

PRISTINA
SERVARE

Collana di Restauro Architettonico / 15



Infrastrutture e colonizzazione

IL CASO AFRICANO
TRA HERITAGE
E SVILUPPO

a cura di

Susanna Bortolotto
Nelly Cattaneo
Renzo Riboldazzi

Altralinea
EDIZIONI



**POLITECNICO
MILANO 1863**

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI
DIPARTIMENTO DI MECCANICA

Da sempre la realizzazione di infrastrutture è stata utilizzata, in modo più o meno esplicito, anche come forma di colonizzazione di territori vicini e lontani. A partire dal caso africano, in questa pubblicazione, si indagano tanto il modo in cui tale fenomeno è avvenuto in alcune colonie tra Otto e Novecento quanto come questo, seppur in forme e con attori differenti, stia ancora avvenendo. Sulla scia di un lavoro pubblicato in questa stessa collana nel 2018 – *Urbanistica e architettura moderne alla prova della contemporaneità. Sguardi sulle città coloniali e di fondazione*, a cura di Susanna Bortolotto e Renzo Riboldazzi –, l'obiettivo è avviare una riflessione sui possibili modi di rapportarsi con l'eredità di un passato per molti versi scomodo, di immaginarne il futuro e di prefigurare forme di infrastrutturazione del territorio che si configurino non come *passepertout* di un nuovo colonialismo politico, economico e culturale, ma come strumenti per uno sviluppo sostenibile di territori spesso fragili e per una gestione consapevole del loro patrimonio materiale e immateriale.



COLLANA DI RESTAURO ARCHITETTONICO

15

Restauro nei Paesi in transizione e in via di sviluppo



**POLITECNICO
MILANO 1863**

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI
DIPARTIMENTO DI MECCANICA

PRISTINA SERVARE

Collana di Restauro Architettonico / 15

Restauro nei Paesi in transizione e in via di sviluppo

Questo volume scaturisce da una riflessione avviata con il convegno internazionale "Infrastrutture e colonizzazione. Il caso africano tra heritage e sviluppo", tenutosi al Politecnico di Milano il 28 novembre 2019, a cura di Susanna Bortolotto, Nelly Cattaneo e Renzo Riboldazzi, con il sostegno del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, del Dipartimento di Meccanica e del progetto *EMotion*, Polisocial Award 2018, del Politecnico di Milano. Oltre ai saggi della prima e della seconda parte e a quello introduttivo della terza parte, è qui pubblicata la trascrizione della tavola rotonda tenutasi nella stessa occasione.

Progetto grafico: Adriana Toti

Impaginazione: Maria Cristina Palo

Si ringraziano inoltre: Piero Favino, Liana Frola, Costanza Mangione, Serena Massa, Gloria Paoluzzi

© ALTRALINEA EDIZIONI S.R.L. – 2020

Via P. Carnesecchi – 50131 Firenze

Tel. +39 055 333428

info@altrilinea.it www.altrilineaedizioni.it

*tutti i diritti sono riservati: nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms) senza il permesso scritto dalla Casa Editrice*

ISBN 978-88-94869-96-5

Finito di stampare nel Giugno 2020

Stampa:

Global Print s.r.l. – Gorgonzola (Milano)

Immagine di copertina:

Il ponte di Dogali lungo la strada Massaua-Asmara (© Raffaella Russo 2018)

Infrastrutture e colonizzazione

IL CASO AFRICANO
TRA HERITAGE
E SVILUPPO

a cura di

**Susanna Bortolotto
Nelly Cattaneo
Renzo Riboldazzi**

PRISTINA SERVARE

Collana di Restauro Architettonico / 15

Restauro nei Paesi in transizione e in via di sviluppo

Diretta da

Alessandro Gambuti, *già Università degli Studi di Firenze*
Giuseppe Cruciani Fabozzi, *già Università degli Studi di Firenze*

Comitato dei Garanti

Carlo Blasi, *Università di Parma*
Maurizio Boriani, *Politecnico di Milano*
Stella Casiello, *Università di Napoli Federico II*
Guy Conde Reis, *Direction des Monuments et des Sites – BDU*
Luigi Dei, *Università di Firenze*
Carolina Di Biase, *Politecnico di Milano*
Carlo Alberto Garzonio, *Università di Firenze*
Maria Adriana Giusti, *Politecnico di Torino*
Francesco Gurrieri, *già Università di Firenze*
Carlo Monti, *già Politecnico di Milano*
Stefano Musso, *Università di Genova*
Mario Santana Quintero, *Carlton University, Ottawa*

Comitato Editoriale

Adriana Toti (coordinamento), Susanna Bortolotto,
Christian Campanella, Mariacristina Giambruno, Luigi Marino,
Giulio Mirabella Roberti, Grazia Tucci

Sezioni Tematiche e Comitati Scientifici

CONSERVAZIONE E USO DEL COSTRUITO

Christian Campanella (responsabile), *Politecnico di Milano*
Chiara Occoli, *Politecnico di Torino*
Giulia Marino, *École Polytechnique Fédérale de Lausanne*
Mauro Saracco, *Università degli Studi di Macerata*
Simona Salvo, *Università degli Studi di Roma La Sapienza*

RESTAURO ARCHEOLOGICO

Luigi Marino (responsabile), *già Università degli Studi di Firenze*
Habib Baklouti, *Inst. Prép. aux Etudes Littéraires et Sciences Sociales, Tunis*
Salvatore D'Agostino, *Università degli Studi di Napoli*
Osama Hamdan, *Al Quds University, Gerusalemme*
Jean-Yves Marin, *Musée d'Art et d'Histoire, Ginevra*
Stefano Pulga, *Co.Re. Aosta*
José Ramon Soraluze Blond, *Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidade de A Coruña*
Andrea Ugolini, *Università degli Studi di Bologna*

RESTAURO NEI PAESI IN TRANSIZIONE E IN VIA DI SVILUPPO

Susanna Bortolotto (responsabile), *Politecnico di Milano*
Redha Attoui, *Dépt. d'Architecture, Faculté de Sciences de la Terre, Annaba*
Iris Gerlach, *Sana'a Department of the German Archaeological Institute*
Serena Massa, *Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano*
Camillo Magni, *Politecnico di Milano*
Francesco Augelli, *Politecnico di Milano*
Jaime Migone, *UISEK Universidad Internacional de Santiago de Chile*
Sonia Pistidda, *Politecnico di Milano*

RESTAURO URBANO

Mariacristina Giambruno (responsabile), *Politecnico di Milano*
Andrea Pane, *Università degli Studi di Napoli Federico II*
Guido Licciardi, *urban specialist, The World Bank*
Alberta Cazzani, *Politecnico di Milano*
Raffaella Simonelli, *Politecnico di Milano*
Alessandra Maniaci, *Università Mediterranea di Reggio Calabria*
Emanuele Romeo, *Politecnico di Torino*

STRUMENTI E METODI PER LA CONOSCENZA

Grazia Tucci (responsabile), *Università degli Studi di Firenze*
Caterina Balletti, *Università IUAV di Venezia*
Gabriele Bitelli, *Università degli Studi di Bologna*
Valentina Bonora, *Università degli Studi di Firenze*
Emma Cantisani, *ICVBC / CNR Roma*
Alessandro Capra, *Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia*
José Luis Lerma Garcia, *Universitat Politècnica de València*
Andreas Georgopoulos, *National Technical University of Athens*
Francesco Guerra, *Università IUAV di Venezia*
Massimiliano Pieraccini, *Università degli Studi di Firenze*

Ogni volume della Collana è sottoposto a *double blind peer review*

Indice

Presentazione <i>Gabriele Pasqui</i>	pag. 7
Presentazione <i>Niccolò Aste</i>	11
PARTE I	
Infrastrutturare senza colonizzare. Note sul contesto africano tra passato e futuro <i>Renzo Riboldazzi</i>	15
Esperienze edificanti. Tempi, modi e lasciti dell'infrastrutturazione coloniale in Africa <i>Valentina Fusari</i>	29
Trasporti e comunicazioni nell'Africa Italiana <i>Stefano Maggi</i>	47
I corridoi infrastrutturali nell'Africa australe tra passato e presente <i>Corrado Diamantini</i>	65
Politiche infrastrutturali e strategie estrattive nell'Africa contemporanea <i>Domenico Patassini, Federico Alcaro, Flavia Vaccher, Linda Zardo</i>	83

PARTE II

Patrimonio coloniale e identità. Il caso africano <i>Susanna Bortolotto</i>	pag. 107
La Società Agricola Italo-Somala (Sais), uno dei più importanti complessi agro-industriali di tutta l'Africa coloniale <i>Nuredin Hagi, Maria Spina</i>	123
La ferrovia Massaua-Asmara: da strumento del colonialismo italiano a patrimonio eritreo <i>Nelly Cattaneo</i>	137
La Litoranea libica: strada di infrastrutturazione agraria in colonia <i>Alessandro Raffa</i>	153
La ferrovia dalle miniere di Mokta-el-Hadid al porto di Annaba, Algeria <i>Redha Attoui</i>	171

PARTE III

Le infrastrutture per i trasporti in Africa tra conservazione, manutenzione e sviluppo <i>Nelly Cattaneo</i>	185
Tavola rotonda <i>a cura di Nelly Cattaneo</i>	195
Postfazione <i>Marco Bocciolone</i>	211
AUTORI	213

La Litoranea libica: strada di infrastrutturazione agraria in colonia

Alessandro Raffa

Tra le infrastrutture costruite in periodo coloniale, nessuna più della strada Litoranea libica¹ è stata investita di un valore simbolico così forte, tanto da tornare più volte al centro dei rapporti diplomatici post-coloniali tra Italia e Libia. Completata nel 1937² dopo solo un anno e mezzo – durante il quale lavorarono circa mille operai italiani e dodicimila libici – collegava, per la prima volta nella storia, Cirenaica e Tripolitania, sino a quel momento dotate ciascuna di una rete stradale autonoma. Una suddivisione territoriale – il cui confine fu sancito da un mito di fondazione conosciuto in antico³ – cui la strada rendeva omaggio attraverso un colossale arco di travertino⁴, visibile tanto dalla costa che dal deserto.

Un'opera infrastrutturale moderna che, con un nastro di asfalto di circa km 1.800 composto da due corsie, collegava i principali centri urbani delle due regioni, offrendo al viaggiatore coloniale la possibilità di scoprire le bellezze naturali e archeologiche degli ambiti costieri, comodamente a bordo della propria autovettura. Il suo tracciato non venne completamente costruito *ex-novo*, ma per la maggior parte ricalcava strade esistenti; furono circa ottocento i chilometri di nuova costruzione, suddivisi in tronchi affidati a imprese che lavorarono in contemporanea per accelerarne il completamento. Caratterizzata da lunghi rettili e da curve dalla pendenza minima, la sua costruzione introdusse una consistente ristrutturazione di tutta la rete di viabilità, favorendo un migliore collegamento tra gli ambiti interni e il Mediterraneo e lo sviluppo delle aree costiere.

La sua costruzione ebbe notevole risonanza internazionale anche grazie al risalto dato a questa operazione dalla propaganda fascista, in quanto segno tangibile della superiorità della dittatura mussoliniana anche nei confronti dell'Impero Romano di cui, secondo la retorica di regime, aveva raccolto l'eredità.

Il suo tracciato fu teatro di molte battaglie durante la Seconda guerra mondiale, fino alla ritirata del 1943 e la definitiva avanzata anglo-americana. Il manto stradale, in seguito agli eventi bellici, risultava fortemente danneggiato così come molti dei manufatti tecnici di supporto, come ponti, massicciate e case cantoniere. Non perse, tuttavia, il ruolo di infrastruttura strategica, anzi, il suo potenziamento rimase a lungo al centro dei negoziati tra il Governo libico e quello italiano.

Un segno tangibile della presenza italiana che il colonnello Muammar Gheddafi non poteva cancellare, a differenza di molte altre testimonianze⁵ su cui si abbatté la *damnatio memoriae* del dittatore, per il valore strategico che continuava a possedere e che il colonnello avrebbe voluto trasformare nell'opera simbolo della riconciliazione. La strada, infatti, continuò a essere il principale asse di sviluppo della fascia costiera. Gli accordi italo-libici del 2008 prevedevano un investimento di cinque miliardi di dollari come compensazione per i crimini coloniali da destinare a opere infrastrutturali, tra cui rientrava il potenziamento della strada Litoranea.

Nel 2011 la strada fa da sfondo alla guerra civile che insanguina il Paese e che portò alla deposizione di Gheddafi e al vuoto politico successivo. È attraverso il sistema stradale minore e meno battuto che collega la Litoranea con l'interno desertico che si spostavano i migranti pronti a partire per l'Europa. Alla luce dei recenti accadimenti, si è tornato a parlare di quest'opera come possibile strumento di pacificazione tra Tripolitania e Cirenaica ancora una volta divise in due aree di influenza: «Il progetto dell'autostrada potrebbe simboleggiare una fase di nuovi accordi politici e di stabilizzazione in Libia e al contempo contribuirebbe al rilancio economico del paese»⁶.

Il presente contributo si inserisce all'interno di un percorso di ricerca pluriennale sul patrimonio diffuso lungo la strada Litoranea⁷, interpretata come asse di rifondazione territoriale della colonia. La ricerca intende, a partire dal tracciato della "via Balbia", guardare alle trasformazioni intraprese dal regime fascista in quegli anni, secondo una prospettiva relazione, ricomponendo i frammenti di un progetto tanto ambizioso quanto complesso, in cui, accanto al necessario controllo militare, le esigenze di sviluppo rurale e turistico-culturale erano nelle

menti di chi progettò tale infrastruttura. Qui verrà approfondita la dimensione di valorizzazione agraria del territorio e la sua relazione con il tracciamento rifondativo della Litoranea, i cui segni (percorsi interpoderali, colture, siepi, filari, canalizzazioni e architetture minori, etc.) a diversi gradi di permanenza, rappresentano forme identitarie del paesaggio contemporaneo libico e di rimisurazione del territorio.

Stato dell'arte

Il quadro degli studi, nazionali e internazionali, inerenti al patrimonio architettonico e urbano di matrice coloniale in Libia, risulta piuttosto frammentario. Si tratta, nella maggior parte dei casi, di ricerche a carattere storico che hanno come principale obiettivo la riscoperta e la messa in valore di un tassello, più o meno intenzionalmente dimenticato, dell'architettura e dell'urbanistica del Novecento. Spesso il tema viene affrontato secondo sguardi specifici⁸, mancando di un'interpretazione che si faccia carico della complessità transcalare della vicenda architettonica coloniale in Libia, entro la quale condurre legittimi approfondimenti.

In questo panorama di studi il ruolo dell'infrastruttura litoranea appare dimenticato⁹, o solo marginalmente citato, benché il suo tracciamento rappresenti un momento chiave nella storia urbana della regione costiera, influenzandone in maniera determinante gli sviluppi successivi. A oggi nessuna ricerca ha inteso dar conto in termini spaziali del portato rifondativo di questo segno territoriale che rappresenta la spina dorsale di una teoria di trasformazioni alle diverse scale (architettonica, urbana e territoriale), frutto di uno sguardo ambivalente, teso tra moderno e antico, tra eterotopia e radicamento¹⁰.

Più recentemente, in occasione di convegni e seminari¹¹, è emersa, inoltre, la necessità di approfondire la conoscenza e dare nuove interpretazioni del variegato patrimonio libico, compreso quello tra le due guerre, al fine di poter orientare scenari di sviluppo per il futuro che mettano al centro la valorizzazione consapevole dei patrimoni.

Obiettivi, metodo e strumenti

La ricerca, quindi, intende: da un lato offrire uno sguardo nuovo sul patrimonio coloniale libico a partire dalla sua relazione con l'infrastruttura litoranea, riconosciuta e mostrata come atto rifondativo del territorio e del paesaggio; dall'altro, rispondere alle richieste di conoscenza topografica e di condivisione delle informazioni raccolte, affinché queste possano costituire lo sfondo di future azioni progettuali che coinvolgano tali patrimoni, fatti di episodi eccezionali, ma soprattutto da manufatti minori diffusi e a diversi gradi di permanenza. Appare evidente, quindi, che l'approccio relazionale perseguito discenda anche da una riflessione qualitativa sulla natura dei materiali coinvolti.

Come interpretare le informazioni raccolte? Come metterle in relazione tra loro? Come comunicare in modo efficace i risultati ottenuti? Come integrare presenti e future ricerche provenienti anche da altri settori disciplinari?

L'interpretazione delle testimonianze materiali diffuse – in questo caso quelle legate alla valorizzazione agraria del territorio – è stata condotta a partire dalla relazione che intrattenevano/intrattengono con la strada Litoranea e con particolare attenzione per le trasformazioni a cui sono state sottoposte nel tempo. Tale approccio pone necessariamente alcune questioni di natura metodologico-operativa.

La prima questione riguarda l'idea di un paesaggio patrimoniale in trasformazione. L'aver accolto il cambiamento all'interno dello sguardo sul *layer* coloniale consente di sollevare questioni sul portato rifondativo, attraverso una spazializzazione del dato, di questa fase della colonizzazione e sulla sua interdipendenza dalla strada Litoranea. Allo stesso tempo inoltre, è possibile valutare qualitativamente le modalità con cui le testimonianze materiali si siano trasformate nel tempo, fino al loro confronto con la contemporaneità.

La dimensione territoriale dell'infrastruttura, inoltre, mette al centro una questione di scala. Le testimonianze materiali legate alla trasformazione agricola sono scalarmente molto diverse tra loro: si va dalla strada Litoranea, al comprensorio con la propria organizzazione poderale, alla casa colonica e al piccolo deposito per gli

attrezzi. Si tratta, inoltre, di materiali qualitativamente molto diversi che presentano gradi di permanenza e persistenza differenti: dai segni “naturali” come filari e siepi frangivento a elementi costruiti come l’infrastruttura idrica e i centri direzionali.

Mutuando alcuni strumenti operativi dell’*Historical Ecology*¹², è stato possibile farsi carico della complessità sottesa a queste trasformazioni. Il tema dell’infrastrutturazione agricola, in particolare, ha sollecitato l’adozione di un approccio interdisciplinare alla ricerca. Architettura, ingegneria, geografia, archeologia, pedologia, agronomia, etc., sono alcune delle discipline i cui apporti si sono resi necessari al fine di ricostruire un esauriente quadro generale nel confronto con l’oggi.

L’aver accolto un approccio interdisciplinare, ha prodotto implicazioni anche di natura operativa, legata alla gestione e condivisione di informazioni provenienti da ambiti del sapere differenti, sia in fase di ricerca che di *output*. Tale riflessione, infatti, riguarda l’ingente mole di informazioni a carattere interdisciplinare acquisite e che crescerà nel tempo; si è prestato particolare attenzione alla fase di condivisione non solo all’interno della ricerca stessa, ma anche immaginandone una successiva, attraverso la costruzione di una piattaforma continuamente implementabile sul patrimonio di matrice coloniale con l’obiettivo di offrire un quadro di conoscenze dal carattere operativo, finalizzate al supporto di futuri scenari di sviluppo sostenibile.

Per queste ragioni, ci si è avvalsi della tecnologia SIS (*Spatial Information System*), basata sul software GIS (*Geographical Information System*). Quest’ultimo, infatti, è stato sviluppato per gestire non solo dati georeferenziati, ma anche informazioni di altra natura (a carattere storico, architettonico, agronomico, etc.) che possono essere condivise sul web tramite il *software* WebGIS¹³.

In fase di ricerca si è deciso di approfondire per prima l’infrastrutturazione agricola, perché portatrice di una complessità maggiore e di una multidisciplinarietà di informazioni, che ha costituito occasione di meglio precisare nel tempo metodologia di lavoro, sia per quanto concerne l’organizzazione, la gestione e l’interoperabilità dei dati.

A partire da una selezione delle informazioni raccolte e georiferite è stato prodotto un “atlante dinamico delle trasformazioni” che mostra il portato rifondativo legato alla Litoranea e che verrà di seguito approfondito limitatamente al patrimonio legato all’infrastrutturazione agraria. L’atlante è interpretato come strumento di progetto, volto a individuare le specificità introdotte dal *layer* coloniale in maniera dinamica; uno strumento flessibile, in grado di selezionare alcuni materiali piuttosto che altri e di mostrarne le modificazioni nel tempo, al fine di supportare letture orientate alle trasformazioni passate e future.

L’infrastrutturazione agraria

La valorizzazione agraria del suolo era conseguenza della volontà del regime e precedentemente dei governi liberali italiani, di trasformare la Libia in una colonia di popolamento, un antidoto al *surplus* demografico, alla disoccupazione e al conseguente fenomeno emigratorio dalla madrepatria.

Dirottando le migrazioni verso la cosiddetta “Quarta Sponda”, il fenomeno migratorio sarebbe stato gestito internamente. Tuttavia, è durante il regime che si assiste a un cambio di strategia – che prevedeva un consistente intervento di risorse statali – e che incise più marcatamente nella trasformazione del territorio.

Il progetto di colonizzazione demografica, strutturato dal governatore Balbo nel 1934, prevedeva di accogliere, a partire dal 1938, ventimila coloni all’anno per cinque anni, per un totale di diecimila italiani; proiezioni, queste, disattese dallo scoppio della Seconda guerra mondiale. Il modello fascista di colonizzazione demografica prevedeva di organizzare il suolo coltivabile in comprensori, divisi a loro volta in poderi, dotati ciascuno di una casa colonica; podere e casa sarebbero stati riscattati da ciascuna famiglia colonica che, diventata proprietaria, si sarebbe più facilmente radicata al nuovo cotesto.

Il primo arrivo dei “Ventimila” nell’ottobre del 1938 fu preceduto dalla realizzazione di milleottocento poderi, delle infrastrutture stradali, idriche, dei centri direzionali

occasione di conoscenza della pedologia dei suoli, della disponibilità idrica, ma anche della messa a sistema della rete di luoghi deputati alla produzione agricola già esistenti, come le aziende agricole private, con i comprensori, le case cantoniere – pensate come nuclei di un futuro sviluppo rurale – e i manufatti tecnici di nuova costruzione.

La rete delle aziende agricole private

Un numero consistente, soprattutto nella regione della Tripolitania, di aziende agricole di medie dimensioni fu la prima modalità di occupazione e avvaloramento del suolo della fase coloniale italiana in Libia. Sorte, quindi, prima della costruzione della strada Litoranea, si caratterizzano architettonicamente per una forte introversione – ricordano le fattorie fortificate – conseguenza dell'instabilità maggiore della prima fase della colonizzazione.

Il sistema di approvvigionamento idrico

La disponibilità d'acqua era condizione necessaria per poter attuare il processo di valorizzazione agraria del suolo. Condotture, acquedotti sotterranei e in rilevato, fontane pubbliche, dighe, pozzi, cisterne, pompe idrauliche a energia eolica, sfruttavano in parte i giacimenti d'acqua sotterranei e in parte le piogge. La costruzione della strada stessa, sia per quanto concerne le lavorazioni, sia per garantire alla manodopera il quantitativo d'acqua necessario a lavorare spesso in condizioni estreme, fu preceduta da un'indagine e mappatura della disponibilità idrica allora presente e all'individuazione di nuovi giacimenti così come alla riscoperta di tecnologie antiche e tradizionali di gestione resiliente della risorsa idrica.

Il sistema delle case cantoniere

Costruite a un intervallo che oscilla tra i venti e i cinquanta chilometri l'una dall'altra a seconda della densità edilizia presente, assicuravano il controllo e la continua manutenzione della strada, così come servizi di supporto minimo ai viaggiatori che percorrevano la Litoranea. Disegnate dall'architetto Florestano Di Fausto (1890-1965) in qualità di responsabile della direzione artistica dell'opera, erano di due tipologie: la casa cantoniera semplice che ospitava due famiglie di custodi

e la casa cantoniera di ristoro che accoglieva spazi per l'ospitalità, un'officina meccanica e un presidio di polizia. Entrambe erano dotate di un appezzamento di terra destinato alla coltivazione a integrazione del reddito familiare, pensato come primo nucleo di una valorizzazione agricola sperimentale soprattutto nelle aree desertiche della Sirtica. Caratterizzate da uno sviluppo stereometrico bianco calce e dalla presenza di verdi palme, costituivano punti di riferimento visivi al viaggiatore che attraversava la Litoranea.

La rete dei comprensori agricoli

Attraversati o collegati alla strada Litoranea, la rete dei comprensori costituì il principale modello di valorizzazione agricola durante la fase fascista della colonizzazione.

La loro progettazione fu espressione, da un lato, di un attento utilizzo delle risorse disponibili – bisogna sempre tenere presente che la produzione agricola qui si è storicamente connotata per una gestione di scarse quantità d'acqua e da una incessante lotta contro l'avanzata del deserto – e dall'altro della volontà di costruire in Libia un paesaggio rurale italiano. I comprensori furono immaginati come “oasi di civiltà italiana” all'interno di un territorio desertico e insicuro, forzatamente percepito come *tabula rasa*; furono però anche luoghi di sperimentazione agraria, ingegneristica e architettonica.

L'intenzione era quella di sostenere, attraverso la ricostruzione di condizioni assimilabili a quelle dei paesi d'origine dei “ventimila”, l'ambientamento dei coloni attraverso soluzioni tipologico-spaziali – nei centri direzionali così come nella disposizione delle case coloniche e nella trama poderale – che favorissero il nascere di un senso di appartenenza e, in una qualche forma, di comunità. L'infrastrutturazione agricola del territorio è fatta emergere attraverso un processo di progressivo avvicinamento scalare e un successivo confronto tra i comprensori, *pattern* agricoli e centri direzionali.

La scala territoriale evidenzia il suo sviluppo lineare. Una “linea” di infrastrutturazione agraria variamente interferita dalla Litoranea libica che spesso diventa anche tracciato ordinatore della maglia poderale dei comprensori stessi. Alla scala

del comprensorio, invece, si è deciso di individuare una porzione sufficiente, di dimensione km 5x5, che accogliesse il centro direzionale e la parte dei poderi più prossima al fine di mostrare la relazione tra la morfologia della trama poderale e del centro in rapporto con la strada Litoranea. Sono inoltre stati mappati i tracciati interpoderali, i filari e le siepi frangivento, le tipologie di coltivazioni introdotte, i sistemi di raccolta delle acque, di canalizzazione e irrigazione, le case per i coloni e la loro distribuzione. Tali elementi mostrano diversi gradi di permanenza e persistenza che sono state mostrate attraverso “letture in trasparenza” che hanno permesso, attraverso il confronto con l’oggi, di osservare le trasformazioni avvenute.

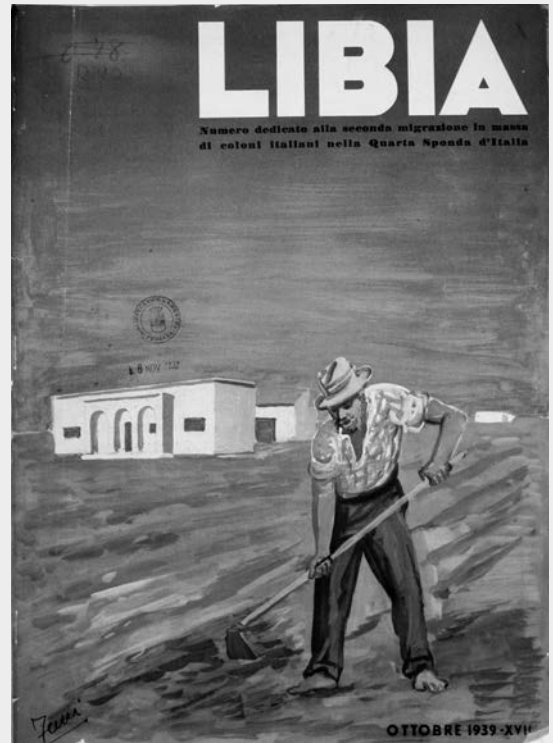
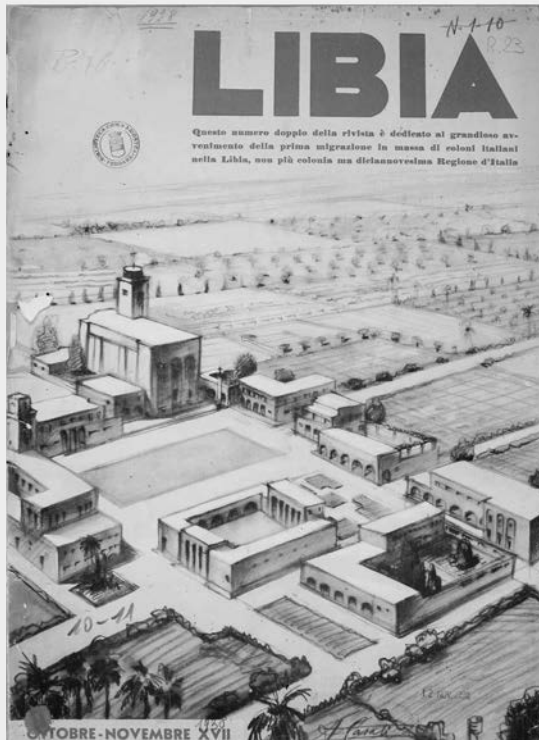
Per quanto concerne il *pattern* culturale, laddove il suolo è ancora utilizzato per finalità agricole, è stato possibile valutare come si sia modificato nel tempo, quali colture permangano e quale siano scomparse. La produttività dei suoli si è in generale ridotta, così come la diversità che caratterizzava il mosaico culturale di ciascun podere: le colture seccagne si sono diffuse maggiormente rispetto a quelle irrigue, anche per una riduzione dell’apporto idrico dovuto a obsolescenza e alla scarsa manutenzione dell’infrastruttura. Inoltre vaste porzioni un tempo agricole sono oggi ritornate al deserto o abbandonate.

È anche interessante notare come la maggior parte dei centri e dei comprensori abbiano nel tempo sviluppato condizioni di urbanità, reinterpretando la maglia poderale come sistema di relazioni per le nuove densità. I centri hanno assorbito in alcuni casi nuovi usi collettivi, confermando, in un certo qual modo, la loro natura pubblica, in altri casi sono stati abbandonati in favore di uno nuovo centro costruito a poca distanza. Il caso limite riguarda il villaggio di Beda Littoria, oggi al-Bayda, diventato una delle principali città libiche, in cui, sotto la spinta dell’urbanizzazione, le tracce del periodo coloniale sopravvivono limitatamente a pochi edifici. I centri dei comprensori più isolati, a seguito del venir meno dell’infrastrutturazione a supporto dell’attività agricola, sono stati completamente abbandonati o riutilizzati con altre funzioni.

Due copertine della rivista Libia. “Il nuovo Villaggio Oberdan” (a sinistra), bozzetto del Pittore A. Casati; “Il colono libico” (a destra), tempera di A. Funi. (rispettivamente: Libia. Rassegna mensile illustrata, anno II, n. 10-11, ottobre-novembre 1938-XVII, Tripoli; Libia. Rassegna mensile illustrata, anno III, n. 10, ottobre 1939-XVII, Tripoli, Istituto Poligrafico Editoriale Maggi) (© Biblioteca Comunale Ariostea di Ferrara)

Alla scala architettonica, attraverso una modellazione digitale, supportata soprattutto da disegni e fotografie d'archivio, è stato possibile ricostruire la morfologia originaria dei centri e delle case coloniche e le modificazioni che hanno subito nel tempo sino alla condizione odierna.

Dal confronto tra i *pattern* individuati per ciascun comprensorio e dalla tridimensionalizzazione dei relativi centri e case coloniche emergono elementi comuni che rivelano la presenza di un ordine formale che oggi, seppur trasformato, risulta ancora percepibile e costituisce elemento identitario del paesaggio attraversato dalla Litoranea. Il loro confronto ha permesso di mostrare un abaco di soluzioni architettoniche condivise, riguardanti l'innesto o il collegamento della



piazza con la strada Litoranea, la gerarchizzazione della composizione volumetrica con al vertice la chiesa e il campanile, la presenza di portici continui, etc. Ma anche modalità successive di trasformazione ricorrenti come la demolizione del campanile e delle coperture non piane, il tamponamento dei portici per ottenere altro spazio abitativo, il riuso della chiesa per usi pubblici, etc.

Le medesime logiche dei comprensori e dei centri, in una prospettiva coloniale, furono applicate per la costruzione dei villaggi agricoli e pastorali per la popolazione locale nomade. Questi ultimi, in particolare, funzionavano come dei fondaci, luoghi di sosta e ristoro per pastori e bestiame e, quindi, non a presidio di un comprensorio. Il regime, in questo modo, intendeva da un lato risolvere lo scontento dei locali espropriati dei terreni per il pascolo in favore degli italiani e dall'altro favorire la loro sedentarizzazione, evitando sovrapposizioni problematiche tra le due popolazioni.

Da un punto di vista architettonico, l'abaco di soluzioni morfologico-spaziali rimane sostanzialmente invariato o adeguato a usi differenti. Si avverte un'immagine complessiva più omogenea rispetto ai centri per le famiglie italiane, data da una minor gerarchizzazione compositiva dei volumi. Tali centri, seppur trasformati nel corso del tempo, sono poi stati progressivamente abbandonati e/o demoliti.

Prospettive future

La metodologia operativa impiegata per i patrimoni diffusi legati all'infrastrutturazione agraria, con le rispettive differenze, ha guidato anche gli approfondimenti relativi a quella militare e a quella turistico-culturale. L'approccio di natura relazionale adottato e il processo di mappatura digitale sta via via mostrando la complessità delle trasformazioni innescata dalla costruzione della strada Litoranea.

Per quanto concerne la valorizzazione turistico-coloniale, attualmente oggetto di approfondimento, sta progressivamente emergendo il ruolo della Litoranea

come strada-museo. Il viaggio lungo l'infrastruttura offriva al turista coloniale la possibilità di scoprire gli ambiti attraversati, le bellezze naturali così come le archeologie affioranti, la rete di nuovi musei e piccoli spazi espositivi, ecc. e di soggiornare in uno dei punti della rete di ospitalità diffusa. Si legge sottotraccia l'intenzione di costruire una sorta di "museo diffuso" lineare che metta a sistema i patrimoni, i luoghi di cultura e le strutture turistiche e che "scambia" con l'infrastrutturazione agraria. Un ulteriore sviluppo futuro riguarderà i centri urbani principali e l'innesto della strada Litoranea che diede avvio a trasformazioni urbane consistenti.

La piattaforma digitale, che si sta sempre di più specificando nelle modalità di condivisione e fruizione dei risultati raggiunti, nel tempo è riuscita anche nell'intento di costruire intorno a sé una rete di relazioni tra ricercatori ed esperti italiani e libici che, nonostante le difficoltà derivanti dalla perdurante instabilità che governa il Paese nord-africano e che a oggi limita l'operatività di questa ricerca, avvertono come necessario immaginare scenari di sviluppo fondati sull'ascolto delle tracce di un passato traumatico, ma ormai sedimentato, in attesa di essere tradotto verso il futuro.

NOTE

¹ La strada Litoranea è anche conosciuta con il nome di via Balbia. La strada, infatti, fu dedicata all'allora governatore della Libia Italo Balbo (1896-1940) che cadde, insieme al suo aereo, vittima del "fuoco amico" il 28 giugno 1940 nei cieli di Tobruck.

² Dello stesso anno il volume celebrativo della costruzione dell'infrastruttura: *La strada litoranea della Libia*, 1937. Mondadori, Verona.

³ Si tratta del mito dei Fratelli Fileni, descritto anche da Sallustio nel *Bellum Iugurthinum*, che sancisce tradizionalmente il confine tra Tripolitania e Cirenaica. Per un suo approfondimento si rimanda a ONIGA R., 1990. *Il confine conteso*, Edipuglia, Bari.

⁴ L'arco dei Fileni, insieme ai manufatti tecnici come ponti, viadotti, massicciate, case cantoniere, cippi e steli commemorative, erano parte integrante del progetto infrastrutturale, la cui direzione artistica venne affidata all'architetto Florestano Di Fausto (1890-1965) che progettò anche numerosi centri agricoli di fondazione.

⁵ Si veda LONGARINI E., 2011. "Rivoluzione in Libia: se la guerra cancella la storia", in *Domusweb*, <<https://www.domusweb.it/it/opinion/2011/03/15/rivoluzione-in-libia-se-la-guerra-cancella-la-storia.html>> consultato in data 15/03/2020.

⁶ VARVELLI A., 2019. "Autostrada della pace in Libia: l'Italia ci riprova", in *Ispionline*, <<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/autostrada-della-pace-libia-litalia-ci-riprova-22594>> consultato in data 15/03/2020.

⁷ Si veda: RAFFA A., 2017. *Museo è/e territorio. Il museo diffuso come dispositivo per l'infrastrutturazione culturale dei luoghi. Il caso della litoranea libica*, Tesi di dottorato in Progettazione architettonica, urbana e degli interni, Politecnico di Milano; RAFFA A., 2019. "The strada litoranea. Mapping colonial rural landscape along the Libyan coastal road", in BELL S., FISHER A., MAIA M.H., PALLINI C., CAPRESI V. (a cura di), 2019. *Modernism, Modernisation and the Rural Landscape*, Proceedings of the MODSCAPES Conference 2018 & Baltic Landscape Forum, EDPSciences, Les Ulis p. 42.; RAFFA A. 2020. "Mappare/Interpretare. Per un nuovo sguardo sul patrimonio coloniale in Libia", in *Il progetto di Architettura come intersezione di saperi*, Atti del VIII forum Proarch, Napoli, 21-23 novembre 2019, pp. 1678-1683.

⁸ Sui centri rurali di fondazione si veda: CAPRESI V. 2009. *L'utopia costruita. I centri rurali di fondazione in Libia (1934-1940)*, Bup, Bologna. Sul turismo coloniale: McLAREN B., 2006. *Architecture and Tourism in Italian Colonial Libya: An Ambivalent Modernism*, Washington University Press, Seattle-London.

⁹ In questo panorama di ricerche sul patrimonio coloniale libico fa eccezione il testo a carattere storico che esplora le trasformazioni della fase fascista della colonizzazione in riferimento alla litoranea libica: CANALI F., 2015. "Nuovi fulcri paesaggistici nella Libia di Italo Balbo: la creazione di un nuovo Paesaggio della Modernità tra infrastrutture e Colonizzazione", in CANALI F. (a cura di), *Urban and Land Markers/ Fulcri urbani e Fulcri territoriali tra Architettura e Paesaggio*, serie ASUP-Annuario di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio, Emmebi, Firenze, pp. 111-201.

¹⁰ RAFFA A., *Mappare... cit.*, p.1680.

¹¹ Si segnalano: il convegno internazionale, tenutosi presso il Politecnico di Milano, il 3 novembre 2016 i cui contributi sono raccolti in BORTOLOTTO S., RIBOLDAZZI R. (a cura di), 2018. *Urbanistica e architettura moderne alla prova della contemporaneità*, Altralinea, Firenze; UNESCO, ICCROM, 2016. *International Expert Meeting on the Safeguard of Libyan Cultural Heritage*, Tunisi, 9-11 maggio 2016, <<https://whc.unesco.org/document/155631>> consultato in data 05/05/2017.

¹² MEYER W.J., CRUMLEY C.L., 2012. "Historical Ecology: using what works to cross the divide", in MOORE T., ARMADA X.L. *Atlantic Europe in the First Millennium BC: Crossing the Divide*, Oxford University Press, Oxford.

¹³ RAFFA A., *Mappare... cit.*, p.1679.

¹⁴ CAPRESI V., *L'utopia... cit.*, p.47.

¹⁵ ENTE PER LA COLONIZZAZIONE DELLA LIBIA, 1940. *Ente per la colonizzazione della Libia*, Tavole, Grafitalia, Roma.

BIBLIOGRAFIA

BORTOLOTTO S., RIBOLDAZZI R. (a cura di), 2018. *Urbanistica e architettura moderne alla prova della contemporaneità*, Altralinea, Firenze.

CANALI F., 2015. "Nuovi fulcri paesaggistici nella Libia di Italo Balbo: la creazione di un nuovo Paesaggio della Modernità tra infrastrutture e Colonizzazione", in CANALI F. (a cura di), *Urban and Land Markers/ Fulcri urbani e Fulcri territoriali tra Architettura e Paesaggio*, serie Annuario di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio, Emmebi, Firenze, pp. 111-201.

CAPRESI V., 2009. *L'utopia costruita. I centri rurali di fondazione in Libia (1934-1940)*, Bup, Bologna.

ENTE PER LA COLONIZZAZIONE DELLA LIBIA, 1940. *Ente per la colonizzazione della Libia*, Grafitalia, Roma.

LONGARINI E., 2011. "Rivoluzione in Libia: se la guerra cancella la storia", in *Domusweb*, <<https://www.domusweb.it/it/opinion/2011/03/15/rivoluzione-in-libia-se-la-guerra-cancella-la-storia.html>>.

ONIGA R., 1990. *Il confine conteso*, Edipuglia, Bari.

McLAREN B., 2006. *Architecture and Tourism in Italian Colonial Libya: An Ambivalent Modernism*, Washington University Press, Seattle-London.

MEYER W.J., CRUMLEY C.L., 2012. "Historical Ecology: using what works to cross the divide", in MOORE T., ARMADA X.L. *Atlantic Europe in the First Millennium BC: Crossing the Divide*, Oxford University Press, Oxford, <https://www.researchgate.net/publication/281124788_Historical_ecology_Using_what_works_to_cross_the_divide>.

RAFFA A., 2017. *Museo è/è territorio. Il museo diffuso come dispositivo per l'infrastrutturazione culturale dei luoghi. Il caso della litoranea libica*, Tesi di dottorato in Progettazione architettonica, urbana e degli interni, Politecnico di Milano.

RAFFA A., 2019. "The strada litoranea. Mapping colonial rural landscape along the Libyan coastal road", in BELL S., FISHER A., MAIA M.H., PALLINI C., CAPRESI V. (a cura di), 2019. *Modernism, Modernisation and the Rural Landscape*, Proceedings of the MODSCAPES Conference 2018 & Baltic Landscape Forum, EDPSciences, Les Ulis, p. 42.

RAFFA A., 2020. "Mappare/Interpretare. Per un nuovo sguardo sul patrimonio coloniale in Libia", in *Il progetto di Architettura come intersezione di saperi*, Atti del VIII forum Proarch, Napoli 21-23 novembre 2019, pp. 1678-1683.

UNESCO, ICCROM, 2016. *International Expert Meeting on the Safeguard of Libyan Cultural Heritage*, Tunisi, 9-11 maggio 2016, <<https://whc.unesco.org/document/155631>>.

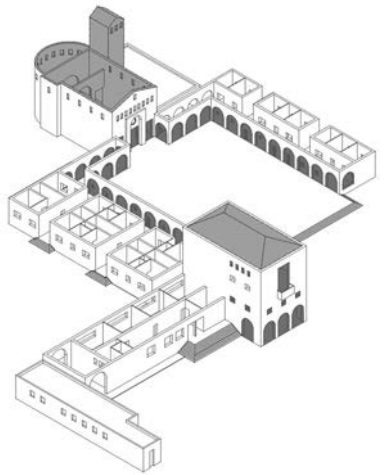
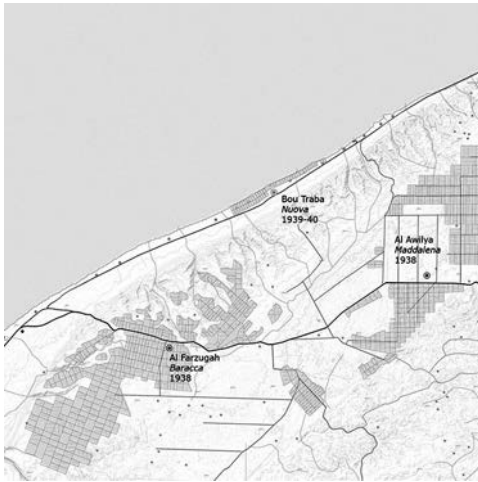
VARVELLI A., 2019. "Autostrada della pace in Libia: l'Italia ci riprova", in *Ispionline*, <<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/autostrada-della-pace-libia-litalia-ci-riprova-22594>>.

La strada litoranea della Libia, 1937. Mondadori, Verona.

Schema sintetico della metodologia di lavoro adottata per i comprensori e centri rurali, qui sviluppata per il comprensorio Luigi Baracca (1938).
Definizione topografica. Approfondimento di porzione significativa contenente la strada Litoranea, il pattern poderale con le case coloniche ed il centro.
Confronto con lo stato attuale della porzione individuata. Ricostruzione tridimensionale del centro agricolo e delle trasformazioni d'uso e morfologiche.
(© Alessandro Raffa)

In basso a sinistra, fotografia della piazza del centro agricolo, progettato dall'architetto Giovanni Pellegrini (1908-1995)

(© Biblioteca Nazionale Centrale di Roma, "Biblioteca ISIAO"
Sala delle collezioni Africane e Orientali, Fototeca, Fondo Libia, 5.B.II)



PRISTINA SERVARE

