



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Nuovi paesaggi urbani per la qualità dell'abitare. Infrastrutturare l'informale, pianificare lo sviluppo: il caso di Dar es Salaam

Giuseppe Caldarola

Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: giuseppe.caldarola@iuav.it
Tel: +39.347.6520314

Roberta Bartolone

Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: r_bartolone@yahoo.it
Tel: +39.347.9193336

Abstract

L'area metropolitana di Dar es Salaam è interessata da rapido incremento demografico e previsione di raddoppio degli attuali 4.000.000 di abitanti nell'arco di un decennio con conseguente espansione del territorio urbanizzato. La pressione insediativa, conseguenza di flussi migratori di breve raggio, alimenta la crescita di settori insediativi informali, i cui tratti ricorrenti sono la scarsa qualità delle abitazioni, la mancanza di infrastrutturazione e il ricorso all'autocostruzione.

Nonostante la recente attivazione di politiche volte alla realizzazione di servizi minimi e al miglioramento generale della qualità della vita degli insediamenti informali, gli interventi attuati hanno avuto risultati scarsamente strutturanti, almeno non sistemici o in grado di generare una nuova immagine complessiva dei luoghi.

Le trasformazioni in corso si sono limitate a interventi su singoli lotti o isolati urbani: più che derivare da un programma di scelte attuative o da una pianificazione generale sono frutto di interessi economici, influenzati dal mercato immobiliare o da investimenti privati. Da ciò, la formazione di aree di frizione e spazi residuali e l'immagine di una città senza 'architettura', composta di tessuti eterogenei (afferenti alle diverse fasi di crescita urbana e alternativamente ascrivibili a interventi 'pianificati' o all'autocostruzione), senza 'struttura' e senza 'infrastruttura'.

Il nuovo piano urbanistico, in fase di redazione da parte di un team internazionale al fine di veicolare/governare le trasformazioni in atto, risponde alla pressione insediativa, alle richieste di aree per insediamenti non residenziali, alle necessità di miglioramento delle condizioni di vita negli insediamenti informali e di dotazione/implementazione delle reti infrastrutturali.

Esso prevede il contenimento dell'espansione dei sedimi edificati con modulata densificazione o sostituzione dei tessuti edilizi esistenti sia nella città formale che informale mediante interventi finalizzati al ridisegno interno alla città consolidata e alla formazione di cinque nuove città satelliti. Induce la riorganizzazione della rete infrastrutturale esistente, l'individuazione di aree di tutela e valorizzazione delle emergenze naturalistiche e ambientali, di salvaguardia paesaggistica e prevenzione del dissesto idrogeologico in aree alluvionabili, e l'implementazione di forme di agricoltura urbana.

A partire dalle previsioni di piano, il programma 'Laboratori Metropolitani', attivato dallo IUAV di Venezia, ha proposto alternativi scenari progettuali che costituiscono la restituzione in progetti urbani delle previsioni di piano.

L'interesse di ricerca è stato la verifica dei modi in cui interventi di valorizzazione delle emergenze paesaggistiche e dei brani di naturalità interni alla città consolidata, in rapporto alla modificazione delle infrastrutture di servizio e dei tessuti edilizi esistenti, si rendono motori di trasformazione e riqualificazione, generatori di nuove centralità e della qualità dell'abitare.

L'indagine si affianca ai più ampi paradigmi entro cui si declinano i rapporti tra paesaggio-città-infrastruttura, centro-periferia, formale-informale, autocostruzione-pianificazione.

I progetti e le ricerche avviate dal laboratorio e più in generale da altri gruppi internazionali consentono di indicare i progetti urbani elaborati quali momenti di verifica delle potenzialità trasformative introdotte dalla redazione del nuovo piano generale. Essi saranno oggetto infatti di laboratori partecipati aperti alla cittadinanza atti ad una seconda fase di controllo del redigendo strumento urbanistico.

Parole chiave

Infrastruttura/paesaggio/città, Autocostruzione/Pianificazione, Formale/Informale

Dar es Salaam, dinamiche urbane: tra sviluppo 'informale' e occasioni di 'piano' negate.

L'area metropolitana di Dar es Salaam, in Tanzania, è interessata da rapido incremento demografico con conseguente espansione del territorio urbanizzato. I valori di crescita, da dati statistici, prevedono il raddoppio degli attuali 4.000.000 di abitanti nell'arco di un decennio. La pressione insediativa, conseguenza di flussi migratori di breve raggio, genera l'incremento di insediamenti informali. Questi ultimi occupano ampie parti dell'intero territorio urbanizzato e concorrono alla formazione dell'immagine di una città i cui tratti ricorrenti sono la scarsa qualità delle abitazioni, la mancanza di infrastrutturazione e il ricorso all'autocostruzione.

Nonostante la recente attivazione di politiche volte alla realizzazione di servizi minimi e al miglioramento generale della qualità della vita negli insediamenti informali, gli interventi attuati hanno avuto risultati scarsamente strutturanti, almeno non sistemici o in grado di generare una nuova immagine complessiva dei luoghi.

Per queste specifiche condizioni, la città si offre quale caso esemplare di dinamiche comuni a molte città del medesimo contesto geografico¹. Le correnti trasformazioni 'pianificate' sono di iniziativa sia pubblica che privata (con maggiore prevalenza di queste ultime e in special modo veicolati da investitori internazionali) e sono limitate a interventi su singoli lotti o isolati urbani o su aggregati degli stessi. Gli ultimi aggiornamenti della vigente strumentazione urbanistica-le cui previsioni non sono state peraltro realizzate *in toto*- risalgono agli anni '70; le singole progettazioni non discendono generalmente dalla loro revisione o aggiornamento o dalla redazione di piani attuativi; fanno ancora riferimento agli strumenti medesimi, ormai non più in grado di veicolare lo sviluppo in conseguenza di mutate condizioni di contesto rispetto a quelle rilevate al momento della sua redazione.

Gli interventi in corso di realizzazione si collocano all'interno del tessuto urbano senza soluzione di continuità: più che derivare da un programma di scelte attuative o da una pianificazione generale sono invece il frutto di interessi economici, influenzati dal mercato immobiliare o da investimenti privati. Sono questi, tutti interventi di densificazione edilizia che procedono con la sostituzione dei tessuti esistenti o di *in-fill* edilizio e urbanistico con conseguente notevole aumento dei 'carichi' gravanti sulle aree.

Per converso, la crescita della città (in termini di popolazione insediata) risulta indotta principalmente dai flussi migratori interni al Paese che muovono cospicue fette di popolazione dai villaggi dell'entroterra verso i centri principali e che concorrono al proliferare di insediamenti informali. Da ciò deriva la formazione di aree di frizione e spazi residuali e l'immagine di una città senza 'architettura' composta di tessuti eterogenei, afferenti alle diverse fasi di crescita urbana e alternativamente ascrivibili a interventi 'pianificati' o all'autocostruzione.

L'osservazione di una qualsiasi immagine satellitare della città mostra l'incidenza del fenomeno e giustifica una tale affermazione: se da un lato, si può osservare una città 'omogeneamente' priva di una sua struttura interna riconoscibile (a partire dal suo 'disegno') anche indotta dal basso livello di infrastrutturazione, dall'altro, risultano ben riconoscibili le porzioni di sedime urbanizzato quali esiti degli strumenti di piano attivati nel tempo (la città 'pianificata') -come anche della loro negazione o mancata applicazione- o di politiche pubbliche di riqualificazione (la città 'regolarizzata') a fronte della più ampia quantità di insediamenti esiti di alternative forme di autocostruzione (la città 'informale').

La datazione di tali trasformazioni consente inoltre di ascrivere la principali dinamiche di crescita urbana all'ultimo cinquantennio: è infatti questo l'arco temporale in cui si sono collocate le maggiori trasformazioni e si è configurata l'attuale struttura urbana (Bersani E., Bogoni B., 2001). La contrazione dell'arco temporale entro cui ascrivere la formazione dell'intera conurbazione, accompagnata dal mancato aggiornamento degli strumenti urbanistici, in grado di indurre/veicolare/seguire le dinamiche attestatesi in detto arco temporale, può indicarsi quale una delle cause alla base delle modalità di crescita ivi attestatesi.

¹ In controtendenza rispetto alle dinamiche più ricorrenti di città europee (*i.e.*, contenimento dell'espansione dei sedimi urbanizzati, maggiore incidenza di interventi mirati alla riqualificazione/trasformazione del patrimonio edilizio esistente, ridotta crescita del numero di abitanti e in taluni casi riduzione dello stesso...), sono numerose le città africane in cui si assiste a fenomeni di rilevante crescita dei sedimi urbanizzati (Jatta, 1985) spesso determinati e indotti dall'afflusso di capitali esteri o dalla concentrazione di attività produttive; a consistenti flussi migratori principalmente interni ai singoli stati e che muovono cospicue unità di popolazione verso i centri principali; alla crescita degli insediamenti e specialmente degli insediamenti informali che sfuggono a qualsiasi forma di pianificazione e/o di controllo.



Figura 1. Dar es Salaam – ortofoto (procedendo da destra verso sinistra, sono riconoscibili il nucleo storico risalente al periodo coloniale tedesco e al successivo protettorato britannico al cui interno si collocano peraltro tutti gli edifici istituzionali realizzati negli anni in cui Dar es Salaam è stata capitale della Tanzania; le emergenze naturalistiche determinate dalla presenza di aste fluviali di natura torrentizia e dalla specifica orografia del sito; le aree di prima espansione esito di strumenti di piano attivati a partire dalla seconda metà del XX secolo; le ampie aree di città informale; aree di insediamenti produttivi intercluse tra gli insediamenti residenziali).



Figura 2. Dar es Salaam – fasi di crescita urbana: 1940 – 1960/70 – 1990 (fonte: Bersani E., Bogoni B. (2001), 'Living in developing countries, Dar es Salaam')

Le attuali condizioni, esito di tali dinamiche, risultano ancora più evidenti dalla lettura dei materiali cartografici analitici del redigendo masterplan: i quadri conoscitivi aggiornati raccontano di una struttura urbana generatasi principalmente per autocostruzione e al di fuori di logiche pianificatorie. Le trasformazioni recenti, incidenti in larga parte sulle quantità e qualità del patrimonio edilizio ricadente nell'intera area metropolitana di Dar es Salaam (con prevalenza di localizzazione nelle aree più centrali), non si sono accompagnate al potenziamento infrastrutturale. Alle nuove edificazioni non ha fatto seguito l'implementazione della rete stradale principale di servizio alla città (il cui schema di impianto, composto di quattro strade radiali e di una anulare², è ancora quello del periodo coloniale ad eccezione di interventi di rettificazione e allargamento delle strade esistenti); la dotazione di adeguati sistemi di trasporto pubblico³; la creazione/implementazione delle altre infrastrutture a rete (i.e., il completamento della rete idrica e fognante o di fornitura dell'energia elettrica); l'introduzione di misure di salvaguardia, valorizzazione, sistematizzazione, potenziamento dei brani di naturalità e dell'idrografia minuta (le aste fluviali di natura torrentizia) che possono costituire l'occasione, oltre che di potenziamento della qualità

² L'assetto della trama viaria principale –si ribadisce, composto di quattro strade radiali e di una anulare più interna e ubicata a margine del nucleo storico della città- accompagnato dalla concentrazione e localizzazione delle principali funzioni urbane, generano flussi di persone e merci in entrata che creano pressione sulle aree più centrali con conseguenti fenomeni di congestione.

³ A Dar es Salaam, come in molte altre città africane, è presente il solo trasporto collettivo (i 'Dala-Dala', i minivan o altri veicoli adattati per il trasporto passeggeri, gestiti da privati, e per i quali le fermate e il percorso non sono generalmente prefissati ma vengono stabiliti al momento in funzione delle richieste dei passeggeri; i 'Bajaj', motocicli e 3ruote anch'essi adattati al trasporto passeggeri; servizio taxi). Solo oggi si sta procedendo alla realizzazione della prima linea di trasporto pubblico con sistema BRT.

ambientale dei luoghi, di prevenzione dai rischi di alluvioni e di dissesto idrogeologico anche in considerazione delle specifiche condizioni climatiche della zona sub-tropicale.

La rapidità della crescita dei sedimi urbanizzati ha inoltre creato numerose aree di frizione e 'scarti' dei processi di trasformazione: una serie di territori di difficile classificazione, privi di funzione, in bilico tra abbandoni e usi impropri. Tali condizioni sono ben rappresentate nelle tavole dell'uso dei suoli (Figura 3): a fronte di una scarsa dotazione di strade principali (le sole quattro radiali e le due anulari) si evidenzia lo sviluppo diseguale di porzioni di tessuti edilizi a destinazione prevalentemente residenziale alternativamente ascrivibili a modelli pianificati, agli interventi di 'regolarizzazione' recente, alla crescita 'informale', a forme di *sprawl* localizzate principalmente nei settori periurbani.

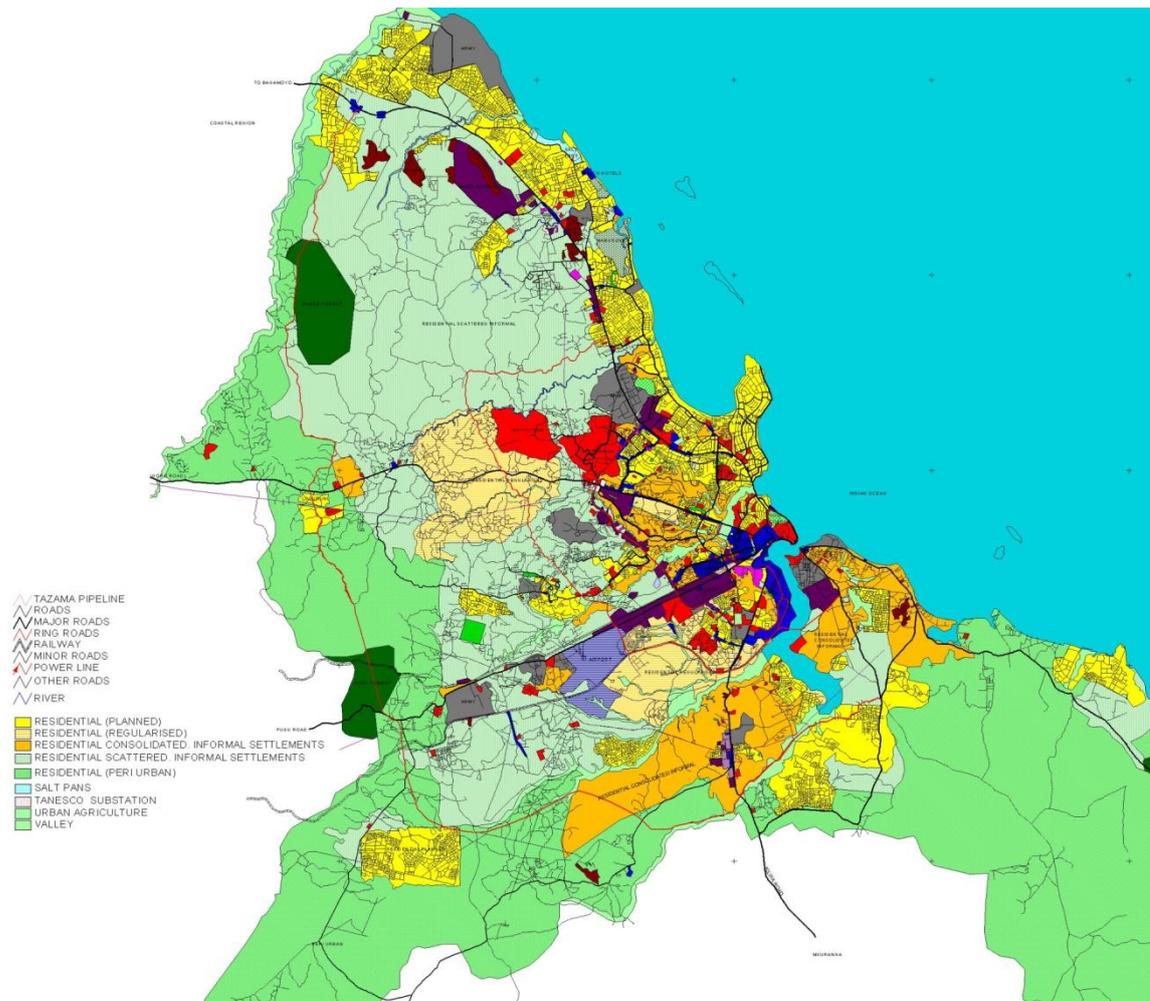


Figura 3. Dar es Salaam – existing land use (rielaborazione dai materiali cartografici redatti per il nuovo masterplan)

Il nuovo piano urbanistico, in fase di redazione da parte di un team internazionale cui partecipa anche un'unità italiana, si propone di rispondere alla crescente pressione insediativa, alla richiesta di aree per insediamenti non residenziali da parte di operatori locali e stranieri (Figura 4), alle necessità di miglioramento delle condizioni di vita negli insediamenti informali e di dotazione/implementazione della rete infrastrutturale di servizio, nonché di veicolare/governare le trasformazioni in atto.

A tal fine prevede interventi finalizzati al ridisegno interno della città consolidata (Figure 6 e 7) e dei suoi margini e la formazione di cinque nuove città satellite⁴. Promuove il contenimento dell'espansione dei sedimi

⁴ La previsione delle città satellite era già contenuta nel vigente piano regolatore anche se non ha prodotto nel tempo esiti realizzativi. Deriva da indirizzi di crescita urbana invalsi in molti strumenti urbanistici redatti nella seconda metà del '900 per città del medesimo contesto geografico (Jatta, 1985). Solo nell'arco dell'ultimo anno, già in corso la redazione del draft del nuovo masterplan, la municipalità di Dar es Salaam ha avviato una serie di interventi di smantellamento di un'insediamento informale sorto sulle aree ove il piano regolatore aveva previsto la realizzazione di una delle cinque città satellite: quella lungo la Morogoro Road, la strada di collegamento tra Dar e la capitale Dodoma e su cui si sta peraltro realizzando la prima rete di trasporto pubblico. L'intervento 'pubblico' si limita alla predisposizione delle aree (liberazione dalle strutture che vi si sono localizzate nel tempo, opere di sbancamento e predisposizione dei tracciati della viabilità

edificati con modulata densificazione o sostituzione dei tessuti edilizi esistenti sia nella città formale che informale. Tali trasformazioni passano attraverso la riorganizzazione della rete infrastrutturale esistente, l'individuazione di aree di tutela e valorizzazione delle emergenze naturalistiche e ambientali, di salvaguardia paesaggistica e prevenzione del dissesto idrogeologico per le aree alluvionabili, e l'implementazione di forme di agricoltura urbana atte a favorire l'autosostentamento degli insediamenti.

Alcuni di questi obiettivi costituiscono 'occasioni' negate, già presenti nel vecchio strumento urbanistico e pur non realizzate, come ad esempio la riproposizione, con analoga localizzazione, dell'impianto delle città satellite; la reintroduzione aggiornata di criteri già presenti per la formazione dei *pattern* edilizi (Figura 5) in alcuni settori urbani.

Differisce dal vigente strumento urbanistico specialmente per l'introduzione di 'standard' edilizi e variati indici di fabbricabilità (Figure 6 e 7) per le singole aree in cui viene suddiviso l'intero territorio metropolitano; introduce misure di salvaguardia per i brani di naturalità interclusi e per le emergenze storiche⁵ ancora presenti specie nelle aree più centrali.



Figura 4. Dar es Salaam – nuovo masterplan. Simulazione degli esiti trasformativi per le aree di più elevata densità edilizia

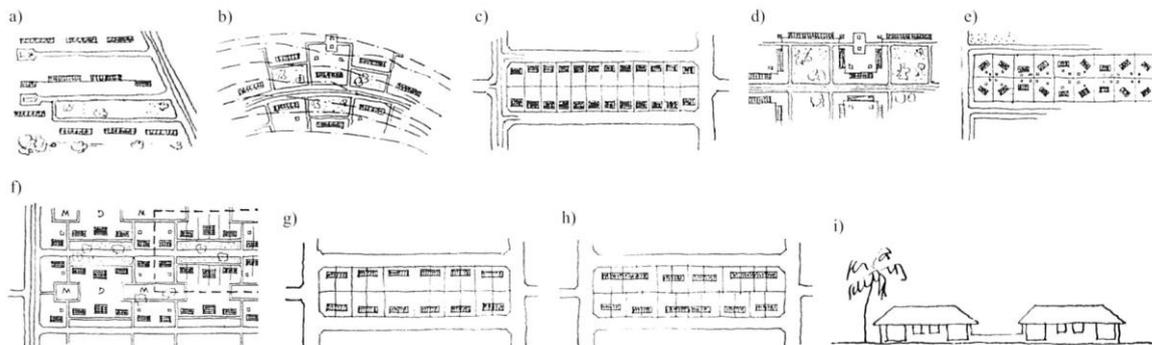


Figura 5. Dar es Salaam – pattern edilizi previsti già nel 1949

interna di distribuzione e raccordo di quest'ultima alla viabilità principale, lottizzazione di massima. Ciò in attesa di manifestazioni di interesse da parte di investitori privati.

⁵ L'introduzione di misure di salvaguardia di singoli manufatti e di intere porzioni di tessuti edilizi costituisce il principale contributo dell'unità italiana partecipante alla redazione del nuovo masterplan.

SCHEME OF URBAN RENEWAL INSIDE INFORMAL

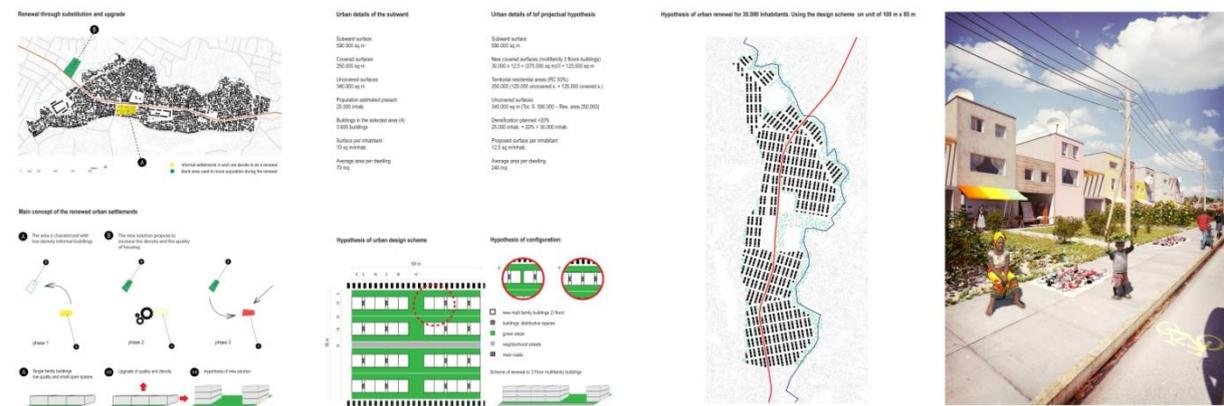
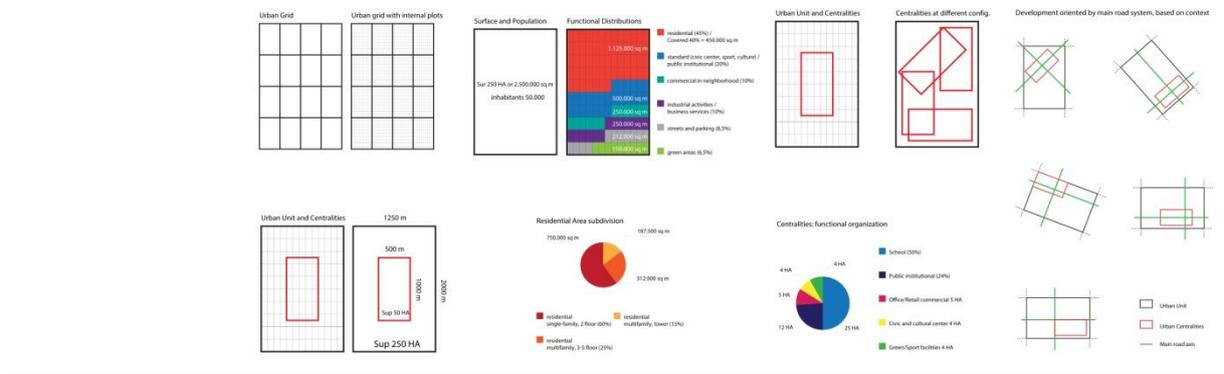


Figura 6. Dar es Salaam – nuovo masterplan. Simulazione degli esiti trasformativi per le aree di media densità edilizia

URBAN UNIT AND MASTERPLAN GRID



FROM PROJECT RINGS TO MASTERPLAN GRID



URBAN CENTRALITIES CONFIGURATION AND PROJECT HYPOTHESIS

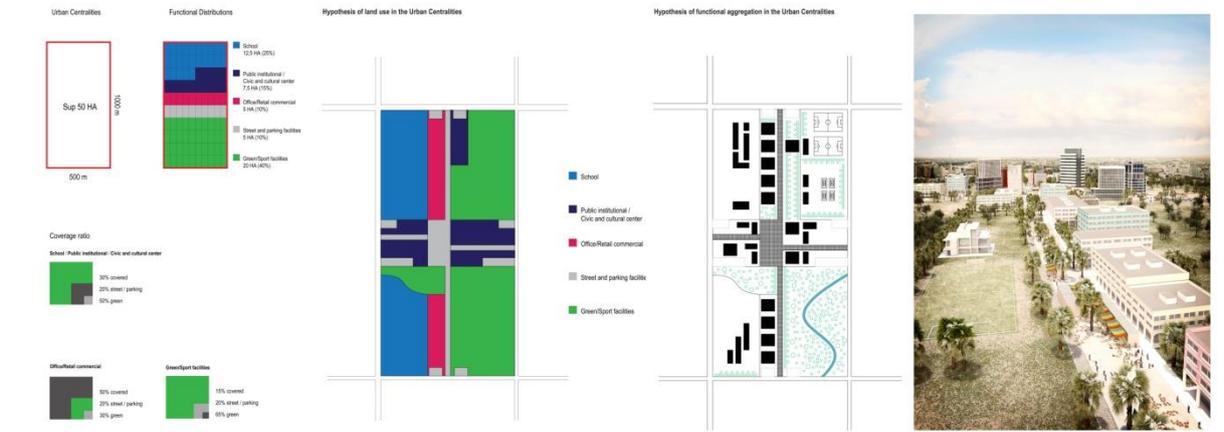


Figura 7. Dar es Salaam – nuovo masterplan. Zonizzazione; applicazione e validazione degli standard edilizi di nuova introduzione

Dalle previsioni di piano ai progetti urbani: sperimentazione e verifica preventiva delle nuove condizioni di urbanità.

Per le specifiche condizioni urbane e la complessità delle dinamiche di trasformazione e nell'occasione della redazione del draft del nuovo masterplan, Dar Es Salaam è stata assunta quale caso-studio del programma quadriennale di ricerca 'Laboratori Metropolitani'⁶ (Università IUAV di Venezia e Seminario Itinerante Villard). Il laboratorio ha potuto sperimentare alternative modalità di trasformazione di brani di tessuto urbano applicando preventivamente gli indirizzi del piano generale. In ciò ha inteso fornire un contributo proprio al completamento della redazione del masterplan aprendo a nuovi scenari nella pratica di redazione degli strumenti urbanistici – mediante verifica preventiva degli stessi ottenuta attraverso la progettazione secondo i parametri urbanistici a introdursi- e fornendo un'immagine dei luoghi in trasformazione utile ad aprire il dibattito con la popolazione⁷.

I progetti elaborati in co-tutela con la Ardhi University di Dar Es Salaam, quale parziale esito del programma di ricerca, rispondono ai temi generali fin qui evocati proponendo strategie di trasformazione di due brani di tessuti urbani esistenti e di un'area periferica sulla quale è prevista la costruzione di una delle cinque città satelliti del nuovo piano urbanistico. Le tre aree di progetto sono ubicate lungo il medesimo asse stradale, Morogoro Road che collega Dar es Salaam alla Capitale Dodoma e che rappresenta una delle quattro strade principali disposte in maniera radiale a servizio dell'intera città⁸.

Tra queste, proprio la Morogoro road è peraltro già interessata dai lavori di costruzione della prima linea di trasporto pubblico urbano su gomma, realizzata sul modello del BRT (Bus Rapid Transit) di Bogotà. E' peraltro l'asse su cui si stanno concentrando numerosi interventi di trasformazione dei tessuti edilizi esistenti, sia per effetto di politiche pubbliche (principalmente legate a funzioni residenziali) che su iniziativa privata (residenza e servizi). Tali interventi possono dirsi tutti di densificazione edilizia accomunati da un generale incremento delle volumetrie esistenti.

La scelta di selezionare tre aree di progetto lungo il medesimo asse viario è stata indotta dall'utilità di sperimentare alternative strategie (tutte derivanti dalle previsioni del redigendo piano) in un ambito spaziale continuo: quello a margine della stessa infrastruttura stradale. Ciò consente di verificare come si modifica il paesaggio urbano e la percezione dell'immagine complessiva della città –in avvicinamento al centro e, viceversa, in allontanamento da questo– e quali scenari di nuova urbanità il piano può indurre in un luogo attualmente non in grado di trasmettere un'immagine complessiva o univocamente codificata e caratterizzato da alterne condizioni di contesto.

Le strategie di trasformazione adottate nei tre progetti sperimentano alternative ipotesi di densità modulate; introducono forme di agricoltura e orti urbani (utili a favorire l'autosufficienza degli insediamenti) oltre che aree mercatali e attrezzature di uso pubblico, con nuove centralità e servizi locali, al fine di ridurre gli attuali flussi di merci e persone verso le aree più centrali. I progetti interni alla città consolidata intervengono su due tessuti morfologicamente differenti, assumibili a 'modello' per altre aree che restituiscono analoghe condizioni di contesto.

Il primo progetto (Figura 8) interessa la 'città pianificata' (esito dell'applicazione dei 'piani' generali predisposti nel tempo) per la quale il nuovo masterplan prevede la densificazione con notevole aumento del carico urbanistico. Il tessuto edilizio esistente, composto per isolati regolari con case su lotto a ridotto sviluppo in altezza (uno/due piani fuori terra) e servito da una trama viaria isotropa, viene modificato a partire dalla

⁶ Il programma 'Laboratori Metropolitani' è un ciclo di workshop internazionali rivolti a studenti delle facoltà di architettura e pianificazione istituito con l'obiettivo di studiare casi metropolitani contemporanei interessati da rapida espansione/trasformazione, estranei alla gerarchia consolidata delle città europee e sospesi tra nuovi scenari globali e autocostruzione. Nel caso di Dar es Salaam, il focus principale di ricerca è stato la verifica dei modi in cui interventi di valorizzazione delle emergenze paesaggistiche e dei brani di naturalità interni alla città consolidata, in rapporto alla modificazione delle infrastrutture di servizio e dei tessuti edilizi esistenti, si rendono motori di trasformazione e riqualificazione, generatori di nuove centralità e della qualità dell'abitare. La lettura delle dinamiche correnti è stata 'filtrata' attraverso i più ampi paradigmi entro cui si declinano i rapporti tra paesaggio-città-infrastruttura, centro-periferia, formale-informale, autocostruzione-pianificazione.

⁷ I progetti redatti da un gruppo di studenti dell'Università IUAV di Venezia e della Ardhi University di Dar es Salaam saranno esposti presso la sede della municipalità di Dar es Salaam e, nell'occasione della stessa, saranno organizzati workshop e attività partecipate con la cittadinanza e i tecnici locali. Ciò nel duplice obiettivo di discutere preventivamente il piano e verificarne, con la partecipazione dei cittadini, le possibili ricadute tanto in termini realizzativi quanto di accettazione dei medesimi da parte della cittadinanza. L'occasione dei laboratori partecipati apre peraltro a scenari di formazione dei tecnici locali che dovranno, nella pratica professionale, misurarsi con l'applicabilità dello strumento urbanistico.

⁸ Si è già fatto cenno alla strutturazione della città ove il nucleo storico risalente al periodo coloniale è ubicato a margine dell'insenatura naturale entro la quale vi è l'area portuale. Da esso si dipanano le quattro strade radiali: due di esse, quelle correnti in direzione nord e sud, seguono la linea di costa; le altre due si sviluppano in direzione nord-ovest e sud-ovest e collegano Dar es Salaam ai principali centri dell'entroterra. Le quattro strade radiali e due strade anulari, di cui la più interna è ubicata a margine del nucleo storico completano il sistema viario principale della città.

gerarchizzazione delle strade e dalla variazione delle dimensioni degli isolati in tal modo si 'libera' spazio per configurare reti di percorribilità pedonale lungo cui disporre attrezzature di uso pubblico e servizi di quartiere secondo le nuove densità edilizie di piano; fasce di naturalità e aree per agricoltura urbana e orti collettivi.



Figura 8. *Densificare la città esistente – planimetria di progetto - Morogoro Road (progetto di Filippo Andrighetto, Giulio Mangano)*

Il secondo progetto (Figura 9) interessa un brano di città informale, bassa, caratterizzata da tessuto denso ed irregolare, servito da una rete stradale interna capillare ma frammentaria. In risposta alle norme di piano, si prevedono: realizzazione di interventi di 'leggera' infrastrutturazione; completamento e gerarchizzazione della viabilità locale al fine di migliorare la percorribilità dell'intero settore urbano; uso di dispositivi architettonici (nello specifico, una sequenza di elementi porticati) a regolarizzazione delle aree mercatali di commercio al dettaglio bordo-strada; moderata 'densificazione' edilizia lungo le strade carrabili il cui controllo, per quantità e localizzazione, è reso possibile proprio attraverso l'uso dell'elemento 'portico'; creazione di spazi collettivi e di micro-centralità, entro cui localizzare servizi e attrezzature di quartiere, e loro collegamento alla rete ambientale; valorizzazione delle emergenze paesaggistiche mediante messa a sistema della vegetazione esistente lungo le linee di percolazione delle acque piovane e delle aste fluviali torrentizie composte in forma di 'depressioni' orografiche che si alimentano nelle stagioni delle piogge, anche integrata con aree per orti urbani; liberazione dei sedimenti alluvionabili occupati da edificazione abusiva e delocalizzazione delle relative volumetrie in aree prossime alle nuove centralità di quartiere.

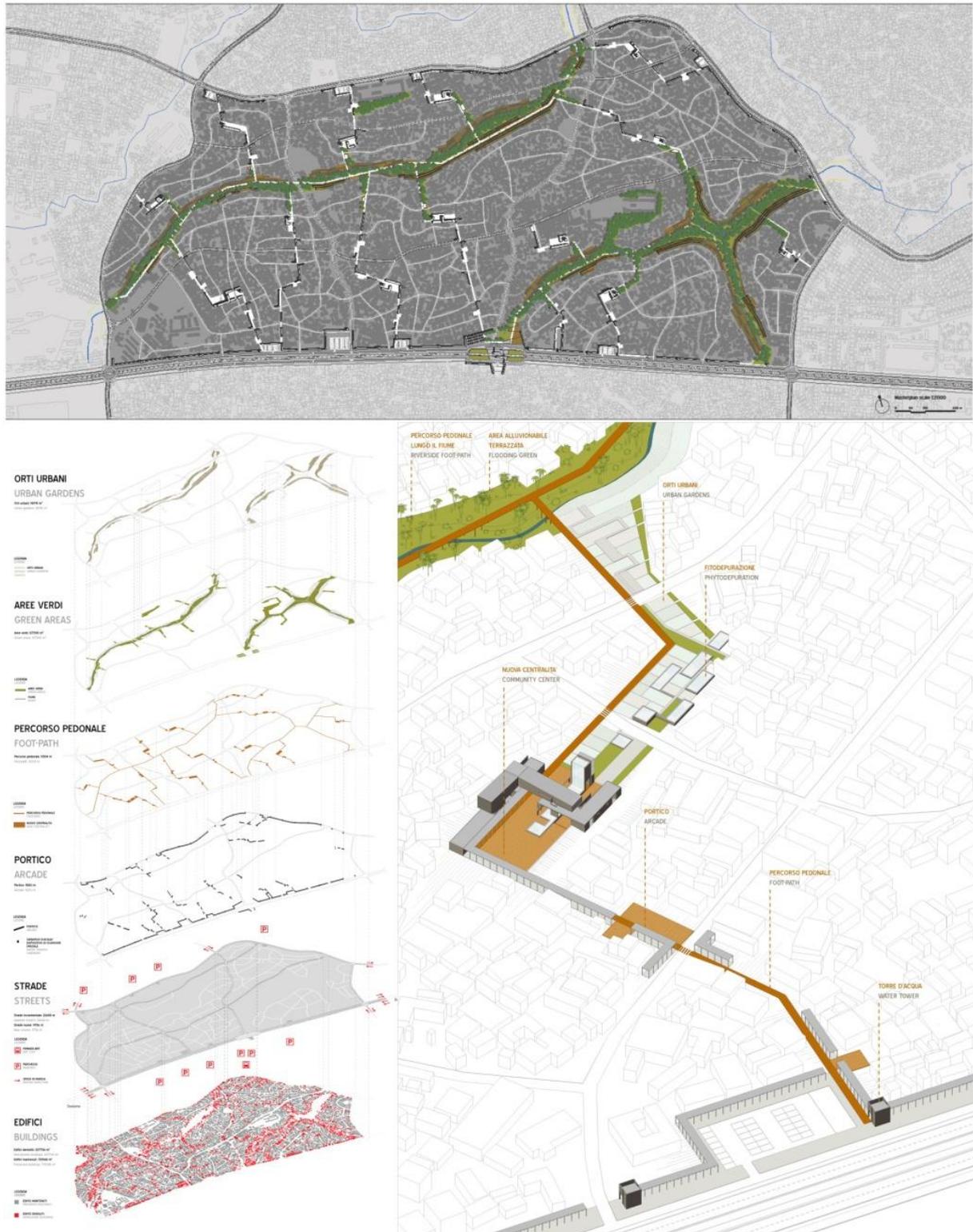


Figura 9. *Attrezzare l'informale – planimetria di progetto - Morogoro Road*
(progetto di Francesco Bonomo, Alberto Favaro)

Il progetto Kibamba satellite city (Figura 10), a 20km dal centro, in un'area in cui la municipalità ha già avviato interventi di smantellamento di un insediamento informale di formazione recente, occupa un sedime di 1.000 ha e prevede la realizzazione di nuove residenze e relativi servizi per 200.000 abitanti secondo previsioni di piano. Il masterplan della nuova città satellite si propone quale schema di impianto urbano utile a definire alcuni criteri generali di accessibilità, percorribilità interna, dotazione infrastrutturale, localizzazione delle funzioni (principalmente residenza e servizi con particolare attenzione alla *mixité* a introdursi). Il progetto di impianto

della città satellite è strutturato a partire dal disegno della maglia infrastrutturale che fungerà da ossatura di distribuzione interna e cerniera di connessione con la Morogoro Road, una delle strade principali della rete esistente e che in quel tratto assume il carattere di infrastruttura di servizio territoriale, (il raccordo tra questa, la trama viaria urbana principale e i sistemi di trasporto pubblico è ottenuto mediante l'inserzione di una 'rodoviaria' a margine dell'infrastruttura e in grado di configurare 'architettonicamente' il margine urbano e l'interfaccia con l'infrastruttura e il paesaggio circostante).

Il progetto propone differenti tipologie di tessuti a differenti densità con aree destinate ad una 'controllata' autocostruzione, aree attrezzate a servizi a scala urbana e micro-centralità locali, aree di tutela ambientale disposte in continuità spaziale, frangia urbana a raccordarsi con la naturalità del paesaggio circostante.



Figura 10. Masterplan per la città satellite di Kibamba (progetto di Maria Vittoria Bosi, Silvia Cittadin, Alberto Manzardo, Linda Simionato)

Bibliografia

- Bersani E., Bogoni B. (2001), *Living in developing countries Dar es Salaam Abitare nei paesi in via di sviluppo*, Tre Lune Edizioni, Mantova.
- Brennan J. R., Burton A., Lawi Y. (2007), *Dar es Salaam. Histories from an emerging African metropolis*, Mkuki na Nyota, Dar es Salaam.
- Casamonti M., Giberti M. (2012), *Habitar a comunidade. Estratégias de intervencao nos sistemas urbanos espontaneos: Babilonia e Chapéu Mangueira no Rio de Janeiro*, Forma edizioni, Poggibonsi.
- Jatta Antonio (a cura di, 1985), *Il territorio da Costruire*, Edizioni Dedalo, Bari.
- Gilles Sutton J. E. (1970), *Dar es Salaam. City, port and region*, Tanzania, notes and records, volume 71, Tanzania Society, Dar es Salaam.
- Markes S. (2011), *Street Level*, Mkuki na Nyota, Dar es Salaam.
- Muzu S. (2009), *Contemporary Dar es Salaam*, Mkuki na Nyota, Dar es Salaam.

Struyven I., Van Vechgel S. (2009), *The book of Dar*, Regal printing limited, Hong Kong.
Sykes L., Waide U. (1997), *Dar es Salaam. A dozen drives around the city*, Mkuki na Nyota, Dar es Salaam.

Riconoscimenti

Il presente testo contiene gli esiti di ricerca e progetto di 'Laboratori Metropolitani – Dar es Salaam' avviato a partire dal mese di settembre 2012. Il programma si è strutturato in una prima fase preparatoria, consistente in un ciclo di conferenze introduttive dei proff. Benno Albrect, Roberto D'Agostino, Enrico Fontanari presso l'Università IUAV di Venezia; in una fase di viaggio studio e workshop presso la Ardhy Uneversity di Dar es Salaam dal 28 settembre al 15 ottobre 2012; in un laboratorio di progettazione presso la Fondazione Masieri a Venezia nei mesi di ottobre-dicembre 2012. Il comitato scientifico è composto dai docenti Aldo Aymonino, Fernanda De Maio, Enrico Fontanari dell'Università IUAV di Venezia, e dal prof. Camillus Lekule della Ardhy University di Dar es Salaam. Alle attività di workshop hanno partecipato gli studenti Filippo Andrighetto, Francesco Bonomo, Maria Vittoria Bosi, Silvia Cittadin, Alberto Favaro, Godfrie Liberatus Mrena, Giulio Mangano, Alberto Manzardo, Linda Simionato che hanno elaborato i progetti presentati in questo paper sotto la supervisione dei docenti del comitato scientifico e dei tutor Giuseppe Caldarola e Roberta Bartolone.

I materiali cartografici e di piano su cui sono state condotte le fasi analitiche e progettuali sono stati resi disponibili dal prof. Enrico Fontanari e dall'arch. Roberto D'Agostino componenti l'unità italiana del team internazionale che sta redigendo il nuovo masterplan della città di Dar es Salaam.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Condividere. *Archicamp Lomé 2012:* come le N.T.I.C. modificano le pratiche

Eleonora Cuscina

Sapienza Università di Roma

Dipartimento di Ingegneria Civile Edile Ambientale

Email: eleonora.cuscina@yahoo.it

338 29 27 256

Abstract

Lo sviluppo delle N.T.I.C. ha innescato importanti modifiche nelle pratiche relazionali, nuove domande sociali e innovative pratiche spaziali. Il concept di uno spazio di lavoro digitale e condiviso ha origine nella cultura open source comune all'hacker, al blogger, all'artigiano e al mastro costruttore. "Open source" è la cultura tradizionale del villaggio africano, che non conosce la proprietà e si fonda sulla libertà del fare per la comunità. Il centro digitale è un luogo in cui il mondo del fare e quello del digitale convivono: un coworking space, un maker space, un fablab, un agricultural space. Dall'imprevedibile incontro tra diversi si scopre che la diversità è solo apparente. I principi di un hacker francese, formato al M.I.T e all'Olivetti, sono profondamente simili ai principi di un maçon taberna di Niamtougou, un villaggio nel nord del Togo: l'ideologia open source e la non proprietà della casa, la condivisione libera dei mezzi e del sapere, la modestia dei mezzi e l'ambizione delle idee. Da questi principi è possibile auto costruire un centro che sia un luogo di auto costruzione, di lavoro e di condivisione.

Parole chiave

Incubatore, Condivisione, Rete

1 | Introduzione al concept progettuale

Perché pensare, nel 2012, ad un progetto di tre centri digitali (tre *coworking-spaces* intorno al mondo dell'alta tecnologia informatica) a Lomé, la capitale del Togo, un paese dell'Africa dell'ovest, opera evidentemente non urgente rispetto ad altre opere dalle infrastrutture ai servizi secondari?_

Evidentemente perché non si tratta di un semplice centro polivalente per il digitale, bensì di una sfida ambiziosa, concettuale, progettuale e soprattutto sociale. Un *coworking-space* è un spazio di lavoro condiviso, in cui diverse figure professionali (il professionista, l'artigiano, l'artista) svolgono le proprie specifiche attività e usufruiscono dello stesso spazio di lavoro, degli stessi mezzi (elettricità, connessione internet, macchine e materiali primari). Alla condivisione del luogo fisico e dei mezzi si aggiunge la condivisione delle relazioni, infatti la vicinanza favorisce lo scambio di contatti e permette la creazione di un network di fiducia. L'architetto avrà bisogno di un grafico per la visualizzazione del progetto, di un artigiano per la realizzazione e così via. Il social network così delineato può essere valorizzato dal social network virtuale ed in genere potenziato dal mondo digitale. Inoltre un centro digitale può essere un sistema totalmente auto-costruito, auto-finanziato ed auto-gestito, a partire da un singolo edificio come nel caso del primo sito *_basket_ dell'atelier Archicamp Lomé 2012*, passando per un villaggio come nel caso del secondo sito *_baia_*, per finire con un intero quartiere come nel terzo sito *_laguna_*. L'*Archicamp Lomé 2012* è la prima edizione di una serie di laboratori in Africa proposti da l'*Africaine d'Architecture*. L'*Africaine d'Architecture* è una piattaforma, nata nel 2010, per ricerca sull'architettura e sulla città africana con un approccio originale, che raggruppa antropologi, artisti, professionisti ed imprenditori locali per lo sviluppo. Thomas Sankara, un leader africano che come tanti ha lottato contro la schiavitù, disse: "*Même si certains pensent que c'est impossible, toi, crois simplement à ta vision, mets toi au travail et ton rêve*

deviendra réalité. Oui, utopie hier, rêve aujourd'hui, réalité demain.” (“Anche se gli altri pensano che sia impossibile, tu, credi semplicemente alla tua visione, mettili al lavoro ed il tuo sogno diventerà realtà. Sì, utopia ieri, sogno oggi, realtà domani.”). E di un’utopia stiamo parlando, nell’età della grande crisi economica il progetto propone un modello alternativo al modello capitalistico che quella stessa crisi ha generato. Un modello utopico già ieri, sogno oggi e realtà domani.

Non è forse la visione di un modello alternativo ciò che il progettista è chiamato a pensare?

I trenta creativi sono stati chiamati a progettare un *coworking space*, l’obiettivo del progetto era immaginare uno spazio per il lavoro, il tempo libero, la tecnologia, l’informazione e la comunicazione, realizzando questo spazio con mezzi presenti in loco, senza finanziamenti e con le tecniche costruttive locali. Gli spazi di lavoro condiviso sono stati definiti *hub-incubatori* per indicare tutti i contenitori del fare virtuoso: *hacker space*, *wifi space*, *fablab*, *maker space* e *agricultural space*.

L’*hacker space* è uno spazio di lavoro per gli *hackers*, il termine coniato negli anni Sessanta negli Stati Uniti è traducibile in italiano con il termine “smanettone”. Il termine ha oggi un’accezione negativa e viene usato per descrivere il pirata informatico, che invece tecnicamente si chiama *cracker*. Maurin D. è un hacker, formato al M.I.T., ha lavorato alla Olivetti in Italia per alcuni anni, oggi insegna all’ENSCI e lavora liberamente in uno *squatt*: il *Black Box* a Parigi nei pressi della *Gare du Nord*. La sua definizione di *hacker* è quella del genio dell’informatica, un appassionato, un ricercatore, un innovatore, capace di manomettere un oggetto materico o virtuale, di trasformarlo e di dargli una seconda vita. L’*hacker* crea oggetti, migliora il software e condivide il proprio sapere con gli altri. Tra i più celebri hackers è Richard Stallman, anche lui ricercatore al MIT, ha partecipato al processo di nascita del personal computer e poi alla creazione di un free software, ossia un software gratuito e libero dalla proprietà e dagli interessi dei privati. Maurin D., durante l’Archicamp ha installato una stampante 3D insieme a giovani discepoli: abitanti del quartiere, programmatori dell’università e bloggers della città.

Il *wifi-space* è un luogo in cui è possibile avere un libero accesso alla rete *internet*, gli utenti sono i *bloggers*, ma anche l’abitante del quartiere che può farne un uso culturale con gli *e-book*, di ricerca con *wikipedia*, sociale con i *social network* come *facebook*. I bloggers sono quei conoscitori dell’informatica che costruiscono un proprio sito ad uso relazionale, in africa il termine blogger è più generale ed indica colui che usa i *social network* come *twitter* anche a scopi lavorativi. In genere i *wifi-spaces* possono essere interni ad edifici, ma anche *open-door*. La piazza dell’occidente è luogo dell’incontro e dello svago, lo spazio *open door* digitale per Lomé è una piazza che deve essere progettata a partire dall’uso di *internet* come mezzo di relazione.

Il *fab-lab* è un spazio di costruzione, di artigianato come un *maker-space*, che a questo aggiunge l’uso del mezzo digitale. Macchine come la stampante 3D, vengono costruite materialmente, in genere con materiale gettato e poi riciclato. La costruzione è accessibile a tutti grazie ai *software open source*. La programmazione permette l’utilizzo della macchina, attraverso comandi nel linguaggio informatico: *Java*, *C*, *C++* e *Wiring* di *Arduino*. Nel caso della stampante 3D, la macchina può essere comandata anche da programma di grafica 3D di tipo vettoriale ed il movimento della macchina segue i punti del disegno tridimensionale. Il risultato è un oggetto tridimensionale in plastica, un ingranaggio meccanico che a sua volta servirà per costruire un altro pezzo e poi ancora un altro in un processo virtuoso a catena.

Il *maker-space* e l’*agricultural-space* sono i luoghi del fare dell’artigianato e dell’agricoltura. Nel *maker-space* è possibile incontrare dei carpentieri che incidono il legno, degli scultori, dei fabbri, dei ceramisti, dei produttori di pavimenti, dei pittori, dei ballerini, dei cuochi, ecc.. L’*agricultural-space* è un parco agricolo in cui coltivare i prodotti locali per il sostentamento, i materiali per la costruzione, le piante medicinali, le piante desanizzanti, le piante purificanti, ecc..

Tutti questi laboratori del fare sono collegati al mondo digitale direttamente o dal digitale possono essere valorizzati. L’ambizione del concetto si confronta con la modestia della tradizione, in un dialogo alla pari tra *high-tech* e *low-tech*, tra virtuale e materico, tra ambizione e modestia, tra grande e piccolo. Il progetto architettonico è rispettoso della tecnica tradizionale dei *maçon taberna* dei villaggi del Togo e del Benin, che battono la terra con l’acqua, intonacano con la bava di mucca ed incidono le pareti per le decorazioni. I materiali utilizzati sono i materiali poveri e reperibili: terra cruda, legno e paglia. La tradizione africana è la chiave di lettura del progetto, l’anima del concetto, il contenuto che dà colore e forma al contenitore: l’assenza di proprietà, il rispetto per le gerarchie, l’abitudine alla condivisione, la capacità di riciclare, il tempo elastico, la ricerca dell’unità ossia di un insieme totalizzante che dia senso al tutto.

Cosa è la costante ricerca di un dialogo alla pari tra elementi apparentemente diversi se non proprio la ricerca dell’unità?

La ricerca del dialogo con la diversità è probabilmente il motore che ha spinto ognuno dei partecipanti a partire ed intraprendere un lungo viaggio, cercarsi e riconoscersi come diversi, scontrarsi e di nuovo incontrarsi, per tornare a casa con la consapevolezza che nella diversità si ritrova se stessi. Dall’imprevedibile e apparente scontro tra diversi, si arriva a scoprire che i principi di Maurin D., un hacker formato al M.I.T., sono profondamente simili ai principi di un *maçon* di *Niamtougou* nei pressi di *Kara* nel nord del Togo: la non proprietà della casa e l’ideologia *open source*, la condivisione libera dei mezzi e del sapere, l’ambizione delle idee e la modestia dei mezzi.

Il Togo, in quanto Stato membro delle Nazioni Unite, risponderà all'appello del 2012?

Le Nazioni Unite hanno stabilito che tutti i cittadini devono avere gli stessi diritti online e offline, a partire dalla libertà di espressione. In pratica le U.N. hanno dato valore di luogo alla rete, esortando gli Stati membri “a promuovere e facilitare l’accesso ad Internet”. Investire dei soldi per lo sviluppo dell’uso della rete è un obiettivo di molti paesi occidentali, tra questi la Francia e l’Italia. Molte Regioni italiane hanno investito 30 milioni negli anni passati e altri 30 milioni sono previsti per gli anni tra il 2014 ed il 2020. Molti Comuni italiani stanno attualmente discutendo per approvare o respingere l’inserimento nello statuto del concetto di “Internet Bene Comune”. L’*Africaine d’architecture* o.n.g. e l’associazione *Nativ* (New African Technologies of Information and Vitality) con la realizzazione dell’*archicamp* e del *blogcamp* di Lomé 2012, hanno affermato il diritto dell’Africa a competere, compiendo il primo passo di un percorso il cui obiettivo, a breve termine, sarà il Festival Lomé 2015. L’evento giustificherà la costruzione di uno dei tre spazi di lavoro collaborativo, come celebrazione del luogo virtuale per eccellenza: le rete. La rete internet è luogo di possibilità economica, di ricerca e di crescita. E’ di fatto un bene comune che garantisce il dialogo, il confronto e la democrazia. E l’Africa, con Lomé capitale del Togo deve e può cogliere questa opportunità.



Figura 2. La stampante 3D. Un giovane ne apprende l’uso, egli sarà parte della comunità che gestirà il fablab di Lomé.

2 | Il popolo della rete in Togo

I partecipanti (una trentina di creativi, antropologi, grafici, architetti ed ingegneri) hanno lavorato nell’arco di tre settimane a questo progetto sociale, che in quanto tale si riferisce ad un target umano specifico: il popolo dei numeri in Africa. Intorno al popolo dei numeri il progetto costruisce una nuova identità sociale, gli spazi di condivisione promuovono momenti di socialità e contribuiscono alla crescita culturale e civile dell’intera comunità del quartiere. Ciascuno dei tre siti assume una vocazione funzionale a seconda delle caratteristiche della comunità del singolo quartiere. La partecipazione ad attività culturali nei tre luoghi di lavoro condiviso si caratterizza così in diverse attività: lo sport per il sito del basket; l’educazione per il sito della baia ben collegata con il polo universitario; il divertimento e la sanità per il sito della laguna nei pressi del primo ospedale della capitale. La condivisione è un’espressione delle migliori forze che operano nella società e che vedono l’uomo, e le sue esigenze, al centro di un percorso positivo. Espressione di forze che portano energia, solidarietà, cultura ed in generale sviluppo.

Chi è il popolo della rete intorno a cui i tre *coworking-spaces* costruiscono una comunità?_

Per rispondere a questa domanda durante l’atelier abbiamo intervistato direttamente bloggers, hackers ed informatici dell’Università di Lomé con lo scopo di determinarne il carattere, le potenzialità, le debolezze ed infine gli obiettivi rispetto al progetto. La comunità dei numeri della capitale è numerosa, costituita prevalentemente da giovani, universitari, liberi professionisti ed imprenditori. La buona conoscenza del mezzo digitale e delle sue applicazioni, delle tecniche di informazione e comunicazione, dei mezzi *open source* e delle

applicazioni *Android* la rende potenzialmente capace. L’Africa occidentale è stata connessa dal 2000 con unico cavo, il *GLO-1*, che univa Londra con le coste africane dal Marocco alla Nigeria. Il cavo *Main One* ha migliorato la situazione, partendo dalla Spagna e coprendo le stesse coste. Il cavo *Ace* a partire dal 2011, ha finalmente connesso la Francia con tutte le coste dal Marocco fino al capo del Su Africa. Infine il *WACS* o cavo a fibra ottica, che da Londra serve le coste dell’Africa occidentale, a partire dall’Ottobre del 2011, ha reso la connessione potente. L’incontro tra preparazione e mezzo, a partire dal 2012, ha reso possibile una presenza forte della comunità africana nelle risorse digitali mondiali : facebook, twitter, blog. Inoltre abbiamo rilevato una forte potenzialità di sviluppo, infatti gli esperti del settore svolgono intense attività pedagogiche ad ingresso libero, nelle università, al BTS e nel *Campus Numerique Francophone*.

__Criticità emerse dalle interviste?__

La criticità emersa è l’invisibilità culturale del popolo dei numeri; infatti, se pur attivo, questo movimento resta chiuso tra esperti del settore a causa della difficoltà culturale della materia. Non è un problema esclusivamente africano, di fatto non è chiaro cosa sia un centro digitale, manca l’informazione sul tema. Ne consegue una ignoranza in materia, che favorisce la distanza e la separazione del popolo dei numeri dal resto della comunità, da cui lo sviluppo di luoghi di incontro non ufficiali e di mezzi di diffusione non sempre legali. A livello politico non ci sono investimenti per questo settore. Alla invisibilità culturale consegue una invisibilità sociale, non esiste una identità di gruppo in cui riconoscersi, non si ha la forza politica per rivendicare dei diritti o anche rispettare dei doveri. Riflettendo sul tema della invisibilità del popolo dei numeri e della mancanza di identità nasce un parallelismo rispetto alla invisibilità fisica del territorio di frontiera in cui si trovano i tre siti di progetto. Il terreno del basket è nascosto da un rumoroso incrocio stradale; la baia è una bella immagine veloce che si percepisce in movimento dalla strada; la laguna, bellezza panoramica inestimabile, potrebbe aspirare ad avere ben altra identità a livello urbano che quella di discarica abusiva in cui attualmente versa. Inoltre la mancanza di visibilità fisica e l’abbandono in cui versano questi tre siti ha favorito lo sviluppo di numerose attività informali che si intrecciano alle attività formali in un gioco tra città formale e città informale tipicamente africano, ma anche tipicamente mediterraneo. Visibile/invisibile, legale/illegale, formale/informale, di nuovo siamo davanti al gioco dei contrari, di nuovo alla ricerca dell’unità.

Il progetto del *coworking-space* trova un equilibrio tra il formale e l’informale, nella condivisione, che permette di rispettare la città formale e di dar voce alla città informale nel rispetto delle gerarchie. La costruzione di un luogo della condivisione per la comunità, della partecipazione per il quartiere, della formazione per lo sviluppo del digitale, del lavorare per gli esperti, crea un’identità sociale nuova. La nuova identità di gruppo permette di riconoscersi, includere e crescere. La costruzione di una rete di persone con simili obiettivi, costruisce un gruppo sociale che quindi può rivendicare dei diritti da un lato e partecipare positivamente alla vita cittadina, in uno scambio di bene comune tra il popolo dei numeri e la città di Lomé. Il progetto mobilita il popolo dei numeri, che offre le potenzialità della rete e gli spazi di lavoro condiviso a servizio della città, come risorsa all’avanguardia per la capitale del futuro.

3 | Il Progetto di una rete urbana “Lomé in rete”

Premesso che il tempo dedicato al progetto urbano, ma soprattutto la mia limitata conoscenza di Lomé non mi permette di parlare di un vero progetto urbanistico, da qui in avanti con il termine “progetto” intenderò un progetto di intenti per un possibile metodo di lavoro. Tale progetto urbano vuole far intravedere la possibilità di mettere a sistema i tre siti per creare un’energia di scambio tra il popolo dei numeri e la capitale. Proponiamo il nome “Lomé in rete” ad indicare un sistema di sinergie positive per una città moderna in uno spirito democratico.

__Cosa è il progetto di una rete urbana?__

Un progetto di una rete urbana consiste nel mettere a sistema i servizi primari e secondari. La parola sistema ricorda un approccio organico, infatti la città è come un organismo vivente in cui ogni servizio è come uno specifico organo. L’organismo è costituito da vari organi, tutti gli organi hanno una funzione importante, ma è il sistema che permette a tutti gli organi di funzionare contemporaneamente, ossia le relazioni tra le parti e le connessioni. Allo stesso modo, la città è un sistema che funziona se vi sono delle infrastrutture come i collegamenti del trasporto, le strade carrabili e i percorsi pedonali. Le infrastrutture servono a connettere i servizi comuni: le scuole dalle primarie a quelle di livello urbano come l’università, le strutture sanitarie dal pronto soccorso all’ospedale urbano, le attrezzature per l’incontro dal *cyber caffè* al centro digitale ed i luoghi del divertimento all’aperto dal giardino al parco urbano.

Dall’analisi di potenzialità e criticità del popolo dei numeri a Lomé, abbiamo definito degli obiettivi generali a partire dalla necessità di costruire un polo culturale del digitale con degli spazi specializzati, forniti di mezzi tecnologici all’avanguardia e dedicati al lavoro, alla formazione e all’incontro. Questi luoghi devono essere attrattivi nelle funzioni e nella forma architettonica, per raggruppare la comunità digitale africana attiva, divulgare la conoscenza del settore, formare figure di esperti e attrarre la cittadinanza passiva.

In pratica questi poli culturali devono essere generatori di energia. Per questo è necessaria una rete, perché il servizio ben connesso sarà attrattore di forze, di nuove attività e di nuove energie alla scala del quartiere. Queste forze permetteranno di generare un'energia alla scala urbana, che a sua volta sarà valorizzata dalla presenza di più centri digitale messi a sistema, ognuno con una propria vocazione.

Alla scala globale il polo digitale deve connettere il popolo dei numeri africano con la comunità digitale mondiale. Alla scala territoriale devono attrarre i cugini del Ghana ad investire, generando scambi culturali, sociali ed economici lungo la frontiera. Alla scala urbana devono generare sviluppo per la città, favorendo lo scambio culturale, sociale ed economico tra i diversi attori. Infine alla scala di quartiere il polo digitale ha il ruolo di *coworking space*, uno scambiatore di energia capace di attrarre le attività e gli usi del quartiere e poi valorizzarli attraverso il digitale, generando ulteriore energia in un processo dinamico.

Il progetto "Lomé in rete" è un progetto culturale, sociale e fisico. Un progetto culturale perché una attività pedagogica ed etica è necessaria per costruire un'identità ed una coscienza di gruppo, per costruire una comunità altamente preparata, professionale e fiduciosa nei propri mezzi. Un progetto sociale segue quello culturale. Infatti, costituita una comunità, si dovrà procedere a costruire un sistema di diritti e di doveri. Il gruppo avrà così la capacità di riconoscere le proprie esigenze, rivendicare i propri diritti e partecipare alla vita cittadina. Il progetto fisico prevede la costruzione di una rete che metta a sistema i tre centri digitali, attraverso connessioni fisiche: un sistema della viabilità carrabile privata (macchine, moto), un sistema della viabilità carrabile pubblica (*moto taxi*, *car sharing*) e un sistema della viabilità pedonale. Infine il progetto vuole dare visibilità fisica a queste connessioni per disegnare l'immagine del popolo del digitale della città: segnaletica dei tre centri digitali con un'immagine visuale per ogni singolo centro; segnaletica comune per i cyber caffè; segnaletica comune per le fermate del trasporto pubblico; illuminazione notturna caratteristica per il boulevard che connette i tre *coworking spaces* di progetto. La visibilità viene quindi costruita lunga la strada perché è questo lo spazio aperto della città africana, uno spazio in movimento in cui le attività e gli usi della vita in comune si svolgono camminando: lo spazio del camminare.

Bibliografia

Dominique Sewane, *Les Batammariba le peuple voyant*, La Martinière, 2004

Marcel Mauss, *Saggio sul dono*

Marco Aime e Anna Cossetta, *Il dono al tempo di internet*, Einaudi Editore, 2010

Sitografia

<http://www.lafricainedarchitecture.com/>

<http://ong-nativ.org/>

<http://dnarchi.fr/pedagogie/archicamp-lome-atelier-de-conception-de-co-workingspaces-en-afrique/>

<http://www.liebebat.com/concours/>

<http://cditogo.wordpress.com/2012/07/23/archicamp-lome-2012-un-atelier-international-sur-larchitecture-et-les-nouvelles-technologies/#more-281>

<http://www.africultures.com/php/index.php?nav=article&no=10926>

<http://adzimawhite.blogspot.fr/2012/08/petit-tour-larchicamp-de-lome-archicamp.html>

<http://lordfera.blogspot.fr/2012/08/archicamp-lome-2012-premiere-edition.html>

Riconoscimenti

Si ringrazia l'Africaine d'architecture o.n.g. per l'esperienza proposta, per l'idea progettuale proposta e per la passione nel lavoro di sperimentazione sull'architettura africana.



**Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013**

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Saint Lous du Sénégal. Strategie urbane e progetti per la ricostruzione di una metropoli regionale africana

Romeo Farinella

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Email: fl@unife.it

Tel: 0532 293626 – 248 6505986

Alice Clementi

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Elena Dorato

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Marco Marcelletti

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Riccardo Torresi

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Clelia Zappalà

Università di Ferrara

Lab. CITER - Dipartimento di Architettura

Abstract

Il presente contributo affronta le problematiche urbanistiche di Saint Louis du Sénégal. Si tratta di una città coloniale costruita dai Francesi nella fascia subsahariana dell'Africa occidentale. Inserita dall'UNESCO nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità, la città è cresciuta in un sito straordinario quale il delta del fiume Senegal. Tale contesto rappresenta un'opportunità ma anche un fattore di rischio e degrado a causa dei cambiamenti climatici, della forte pressione edilizia, del degrado generato dalla proliferazione dei rifiuti, problemi ai quali la comunità locale cerca di dare risposte attraverso le proprie procedure di pianificazione urbana e territoriale. La ricerca presentata è maturata all'interno di alcuni programmi di ricerca europei e di ateneo e si è interrogata sulle problematiche e sulle modalità di un processo di riqualificazione urbana condotto in collaborazione con la comunità locale e le istituzioni, cercando di fornire risposte progettuali a indicazioni contenute nei documenti strategici e di piano della città.

Parole chiave

Riqualificazione urbana; città africana; città d'acqua.

Premessa

Può una città come Saint-Louis du Sénégal quotidianamente oscurata dai tagli di elettricità; invasa dai rifiuti nelle strade e dai sacchetti di plastica neri impigliati tra i rami dei baobab; con un patrimonio architettonico e urbano che cade a pezzi, nonostante la sua strumentazione urbanistica di buon livello; con un traffico totalmente dipendente da un trasporto privato, altamente inquinante e che non sfrutta per nulla le opportunità costituite dalle sue acque; con, infine, quartieri informali cresciuti in territori fragili e a rischio idraulico; può, dicevamo, una città con questi problemi diventare entro il 2030 una *città sostenibile*?

Questa è l'ambiziosa scommessa che ritroviamo nel documento strategico dell'amministrazione "*Saint-Louis 2030: Nouvelle Metropole Africaine*", derivato dall'esperienza dell'associazione "*Atelier International de Maitrise d'Oeuvre Urbaine*" e che è stato oggetto della ricerca progettuale presentata in questo contributo, condotta da un'equipe del laboratorio CITER dell'Università di Ferrara, in collaborazione con il Laboratorio Leidi dell'Université Gaston Berger de Saint-Louis e l'Amministrazione Comunale.

L'urbanizzazione di un continente e il caso di Saint-Louis

Il continente africano è stato per molto tempo considerato come un territorio essenzialmente rurale. La spinta verso l'urbanizzazione inizia con la sua colonizzazione ed oggi l'Africa sta ingrandendo le sue città ad un ritmo eccezionalmente rapido. I tassi di urbanizzazione sono molto intensi e distribuiti in maniera ineguale, interessando sia aree di antica urbanizzazione, come la fascia mediterranea, che i siti la cui urbanizzazione inizia con l'avventura coloniale, come la fascia sub-sahariana e tropicale occidentale. Un recente rapporto sulle città africane stima, per i prossimi 40 anni, una triplicazione della popolazione urbana; nel 2010 questa era stimata appena sopra la soglia dei quattrocento milioni di abitanti, ma nel 2050 supererà quella del miliardo e duecentomila.

Il processo di urbanizzazione dell'Africa è riconducibile a tre situazioni: la civiltà urbana dell'Africa mediterranea, la colonizzazione dell'Africa australe e quella dell'Africa sub-sahariana e inter-tropicale; è in quest'ultima che ritroviamo Saint-Louis. Le città costiere dell'Africa occidentale sono state costruite per rispondere a differenti necessità, tra le quali possiamo annoverare: il controllo politico/amministrativo del territorio, la raccolta e l'esportazione dei prodotti locali (come l'arachide e la gomma arabica) e del sottosuolo e anche la costruzione di scali per l'organizzazione della "tratta atlantica degli schiavi", una pratica che tra il XVI e il XIX secolo ha sradicato tra i 9 e i 12 milioni di africani dal loro continente (Sinou e Poinot, 1998). Non casualmente tali città vengono definite anche *villes comptoires* (Sinou, 1993).

Saint-Louis du Sénégal (*Ndar* in lingua Wolof) fu fondata dai francesi a partire dal 1659 come scalo commerciale e fu contesa, a più riprese, dagli Inglesi. Per la costruzione del primo fortilizio fu scelta l'isola di Saint-Louis, nel tratto terminale dell'estuario del fiume Senegal e prossima al cordone costiero della *Langue de Barbarie*.

La città fu capitale dell'Africa Occidentale Francese (AOF) ed oggi è una città dedita prevalentemente alla pesca, al commercio, al turismo e all'agricoltura orticola. La città rappresenta una *soglia*: confine politico tra il Senegal e la Mauritania, confine naturale tra il mare e il fiume e ancora tra il deserto, che avanza, e la *brousse*. La sua decadenza inizia con la perdita del ruolo di capitale dell'AOF prima (1902) e del Senegal poi (1957). Oggi la sua popolazione è di circa 170.000 abitanti, ma le previsioni demografiche ipotizzano il superamento, nel 2030, della soglia dei 500.000 abitanti. La densità abitativa è rilevante ed è una delle più alte di tutta l'Africa; nel quartiere di *Guet Ndar* vivono circa 35.000 abitanti, con una densità di 8.500 ab/kmq. La famiglia senegalese risente ancora di un'organizzazione polinucleare che, aggiunta alla pratica ancora diffusa e lecita della poligamia, rafforza la propensione al raggruppamento familiare.

Strategie urbane e progetti per la costruzione di una metropoli regionale

Le scommesse che impegnano la città appaiono certamente affascinanti e difficili allo stesso tempo. Il declassamento di Saint-Louis da antica capitale a capoluogo regionale ha certamente comportato un declino delle principali funzioni direzionali; in ogni caso il centro riveste ancora oggi un ruolo importante nella geografia urbana del Senegal. Del resto, la città può vantare un patrimonio urbano e dei paesaggi d'acqua che la rendono unica nel panorama dell'Africa Occidentale. Le sfide ambientali, economiche e culturali che essa si trova ad affrontare richiedono la costruzione di una *vision* in grado di legare strategie generali e progetti urbani specifici: ma quali possono essere i punti attorno cui costruire tale visione?

Uno degli interrogativi sul tavolo degli amministratori e della *Agence de Développement Communal* (ADC) riguarda la programmazione dello sviluppo del territorio e la definizione delle linee di strategia urbana da trasformare in progetti. Le difficoltà risiedono nelle dinamiche convulse di una città che sembra in preda ad una sorta di anarchia urbana. Questa si manifesta in diversi modi: nel non rispetto delle regole che sovrintendono la

pianificazione urbana, nella difficoltà di gestione degli spazi collettivi e del ciclo dei rifiuti, nell'incertezza riguardante i regimi proprietari causata da incomplete o, in taluni casi, assenti informazioni catastali. Nonostante le mutate condizioni geo-politiche, la città può comunque tornare ad assumere il ruolo di capitale regionale in grado di supportare un progetto di sviluppo sostenibile del territorio terminale del fiume Senegal fondato su:

- delle politiche ambientali in grado di preservare e valorizzare lo straordinario paesaggio naturale;
- l'incentivazione di un turismo culturale ed ecologico;
- un miglioramento dell'accessibilità locale e turistica fondata sull'uso del "piano d'acqua" e sul ripristino della ferrovia;
- l'uso razionale delle risorse della terra e delle attività della pesca;
- il potenziamento del ruolo di città culturale e universitaria.

Prospettiva 1: *réseau*, una rigenerazione che parte dal fiume

Le città d'acqua rappresentano oggi uno scenario privilegiato per l'attivazione d'importanti processi di riqualificazione urbana. Tali dinamiche, partendo da interventi su *waterfront*, aree portuali dismesse, rive e banchine hanno il compito non solo di rivitalizzare porzioni degradate o abbandonate della città, ma anche di riscattare quel legame ancestrale e necessario di questa con la sua componente liquida. Il paesaggio acquatico contamina il tessuto urbano con la fragilità del suo equilibrio e, al contempo, lo qualifica e arricchisce di un fascino unico.

Saint-Louis, città-arcipelago, ha ormai perduto il suo vitale rapporto con l'acqua, difendendosi da questa ed escludendola dalle attività di vita quotidiana. La mancanza dell'utilizzo del corso d'acqua nelle pratiche quotidiane rappresenta, al momento attuale, un forte limite per la città e, al contempo, una potenzialità da strutturare e rafforzare nel futuro. Il processo di cui si parla sarà lento e faticoso e dovrà inevitabilmente cominciare da un'azione capillare di sensibilizzazione della popolazione a tale tematica; questo coinvolgimento potrà innescare un processo a macchia d'olio che, partendo dalle sue sponde, arrivi a coinvolgere l'intero sistema urbano.

L'impiego più immediato attribuibile al fiume è quello di piano privilegiato per lo sviluppo del trasporto pubblico urbano, superficie perfetta per unire anziché dividere. La rete di trasporto pubblico fluviale *RésEAU* vuole contribuire al miglioramento della qualità della vita degli abitanti di Saint-Louis e dei turisti che verranno a visitare quest'eccezionale sito patrimonio mondiale dell'umanità. Collegando in maniera diretta tra loro le principali polarità urbane e riqualificando ambiti ormai abbandonati, il piano d'acqua rivive senza tuttavia venire sconvolto nella sua natura dal nuovo traffico; grazie ad imbarcazioni ibride ed attracchi modulari assemblabili in plastica riciclata è garantito il rispetto delle acque e dell'ecosistema fluviale. *RésEAU* non vuole essere un sistema di mobilità alternativo o sostitutivo a quello esistente, bensì un modo per migliorare l'offerta dei servizi urbani, sfruttando il piano d'acqua per lo spostamento delle persone.

Le azioni-chiave che si vogliono gradualmente realizzare con questo intervento sono:

- *collegare* le diverse polarità cittadine e mettere a sistema i nuovi ambiti urbani di riqualificazione; agevolare gli spostamenti di popolazione e turisti riducendone i tempi di percorrenza o, quando questo non sia possibile, assicurare un collegamento costante tra le tre isole -condizione necessaria, ma al momento non garantita poiché l'intero sistema fa perno su due soli ponti-; creare un dialogo tra la popolazione locale e il turista straniero, favorendo un processo culturale di conoscenza reciproca ed integrazione;
- *risanare* dai rifiuti le sponde fluviali e, quindi, l'intera città, trasportandoli via acqua alla discarica, senza permettere che questi passino, su camion, per il centro cittadino;
- *decongestionare* l'incredibile traffico esistente sulle strade rendendo la città più libera dai veicoli, più sicura, più vivibile; contribuire alla diminuzione dell'inquinamento dell'aria e non produrre nuovo inquinamento grazie all'utilizzo di un motore ibrido alimentato dall'energia solare;
- *riscoprire* la bellezza del fiume, della sua storia, della sua importanza; ritrovare un rapporto visivo e fisico con quest'elemento naturale così identitario per la città, innescando un processo di risanamento e riqualificazione delle sue sponde che possa, gradualmente, esser concepito anche come potenzialità per lo sviluppo di un turismo sostenibile.

In una realtà in cui i vuoti urbani non sono mai veramente vuoti, in cui la gente vive lo spazio esterno, la strada, molto più di quanto viva l'intimità della propria abitazione, le aree circostanti gli attracchi della nuova rete di mobilità fluviale acquisiscono un grande potenziale: da una piccola azione, come l'inserimento di una nuova funzione o di una minima struttura per supportarla, può allora svilupparsi un processo di rivitalizzazione dello spazio urbano per mano degli stessi abitanti, in maniera pienamente rispettosa dell'identità locale.

Se la necessità di strutturazione degli spazi, al fine di incentivarne la fruizione, è nulla o perlomeno minima, significa che i processi di rigenerazione di cui stiamo parlando si basano, principalmente, sui flussi, sulle interazioni sociali, sulle dinamiche urbane, tutti elementi che RésEAU mira a potenziare.

La polarità scelta come modello d'intervento a scala urbana per l'attivazione di importanti dinamiche di sviluppo sociale e riattivazione economica, coincide con il lotto dell'ex Intendenza Militare, situato sulla sponda del grande braccio del fiume, nel quartiere nord dell'ex isola coloniale. Il tessuto disomogeneo e ricco di spazi residuali, la morfologia derivante dalle sue primitive funzioni di porto coloniale e area militare, l'ingombrante presenza di uno spazio alieno quale quello dell'*avenue Jean Mermoz*, la concentrazione di numerose funzioni pubbliche, culturali e turistiche, la numerosa presenza di edifici dismessi o abbandonati e l'onnipresenza di muri e recinti sono alcuni delle principali caratteristiche che ci hanno spinto ad indagare tale ambito urbano.

Il fascino del suo ampio fronte fluviale, arricchito dalla presenza dell'antica gru a vapore oggi monumento UNESCO, e dalla splendida vista panoramica sul ponte Faidherbe e sull'intero arcipelago di Saint-Louis sono elementi che vanno a rafforzare la sua vocazione di polarità sia turistica che locale.

L'intervento minimo di riqualificazione degli edifici esistenti e il riutilizzo degli stessi come contenitori funzionali porterà alla nascita di nuove interazioni, catalizzate dall'inserimento di un attracco speciale della rete di mobilità fluviale RésEAU.

La compresenza di spazi di lavoro, svago e formazione dedicati agli abitanti e di servizi culturali, commerciali e ricreativi rivolti principalmente ai turisti potrà favorire lo sviluppo di un sistema urbano attivo, vivace e sostenibile, capace di guardare al futuro senza il rischio di perdere quella forte ed eccezionale identità che, nei secoli, ha caratterizzato Saint-Louis.

Prospettiva 2: *au fil du fleuve*, il fiume da limite urbano ad arteria produttiva

Questa seconda proposta progettuale, a seguito di un attento studio della struttura urbana coloniale, dell'identità culturale locale e della loro reciproca interazione, propone la riconfigurazione degli argini fluviali del petit-bras del fiume Senegal, diventati oggi margini urbani. Vista la peculiare conformazione geografica della città, il fiume è diventato elemento di separazione e non più piano di connessione tra i quattro settori urbani, sviluppati come sistemi a sé stanti, caratterizzati sia per tessuto urbano che per le funzioni svolte.

Per ripensare i margini e trasformarli in arterie del tessuto urbano occorre intervenire sul piano d'acqua, *au fil du fleuve*. Saint-Louis è una città d'acqua, il cui territorio viene costantemente ridisegnato; l'acqua ha condizionato lo sviluppo degli insediamenti, plasmando l'identità di una comunità fortemente legata al suo paesaggio fluviale. Il controllo delle inondazioni ha condizionato le relazioni tra i diversi settori urbani e l'apertura di una breccia artificiale nel 2003 ha avuto effetti diretti sul paesaggio fluviale e sugli argini interni alla città. L'isola coloniale di Ndar ospita oggi solo il 7% della popolazione e ha perso il ruolo di centro urbano a favore della penisola di Sor, principale sede del settore commerciale e dei servizi. I quartieri della Langue de Barbarie ospitano il 30% della popolazione, quasi interamente impiegata nel settore della pesca artigianale, il più dinamico motore economico della città.

La strategia per la valorizzazione della città storica si articola in cinque azioni distribuite sul territorio urbano.

Riconnettere la città storica con i nuovi quartieri di espansione tramite una valorizzazione del piano d'acqua per instaurare nuovi rapporti tra le 4 parti di città. La mobilità fluviale viene usata per 4 funzioni: trasporto di merci per scambi commerciali, trasporto di persone per ridurre la dipendenza dal trasporto su gomma e riattivare luoghi marginali rispetto la viabilità attuale, trasporto a fini turistici e infine la raccolta dei rifiuti per mezzo di chiatte.

Risolvere i problemi di sovrappopolazione e congestione nei quartieri della Langue de Barbarie tramite un progressivo spostamento degli abitanti verso i villaggi dell'entroterra. L'azione può avere successo solo se va ad instaurare un'integrazione sociale tra i due quartieri: creare un'infrastruttura per sfruttare i terreni fertili e dare l'avvio ad attività agricole. Le attività produttive vengono diversificate e le 2 comunità avviano scambi commerciali sfruttando il nuovo piano di mobilità fluviale.

Riattivare e mettere in comunicazione l'isola storica e il quartiere dei pescatori tramite la valorizzazione del petit-bras. Si avvia un processo di rigenerazione con una riorganizzazione delle parti sociali e delle attività produttive che darà ai due argini un ruolo centrale all'interno della città storica. Il nuovo asse diventa una *promenade* per le attività lavorative e per il tempo libero: un *boulevard* fluviale che fa leva sul piano d'acqua per una riattivazione della città su più livelli.

La *promenade* si articolerà in sequenze produttive con due polarità agli estremi che vanno ad alimentare il flusso di attività e ad organizzare la pesca e l'agricoltura. Le nuove funzioni sono collegate da una rete di percorsi e dotate delle strutture necessarie.

La strategia prevede la diversificazione delle attività produttive tramite il potenziamento dell'agricoltura urbana (microgiardinaggio) e peri-urbana nei quartieri di nuova espansione: potenziare l'agricoltura e creare un centro di formazione per istruire le nuove generazioni sulla coltivazione ed innescare un meccanismo in grado di generare reddito e garantire la sussistenza nei mesi di fermopesca.

I vuoti urbani sul margine vengono integrati con il percorso creato e con le nuove attività previste. Si individuano dei nuovi collegamenti trasversali all'asse fluviale che generano una rete di connessioni tra le polarità urbane e le due rive del petit-bras. Il percorso pedonale invece, si estende lungo tutto il *boulevard* fluviale e si articola in una sequenza di infrastrutture e di attività produttive che andranno a potenziare l'economia e a favorire una nuova integrazione sociale tra gli abitanti dei quartieri. La gestione economica e la manutenzione degli spazi viene infatti assegnata alle associazioni di quartiere che vengono integrate e fatte interagire in una struttura unica: il Centro di Quartiere.

Il Centro di Formazione è collocato sulla testata nord dell'isola coloniale nell'odierna area militare parzialmente dismessa e si pone come punto generatore del sistema di riqualificazione dell'argine che si articola in una sequenza di spazi adibiti alla coltivazione, al ricovero del bestiame, alla manutenzione delle piroghe, a punti di approdo e verde pubblico.

All'interno di questo sistema di aree produttive e di percorsi troviamo i Centri di Quartiere, collocati in corrispondenza dei principali assi di ciascun quartiere e organizzati in uno spazio chiuso, dove sono collocati gli uffici del capo di quartiere e delle principali organizzazioni di gestione del quartiere, ed uno aperto su una piazza coperta utilizzata per riunioni o assemblee cittadine a seconda delle necessità.

I Centri di Quartiere gestiscono anche la produzione agricola e l'approvvigionamento idrico degli orti che sono organizzati in spazi per la coltivazione a terra e sistemi a cassetta realizzati con materiali di recupero, replicabili dai cittadini nelle corti e nei vuoti urbani. L'intero intervento è pensato anche in relazione alle fluttuazioni del livello dell'acqua, sono previste infatti zone parzialmente inondabili che ospitano aree verdi e zone non permeabili dall'esondazione utilizzate per la coltivazione e l'allevamento.

Nella parte sud la riorganizzazione degli argini comprende spazi lottizzati, dati in concessione ad associazioni di quartiere o a privati, e aree di manutenzione e sosta per le piroghe. All'estremità sud della sequenza urbana è collocato il nuovo mercato del pesce, posto in corrispondenza di un vuoto urbano antistante il *Quai de peche*, che insieme alle strutture di stoccaggio, riorganizza il sistema delle attività di pesca. Il mercato si organizza in tre spazi coperti di cui due adibiti alla vendita formale e uno dotato di servizi pubblici; i blocchi sono alternati ad un sistema di piazze nelle quali si concentrano i principali flussi di carico-scarico del pesce e le aree di commercio informale.

Bibliografia

- Belguidoum S. (2002), *Urbanisation et urbanité au Sahara; Méditerranée*, 3-4: 53-64.
- Coquery-Vidrovitch C. (1993). *Histoire des villes d'Afrique noire : Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel.
- Pourtier R. (1999), *Villes africaines, Documentation Photographique*, Dossier n. 8009 : La Documentation Française.
- Sinou A. (1993), *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Karthala-Orstom.
- Sinou A., Poinot J. (1998), *Villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960*, Paris, La Documentation Française.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

La pianificazione in un contesto urbano emergente in Africa a sud del Sahara: la *rural town*. Riflessioni sui piani di Caia e Sena, Mozambico.

Roberta Nicchia

Università degli studi di Trento
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica
Email: nicchia@ing.unitn.it
Tel/fax +39 0461 282672

Corrado Diamantini

Università degli studi di Trento
Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica
Email: corrado.diamantini@unitn.it
Tel/fax +39 0461 282672

Abstract Da dieci anni sono in corso, ad opera di alcuni urbanisti dell'Università di Trento tra cui gli autori di questo articolo, attività di ricerca, formazione e consulenza nel campo della pianificazione urbana e territoriale nel distretto di Caia, in Mozambico. Queste attività hanno riguardato il capoluogo del distretto, Caia, e un altro centro, Sena. E' apparso subito singolare il carattere di questi due centri urbani, che è stato ricondotto a una categoria interpretativa – la *rural town* – che si presta ad essere applicata a modalità insediative assai diffuse nell'Africa sub-sahariana. Anche i due piani, il POTU a Caia ed il PEU a Sena, non potevano che essere redatti in modo singolare. Da qui anche il tentativo di ricondurne le problematiche e le indicazioni a un quadro di riferimento concettuale e metodologico utilizzabile in esperienze similari. Il ruolo del planner in un simile contesto, invece, non si discosta in modo sostanziale – o non dovrebbe discostarsi - da quello consueto. A patto che si verifichino alcune condizioni

Parole chiave

pianificazione urbana, rural town, Mozambico.

Introduzione

Caia e Sena sono due piccole città con una popolazione di poco inferiore ai 20.000 abitanti, classificate come “*vila rural*” all'interno del sistema urbano mozambicano. Esse si situano lungo il fiume Zambesi, nel distretto rurale di Caia, a sua volta parte della Provincia di Sofala. Caia e Sena sono state create durante la dominazione coloniale come centri amministrativi e commerciali, abitati quasi esclusivamente da coloni (Newitt, 1995; Isaacman e Isaacman 1983). L'insediamento dei contadini africani ha avuto inizio soprattutto in epoca post-coloniale, subito dopo la guerra di liberazione (1975), a seguito di politiche tese a concentrare la popolazione rurale, che viveva dispersa in nuclei familiari, in pochi centri urbani dotati di infrastrutture e servizi (Orlowski 2001). Una seconda ondata migratoria si è registrata alla fine della guerra civile (1992), quando nelle piccole città del distretto sono stati allestiti campi di accoglienza temporanea, divenuti ben presto insediamenti permanenti, per i rifugiati di ritorno dal Malawi. L'ultima ondata migratoria è stata causata dalle recenti inondazioni del fiume Zambesi, che hanno forzato il trasferimento della popolazione rurale dalla piana alluvionale alle piccole città del distretto (Diamantini e Nicchia, 2009).

In breve, la crescita urbana di Caia e Sena è avvenuta ad opera di famiglie contadine del distretto, costrette ad abbandonare le aree rurali a causa di eventi sia politici che ambientali. Queste famiglie hanno mantenuto i valori culturali oltre che le strategie di sussistenza tradizionali, basati sulla continuità delle pratiche agricole condotte in

contesto urbano, al punto da rendere difficilmente percepibile, fino a pochi anni fa, una reale differenza di stili di vita tra aree urbane e aree rurali.

I caratteri urbani di queste piccole città sono da ricercarsi nel loro ruolo di centri commerciali, situati al centro di una densa rete di scambi urbano-rurali, anche grazie alla vicinanza con il Malawi. Questi caratteri si sono accentuati negli ultimi anni, in seguito a importanti processi di “modernizzazione” che hanno investito il Distretto. Si possono citare a proposito la riabilitazione della linea ferroviaria oltre che del ponte ferroviario “*Dona Ana*” e la costruzione del nuovo ponte sullo Zambesi, l’unico passaggio carrabile sul fiume capace di connettere il nord con il sud del paese; la proliferazione di attività commerciali e produttive; la fondazione della prima banca di micro-credito del Mozambico a Sena; il miglioramento di servizi e infrastrutture urbane, quali l’elettrificazione delle due città e l’apertura di una scuola secondaria a Caia; il potenziamento dell’apparato amministrativo a seguito del decentramento di poteri dallo Stato ai distretti. Questi processi hanno determinato profonde trasformazioni nella composizione socio-economica delle piccole città e nella loro organizzazione spaziale. Gli elementi di urbanità emergenti, fondendosi con i preesistenti caratteri rurali, hanno generato un pattern insediativo ibrido, qui definito *rural town*.

La necessità di gestire queste trasformazioni e la rapida crescita urbana che ne è conseguita, ha indotto l’amministrazione distrettuale a promuovere la redazione dei piani urbanistici delle due città, previsti dalla Lei de Ordenamento do Território approvata nel 2007. L’obiettivo di questi piani è stato fundamentalmente quello di assecondare, attraverso l’organizzazione dello spazio e la regolamentazione dell’uso del suolo, la resilienza delle due città a fronte delle trasformazioni traumatiche cui erano soggette, cercando di preservarne quanto più possibile i caratteri di rural town. Questa attività di pianificazione urbana, svoltasi con il supporto di alcuni ricercatori del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica dell’Università di Trento, tra cui gli autori di questo articolo, è intervenuta nell’ambito di un ampio programma di cooperazione decentrata, denominato “Il Trentino in Mozambico, il Mozambico in Trentino”, rivolto a promuovere la collaborazione tra la Provincia autonoma di Trento e la Provincia di Sofala. Il gruppo di urbanisti dell’Università di Trento ha inteso la partecipazione a questo programma e in particolare il coinvolgimento nelle attività di piano anche come opportunità di formazione professionale di tecnici locali, i quali hanno in seguito costituito il personale del “Servizio del Piano e delle Infrastrutture” del Distretto di Caia, al quale la riforma della pubblica amministrazione aveva di recente trasferito le competenze in materia, senza però provvedervi con adeguati strumenti tecnici e con risorse finanziarie.

La rural town: una tipologia urbana emergente nell’Africa sub-sahariana

La *rural town* è una tipologia insediativa ibrida, in cui gli elementi di urbanità, introdotti dal processo di modernizzazione in atto, si fondono con elementi del mondo rurale, che ancora oggi resistono e determinano fortemente l’economia locale, gli stili di vita, i meccanismi di governance e, non ultimo, i caratteri fisici dell’insediamento, come risulta immediatamente percepibile dalla Figura 1. Caia e Sena, infatti, così come la maggior parte delle *vila rural* del Mozambico, sono città di contadini, nelle quali lo sviluppo di attività e funzioni prettamente urbane si fonda su un tessuto sociale e culturale rurale (Nicchia, 2011).

Allo scopo di comprendere le caratteristiche originali delle *rural town*, i ricercatori del DICAM hanno intrapreso un processo di “trasposizione transculturale” (Cardano, 1997) attraverso ricerche di campo nel distretto di Caia, adottando un *bricolage* di diverse metodologie, prese in prestito prevalentemente dalla ricerca etnografica, quali l’osservazione diretta, interviste ad attori istituzionali e non-istituzionali rilevanti, l’analisi di dati e documenti ufficiali. Un’inchiesta sull’aggregato familiare condotta nell’estate del 2008 a Sena, poi, è risultata particolarmente efficace nell’individuare i diversi gruppi sociali emergenti nella *rural town* e nel comprendere le dinamiche di urbanizzazione spontanea. Attraverso un’intervista qualitativa strutturata, proposta alle 47 famiglie selezionate, infatti, sono stati esplorati temi di ricerca dalle forti implicazioni spaziali, quali la composizione dell’aggregato familiare, le strategie di sussistenza, l’accesso a risorse socio-culturali, l’uso di risorse ambientali, le tipologie abitative.

Come risultato dell’attività di ricerca sopra descritto, vengono riportati di seguito quattro temi-chiave, che descrivono le principali caratteristiche delle *rural town*.

Il primo tema-chiave riguarda la coesistenza di modi di produzione tradizionali e moderni. L’agricoltura, infatti, è una base di sussistenza fondamentale e tutte le famiglie possiedono un appezzamento di terreno da coltivare (*machamba*). Essa, però, si accompagna sempre ad attività non agricole e la diversificazione delle fonti di sussistenza rappresenta una caratteristica importante, comune a tutti i gruppi sociali. Tuttavia, nonostante la relativa omogeneità socio-culturale, si rileva un emergente dualismo che divide la popolazione in due gruppi socio-economici principali. Si rileva, infatti, che il 70% della popolazione appartiene al “settore di sussistenza”, mentre il 30% rientra nel “settore capitalistico”, per usare una dicotomia proposta da McGee (1974). Nelle famiglie del secondo gruppo, le attività commerciali consentono un reddito medio-alto, profitti, risparmi ed investimenti. Questa élite socio-economica abita la città consolidata di fondazione coloniale (*bairro cemento*) ed i suoi immediati dintorni, dove si concentrano abitazioni “convenzionali”, infrastrutture e servizi urbani. Le

famiglie appartenenti al settore di sussistenza, invece, popolano gli insediamenti spontanei situati ai margini delle piccole città, che riproducono gli stessi *pattern* insediativi dei villaggi rurali e sono quasi completamente privi di servizi e infrastrutture urbane. Questa segregazione socio-spaziale è specchio di una divisione tra la parte di popolazione che partecipa al processo di modernizzazione e quella che ne è esclusa, continuando ad essere legata a forme di organizzazione socio-economica tradizionali.



Figura 1 Vila de Sena.

La dipendenza della popolazione dalle risorse naturali è il secondo tema-chiave. La maggior parte degli aggregati familiari, infatti, riesce a sopravvivere grazie al libero accesso all'acqua, alla terra dove coltivare e allevare gli animali, alla legna da ardere, alle piante medicinali e ai materiali da costruzione. Inoltre, la maggior parte dei lavori occasionali, che consentono un'integrazione monetaria fondamentale per le famiglie appartenenti al settore di sussistenza, consistono nella trasformazione e vendita di materiali raccolti direttamente in natura. Ne risulta una sostanziale simbiosi tra la città e gli elementi naturali che la circondano. L'utilizzo incontrollato delle risorse naturali, però, sta procurando seri danni all'ambiente. Particolarmente problematica sembra essere, ad esempio, la condizione delle foreste: la loro superficie si sta velocemente riducendo sotto la pressione antropica determinata dalla rapida urbanizzazione. Il degrado delle risorse naturali riduce la qualità ambientale e, di conseguenza, anche le condizioni di vita della popolazione più povera (Sachs, 2003).

Un terzo tema-chiave è la persistenza di *pattern* insediativi, tipologie abitative e tecniche costruttive vernacolari. A dominare il paesaggio delle *rural town*, infatti, sono ancora i *mudzi*, i *compound* abitativi nei quali le grandi famiglie poligame dispongono le loro capanne di terra cruda e paglia circolarmente, intorno ad un ampio patio dominato da un grande albero da frutta, dove si svolgono attività domestiche e di sussistenza. La cultura abitativa tradizionale, però, sta evolvendo verso il modello dell'abitazione "convenzionale", che consiste in un edificio compatto, costruito in blocchi di cemento con il tetto di lamiera, caratteristico delle periferie delle principali città mozambicane. Tale modello rispecchia l'aspirazione ad uno stile di vita urbano ed è spontaneamente adottato dalla popolazione a reddito medio-alto. Esso, inoltre, è fortemente sostenuto dall'amministrazione locale e dalle organizzazioni internazionali operanti nel distretto di Caia. I programmi di "*resettlement*" della popolazione alluvionata, ad esempio, offrono sussidi e supporto tecnico soltanto alle famiglie che si impegnano a costruire case "convenzionali" (Governo da Província de Sofala, 2007). Questa tipologia abitativa, però, presenta alcuni inconvenienti: l'organizzazione spaziale non è appropriata alla cultura locale, è troppo costosa per la maggior parte della popolazione, ha dimostrato di avere una cattiva performance in termini di *indoor comfort*, sta producendo la perdita del patrimonio culturale e del sapere locale.

Il quarto tema-chiave, infine, sottolinea la sovrapposizione di istituzioni formali, che a seguito del decentramento amministrativo sono responsabili della pianificazione e gestione urbana, e di autorità tradizionali (*regulo*, *'nfumo* e *sapanda*), che trovano la loro legittimazione in antiche leggi e consuetudini tribali. Il D.L. 15/2000 ha di recente omologato entrambe queste istituzioni sotto l'etichetta di "autorità comunitarie". Esse partecipano, dunque, al governo della città con all'incirca le stesse funzioni, generando spesso conflitti nella gestione urbana (West e Kloeck-Jenson, 1999; Kyed e Buur, 2006). La popolazione, infine, è sostanzialmente esclusa dai processi decisionali locali, con il rischio che una pianificazione *top-down*, poco centrata su esigenze e aspirazioni degli abitanti, risulti inadeguata ed inefficace in fase di implementazione. Come emerge chiaramente dai temi sopra elencati, la strada verso la modernizzazione non è affatto lineare, e reminiscenze del mondo rurale persistono in tutti gli ambiti. L'interazione tra elementi urbani e rurali è in costante evoluzione e questi ultimi, lontano dall'essere caratteri residuali, rappresentano ancora una componente strutturale fondamentale delle *rural town* africane.

Le due esperienze di pianificazione urbana intervenute nel distretto di Caia: il POTU e il PEU

In questa parte, viene tracciata una sintesi delle due esperienze di pianificazione urbana intervenute nel distretto: il POTU-*Plano de Ordenamento Territorial e Urbanização da Vila de Caia* (2006), rappresentato nella Figura 2, e il PEU-*Plano de Estrutura Urbano da Vila de Sena* (2009). Segue una breve trattazione della strategia centrale, dei principi guida e di alcuni esempi di indicazioni di piano.

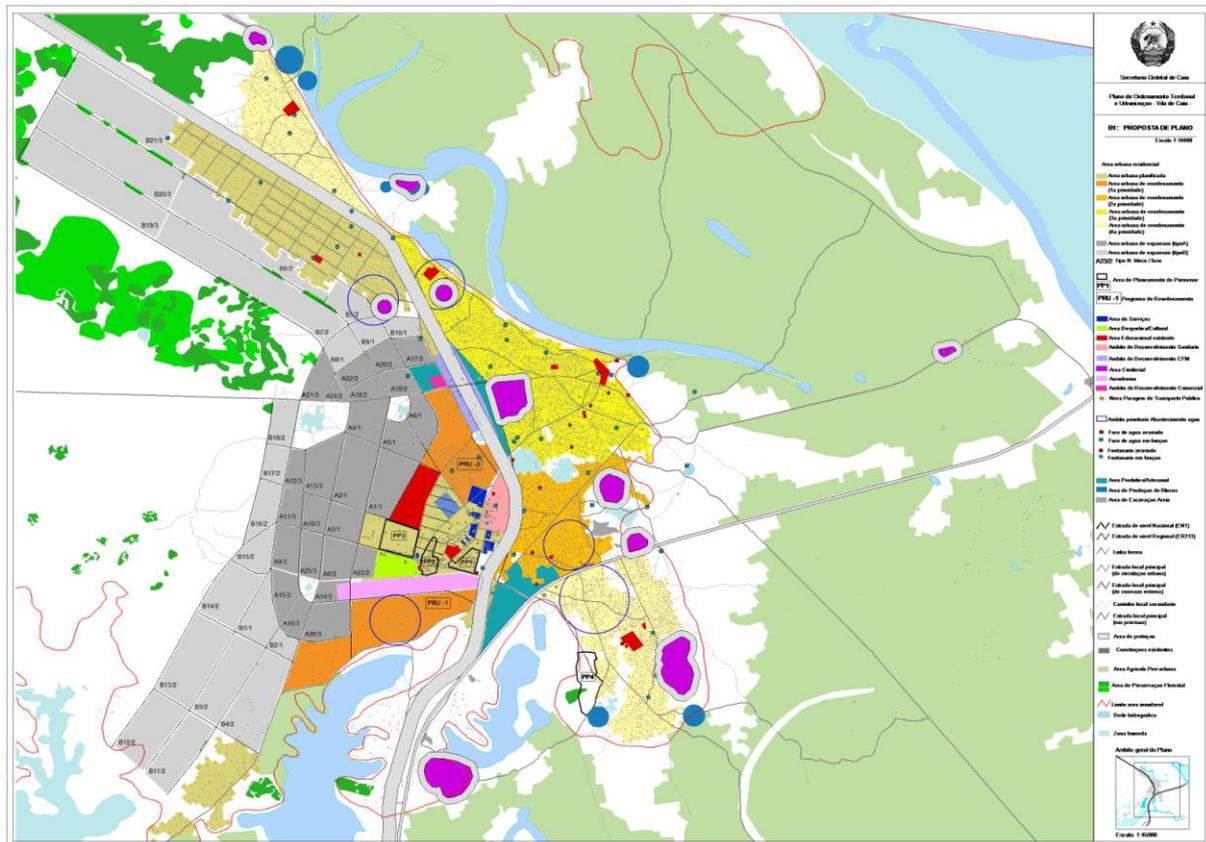


Figura 2 POTU- *Plano de Ordenamento Territorial e Urbanização da Vila de Caia*.

La strategia principale sottesa dai piani urbanistici consiste nel preservare le caratteristiche rurali, ancora largamente presenti nelle rural town, integrandole con i caratteri urbani emergenti. L'obiettivo dell'integrazione di forme di organizzazione socio-economica e spaziale diverse, tradizionali e moderne, è duplice: da un lato assecondare la modernizzazione della struttura urbana e, dall'altro, supportare le attività di sussistenza della popolazione. Questa strategia si basa su due principi, ampiamente presenti nei documenti programmatici del governo mozambicano: superamento della disuguaglianza e lotta alla povertà (República de Moçambique, 2005; 2006). In termini spaziali, il primo principio si traduce nel superamento del dualismo urbano, attraverso l'integrazione tra città "moderna" e insediamenti spontanei. Tale obiettivo è stato perseguito attraverso precise scelte di piano, che si sono concretizzate in progetti puntuali, la maggior parte dei quali già realizzati o in fase di

implementazione (Diamantini, 2010). La ricollocazione del mercato principale di Caia al di fuori della città consolidata, nei pressi della stazione ferroviaria in costruzione e di altri servizi urbani, ad esempio, persegue questo obiettivo. L'area del nuovo mercato, infatti, si configura come un hub di servizi, una centralità urbana strategicamente situata a ridosso della città moderna, in modo da creare un punto di collegamento e comunicazione con tre insediamenti spontanei, prima spazialmente segregati dal resto della città (vedi Figura 3). L'obiettivo dell'integrazione socio-spaziale è stato perseguito anche garantendo la libera circolazione degli abitanti all'interno della città ed evitando di creare aree inaccessibili, così come attraverso altre scelte di piano, quali la distribuzione policentrica di attività e servizi in tutto il contesto urbano, la dotazione di infrastrutture basiche in ogni quartiere, la riqualificazione degli insediamenti spontanei. Numerosi programmi di riqualificazione urbana, infatti, sono stati condotti diffusamente negli insediamenti spontanei, traendo ispirazione dal modello proposto dalla Facoltà di Architettura e Pianificazione dell'Università Mondlane di Maputo nell'ambito del progetto "Cities without Slums" (MICOA, 2005). Questi programmi definivano una serie di interventi integrati, che miravano a garantire la sicurezza del titolo di possesso della terra da parte degli abitanti, il miglioramento delle condizioni abitative, dell'approvvigionamento idrico e della rete stradale, così come la dotazione di scuole primarie.

Il secondo principio ispiratore delle scelte di piano, quello della lotta alla povertà, implica la tutela delle forme di organizzazione spaziale legate alla sussistenza, quali ad esempio la *mixité* dei grandi lotti abitativi, in cui il 70% delle famiglie conduce una grande varietà di attività che ne garantiscono la sopravvivenza, anche in assenza di reddito monetario (Satterthwaite e Tacoli, 2003). Un altro esempio di tutela delle forme di sussistenza, lo ritroviamo nelle scelte relative alla distribuzione del terreno agricolo urbano e peri-urbano. Per garantire a tutte le famiglie il possesso di terra sufficiente a soddisfare il proprio fabbisogno alimentare, il POTU ha stabilito che a ogni famiglia non potesse esserne assegnata più di 1,5 ha. Questa misura ha inteso soprattutto arginare l'acquisto di ampie porzioni di terreno da parte di pochi privati, considerata la quantità non illimitata di suoli coltivabili in prossimità delle due città. Tale politica è stata resa possibile dalla legislazione in vigore in Mozambico, secondo la quale la terra è una proprietà collettiva, le cui modalità di accesso sono stabilite, in contesto urbano, proprio dal piano urbanistico (*Lei da Terra*, 1997).

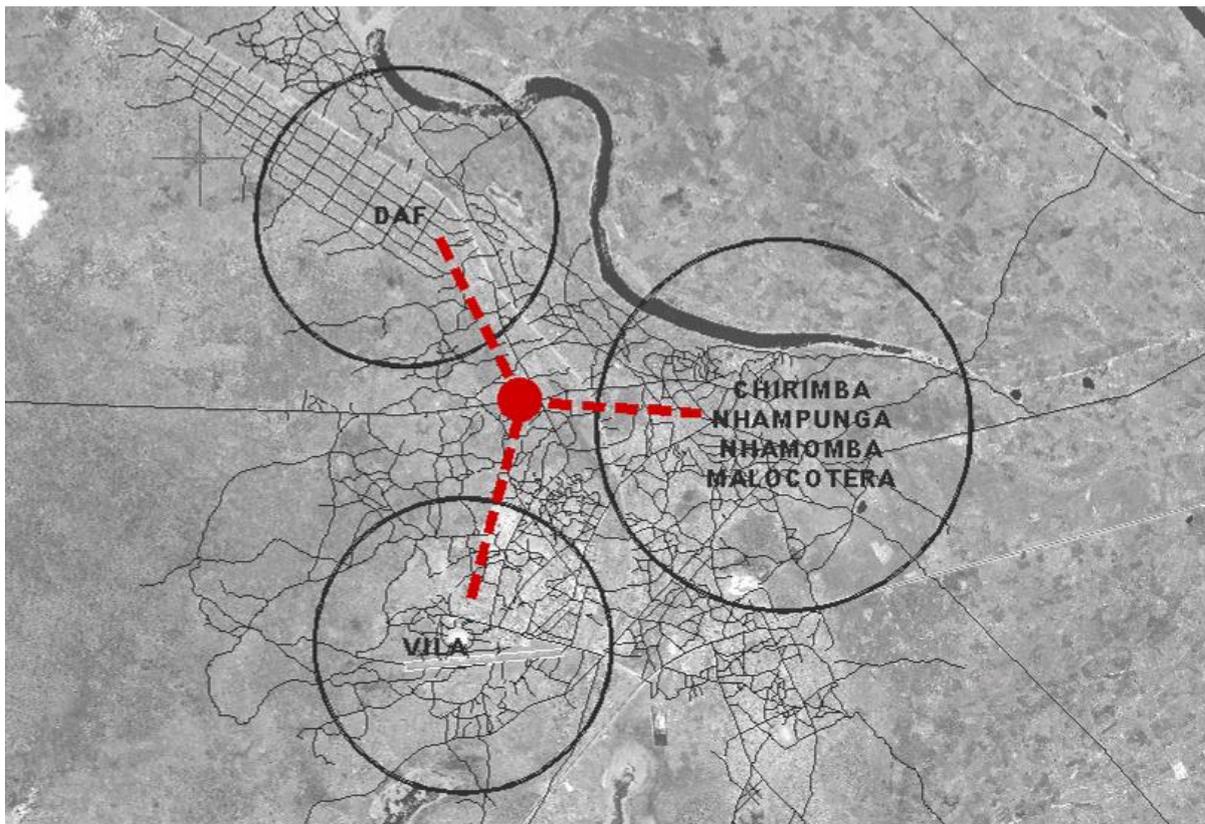


Figura 3 Localizzazione del mercato principale a Caia.

Il POTU ed il PEU si sono configurati come processi decisionali complessi, aperti in primo luogo al dialogo con e tra i due principali referenti istituzionali: l'amministrazione statale ed i leader tradizionali. Senza il coinvolgimento di entrambe le autorità, il processo sarebbe stato vanificato da veti reciproci, ritardi nella presa di decisioni, conflitto nell'implementazione delle azioni. Attraverso consultazioni avvenute nell'ambito di due assemblee consultive (il *Conselho Consultivo do Posto Administrativo* e il *Conselho Consultivo do Distrito*), si è

ottenuto l'obiettivo di giungere a decisioni condivise, che hanno consentito la concreta attuazione del piano già a partire dai mesi immediatamente successivi alla sua approvazione. Nel processo decisionale si è favorito il coinvolgimento della popolazione, come nei programmi di riqualificazione degli insediamenti spontanei, ad esempio, dove i problemi e le possibili soluzioni venivano discusse all'interno di incontri aperti agli abitanti. In alcuni programmi di gestione urbana a scala di quartiere, infine, si è richiesto il protagonismo diretto delle comunità locali, come nel caso dei comitati di gestione delle fonti di approvvigionamento idrico, composti da autorità tradizionali ed abitanti. L'interazione positiva di autorità statali, tradizionali e comunità locali all'interno del processo di pianificazione, così come la concreta implementazione delle azioni di piano, sono da considerare indicatori del successo dell'esperienza, a Caia come a Sena.

Il ruolo del planner

Per brevità, ci si limita di seguito a mettere a confronto la domanda iniziale avanzata dall'Amministrazione del Distretto, con riferimento ai due piani urbanistici, con i comportamenti che sono stati effettivamente adottati nel corso della redazione del piano.

La domanda dell'Amministrazione era piuttosto esplicita: connotare quanto più possibile Caia e Sena in senso moderno, concentrandosi in particolare sull'ammodernamento e la dotazione infrastrutturale dei nuclei di formazione coloniale, peraltro gli unici insediamenti in muratura. Questo avrebbe significato riprodurre di fatto, al di là delle intenzioni, l'esasperato dualismo urbano – qui condizioni di povertà e là condizioni di privilegio – diffuso nelle città dei paesi in via di sviluppo. Un dualismo ancora appena percepibile, sia a Caia che a Sena.

La redazione dei due piani ha seguito, come si è detto, un altro percorso non lasciando comunque inevase alcune delle aspettative dell'Amministrazione. Questo è stato possibile, in particolare, attivando un dialogo continuo con i diversi interlocutori al di là degli incontri ufficiali, facilitato dal fatto che le grandi opzioni politiche in Mozambico fanno tuttora riferimento, come si è accennato, al superamento delle disuguaglianze e alla lotta alla povertà. Si sono proposte, inoltre, soluzioni tecniche capaci allo stesso tempo di essere coerenti con queste opzioni e di essere realizzabili da parte dei tecnici locali.

Senza dubbio c'è stato un concorso attivo – non certo una supplenza politica – nella costruzione di scenari al futuro delle città, ma questo, lì come altrove, fa parte del mestiere.

Va detto che questo dialogo e questa capacità di attuazione delle scelte sono stati resi possibili dalle modalità con cui interviene la cooperazione decentrata cui si è fatto riferimento. Si tratta di modalità caratterizzate dalla presenza ininterrotta, per oltre un decennio, dei tecnici e dei volontari del Consorzio Associazioni con il Mozambico nel distretto di Caia. Questa presenza ha consentito di stabilire, con le autorità locali, sia istituzionali che tradizionali, un rapporto franco, oltre che di fiducia reciproca, senza il quale il concorso attivo alle scelte di piano sarebbe stato impensabile.

Bibliografia

- Cardano, M. (1997), "La ricerca etnografica", in Ricolfi L. (ed.) "La ricerca qualitativa", *La Nuova Italia Scientifica*, Roma.
- Diamantini C. e R. Nicchia (2009), "The emerging role of Mozambican small urban centers in local development: the case of Caia District", *Proceedings of the 1st Cap Verde Congress on Regional Development*, APRD Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, April 2009, Praia, Cap Verde.
- Diamantini C. (2010), "Spatial Planning to Avoid Urban Inequalities: Experiences in Emerging Small Towns in Mozambique", in Congress Papers, 46th ISOCARP Congress, 19-23 September 2010, Nairobi, Kenya.
- Diamantini C., Geneletti D. e R. Nicchia (2011), "Promoting urban cohesion through town planning. The case of Caia, Mozambique", *International Development Planning Review*, Vol. 33, No. 2.
- Governo da Província de Sofala - Direcção Provincial das Obras Públicas e Habitação (2007), *Programa de Reassentamento da população afectada pelas cheias 2007: Plano Operacional*, Beira.
- Governo do distrito de Caia, *POTU – Plano de Ordenamento Territorial e Urbanização da vila de Caia*, vila de Caia, 2006.
- Governo do distrito de Caia, *PEU – Plano de Estrutura Urbano da vila de Sena*, vila de Caia, 2009.
- Isaacman, A. e B. Isaacman (1983), "Mozambique. From Colonialism to Revolution, 1900-1982", *Westview Press*, Boulder, Colorado.
- Kyed, H. e L. Buur (2006), "New Sites of Citizenship: Recognition of Traditional Authority and Group-based Citizenship in Mozambique", *Journal of Southern African Studies*, Vol. 32, No. 3, pp.563-581.
- Mc Gee T. C. (1974), "The Persistence of the Protoproletariat: Occupational Structures and Planning for the Future of Third World Cities", *University of California, School of Architecture and Urban Planning*, Los Angeles.
- MICOA (2005), "Moçambique. Melhoramento dos Assentamentos Informais", *CEDH (Centro de Estudos de Desenvolvimento do Habitat)*, Maputo.

- Newitt, M. (1995), "A History of Mozambique", *Indiana University Press*, Indiana.
- Nicchia R. (2011), "Planning African rural towns", *LAP- LAMBERT Academic Publishing*, Saarbrücken.
- Orłowski D. (2001), "Pobreza em Sofala. Dimensão Territorial e Factores Qualitativos", *GFA Management*, Hamburg.
- República de Moçambique (2005), *Plano Quinquenal do Governo 2005-2009*, Maputo.
- República de Moçambique (2006), *PARPA II—Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta 2006-2009*, Maputo.
- Sachs, W. (2003), "Environment and Human Rights", *Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie*, Wuppertal.
- Satterthwaite D. e C. Tacoli (2003), "The urban part of rural development: the role of small and intermediate urban centers in rural and regional development and poverty reduction", *International Institute for Environment and Development (IIED)*, Working Paper 9 on Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies, London.
- West, H. G. e S. Kloeck-Jenson (1999) "Betwixt and Between: "Traditional Authority" and Democratic Decentralization in Post-War Mozambique", *African Affairs*, Vol. 98, No. 393, pp.455-484.