clima nordafricano, fecero del centro di Casablanca un gioiello monumentale del primo Novecento.

A differenza di Prost, Ecochard si propose di dar vita a una vasta metropoli produttiva e si impegnò nel tentativo di fornire un alloggio dignitoso alle classi sociali più deboli, in particolare agli immigrati interni richiamati dalla domanda di manodopera. L'approccio e gli obiettivi di Ecochard, arrivato in Marocco tre decenni dopo Prost, erano totalmente differenti: negli anni della sua attività il Movimento Moderno era apparso in tutta la sua forza, i congressi dei CIAM avevano indicato una nuova linea di sviluppo non solo per l'architettura, ma anche per l'urbanistica che si era profondamente trasformata. A ciò si aggiungeva il fatto che a Casablanca si registrava un rilevante problema di residenza per i musulmani⁸: nel 1949 circa 100.000 persone abitavano in 20.000 baracche, nella maggior parte erette tra la città residenziale formale e le aree industriali. La situazione era esplosiva e indecente. Il piano del 1951 integrava quindi, nello sviluppo lineare previsto di circa 35 chilometri, una vasta zona destinata a sostituire le baraccopoli con residenze semplici ed economiche. Nacque quella che prese il nome di 'trama Ecochard', una griglia fondata sulla ripetizione modulare di unità residenziali unifamiliari a base quadrata (64 mq), caratterizzate da due semplici locali con corte così da rispettare il modello di residenza tradizionale.

Il tipo di abitazioni previste si sviluppava unicamente al piano terra determinando un alto consumo di suolo. Per far fronte a questo problema, lo stesso Ecochard propose una produzione in serie di edifici multipiano. Un modello-tipo venne realizzato dal gruppo ATBAT Afrique⁹ che produsse tre edifici multipiano standard: una palazzina che riproduceva schemi europei senza particolari elaborazioni spaziali e due edifici di natura maggiormente innovativa: il Nid d'Abeille e il Semiramis¹⁰. Questi ultimi, pur avendo caratteristiche che vennero successivamente considerate come difetti, assumevano per la prima volta l'idea di far abitare gli 'indigeni' in edifici multipiano. Avevano cioè superato il blocco ideologico che 'ingabbiava' la popolazione autoctona entro schemi abitativi tradizionali per aprire a una modernizzazione residenziale che, sino ad allora, era riservata agli europei e a tutti coloro – ebrei o musulmani – che grazie alle loro fortune economiche potevano abitare la città coloniale, nuova e moderna.

I piani di Casablanca di Prost ed Ecochard – quello che ha governato la zona moderna coloniale e quello dello sviluppo per la popolazione indigena – sono i più significativi nella storia urbana della città. Negli anni Novanta del secolo scorso, l'espansione frenetica del tessuto urbano ha fatto crescere il ruolo delle aree centrali e con questo i valori fondiari, innescando meccanismi di speculazione immobiliare. Al posto delle piccole abitazioni unifamiliari del centro in quegli anni vengono edificati grandi edifici con una destinazione d'uso in sintonia con la terziarizzazione dell'economia. Le leggi del mercato, senza un riconoscimento culturale e normativo del valore storico e architettonico di questo patrimonio diffuso, hanno cioè avuto la meglio su un'idea di conservazione.



Realizzazione:
R. Carbelli 2017
Fondo carta:
FI. Troin 2001

Fuori città: sul costruito diffuso e le infrastrutture di periodo coloniale. Il caso dell'Eritrea

Nelly Cattaneo

Il presente contributo focalizza la sua attenzione su aspetti della colonizzazione di fine Ottocento e inizio Novecento diversi da quelli urbani e dagli esiti meno evidenti: allarga cioè lo sguardo al territorio e alla sua organizzazione per proporre qualche riflessione circa il destino delle diverse componenti dei sistemi insediativi di cui le città sono un elemento.

Questo particolare punto di vista porta a prendere in considerazione i centri minori, le infrastrutture stradali e ferroviarie, spesso affiancate dalle linee telegrafiche e telefoniche, gli interventi di valorizzazione agraria¹, e in generale quel costruito diffuso che ha accompagnato gli insediamenti coloniali nelle loro forme più varie.

Le considerazioni che seguono fanno riferimento, in particolare, alle vicende del colonialismo italiano e nello specifico al caso dell'Eritrea. In questa parte del Corno d'Africa hanno infatti avuto luogo esperienze che offrono numerosi spunti di riflessione grazie ad una serie di peculiarità legate ai tempi e ai modi dell'occupazione italiana, ma soprattutto alla declinazione che la giovane nazione eritrea ha saputo dare del proprio passato coloniale. L'Eritrea, come colonia, ha accompagnato la storia dell'Italia dalla sua nascita fino alla seconda guerra mondiale², rispecchiandone le contraddizioni, i limiti e le potenzialità sia durante il periodo liberale che nel corso del ventennio fascista; ha al contempo rispecchiato l'evoluzione tecnologica della madrepatria, che qui riuscì talvolta a mettere in campo le punte più avanzate dei propri saperi specialistici, spinta dalla ricerca di ricchezze e produttività che giustificassero la costosa avventura coloniale nel Mar Rosso. Tuttavia la sua storia, come quella delle altre colonie, sebbene oggetto di studi e pubblicazioni importanti, sembra essere stata raramente integrata nella storiografia nazionale e, per ragioni culturali molto complesse, sembra piuttosto essere andata a costituire un ambito per specialisti. Allo stesso modo occorre ricordare che, salvo rare eccezioni³, nei manuali di storia dell'urbanistica e dell'architettura sono difficilmente citate le esperienze

coloniali. In particolare, per quanto riguarda il patrimonio del periodo coloniale a carattere non urbano, l'obiettivo qui è quello di riportare, piuttosto che portare, l'attenzione sul tema, dal momento che significativi contributi in merito sono ormai disponibili da diversi anni. In Italia, tralasciando l'esperienza de "Comitato per la Documentazione delle Attività italiane in Africa"⁴, si sviluppò un articolato ambito di studio a partire dagli anni Ottanta, quando probabilmente i tempi furono culturalmente maturi per elaborare nel suo insieme il passato coloniale, i cui esiti più audaci, riconoscibili e iconici coincidevano con l'operato fascista degli anni Trenta. Nel settembre del 1992 uscì un importante numero di "Rassegna" a cura di Giuliano Gresleri che portava all'attenzione di un pubblico relativamente vasto i primi esiti della ricerca avviata nel 1987 dall'Istituto di Architettura e Urbanistica di Bologna con il coordinamento dello stesso Gresleri. Ad esso fecero seguito una mostra a Bologna, la tuttora fondamentale raccolta di saggi *Architettura italiana d'oltremare 1870-1940*, con la collaborazione di Pier Luigi Massaretti e Stefano Zagnoni, e la promozione di una serie di preziose ricerche⁵. Questo gruppo di ricercatori aveva percorso in modo organico e rigoroso i principali temi urbanistici e architettonici di questa parte della storia italiana, affrontando anche la scala territoriale.

Più o meno contemporaneamente anche nella nazione Eritrea, sorta nel 1991 dopo la trentennale guerra di indipendenza dall'Etiopia, fu posta molta attenzione alla conoscenza, al recupero e alla tutela del patrimonio costruito di origine italiana, identificato principalmente con le architetture moderniste di Asmara e con la ferrovia che da Massaua si spingeva fino ad Agordat. Da qui le interessantissime esperienze dell'*Eritrea Railway Rehabilitation Project* e del *Cultural Asset Rehabilitation Programme* (CARP), nonché del più recente *Asmara Heritage Project* coordinato dall'Ingegnere Medhanie Teklemariam che ha condotto nel 2017 al riconoscimento del centro di Asmara come Patrimonio dell'Umanità. Sebbene rifletta una posizione in un dibattito culturale eritreo ormai cambiato e sempre più complesso, sorprende ancora la matura chiarezza delle parole usate da Naigzy Gebremedhin, già direttore del CARP, nella presentazione al libro di Anna Godio del 2008:

«Ci saranno sempre coloro che invocheranno il solito mantra sui mali del Fascismo [...]. Comunque siano i loro giudizi sul Fascismo e sui mali commessi da questo sistema nel loro paese, gli Eritrei hanno accettato, senza equivoci e con fermezza, l'eredità architettonica che è stata loro lasciata. Riguardo a questi edifici non hanno problemi»⁶.

I risvolti della valorizzazione agraria per una colonia di popolamento in Eritrea

Le politiche in materia agraria e di regime fondiario costituiscono un aspetto della colonizzazione italiana in grado di raccontare sia eventi poco noti della nostra storia, sia alcuni caratteri del paesaggio eritreo. Questi permettono, al contempo, di indagare sui bruschi cambiamenti socioculturali attraversati dall'Eritrea, le cui origini sono da ricercare proprio nelle diverse fasi coloniali.

Spinta da motivazioni che, nel periodo della corsa delle nazioni europee allo sfruttamento dell'Africa, includevano indubbiamente il prestigio nazionale di possedere una colonia, l'Italia si ritrovò alla ricerca di un ruolo mai univocamente definito per l'Eritrea all'interno dell'economia nazionale. Sotto la spinta dell'enorme flusso migratorio che a cavallo tra Otto e Novecento portava all'estero un numero sempre crescente di connazionali, una delle prospettive a cui inizialmente si aprì il governo italiano fu quella di rendere l'Eritrea una 'colonia demografica'⁷. Questo obiettivo si sarebbe dovuto concretizzare attraverso la realizzazione di opere di valorizzazione agraria e l'indemaniaimento delle terre più fertili dell'altopiano da dare in concessione a coloni italiani. I resoconti di esploratori e viaggiatori sulla fertilità e la salubrità dell'altopiano abissino e alcune esperienze di colonizzazione agraria ad opera di missionari avevano portato a concepire la colonia eritrea come una nuova destinazione per il proletariato rurale e urbano: il concetto di 'colonia demografica' venne declinato inizialmente sulla misura di piccoli poderi a conduzione familiare, con concessione di terre spesso a discapito delle popolazioni locali. In mancanza di un piano organico di valorizzazione, furono spesso frammentari interventi a dotare il territorio di quelle prime opere utili alla gestione delle risorse idriche e al trasporto dei prodotti agricoli. I primi esperimenti di colonizzazione agraria organizzata risalgono al 1890 circa, con la creazione del "villaggio Umberto I" ad opera di Leopoldo Franchetti a Godofelassi⁸, e agli orti militari promossi dal governo coloniale. Di questi non rimangono segni significativi; gli indemaniaimenti indiscriminati che seguirono lasciarono tracce importanti soprattutto nella consapevolezza delle popolazioni locali, dal momento che scatenarono rivolte così aspre da costringere il governo coloniale a rivedere la propria politica fondiaria. In seguito a questa serie di insuccessi a cui si aggiunse la disfatta di Adua nel 1896, il progetto di una migrazione italiana organizzata in Eritrea fu abbandonato.

Si succedettero varie politiche, ma raramente accompagnate da un progetto sul

territorio perseguito in modo organico e continuativo; tuttavia ciò non escluse la nascita di operose aziende agricole di imprenditori italiani e i tentativi di aumentare la produttività dell'agricoltura locale tramite l'introduzione di strumenti e tecniche europee. Furono introdotte anche varietà vegetali non autoctone: per esempio i fichi d'india e gli eucalipti che ora fanno parte del comune paesaggio del mediopiano e dell'altopiano. Una vasta area come quella delle pendici orientali, che per la sua insalubrità era disabitata, divenne sede delle principali aziende agricole coltivatrici di caffè. In altri termini, la mancanza di un programma unitario non impedì alla presenza italiana di avere un impatto vasto e diffuso, fatto di interventi che modificarono tanto il paesaggio quanto i vari livelli della dimensione socioculturale delle popolazioni locali⁹.

Fatta eccezione per gli appoderamenti e i centri rurali di fondazione, che invece caratterizzarono fortemente la colonizzazione della Libia nel corso del ventennio fascista e dell'Etiopia dopo il 1937, tutta la gamma di iniziative agricole ebbe qualche realizzazione in Eritrea. Nei bassopiani vennero anche creati grandi distretti agricoli con capitali e tecnici italiani, e salariati locali. In particolare nella seconda metà degli anni Venti fu realizzata la bonifica di Tessenei, lungo il fiume Gash quasi al confine col Sudan, e fu creato un grande comparto cotoniero che impiegava manodopera di due diverse popolazioni della zona fino ad allora dedite principalmente alla pastorizia, a cui si aggiunsero sudanesi, yemeniti ed etiopi richiamati dalla possibilità di un salario. Questo nuovo mosaico culturale, unitamente al nuovo modo di sfruttare le risorse naturali in agricoltura, e alla nuova centralità che queste zone di frontiera vennero ad assumere resero questi interventi sul territorio, volti allo sfruttamento economico della colonia, l'origine di cambiamenti sul piano sociale e culturale, la cui migliore conoscenza rappresenterà un contributo importante per la storia del popolo eritreo.

Il ruolo delle infrastrutture tra conquista militare, valorizzazione del territorio e sviluppo commerciale

Le vie di comunicazione non sono solo un'opera imprescindibile nella valorizzazione del territorio: nella fase iniziale dell'occupazione dell'altopiano eritreo la componente militare fu sempre il motore delle prime opere di infrastrutturazione. Le prime strade collegavano il porto di Massaua, dove giungevano i rifornimenti dalla

Veduta di un passaggio in trincea del binario ferroviario, nei pressi dell'Araroba (2018)

© Cattaneo N.

madrepatria, al sistema di forti e presidi che dalla fine dell'Ottocento lentamente affermava la presenza italiana verso e oltre l'altopiano. La prima ferrovia da Massaua ai forti di Saati¹⁰ fu realizzata in primo luogo per facilitare i rifornimenti militari e la principale rete stradale, che tuttora viene utilizzata in Eritrea, è fondamentalmente costituita dal sistema di 'strade imperiali' di cui, secondo le cronache del tempo, lo stesso Mussolini disegnò il tracciato con lo scopo di attuare l'attacco militare via terra all'Etiopia e, in un secondo tempo, di mantenere il controllo capillare del territorio. Sia le prime strade per carri e animali da soma, sia le successive camionabili sono state non solo uno strumento di connessione ma anche un mezzo per garantire una presenza diffusa dei colonizzatori tramite le stazioni di tappa e le cantoniere,



e per promuovere collateralmente la formazione di insediamenti lungo il percorso. In merito alle infrastrutture per le comunicazioni occorre sottolineare anche il loro ruolo fondamentale nello sviluppo dei commerci che transitavano dall'Eritrea: la posizione ottimale del porto di Massaua all'interno del Mar Rosso e la presenza di attivissime comunità internazionali dedite al commercio, resero perfino auspicabile in un primo momento la creazione di una colonia commerciale, di fatto mai realizzata nella sua forma 'pura', e in un secondo momento promossero la valorizzazione del sistema di carovaniere che a Massaua potevano avere la loro destinazione. La posizione della città era infatti strategica anche in relazione alle vie carovaniere che dall'altopiano abissino cercavano uno sbocco sul mare: in particolare da Cassala in Sudan e da Gondar e Macallè in Etiopia. Affinché Massaua fosse competitiva rispetto ai porti francesi e inglesi del Mar Rosso, occorre rendere sicure, attrezzate e facilmente percorribili le vie esistenti. Durante il governatorato di Jacopo Gasparini (1923-1928) venne promosso uno sviluppo economico basato su un commercio alla scala sovregionale a cui era collegata l'attività agricola per l'industria cotoniera. In questo progetto il porto di Massaua, su cui vennero fatti grandi investimenti, doveva diventare il centro principale di irradiazione dei traffici commerciali italiani, rivolti ora principalmente all'Arabia, rafforzando in parallelo il sistema delle comunicazioni interne; per questo venne dato impulso al completamento della linea ferroviaria verso il distretto cotoniero di Tessenei e ai servizi di autotrasporto.

Il ruolo delle infrastrutture nelle dinamiche dell'occupazione, e nelle conseguenze sul piano culturale, fu determinante. Come Stefano Maggi ha sottolineato nel suo saggio sui rapporti tra strade ferrate e strategie dell'imperialismo coloniale¹¹, la ferrovia ha costituito il mezzo principale per l'occupazione effettiva del territorio: questa può essere letta su molteplici piani, non tutti esclusivamente funzionali. Innanzitutto la ferrovia era uno degli strumenti con cui i colonizzatori intendevano dimostrare la propria superiorità tecnologica e quindi sottolineare e consolidare il proprio ruolo dominante. Al contempo la linea ferrata in Eritrea ha costituito forse il primo segno permanente e tangibile che, attraversando luoghi completamente diversi, era in grado di mettere in una relazione di continuità punti lontani, rendendoli non solo più vicini ma anche percepibili come parti di un unico territorio. Oltre ai grandi vantaggi offerti dal trasporto di persone e merci, è significativo considerare gli effetti che il passaggio regolare e costante dei treni produsse nella percezione del tempo da parte delle popolazioni locali che si andava infatti a definire intorno ad un evento quotidiano, regolare e prevedibile, sulla cui base era possibile, per

esempio, organizzare dei piccoli commerci nei punti di sosta. Per altri versi il sistema ferroviario, avvalendosi lungo tutta la linea di personale locale in supporto ai tecnici e agli operai specializzati italiani, creò una sorta di nuova comunità diffusa, non legata da vincoli di carattere familiare né religioso o militare, ma tenuta saldamente unita da un *corpus* di conoscenze tecniche e dall'obiettivo di garantire il coordinamento necessario al buon funzionamento dell'intero sistema. Infine l'attrattività del passaggio del treno per lo sviluppo di piccole attività economiche trasformò i villaggi nei pressi delle stazioni in piccole cittadine, come nei casi di Ghinda, Embatkalla e Nefasit.

