

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA  
CAMPUS DI CESENA  
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN  
ARCHITETTURA

TITOLO DELLA TESI

Architettura del limite. Un progetto in Holzmarkstraße a Berlino.

TESI IN

Architettura e Composizione Architettonica III

RELATORE

Annalisa Trentin

PRESENTATA DA

Marco Giovinazzo

CORRELATORE

Simone Boldrin

Sessione Terza

ANNO ACCADEMICO 2014/2015





# Sommario

## **Berlino** **Introduzione**

### **1**            **Strutture Urbane**

#### 1.1            Berlino città senza forma, forme senza città

- 1.1.1    città senza forma, forma senza città
- 1.1.2    dal disgelo agli insediamenti
- 1.1.3    agricoltura e villaggi
- 1.1.4    fortificazione
- 1.1.5    espansione barocca
- 1.1.6    fabbrica ed industria
- 1.1.7    circonvallazione
- 1.1.8    l'espansione di Hobrecht
- 1.1.9    ferrovie
- 1.1.10   Groß-Berlin
- 1.1.11   asse Nord-Sud
- 1.1.12   bombardamenti
- 1.1.13   il problema della ricostruzione
- 1.1.14   Berliner Mauer
- 1.1.15   Die Wende

#### 1.2            Sistema Ecologico

- 1.2.1    trama degli spazi aperti naturali
- 1.2.2    il sistema del verde pubblico
- 1.2.3    corsi d'acqua principali

#### 1.3            mobilità e trasporti

- 1.3.1    il trasporto pubblico
- 1.3.2    mobilità su ferro
- 1.3.3    porti e aeroporti
- 1.3.4    mobilità su gomma

## **2 Dalla residenzstadt alla miethausstadt**

### 2.1 Verso la metropoli

- 2.1.1 la residenzstadt
- 2.1.2 Atene del Nord
- 2.1.3 la città barocca
- 2.1.4 espansione ottocentesca
- 2.1.5 la città di Schinkel
- 2.1.6 la proposta di Lenné

### 2.2 il piano Hobrecht

- 2.2.1 una premessa
- 2.2.2 il piano delle Mietkaserne
- 2.2.3 disposizioni del piano

### 2.3 Miethausstadt

- 2.3.1 l'eredità materiale del piano: Mietkaserne

## **3 La città socialista**

### 3.1 Berlino capitale della DDR

- 3.1.1 introduzione
- 3.1.2 nascita e concezione della città socialista
- 3.1.3 i sedici principi dell'urbanistica
- 3.1.4 lo stadtzentrum

## 3.2 La strada Socialista

3.2.1 formazione della Stalinallee

3.2.2 Karl-Marx-Allee

## **4 la ricostruzione critica ieri ed oggi**

### 4.1 internationale Bauausstellung

4.1.1 una critica al movimento moderno

4.1.2 indirizzo culturale dell'IBA

4.1.3 la ricostruzione critica: eredità culturale dell'IBA

### 4.2 die Wende

4.2.1 il problema della riunificazione

4.2.2 il Planwerk Innenstadt

## **5 il progetto**

### 5.1 premesse

5.1.1 un approccio preliminare

5.1.2 metodologie

5.1.3 introduzione

### 5.2 area studio

5.2.1 Stralauer Vorstadt

5.2.2 area studio oggi

5.2.3 ponte Jannowitz

5.2.4 Jannowitzbrücke Bahnhof

5.2.5 Holzmarktstraße 10

### 5.3 metaprogetto

5.3.1 quadro esigenziale

- 5.3.2 metodologie
- 5.3.3 grammatiche del limite
- 5.3.4 strategie
- 5.3.4 strumenti

## 5.4 Architettura del limite

- 5.4.1 planivolumetrico
- 5.4.2 programma
- 5.4.3 spazio pubblico: le piazze
- 5.4.4 spazio pubblico: cannocchiali sulla Spree
- 5.4.5 spazio pubblico: percorso sopraelevato
- 5.4.6 architetture: gli edifici pubblici
- 5.4.7 architetture: le *stanze* della stazione
- 5.4.8 architetture: il pettine e gli *höfe*
- 5.4.9 architetture: gli edifici residenziali

### **conclusioni**

### **Tavole e allegati**

### **bibliografia e Sitografia**

### **ringraziamenti**



**Berlino**





## introduzione

Berlino, capitale della Repubblica Federale di Germania, è uno dei principali centri politici e culturali dell'intera Unione Europea. Gode dello statuto di *bundesland*, ovvero quello di una città-stato, e consta di una popolazione di 3.531.201 abitanti, come si evince dalla rilevazione effettuata nel 2012.

L'area metropolitana ha una superficie complessiva di 2'851 km<sup>2</sup> ed una popolazione corrispondente di 4.462.166 abitanti.

Considerando tuttavia l'estensione completa della regione metropolitana di Berlino/Brandeburgo la popolazione si aggira attorno all'ordine dei sei milioni di abitanti.

La città, dal 2001, è suddivisa in 12 distretti amministrativi, conosciuti con il nome di *Bezirk* o *Verwaltungsbezirk* che amministrano i 95 quartieri, *ortsteil*.

Questa riorganizzazione del governo del territorio fa parte, lateralmente, di un più grande processo di rinnovamento, avviato nel recente passato, inaugurato dalla riunificazione delle due Germanie. Un evento così straordinario, destinato a diventare il riferimento storico, nell'immaginario collettivo, della nascita di un nuovo ordine geo-politico mondiale.

Dal secondo dopo-guerra, attraverso la stagione della *guerra fredda*, Berlino fu l'osservata speciale delle grandi potenze mondiali, considerata il termometro politico del conflitto nonché proprietaria della più emblematica testimonianza di cultura materiale del tempo, *il Muro*.

E poiché l'urbanità di un luogo è indissolubilmente legata agli avvi-

cendamenti politici ed economici che attendono ad esso, considerando la memoria storica recente, potremmo azzardare a considerare la storia urbana di Berlino come un fenomeno fra i più straordinari del secolo XX.

Questo perché la città ha sperimentato, in un periodo storico relativamente breve, una sensibile quantità di modelli urbani, costantemente arricchiti da una folta letteratura architettonica diversificata per tendenze, stili, appartenenze.

Dalla metà dell'Ottocento sino alla fine del Novecento infatti, si sono manifestati degli straordinari processi di crescita e sviluppo per la città che ne hanno modificato e riscritto le trame nel tessuto urbano. Il trauma della guerra, che cancellerà l'immagine della città consolidata, e infine il *muro*, che dividerà la città in due realtà distinte ed avverse, si inseriscono come delle significative anomalie destinate a diventare, a tutti gli effetti, degli strumenti di pianificazione inaspettati tanto quanto i sigilli su di un'epoca storica consumatasi nel dramma del conflitto.

In questo contesto si articolerà la coscienza modernista di astoricità ed universalismo che farà conoscere alla città di Berlino il percorso di completa rottura non solo con il passato architettonico della tradizione (tipologie, isolati urbani, modelli insediativi) ma anche con l'idea di stato sociale sino ad allora conosciuta.

Un riassetto delle politiche del regime dei suoli, porrà l'accento sulla residenza di massa e sulla razionalizzazione dello spazio abitativo, contribuendo alla fioritura dell'autonomia dell'oggetto architettonico, finalmente libero dalla continuità altrimenti imposta dalla tradizione, così come ad una profonda riflessione sulla progettazione aprioristica dello spazio urbano.

Queste riflessioni sono destinate a maturare contestualmente all'affinarsi delle tecniche di prefabbricazione ed al ripensamento degli strumenti urbanistici di pianificazione.

In questo panorama, a distanza di un solo ventennio dalla *Berlino di Pietra* prende forma la Berlino città socialista, capitale della Ddr, *Deutsche Demokratische Republik*.

I manufatti urbani di questa stagione, scarsamente flessibili ed integrabili, costituiscono ad oggi il grande lascito di un'utopia politica e della sua coniugazione architettonico-materiale. I cosiddetti *Plattenbausiedlungen*.

Il nuovo ordine sociale avrebbe dovuto sostituire lo statuto della società dell'industria, del capitalismo ottocentesco, in favore di un rinnovato senso di democratizzazione.

La conseguenza di questo nuovo senso ideologico fu un'applicazione pedissequa del funzionalismo modernista.

La costruzione del centro diventerà il tema ossessivo dei progetti più ambiziosi sino alla riunificazione della città.

Ma l'organizzazione urbana della città funzionale come modello del programma moderno, contemplando la produzione di massa standardizzata aveva più volte generato degli agglomerati residenziali destinati a diventare il simbolo di un fallimento dissociativo fra la città e i suoi abitanti.

La cultura architettonica benché fosse asservita alla guida politicizzata di due governi in antitesi, aveva risposto, universalmente, con lo stesso atteggiamento nei confronti della città: *Großarchitektur per una Großstadt*.

L'eredità degli anni sessanta denunciava una cospicua inadeguatezza dei modelli applicati e sperimentati, degli strumenti urbanistici di pianificazione, aprendo al dibattito sul ripensamento delle strategie urbane e degli strumenti di progetto come dispositivi di interpretazione delle trasformazioni della città.

Il superamento del modernismo sarà caratterizzato tuttavia dall'emergere di posizioni differenti circa il progetto per la città.

Il carattere miscelaneo e frammentario della città favorirà la retorica del progetto per parti, del progetto locale e non più generale alla scala della città, ancora divisa.

Secondo la lettura della città come una struttura discontinua, costituita più da elementi contrastanti e conflittuali piuttosto che della possibile contiguità fra essi, il progetto può assumere le vesti di un dispositivo di intervento puramente formale, sensibile alle storie lo-

cali.

In questo panorama si ripercuote la profonda crisi architettonica del rapporto piano/progetto esasperata nell'esperienza di Berlino che ne discute profondamente la necessità.

L'esempio emblematico di questo momento di crisi è il percorso affrontato dall'IBA, *Internationale BauAusstellung*.

Nonostante l'apparente distacco con il tema della pianificazione su scala urbana, i contenuti dell'IBA, attraverso il principio della ricostruzione critica, accedono a strumenti di progetto che sembravano essere stati scartati dalle precedenti amministrazioni e poi dimenticati.

Surrogato dello strumento urbanistico generale, il piano locale dell'IBA infatti garantiva una rinnovata attenzione alla storia della città e alla sua tradizione ponendo questi contenuti su di un continuum con la riflessione progettuale contemporanea.

Il contributo teorico più significativo di questo momento è probabilmente l'opera di Aldo Rossi *L'Architettura della Città*.

La città ritorna ad essere, o diventa, la scena fissa dell'agire architettonico.

Il progetto moderno aveva invertito il rapporto tra morfologia urbana e architettura, ponendo l'accento su quest'ultima, liberandola dal confronto dialettico con il contesto.

La nuova posizione che si consolida all'alba della caduta del muro e la conseguente riunificazione delle due Germanie, *Die Wende*, la Svolta, recupera i contenuti di confronto e saggio con le sedimentazioni della città, dei cosiddetti *fatti urbani*, cristallizzandosi in una grande esposizione con lo scopo di proporre delle soluzioni per i diversi problemi delle aree urbane.

Il programma dell'IBA si è articolato attorno a due temi principali, la ricostruzione critica del tessuto edilizio ed il risanamento degli isolati tradizionali. Il programma provvederà alla produzione di nuovi alloggi nell'appendice sud della città federiciana, diventata periferica con la costruzione del muro, e presso il polo culturale di Berlino Ovest, il kulturforum.

Ma ancora una volta un grande evento politico avrebbe partorito dei nuovi presupposti per la materia urbanistica ed architettonica nonché politica e sociale.

La caduta del muro del 1989 comporta, fra le molte ripercussioni, l'improvvisa transizione dal socialismo al libero mercato, quindi la reintroduzione della proprietà privata, e un nuovo revisionato rapporto delle amministrazioni, committente, progettisti.

L'auspicato crollo della divisione quarantennale ha dispiegato una serie concatenata di istanze e problemi di carattere plurimo che si erano cristallizzati al di qua e al di là del muro:

una sensibile migrazione demografica, il carattere incompiuto di una città, il vuoto e l'assenza di un centro per la città ed un centro amministrativo.

La città avrebbe dovuto essere ristrutturata assumendo le vesti di città capitale, attraverso l'erogazione di servizi di standard europeo, garantendo il riammodernamento delle linee di comunicazione con le altre città ma soprattutto delle connessioni urbane, quali il ricongiungimento delle linee metropolitane di U-Bahn ed S-Bahn dismesse durante la stagione del muro.

In questo contesto si sarebbe dovuto far fronte alla incalzante richiesta di alloggi e al dispiego di infrastrutture necessarie a contenere la domanda di un nuovo bacino di residenti derivato da un nuovo tasso di immigrazione.

Un'interessante testimonianza diretta di questo fermento attorno alla Cosa Urbana di Berlino è restituita da Vittorio Gregotti, autore in CASABELLA 578 dell'articolo *Berlino Domani*.

L'articolo, "una serie di appunti, di tracce discontinue di una possibile riflessione sulla città", contiene le principali linee guida perseguire, parafrasi della mostra ospitata nell'inverno del 1991 al "Deutsches Architekturmuseum", sullo sfondo della suo divenire futuribile (GREGOTTI, 1992).

Il contesto attorno a questa costellazione di problemi e necessità non sembrava troppo favorevole ai sensi di una compiuta e rinnovata strategia generale deputata a un rinnovamento urbano integrato.

Le improvvise circostanze storiche, i decennali contrasti politici, l'assenza di un quadro giuridico unificato per la pianificazione urbanistica, il limbo delle aree 'congelate' sotto l'interesse del muro, erano solo alcuni fra i problemi di maggior rilievo.

Diventava necessario in questa fase stabilire i criteri e le linee guida da parte dell'amministrazione pubblica per confrontare il materiale urbano ereditato dalla storia con queste nuove esigenze. In questo senso l'esperienza dell'IBA, attraverso il criterio della ricostruzione critica, aveva già contemplato una riflessione profonda sulla cultura architettonica della città e della sua identità più intima.

In linea diretta con le riflessioni e i contenuti dell'esposizione, l'amministrazione unificata ha concentrato gli sforzi degli enti urbanistici verso la redazione di un programma che potesse fornire delle indicazioni chiare ed unitarie per orientare i progetti e gli interventi nelle zone maggiormente interessate dalla pressione degli investitori.

E quindi dopo l'unificazione si sarebbe nuovamente affermato quel carattere sperimentale di città-laboratorio che avrebbe portato all'elaborazione di strumenti specifici per singole aree e regioni di intervento. All'interno di questo impalcato si trova un primo piano di direttive unitarie per il 'centro' urbano, il Planwerk Innenstadt.

Viene promosso da Hans Stimmann e redatto da un gruppo di architetti e di urbanisti in collaborazione con un team di esperti di varie discipline.

Questo strumento ha l'ambizione di rappresentare il dispositivo che possa consentire di "rendere ancora esperibile la storia della città" (MAZZOLENI 2009). Il Planwerk Innenstadt diventa così lo strumento di indirizzo che interesserà quelle che in passato erano le aree centrali dei settori orientale ed occidentale della città. Si è configurato così questo dispositivo programmatico per la reintegrazione delle due città e la creazione di una comune identità volgendo lo sguardo ad una più ampia dimensione di internazionalizzazione della città. Ai due ex-centri urbani si doveva attribuire un nuovo ruolo. La cosiddetta *City*, settore ovest, avrebbe assunto un valore fortemente rappresentativo e perché conservava intatti i lasciti della tra-

dizione architettonica pre-bellica e perché la grana del tessuto urbano avrebbe in qualsiasi condizione di intervento consentito la ricucitura dei sistemi edilizi.

Lo *stadtzentrum* della DDR invece, con le sue vie di comunicazione sovradimensionate, le aree di rappresentanza eccedenti e prive di scopo, discutibilmente convincenti dal punto di vista estetico, conserva non pochi problemi di flessibilità.

La posizione del piano ruota attorno al rispetto della storia della città. Ed infatti, il settore orientale, la città socialista, l'eredità dell'utopia modernista, sollevano le questioni d'architettura più complesse, considerando l'enorme patrimonio architettonico 'congelato' secondo lo statuto di vincolo. I punti di intervento principale risultano non solo grandi spazi centrali ma gli importanti punti di snodo, decisivi per la politica delle comunicazioni e per la destinazione d'uso: Spittelmarkt e Leipziger Straße, **Holmarktstraße** e Alexanderstraße, Mollstraße e Büschingplatz (STIMMANN, 2000).

Il presente progetto di Tesi può essere considerato come un testo che si avvicina all'antologia della città di Berlino, argomentando i contenuti e le direttive dello strumento del Planwerk Innenstadt, osservandone i principi.

Del piano ne recepisce la fede architettonica, e la missione di una immagine futuribile per la città.

La relazione ed il percorso di progetto si inseriscono all'interno di uno dei temi tracciati ed individuati dalla redazione del piano, il ripensamento della città socialista, come ricerca sperimentale di una possibile progettazione urbana ed architettonica.

Questo percorso e questa ricerca hanno riguardato in primo luogo uno studio approfondito della città, attraverso una continua contestualizzazione storico-architettonica.

Si è proceduto ad una successiva analisi critica del settore orientale e del programma socialista, valutandone i contenuti e le espressioni, per individuare successivamente la traccia di un progetto plausibile e coerente alla struttura del piano.

I temi che fondano il Planwerk Innenstadt attengono alla gestione unitaria dei processi di trasformazione della funzione e della forma del centro della metropoli contemporanea.

Eccone elencati i principali obiettivi (MAZZOLENI, 2009):

- Contrastare la specificità del centro attraverso il potenziamento della funzione residenziale, regolamentando le destinazioni commerciali, producendo un tessuto edilizio misto;
- Introduzione di nuove tipologie edilizie realizzate su piccoli lotti come intervento di ricucitura;
- L'isolato urbano è recepito come elemento strutturante e fondativo del progetto;
- Investire sulle Stadthaus al fine di garantire una maggiore flessibilità con possibilità d'uso variegata, quali abitazioni in affitto, attività artigianali, negozi, attrezzature collettive, laboratori...
- Aumentare la densità dell'area urbana ricomponendo la forma della città compatta e favorendo una maggiore complessità funzionale;
- Ridurre l'ampiezza delle strade sovradimensionate;
- Esperire edificazioni a cortina e nuovi edifici di connessione con diverse funzioni fra i grandi blocchi residenziali

Alla luce di ciò è stato possibile procedere ad un disegno urbano cosciente di queste direttive ed indicazioni.

Il progetto mantiene aperte le possibilità di una nuova configurazione urbana che sappia recuperare i tracciati del tessuto architettonico prebellico declinati talvolta secondo nuovi scenari e programmi. Ed in particolar modo il tema di questo percorso ruota attorno ad una riflessione su particolari segni del territorio che, nel corso della storia, sovrascrivendosi, ne hanno costituito dei limiti.

Il corso del fiume Spree, l'asse sovradimensionato della Holzmarktstraße, il tracciato del viadotto della S-Bahn si intrecciano e riscrivono le sorti del tessuto urbano su cui insistono, preservandolo nel tempo da qualsiasi tipo di edificazione.

Sarà quindi la grammatica del limite ad interrogare questi segni al

fine di invertirne lo statuto con la città, favorendone la conversione,  
da limite ad opportunità.



---

Il settore orientale nel 'Planwerk Innenstadt (2010)'

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/pix/innere\\_stadt/download/differenzplan\\_2010](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/pix/innere_stadt/download/differenzplan_2010)



# 1 strutture urbane

## 1.1 Elementi generatori del paesaggio urbano

### 1.1.1 città senza forma, forma senza città

Leggere la città di Berlino significa approcciarsi ad una composizione ed aggregazione di diversi brani autonomi ed identitari che compongono la letteratura della città alla grande scala, come una costellazione miscellanea di elementi.

La non-memoria della città di Berlino sottende così a un *entourage* di 'pianificatori non-pianificatori' che le hanno dato forma nel tempo in maniera episodica. L'urbanesimo di Berlino è quindi un fenomeno se non controverso, sicuramente composito. Le 'isole berlinesi' si accavallano nel tempo e appaiono oggi sovrapposte come una miscela di volontà di caratterizzazione progettuale mista all'alea della storia.

Dagli echi della pianificazione federiciana, attraverso lo *sturm und drang* che rivive nelle macchie verdi che circondano e si innestano nelle viscere urbane, all'ossimorico neoclassicismo-modernismo schinkeliano che legge queste identità autonome e divise, provando ad ammetterne la via della continuità.

Il XIX secolo, l'accumulo storicista, il trauma delle guerre, il muro, hanno partorito nella collettività i presupposti per il dibattito progettuale di una pianificazione dilatata per la città, piegata sulla politicizzata propaganda dell'occidente contro l'est sovietico.

Dal punto di vista strutturale ciò che è reperibile e che perdura nella lettura della città, è l'incredibile attitudine della stessa ad essere costantemente rovesciata da una serie di episodi, eventi, circostan-

ze che ne hanno trasformato costantemente lo statuto.

E così ricercare gli elementi generatori della composizione della città porta tragicamente alla scomparsa della stessa. Ci si imbatte in questa particolare collezione di segni che, assumendo dei veri e propri caratteri formali, si elevano ad elementi autonomi.

Ciò è ben compreso ed altrettanto bene restituito dall'opera di Philip Oswalt, *Berlino città senza forma*, 2006.

L'autore si sofferma nella riflessione di questi elementi, di come alcuni fra essi siano fondati su precise intenzioni, altri siano il risultato di processi che tentino di organizzare lo spazio della città "senza averne nessuna" (OSWALT 2006).

La forza di ogni singolo elemento, di volta in volta, sovrasta il lessico precedente andando a comporre un inventario astratto di forme urbane.

Alla luce di ciò, è possibile indagare sugli aspetti formali di questi elementi per comprenderne lo sviluppo?

Si invita alla lettura di questi principali fattori ed elementi generatori.

### **1.1.2 dal disgelo agli insediamenti**

La topografia di Berlino è fortemente caratterizzata dal processo di glaciazione e interglaciazione del continente europeo avvenuto fra il 400'000 e 20'000 a.C.

Questo perché il disgelo, che genera la formazione di bacini idrologici per via dei numerosi vuoti del sottosuolo, dà il via al processo di dilavamento delle valli. L'orografia dei bacini e dei fiumi persiste ancora oggi nel paesaggio di Berlino.

Con la formazione di guadi, isole, punti strategici si avvia quel processo di colonizzazione dei primitivi insediamenti di villaggio, che daranno luogo in seguito ai centri di Spandau, Köpenick, Berlino e Cölln.

Queste regioni vengono preferite nell'ottica delle costruzioni alle restanti zone paludose destinate a rimanere risparmiate dalle costru-

zioni per molti secoli (OSWALT, 2006).

### **1.1.3 agricoltura e villaggi**

Con l'avvento dell'agricoltura nel IV secolo si avvia quel processo che porterà alla concentrazione sedentaria della popolazione delle colonie.

Nell'ambito della città attuale si trovano circa 40 villaggi, che più tardi formeranno i cardini fondamentali della città.

Alcune fra le vie di comunicazione di questi villaggi sono oggi le strade principali di Berlino che uniscono i singoli quartieri.

L'edificazione in questo momento storico è destinata ad essere completamente sostituita dai più coscienti processi di urbanizzazione.

### **1.1.4 fortificazione**

La cristallizzazione di questi primissimi insediamenti urbani porterà alla nascita e formazione dei più famosi centri cittadini di Spandau, Köpenik e Berlin/Cölln.

E' del XIII secolo la prima referenza storica che sostiene la costruzione di strutture difensive devolute al rafforzamento e consolidamento delle colonie ormai divenute centri urbani.

Con l'introduzione delle armi da fuoco, la tecnologia bellica si aggiorna anche nel regime delle costruzioni. Iniziano a comparire dunque le cosiddette fortezze moderne, quelle fortificazioni che seguono la morfologia imposta dalle leggi della balistica.

Mentre la fortezza della cittadella di Spandau si organizza attorno a una costruzione a pianta quadrata con possenti bastioni angolari, la fortezza di Berlin/Cölln è costruita su pianta circolare con tredici bastioni.

Come rilevato storicamente in altri e diversi fenomeni urbani, le fortificazioni rappresentano un grande limite ed impedimento per la

crescita della città. A Berlino, già pochi decenni dopo il loro completamento viene avviato un processo di demolizione.

Il fossato della fortezza viene tuttavia colmato soltanto nel XIX secolo per la costruzione della metropolitana.

L'andamento ondulato del viadotto tra la Museuminsel e **Jannowitzbrücke** segue il perimetro degli antichi bastioni.

### **1.1.5 espansione barocca**

In epoca barocca vengono fondati numerosi nuovi nuclei urbani allo scopo di contribuire al sistematico allargamento della città. Questo allargamento si avvale di un ponderato sviluppo geometrico e regolare, apologia di un'intenzione e volontà prospettica illimitata.

Verso le metà del XVII secolo vengono fondati i centri della Dorotheenstadt e della Friedrichstadt settentrionale all'interno di un rigido reticolato.

L'espansione barocca si conclude con le costruzioni che insistono nell'appendice sud della città federiciana raccolti nel sistema della rotonda dell'allora Belle-Allianz-Platz. Charlottenburg con le costruzioni della residenza regia diviene un nuovo centro di fondazione permettendo il prolungamento di un celebre asse viario, Unter den Linden, attraverso il grande sistema naturale del Tiergarten.

### **1.1.6 la fabbrica e l'industria.**

La storia della città è legata ai destini della crescente egemonia dello stato Prussiano che avrebbe più tardi unificato politicamente la Germania sotto un unico stato.

Berlino, sede e capitale dello stato, risponde al processo di crescente sviluppo industriale che si intensifica e culmina nel XIX secolo.

Berlino conosce una stagione florida per l'economia e ciò genera un'esplosione demografica che vuole le 110.000 unità di abitanti del

1750 quadruplicare nel 1850, con 420.000 abitanti.

Con la riforma del libero commercio e della liberazione dei contadini viene introdotta la riforma fondiaria della proprietà privata.

Tuttavia il comune si espande secondo alcun piano regolatore.

Le costruzioni sono realizzate attorno alle grandi vie di comunicazione così come lungo i corsi d'acqua e alle porte della città per mezzo di privati.

Fra queste costruzioni si rileva un ingente numero di fabbriche ed industrie concentrate principalmente nelle zone nord, ed est.

### **1.1.7 circonvallazione**

Nel 1840 su commissione del ministero degli Interni prussiano il paesaggista Peter Joseph Lenné presenta un progetto di piano così intitolato: *“Projectierte Schmuck-und Grennzüge von Berlin un seiner nächsten Umgebung”*.

Il progetto tenta attraverso un'ampia operazione di composizione di inserire lo sviluppo disordinato della città in un quadro d'insieme.

Secondo i principi dell'architettura del paesaggio e dei giardini, elementi salienti quali strade, piazze, parchi, canali avrebbero dovuto tessere un'unica trama e segno per il territorio, a regime di una circonvallazione a scala urbana.

Il programma è incompleto nella realizzazione. Vengono portate a termine le opere favorevoli allo sviluppo economico del comune come il Landwehrkanal e la costruzione della Luisenstädsichen Kanal, utili per il trasporto delle merci.

Le opere prettamente estetiche e di decoro urbano vennero realizzate in parte e a più riprese.

### **1.1.8 l'espansione di Hobrecht**

Sugli ordini del prefetto di Berlino un ingegnere responsabile di ac-

que, strade e ferrovie, James Hobrecht, elabora un piano regolatore per Berlino ed i suoi dintorni.

Il piano era fondato sulla valutazione di una crescita demografica smisurata che avrebbe connotato la città con i caratteri di una vera e propria metropoli.

Ma il piano si limitava a rappresentare un indirizzo per la viabilità comprendente un sistema di canalizzazione.

### **1.1.9 le ferrovie**

La rivoluzione industriale e l'affermazione della ferrovia approdano a Berlino nel 1838 con l'avvio dei lavori di costruzione di otto tronchi ferroviari da parte di alcune società private.

Queste vie, indipendenti l'una dall'altra, fungono da collegamento per Berlino con le altre città tedesche.

La costruzione dell'impianto interrompe qualsiasi tentativo di pianificazione interrompendo le strutture ereditate dalle generazioni urbane precedenti.

Nelle metà del secolo le reti ferroviarie vengono collegate fra esse per ragioni di natura militare disegnando una cintura attorno alla città.

Soltanto nel 1882 viene disposto un collegamento trasversale da est ad ovest, inaugurando le reti a lunga o breve percorrenza.

### **1.1.10 groß Berlin**

Alla fine del XIX secolo la città si espande attorno alle fasce suburbane. Più o meno intenzionalmente città e campagna si compenetrano l'una con l'altra.

La letteratura dell'edificio moderno in linea consente una riflessione sul tema della città integrata nel verde.

Il concorso urbanistico del 1910 per la Grande Berlino attiva i ragio-

namenti per un'espansione radiale della città.

Martin Wagner è il responsabile dell'edilizia e più tardi promuoverà dei piani di espansione su larga scala che non verranno tuttavia presi in considerazione.

### **1.1.11 nord - sud**

Durante la stagione del Partito Nazista, Berlino, eletta come capitale del Reich, avrebbe dovuto assolvere ai ruoli di rappresentanza ed immagine di un intero programma politico e sociale. L'immagine della città doveva cambiare completamente volto all'insegna dell'ordine monumentale.

Albert Speer occupa il ruolo chiave in questo frangente, come architetto al servizio del partito. Conferitigli pieni poteri attraverso la "legge sul riordinamento delle città tedesche" Speer è responsabile dell'ideazione di un progetto urbano a carattere trionfale e monumentale. Il progetto prevedeva la costituzione di un asse nord-sud lungo l'appendice della città barocca con in affaccio i più importanti edifici sedi del governo.

### **1.1.12 Bombardamenti**

Sconvolta dal terrore del bombardamento che ne ha devastato l'immagine, Berlino è un manufatto urbano mutilato dall'azione bellica. In tre riprese nel '40, '43, '45, la città è vittima di numerosi attacchi che comportano la distruzione del luogo causando 20.000 vittime con la distruzione di 70.000 edifici per un totale di 500.000 abitazioni.

### **1.1.13 il problema della ricostruzione**

Sotto la direzione di Hans Scharoun viene elaborato un piano generale per la città, nel 1946. La distruzione della città diventava il pretesto per intavolare i ragionamenti di un profondo ripensamento urbano.

Il culto dell'automobile condiziona la cultura architettonica a tal punto da assumere le vesti del dispositivo centrale attorno al quale avrebbe dovuto ruotare la configurazione urbana. E così una rete di superstrade e grandi attraversamenti costituirà il punto di forza per l'idea di città.

Una circonvallazione generale attraversata da quattro tangenziali avrebbe dovuto costituire il nuovo telaio della macchina-città.

Quest'indirizzo poté essere intrapreso solamente attraverso saggi sparsi a causa della divisione della città in due settori antitetici.

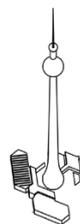
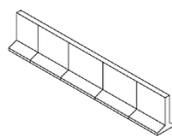
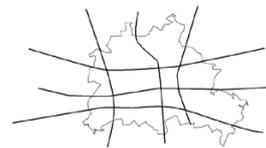
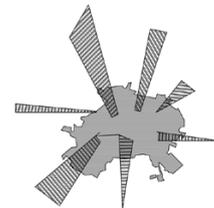
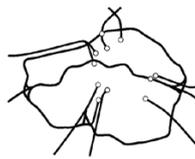
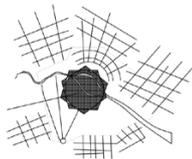
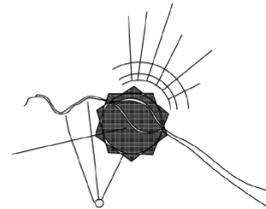
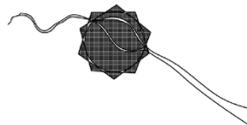
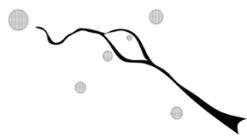
### **1.1.14 Berliner Mauer**

Con il protocollo di Londra del 1944 la città di Berlino è ripartita prima in quattro zone di occupazione alleata. L'iniziale governo unico della città si infrange con l'introduzione della riforma monetaria.

La riforma comporterà il blocco del settore ovest con successiva proclamazione di Berlino capitale della DDR nel 1949 suggellando la separazione politica attraverso la costruzione del Muro.

La città è il teatro principale della guerra fredda. A causa del contrasto le due politiche si confrontano anche sui temi architettonici della ricostruzione urbana. Mentre ad ovest gli esperimenti architettonici si sviluppano attorno ai temi della periferia, nella speranza di una precoce riunificazione, il settore orientale muta completamente aspetto, organizzando lo spazio della città dal suo centro.

Alla soglia degli anni sessanta sono avviati molteplici lavori di densificazione urbana e fornitura di servizi residenziali.



---

*Agricoltura e Villaggi;  
Hobrecht;  
Nord-Sud;  
Muro;*

*Fortificazione;  
Ferrovia;  
Bombardamenti;  
Capitale della DDR;*

*Espansione Barocca;  
Groß-Berlin;  
Il problema della ricostruzione;  
Il caso dell'IBA*

### **1.1.15 *Die Wende***

Alla caduta del muro si intraprende un percorso politico ed urbanistico rivolto al ripristino dell'immagine tradizionale della città. L'esperienza dei concorsi urbanistici di Postdamer Platz e Leipziger Platz del 1991 sono i testimoni del sentimento di "città europea". Nonostante le pubbliche dichiarazioni ed i grandi progetti supportati da investitori stranieri le costruzioni sono realizzate solo in parte.

Nel 1997 il senato di Berlino, presenta un masterplan come strumento di controllo per la città, formalizzato nel 1999, e la sua futura immagine: il Planwerk Innenstadt; ad esso seguiranno simili esperienze per le altre regioni urbane del contesto metropolitano.

## **1.2 il sistema ecologico**

### **1.2.1 la trama degli spazi aperti naturali**

Berlino dispone di una vasta rete ecologica costituita da elementi naturalistici dalla media alla grande dimensioni.

Il territorio su cui si è costituita la città è caratterizzato da una estesa compresenza di reti idrologiche naturali e da vaste aree forestali o riserve naturali.

Ciò caratterizza la città formalmente come una cintura verde che talvolta si insinua nelle faglie urbane dando vita a degli spazi aperti che costituiscono una risorsa indispensabile per gli equilibri di una città così estesa.

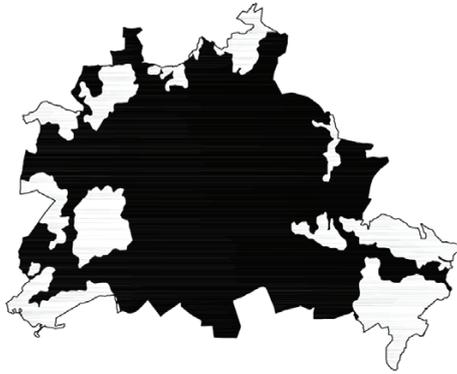
Le esperienze urbanistiche di Berlino hanno più volte toccato il tema naturalistico sia attraverso i disegni dei giardini e dei parchi sia attraverso le esperienze di veri e propri insediamenti residenziali verdi durante la stagione razionalista.

La città è attraversata da una fitta rete di canali fluviali tra i cui si menzionano per importanza l'Havel e la Sprea.

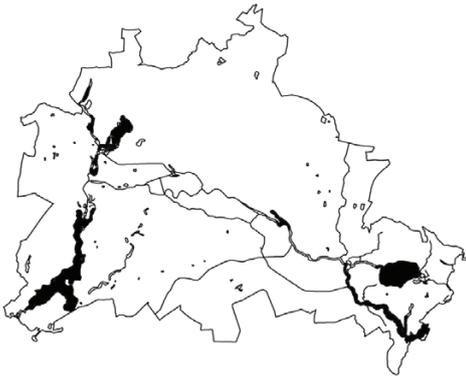
### **1.2.2 il sistema del verde pubblico**

La città vanta una superficie di 5500 ha di verde pubblico compresi parchi, giardini e spazi per attività ludico-ricreative.

A supporto di questo repertorio naturalistico, la città può contare di una trama verde di alberi e filari per un ordine di 440'000 unità. Le



*Antropizzazione*



*Sistema idrologico*



*Sistema del 'verde'*

più importanti aree verdi all'interno della città si configurano come dei parchi urbani di vasta scala e dimensione.

Primo fra essi è il grande *Tiergarten*, letteralmente il 'giardino degli animali'. Questo parco cittadino, in origine, si contraddistingueva come foresta e reparto di caccia per i reggenti.

In seguito alle espansioni del sobborgo di Charlottenburg e degli altri sobborghi metropolitani, questo spazio naturale assume le caratteristiche di un grande giardino urbano. La riorganizzazione di questo spazio naturale coinvolgerà progetti dell'architettura dei giardini e dello spazio pubblico attraverso una vasta referenza di disegni e modelli europei, modificati episodicamente secondo lo stile del tempo.

Con 210 ettari è il più importante e famoso parco urbano della città. Gli altri grandi parchi urbani per dimensione sono il *Treptower Park*, il *Tempelhofer Feld* il grande aeroporto dismesso, il Parco di *Friedrichshain*.

### **1.2.3 corsi d'acqua principali**

La città di Berlino è attraversata da due fiumi principali, l'Havel e la Spree e da una fitta rete di canali che costituiscono insieme ad i laghi periurbani, un repertorio naturalistico importante per la città e le sue appendici periferiche.

La Spree lunga circa 400 km è un fiume navigabile che attraversa la città confluendo nel fiume Havel.

Il percorso cittadino in affaccio alla Spree consta di circa 45 km.

L'Havel è il secondo fiume più importante della città. Il suo corso attraversa il Brandeburgo accogliendo diversi affluenti e sfociando in diversi laghi, molti di essi presenti all'interno del territorio metropolitano della città di Berlino: il *Tegeler See*, il *Großer Wannsee*.

Il *Müggelsee* infine è il lago più grande della città.

Si trova nella parte sud-est della metropoli e fa parte del distretto di Treptow-Köpenick.

## 1.3 mobilità e trasporti

### 1.3.1 il trasporto pubblico

La città di Berlino possiede una folta rete di trasporto pubblico locale che garantisce quotidianamente gli spostamenti da una parte all'altra della città con estrema facilità d'accesso.

Una politica dei trasporti lungimirante dopo la riunificazione si è interessata di definire un quadro solido per la mobilità che potesse integrarsi con la città e l'ambiente.

Con 324 auto ogni 1.000 abitanti, Berlino ha un tasso notevolmente basso della motorizzazione rispetto ad altre grandi metropoli europee.

Un'analisi completa dei dati sui trasporti e sulla mobilità in senso generale è consultabile attraverso il documento "*la mobilità in città 2013*"<sup>1</sup> redatto dagli enti del senato berlinese e reperibile nell'albo della documentazione online dello stesso.

Da questi dati emerge che i trasporti vengono effettuati nel centro della città con i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta piuttosto che in auto.

Il sistema di trasporto pubblico si articola attraverso diversi servizi gestiti dalla BVG (Berliner Verkehrsbetriebe Gesellschaft) ad eccezione della S-Bahn che rimane comunque integrata al servizio municipale.

Questo sistema di trasporto può contare su dei poli infrastrutturali che, dopo l'unificazione, sono stati soggetti a particolari investimenti al fine di elevarne lo standard così come le possibilità di gestione per confrontarsi i parametri e la qualità dei servizi degni di una me-

---

1. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/Mobility\\_en\\_komplett.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobility_en_komplett.pdf)

tropoli europea.

### **1.3.2 il trasporto su ferro**

Berlino è un importante nodo ferroviario per l'Europa in quanto è uno dei punti di congiunzione fra Est ed Ovest nei trasporti continentali. In seguito agli avvenimenti legati alla separazione della città, si è verificato un vero e proprio congelamento del sistema di trasporto che ha sostanzialmente paralizzato la politica edilizia delle infrastrutture.

Oggi il recupero dei terminal urbani ha garantito la ricucitura delle reti e dei trasporti interurbani e dell'alta velocità.

Il trasporto leggero municipale della metropolitana si articola in due reti, S-Bahn e U-Bahn.

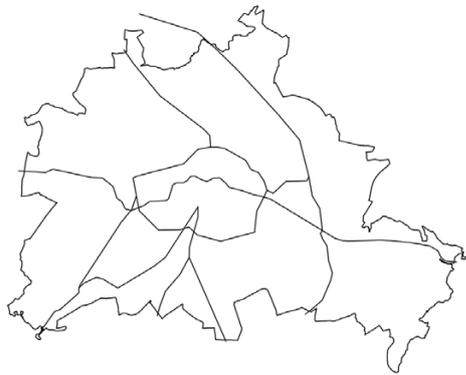
- La S-Bahn è il servizio di trasporto ferroviario suburbano, sito prevalentemente in superficie. Fondata nel 1882 come *stadtbahn* la rete venne elettrificata nel 1924.
- La U-Bahn è la linea metropolitana sotterranea costituita da undici linee. Concepita alla fine del secolo XIX e realizzata a partire dal 1902 è una delle reti metropolitane più antiche del mondo.

### **1.3.3 porti e aeroporti**

La città di Berlino può contare su due grandi aeroporti classificati come degli scali internazionali: l'aeroporto di Berlin Tegel sito nella regione Nord Ovest, e di Schönefeld, sito a Sud.

Fino al 30/10/2008 la città poteva contare dei servizi di un terzo aeroporto, l'Aeroporto Internazionale di Berlino Tempelhof.

Oggi la struttura è stata convertita in un enorme parco urbano per la città.



*Tracciato ferroviario*



*Maglia autostradale*



*Aeroporti*

L'aeroporto è degno di nota per ragioni di natura architettonica, oltre che un sempre sensibile coinvolgimento municipale che ne tutela e preserva lo stato di parco urbano.

Il granitico edificio, su modello gigante e monumentale fu progettato da Ernst Sagebiel sotto la direzione dell'architetto Speer durante la stagione del nazionalsocialismo. L'aeroporto fu definito come il terzo più grande edificio al mondo.

La città è servita inoltre da tre grandi porti fluviali siti lungo la Sprea che vengono utilizzati per lo più per il trasporto di merci.

Il porto dell'ovest *Westhafen, Südhafen, e Hafen Neukölln*.

#### **1.3.4 Trasporti su gomma, filobus e traghetti.**

A chiusura della maglia del trasporto pubblico e metropolitano, la municipalità può contare su una folta rete tranviaria che consta di 22 linee urbane, per lo più site nel ' settore orientale' a causa della soppressione degli anni sessanta della rete nel settore occidentale, e 2 linee extra-urbane.

I traghetti di servizio pubblico constano di 10 linee periferiche che attraversano la Sprea, gli affluenti e i laghi.

Infine una fitta ed estesissima rete, composta da linee ordinarie quali Bus, MetroBus, ed Express Bus, completa la trama dei sistemi di trasporto pubblico municipale.





## 2      dalla Residenzstadt alla Miethaustadt

## 2.1 verso la città Barocca

### 2.1.1 La Residenzstadt

“La Grande Berlino” come la conosciamo oggi, fu largamente costruita durante l’età Imperiale (1871-1918) agevolata da un boom demografico ed economico senza precedenti in cui la capitale guadagnò quella struttura urbana che, a larga scala, è tutt’oggi riconoscibile (BODENSCHATZ, 2010)

La città, sede dei principi elettori di Brandeburgo e della corte e guarnigione militare, godeva dello statuto di *Residenzstadt*, ovvero di città residenziale principesca.

Era così privata di uno statuto di diritto che si esprimesse sul regime dei suoli urbani e del sistema delle proprietà, compresi i diritti commerciali e mercantili.

Queste condizioni, insieme all’indissolubile legame con l’esercito che, sino all’età contemporanea, lascerà la sua impronta sulla città e sulla vita cittadina, influenzeranno sensibilmente la crescita urbana e le dinamiche legate ad essa.

L’arretrato apparato burocratico ad esempio condizionò fortemente l’espansione urbana.

Solo nel 1875, attraverso un atto legislativo straordinario, la città ritornerà in possesso del diritto di regolamentazione delle strade.

La proprietà del suolo verrà quindi ceduta, con il diritto di successione ereditaria, prima a basso prezzo, poi gratuitamente ai privati, con l’obbligo di costruire, nei nuovi ampliamenti urbani pianificati

all'esterno delle mura, verso la fine del Seicento (HEGEMANN, 1975). Nonostante si manifestassero i sintomi di una crescita urbana che, sarebbe diventata una delle più esplosive di tutto il continente europeo, Berlino non superava i 20'000 abitanti nel 1688 e sarà destinata a congestionare l'abitato entro il territorio della marca urbana trecentesca.

I villaggi confinanti, più tardi ingeriti nella maglia urbana della Grande Berlino rimarranno a lungo dei focolai urbani in aperta campagna.

### **2.1.2 Atene del Nord**

Verso i primi anni del Settecento, la città 'si promosse' come città capitale in quanto sede del principe elettore Federico III, che, autoincoronatosi re di Prussia con il nome di Federico I, ambiva a fare della sua città un modello da invidiare, una *Atene sulla Spree*. Sino a quel momento la città constava del Kurfürstenstadt, ovvero il nucleo originario che ospitava il castello rinascimentale sede del principe, posto a cerniera fra gli antichi centri di Berlin e Cölln. Un grande viale alberato denominato Linden Allee - più tardi Unter den Linden - era l'accesso al bosco principesco di caccia, per poi divenire l'asse di collegamento con il nuovo borgo di Charlottenburg dove sorgeva la residenza reale estiva.

Il lustgarten, disegnato da giardinieri olandesi, era un parco di servizio al castello.

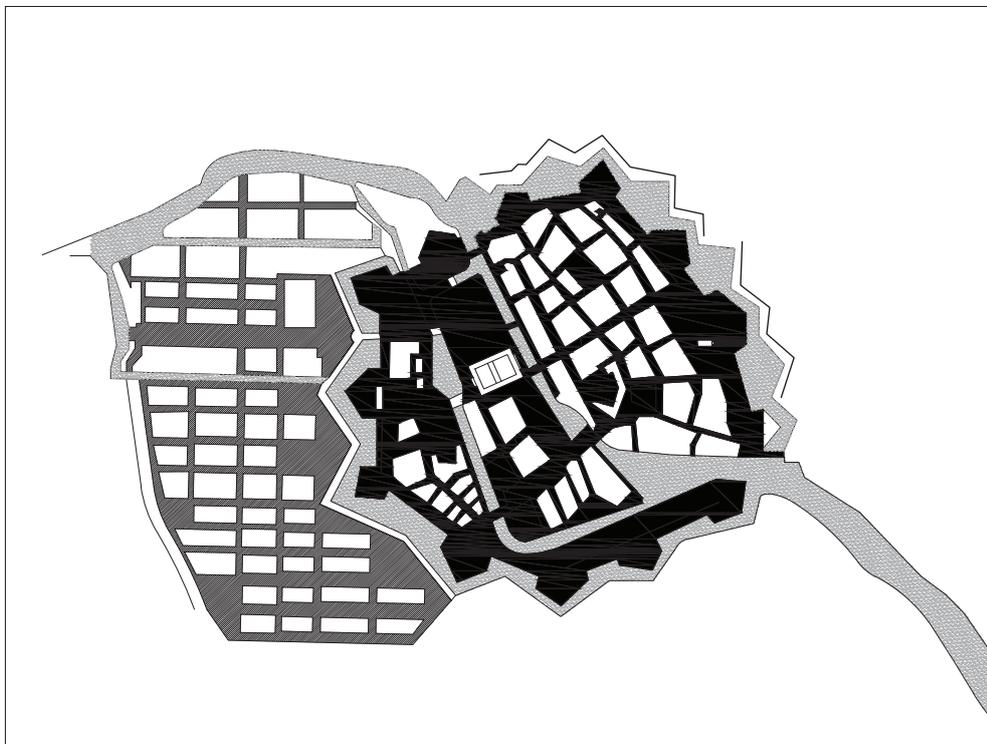
Ma l'ambizione regia era quella del conferimento alla città di un carattere rappresentativo degno della capitale dei principi di Prussia sull'impronta di quel sentimento romantico e nazionale che da lì a poco avrebbe stimolato il risorgimento teutonico.

Sebbene la formazione dei primi sobborghi era avvenuta in modo pressoché spontanea nell'area nord, la nuova fondazione urbana veniva disposta ad ovest sul modello di quartieri a corte organizzati sull'impianto della Linden Allee, divenuta l'arteria principale di espansione *extra moenia*.

Il quartiere di Dorotheenstadt a Nord e la città di Federico a Sud, la Friedrichstadt, rappresentano il testo più importante nel primissimo periodo di espansione oltre le mura seicentesche.

Il programma di quest'ultima, un piano urbanistico affidato ad una commissione di esperti, si articolava attorno a due assi principali, un cardo ed un decumano, rispettivamente la Leipziger Straße, parallela alla Linden Allee, e la Friederichstraße perpendicolare ad essa. L'impianto stradale sotteso si configurava come una trama ed un ordito subordinati ai due sistemi sopracitati.

Su questo impalcato a maglia regolare si alternavano edifici e spazi pubblici di rappresentanza intesi come un unico grande piano di insieme. Come sottolinea Harald Bodenschatz, in "Berlin Urban Design A brief history of a European City", i due programmi urbani di Dorotheenstadt e Friederichstadt conservavano un valore differente dagli altri sobborghi poiché erano i luoghi di residenza delle classi più abbiette.



Ridisegno della pianta della città, 1710 ca.

### **2.1.3 la città barocca**

La nuova espansione urbana verso ovest si cristallizzò con la realizzazione dell'appendice sud della città federiciana ad opera del progetto di Philipp Gerlach che constava di un articolazione complessa di piazze ed assi prospettici.

L'espansione avrebbe dovuto rispondere al crescente tasso demografico, che passò nel corso della prima metà del Settecento alle 100'000 unità, e allo stanziamento dell'esercito che incrementò di personale.

Il campione militare di residenza nella capitale costituiva un quinto della popolazione complessiva. Questo dato lascia comprendere con facilità come e perché gli obblighi di acquartieramento delle milizie sfavorirono la spinta imprenditoriale di edificazione ed investimento in nuove costruzioni all'interno delle aree di espansione.

In un clima di sovvenzioni e di incentivi sarebbe stata portata a compimento la città barocca, della quale il tracciato a scacchiera era concluso da piazze dalla forma geometrica semplice, il quadrato, il cerchio e l'ottagono.

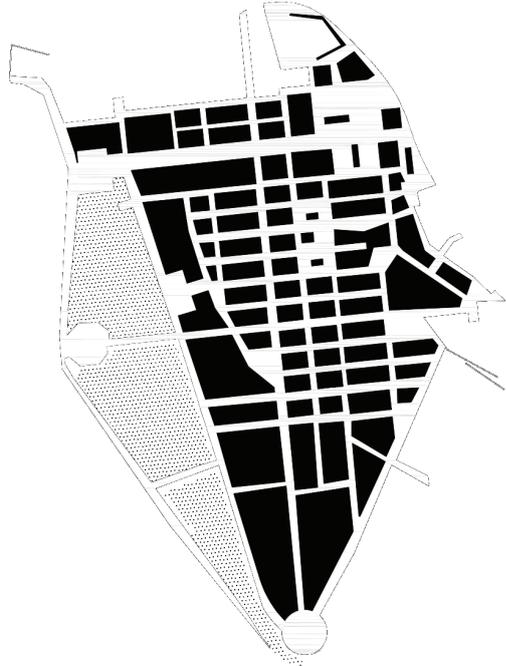
### **2.1.4 espansione ottocentesca**

Dal 1709 la città storica era circondata da una serie di sobborghi di nuova fondazione.

Il nuovo insediamento fu cinto nuovamente da mura e palizzate che delimitavano i confini amministrativi dei vari municipi.

Questo sistema difensivo compromise a lungo il programma infrastrutturale, impedendo un tracciato ferroviario Nord-Sud e un conseguente elemento di snodo centrale, a favore di una costellazione di stazioni e terminali periferici innanzi alla cinta daziaria.

Il persistere del vincolo agrario che imponeva un uso collettivo dei terreni precludendo ogni qualsivoglia possibilità di intervento edilizio, avrebbe fatto concentrare ogni sforzo edile all'interno della città



*Friederichstadt: spazio privato*



*Friederichstadt: spazio pubblico*

consolidata.

La politica di ampliamento barocco si concludeva dunque a favore di una stratificazione edilizia stracittadina.

Solo attraverso la riforma del regime dei suoli, che coinvolse la liberalizzazione del diritto fondiario, e la concessione del diritto alle classi borghesi di una propria e libera formazione di capitali di investimento, si condensarono quei presupposti necessari all'improvvisa crescita urbana.

In sintesi, il passaggio dei terreni agricoli sotto la nuova giurisprudenza delle costruzioni dispose, per gli investitori privati adesso liberi di acquisire i fondi, una costellazione di terreni fabbricabili che portò ad un forte aumento dei valori fondiari.

Considerando l'esaurimento delle risorse edilizie all'interno della città, parallelamente all'eccezionale aumento demografico, la città di Berlino registrò nella metà dell'Ottocento i più alti livelli di valore di rendita urbana.

A partire dall'Ottocento quindi si sarebbero verificate tutte quelle condizioni necessarie al conseguimento di una formalizzazione dei rapporti tra sfera pubblica e sfera privata, di densificazione edilizia e realizzazioni private di nuovi edifici e abbellimenti urbani.

### **2.1.5 la città di Schinkel**

La Linden Allee assumeva sempre di più i caratteri di una via trionfale celebrativa della grandezza prussiana. Attorno ad essa si ergeva il forum *Federicianum*, costituito da una serie di edifici monumentali, testimoni del passaggio dal tardo barocco prussiano al classicismo.

La città venne dotata di nuove attrezzature civili. In questo contesto di fioritura architettonica agisce Karl Friedrich Schinkel, probabilmente il massimo architetto della tradizione teutonica.

In qualità di Architetto di Stato, Schinkel redige un piano di riordino del centro storico improntato per lo più sulle connessioni della città

vecchia con i nuovi sistemi rappresentativi sorti nelle zone di espansione.

La sua ricerca si fondava su soluzioni di carattere funzionale introducendo nuovi temi tipologici per l'edificio di città.

L'opera di Schinkel, attraversata da una sincera tendenza al razionalismo, partorì i presupposti poi ripresi dalla cultura architettonica tedesca del Novecento.

Parallelamente alle soluzioni architettoniche, risultavano necessari degli interventi ingegneristici per il riordino del sistema capillare di canali, darsene e ponti.

In parallelo a questo sentimento e bisogno di riordino dell'assetto urbano centrale, venivano redatti dei piani di edificazione oltre-le-mura per i quartieri nord di Kreuzberg, dell'Ansa della Sprea e di Moabit, che verranno ripresi ed inseriti nel più ampio piano di Lenné (MAZZOLENI, 2009)

Il contributo maggiore di Schinkel per la città è probabilmente quello di aver spostato la questione dello spazio pubblico direttamente sull'edificio e non sul programma dell'intorno.

In questa visione molte dotazioni civili verranno realizzate dallo stesso autore ed altre postume sotto la guida di altri progettisti.

In questo panorama si collocano i temi urbani che saranno preponderanti per il corso del secolo successivo anticipati da una superlativa visione e ripensamento dell'allora città contemporanea, una città sempre più borghese.

### **2.1.6 La proposta di Peter Joseph Lenné**

Nel 1840 Lenné presenterà un piano di coordinamento di una serie di interventi per aree già edificate così come per aree ancora prive di interesse edificatorio, denominato *Disegno per l'edilizia e l'ornato della città residenziale di Berlino*.

L'intenzione era quella di una strategia sostanzialmente a due scale di interesse. Una scala locale che avrebbe interessato quegli inter-

venti di quartiere che avrebbero risposto ai requisiti di abbellimento e decoro, una scala urbana che avrebbe tenuto insieme gli elementi locali secondo una consapevole visione integrata.

Gli elementi più significativi di questo programma coinvolgevano l'ansa della Spree, il Köpernickler Feld e la Luisenstadt sino al parco di Friedrichshain.

L'integrazione di questi elementi significativi tra di essi ed in concerto con la forma della città futuribile esprimevano forse per la prima volta un concreto sentimento urbano di pianificazione a larga scala. Il programma subì un forte arresto a causa di uno scontro burocratico e solo alcuni e saltuari elementi di progetto conobbero la realizzazione.

## 2.2 il piano di James Hobrecht

### 2.2.1 una premessa

Nei capitoli e paragrafi precedenti viene esperita la storia della città attraverso i suoi episodi salienti, tentativi di strategie urbane spesso interrotte da intrecci burocratici, politici, e sopravvenute circostanze a contorno, quali i traguardi tecnologici o repentini sviluppi demografici.

Questi fattori nonostante appaiano distanti dall'immagine di città contemporanea, sono di fondamentale importanza poiché propedeutici a quelle condizioni e quel contesto che darà vita al piano di James Hobrecht, che condiziona fortemente le sorti della città e le dinamiche legate ad essa.

Destinato a dar vita all'iconico volto "di pietra" della città, il piano sarà la traccia per una collezione smisurata di elementi e modelli urbani precostituiti, che caratterizzeranno il tessuto urbano su scala metropolitana. La forza di questo piano fu tale da considerare la metropoli come la più estesa "città di caseggiati - *barracks* - del mondo" (BODENSCHATZ, 2010)

Ma quest'immagine sconfinata e seriale di rigide quinte prospettiche e di una fuga incontrollata di corti ed interstizi avrebbe ceduto solo di fronte ad uno dei più grandi avvenimenti che condizionarono la storia urbana della città, il bombardamento.

La sezione di questa trattazione riguarderà appunto le ragioni ed i presupposti di quell'esplosivo fenomeno di crescita urbana legato al modello tipologico delle Mietshaus e degli Höfe.

### **2.2.2 il piano delle *Mietkasernen***

Il piano regolatore dei dintorni di Berlino, *Generalbebauungsplan*, del 1858-62, fa riferimento al suo redattore capo James Hobrecht, un ingegnere esperto in canalizzazioni e fognature ed impiegato nell'allora ministero del Commercio.

Coerentemente ad altri episodi europei quali i casi di Parigi e del barone Haussmann del 1852, del Ring viennese, del piano Cerdà per Barcellona del 1859, il piano per l'espansione di Berlino si sarebbe distinto come un caposaldo dell'urbanesimo metropolitano. Sebbene i piani di Parigi e Vienna consistevano per lo più di riassetto e ricostruzione urbana, i piani di Hobrecht e di Cerdà erano dei piani di espansione urbana.

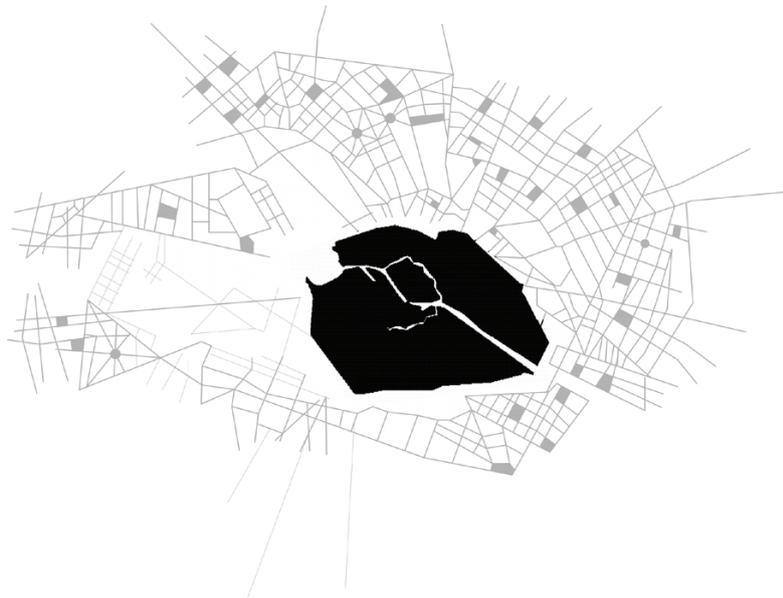
Come sottolinea Ulrich Reinisch in "La città delle Mietkasernen: trasformazione di una eredità borghese" di Casabella 446, il piano dispose la crescita della città attraverso il progetto e la realizzazione degli impianti di canalizzazione stabiliti dall'ufficio addetto alle opere del Sottosuolo. Questo fu un processo destinato a proseguire, salvo varianti di dettaglio, sino al 1918.

Lo scopo del piano era quello di definire il limite fra spazio privato e spazio pubblico indicando le aree che soggette a diritto edificatorio attraverso la definizione delle linee di traffico, del sistema idrico e fognario e dal regolamento di sicurezza.

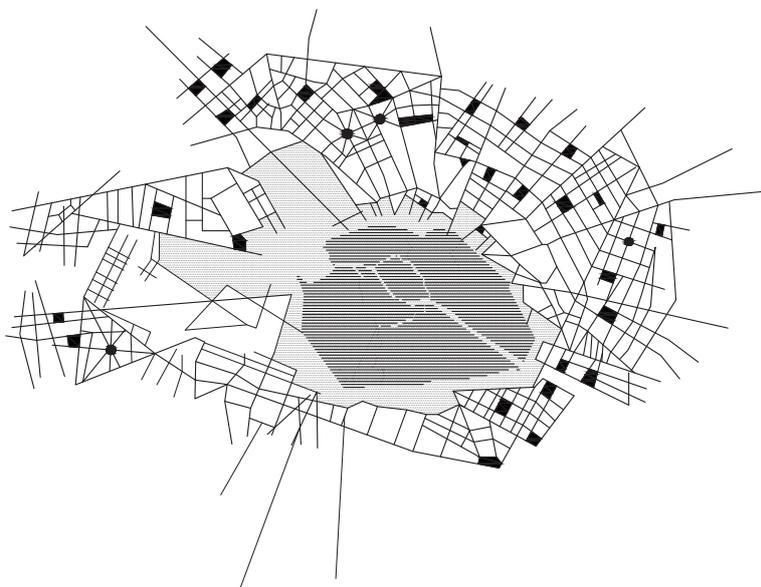
Dal meticoloso lavoro di Chiara Mazzoleni ne "La costruzione dello spazio urbano: l'esperienza di Berlino", è possibile estrapolare dei dati qualitativi interessanti che sottendono al piano.

Questa forma di urbanizzazione si basava sul sovradimensionamento della trama residenziale attraverso un'edilizia alta e chiusa che, se da un lato rispondeva ai requisiti di controllo della polizia, dall'altro voleva favorire l'integrazione delle classi sociali diverse.

La rete stradale può essere letta come una struttura gerarchica a grappolo, dove, a un grande viale esterno, sottendevano reticoli inferiori nella grandezza, alternati da sistemi di piazze pubbliche e di spazi verdi di progetto.



*Limiti e confini dello spazio urbano fino al 1862*



*Ricostruzione schematica del piano di Hobrecht*

Nonostante si rivelò uno strumento di previsione su una diffusissima scala insediativa, il piano di Hobrecht è oggetto di diverse posizioni di critica.

Benché non gli si possa attribuire la piena responsabilità della futura speculazione edilizia, le disposizioni del piano tuttavia furono responsabili di una costellazione di edifici ad alta densità, di angusti cortili che talvolta rappresentarono il manifesto del disagio abitativo conseguente a uno spropositato sovraffollamento.

### **2.2.3 disposizioni del piano**

Gli isolati, che variavano nella profondità di 200 o 400 metri, si articolavano attraverso strade principali di 30 metri e strada secondarie di 26 metri.

La dimensione delle strade sarebbe stata poi oggetto di critica nonostante gli ampi viali alberati, così come i marciapiedi avrebbero restituito alla città consolidata, elementi di qualità urbana notevoli.

Le aree edificabili erano scomposte in appezzamenti uguali di 20 x 56 metri (REINISCH, 1979). In seguito al regolamento antincendio del 1887 si dispose una dimensione minima per i cortili interni di 60m<sup>2</sup>.

L'altezza degli edifici non doveva essere superiore ai 25 metri .

Il piano di Hobrecht rappresenta uno degli esempi più emblematici nella letteratura degli strumenti urbanistici della riduzione della disciplina al solo dimensionamento tecnico sottoposto alla regola delle misure di polizia.

## **2.3 Miethausstadt**

### **2.3.1 L'eredità materiale del piano: Mietkaserne**

Questa tipologia edilizia, destinata a divenire caratteristica, insisterà sul territorio non solo entro i confini del piano ma anche oltre essi, spesso sotto la promozione pianificatrice di iniziativa privata attraverso l'utilizzo intensivo e continuo delle aree dei sobborghi (MAZZOLENI, 2009).

Alla tipologia della Mietkaserne si fa spesso riferimento in termini dispregiativi, imputando la stessa come responsabile degli indici di degrado sociale.

La variazione sul tema della Miethaus, specialmente nelle residenze per operai, immigrati, ed individui socialmente meno abbienti, potrebbe far pensare ad un elevato senso di disagio abitativo così come alle condizioni generali di miseria e di sfruttamento di massa. A questo proposito, l'articolo di Goerd Peschken in *Architectural Design* 52 ne 'The Berlin miethaus and renovation' offre una disamina generale circa le variazioni su tema di questa tipologia edilizia in funzione delle diverse classi sociali.

Ciò che risulta essere più interessante è l'attitudine di questa tipologia a garantire un certo tipo di variazione ed articolazione funzionale degli spazi abitativi.

La composizione generale delle cosiddette caserme d'affitto ruotava attorno all'aggregazione di elementi-tipo, il corpo su strada, le ali, il corpo interno parallelo alla strada.

Questi elementi combinati fra loro potevano reiterarsi in sequenza a

piacere, sino alla totale profondità dell'isolato.

Il fattore distintivo più interessante di queste possibili composizioni è l'attitudine a poter variare il tipo in funzione di differenti usi sociali. In merito a questa attitudine, il caso più emblematico sembra essere addirittura quello che riguarda uno dei più celebri complessi di residenze operaie di questo filone tipologico, le Meyer's Hof. - Meyersche Hof in Ackerstraße 132 (PESCHKEN, 1983).

Sei blocchi in linea, con cinque piani in altezza, dagli alloggi essenziali e contenuti, costituiti per lo più da un salone, una stanza piccola e una cucina.

La cucina e la stanza si affacciavano su di un corridoio pubblico interno, riservando l'affaccio privato al salone.

Nei cortili si trovavano giardini alternati dai servizi igienici e da box di rimessa.

Al pian terreno, i vani erano occupati da attività commerciali e da laboratori.

Questa esperienza architettonica si avvicina molto alle residenze socialiste dei primi anni Venti del Novecento.

In generale, questa massiccia produzione architettonica favorirà l'uniformità degli isolati secondo i principi di allineamento, definendo un'immagine continua per le quinte stradali.

La gigantesca trama capillare di edificazione della Miethausstadt costituirà l'espressione principale dello spazio urbano così come apparato emblematico del rapporto fra società e tipologia edilizia.

Il percorso sin qui affrontato mira alla comprensione degli aspetti presupposti alla nascita di Berlino come metropoli europea, dai dispositivi e dagli strumenti urbanistici, sino alla scala architettonica della tipologia, indagando sul rapporto che essa instaura con la società che la abita.

Una modificazione violenta e repentina quale quella dei bombardamenti cancellerà, in buona parte del territorio, questa trama e traccia edilizia consolidatasi nei decenni di crescita ed espansione urbana. I contenuti di questo disegno urbano verranno ripresi durante le mo-

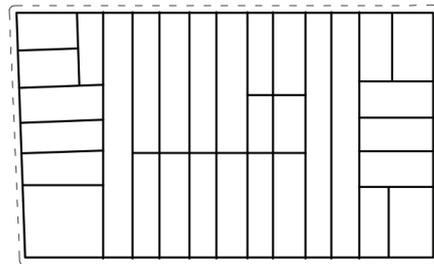
## Ridisegno di un isolato tipo (1887 ca.)

---

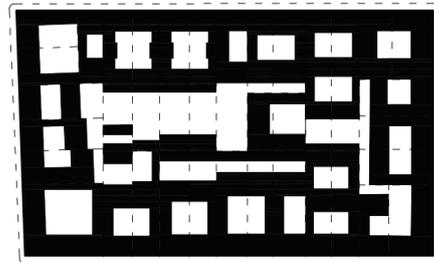
*Isolato tipo: 150x200m / 250x400.  
Era circondato da strada principali,  
profonde 30 m, strade secondarie  
da 26 m rispettivamente*



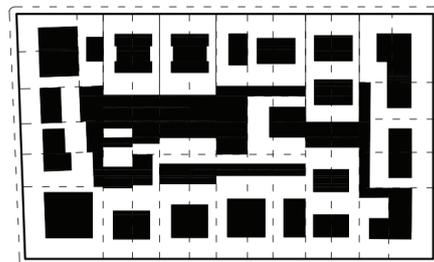
*Lottizzazione: scomponeva le aree  
edificabili in lotti da 56 x 20 m di pro-  
fondità;*



*Composizione: il regime degli affitti  
e la speculazione fondiaria diede il  
via al processo di aggregazione dei  
volumi sulle superfici generando un  
collage di spazi pieni e vuoti nell'i-  
solato.*

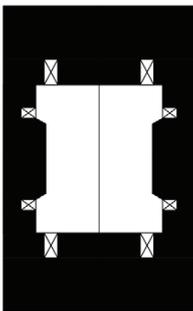


*Höfe: le corti, spesso anguste per  
l'edilizia meno abbietta, dovevano  
avere una superficie minima di 60 m<sup>2</sup>*

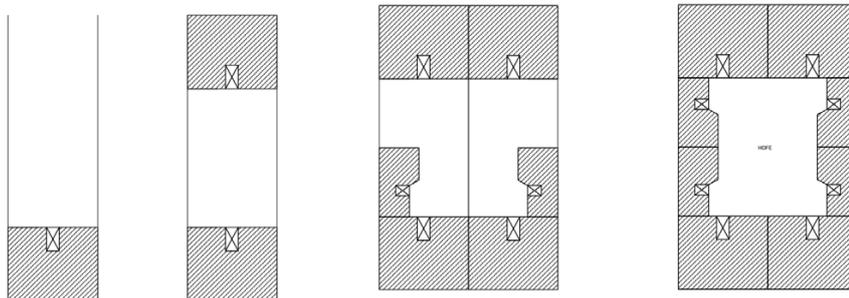


## Ricostruzione di un tipico sistema abitativo a Corte (1887 ca.)

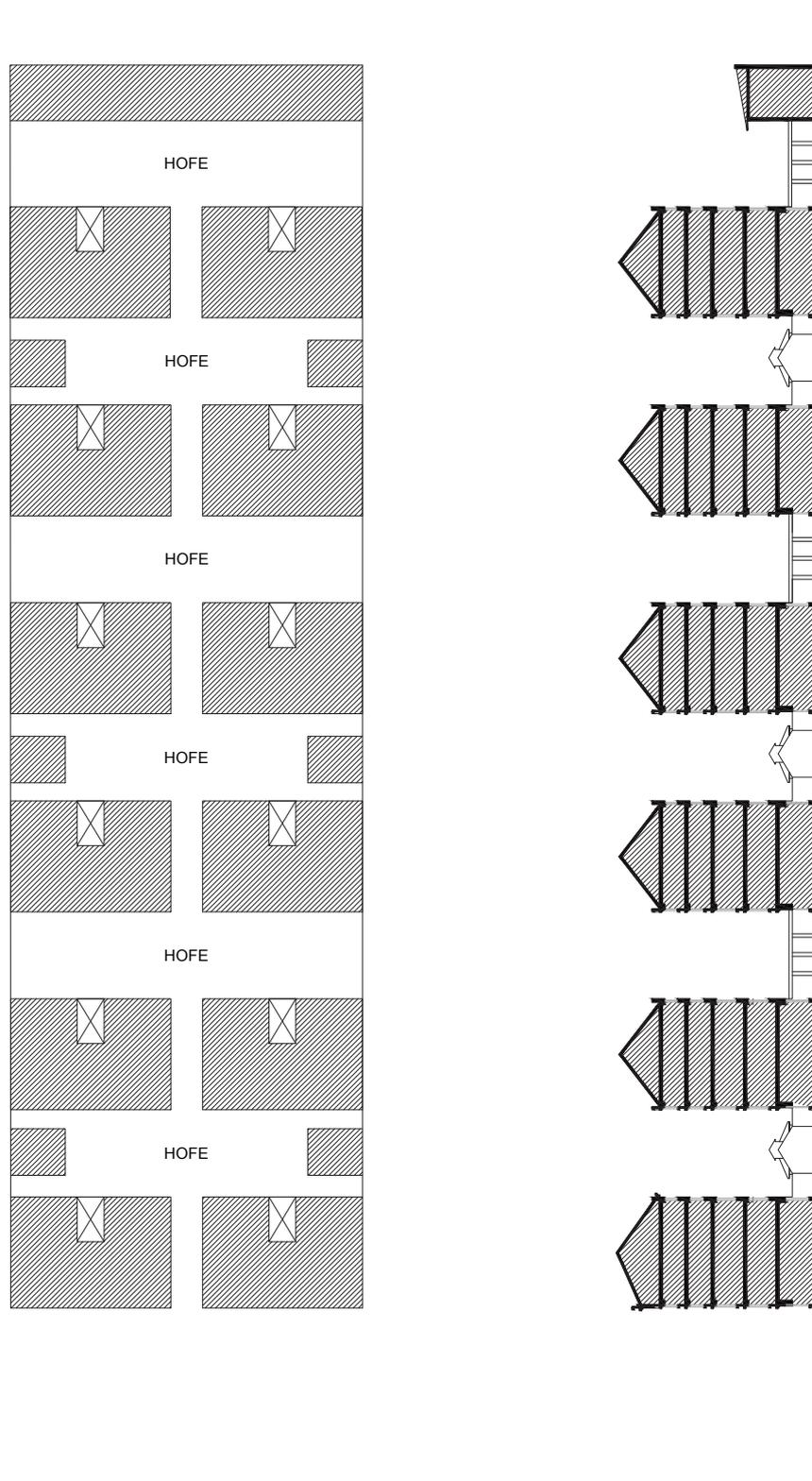
---



*Dal XIX secolo sino allo scoppio della seconda guerra mondiale l'immagine del tessuto urbano berlinese si costituirà di una fitta trama di blocchi ed isolati compatti articolati attorno a una costellazione di corti interne varie per tipologie e dimensione.*



*Aggregazione degli elementi nella profondità dell'isolato*



*Schematizzazione del sistema sequezionale di corti tipico dei Meyer's Hof, residenze operaie.*

stre ed esposizioni dell'IBA, e interesseranno le più ampie e generali questioni di risanamento e ricostruzione critica, in quanto espressione storica della città.

E infatti, come racconta Marco de Michelis ne *'Il mito della fenice: il caso dell'IBA '84 a Berlino'* di Lotus 33, il tema della ricostruzione dei blocchi-isolato poneva l'accento sulla questione della ricerca della relazione fra spazio pubblico ed isolato urbano.

Queste riconsiderazioni dell'isolato tradizionale si articolano come proposte di ricerca di un legame tra tipo e morfologia contestando le edificazioni aperte della tradizione moderna, in rottura con il passato.

Nell'emblematico progetto di Aldo Rossi e Gianni Braghieri per un edificio-isolato in Kochstraße ad esempio, la lettura critica della cortina stradale fissa e seriale a favore di uno spazio retrostante aperto, articolato dal sistema e dal tipo della corte permette una radicale continuità con il passato recuperando i codici architettonici del tessuto tipico della Miethausstadt.

E infatti il patrimonio storico della città delle caserme in affitto, nonostante rappresenti l'immagine negativa della speculazione edilizia e del disagio abitativo può certamente introdurre dei temi di disegno architettonico che possono essere recuperati alla volta di una consapevole lettura critica e di revisione al fine di essere tradotti su un territorio ed una politica rinnovati.



# 3 la città socialista

## 3.1 Berlino capitale della DDR

### 3.1.1 introduzione

I temi delle trattazioni precedenti si collocano all'interno di un repertorio di studi ed analisi su scala urbana, volti ad estrapolare le essenze caratteristiche della nascita e consolidamento della città tradizionale.

I contenuti e i materiali di questa tradizione sono stati talvolta cancellati, durante la stagione della seconda guerra mondiale, ad opera di violentissimi bombardamenti.

Tuttavia, se di per certo l'immagine della città come la più popolosa metropoli di Europa si spegneva schiacciata dal trauma della guerra, un insolito sigillo ne avrebbe consacrato la *damnatio memoriae*. Infatti, nonostante gli sforzi degli intellettuali in materia che si sono preoccupati di fornire una soluzione immediata al problema della ricostruzione della città su larga scala, il destino della città avrebbe dovuto fare i conti con un evento del tutto eccezionale destinato a collocarsi nella memoria storica contemporanea come una pietra miliare per la letteratura politico-sociale europea.

La definitiva divisione della Germania, suggellata dal Muro, avvenne in seguito alla disposizione del blocco del settore Ovest di Berlino, diviso fra le forze Alleate, a causa della riforma monetaria e delle politiche finanziarie che avrebbe interessato il settore occidentale. Il blocco e la frattura, segnata dal Muro, divideranno la città per circa quarant'anni.

Le ripercussioni di questa azione agiteranno il panorama politico

europeo, inaugurando la Guerra Fredda segnando drasticamente la nascita di due governi antitetici per la città di Berlino.

Come conseguenza di ciò, la letteratura urbanistica dovette essere revisionata alla luce di questo tragico ma straordinario avvenimento, dando il via ad una serie di prodotti politicizzati, diversificati per l'uno o per l'altro settore.

E in questo panorama di rottura e divisione, di antagonismo e di rincorsa al primato ideologico, il problema della ricostruzione del centro, devastato dai bombardamenti, fu il tema caldo di un nuovo percorso architettonico che, infine, decreterà la morte della città storica, il modernismo.

La cultura architettonica avrebbe in questo senso celebrato il culto dell'edificio-per-l'edificio, trascurando gli elementi caratteristici della città consolidata, inaugurando un nuovo repertorio tipologico e linguistico.

I due settori, ma più intimamente, le due ideologie radicali dietro essi, il capitalismo ed il socialismo, si scontreranno sul campo dell'urbanistica coinvolgendo gli stessi strumenti architettonici: i super-blocchi moderni.

Il problema della residenza si sarebbe risolto con la sostituzione del tessuto precedente a favore di uno spropositato aumento della densità abitativa.

E in questo contesto, non è affatto azzardato immaginare il programma dell'Interbau del '57, che darà luogo al patrimonio architettonico dell'Hansaviertel, in competizione aperta con Hauptstadt Berlin, la città capitale della DDR e la strada socialista, la Stalin-Allee, oggi nota come Karl-Marx-Allee.

Non potendo più fare riferimento al sistema della città estesa, ai fini delle analisi e degli studi condotti, la trattazione che segue si occuperà della città alla scala del 'settore', ed in particolare del settore orientale.

La città sovietica della Karl-Marx-Allee, un prototipo e modello urbano, ma più probabilmente un'utopia architettonica e sociale che la-

scia una consistente traccia materiale di se, destinata ad essere oggetto di numerose riflessioni da parte degli intellettuali in materia, all'interno dei programmi degli strumenti urbanistici redatti dopo la riunificazione della città.

Su questo atteggiamento di riflessione e ripensamento della città socialista e delle sue possibilità urbane future si sono concentrati gli studi preliminari svolti durante il Laboratorio di Laurea.



*La città divisa. I due settori attraversati dalla 'striscia del muro'*

### **3.1.2 nascita e concezione della città socialista**

La creazione di due stati contrapposti con conseguente divisione della città genererà degli effetti considerevoli sulla pianificazione urbana.

Da un lato, i federati dell'occidente svilupperanno degli strumenti urbanistici che terranno conto di una imminente riunificazione urbana, dall'altro, l'indirizzo della costituente sovietica porterà a considerare la città come capitale della sua Repubblica. Gesto che gli storici ed i critici non esiteranno a interpretare come una dichiarazione sottesa di rivendicazione e supremazia da parte dei socialisti. In questo clima di tensione la ricostruzione della città interessò sostanzialmente la seconda metà degli anni Quaranta.

Il contesto socio-politico della DDR, scrive Bruno Fierl in "La concezione della città e il progetto dello Stadtzentrum" di Casabella 446, "si qualificò sin dall'inizio con metodi e principi di pianificazione nuovi, ponendo un rapporto stretto tra pianificazione urbanistica e pianificazione economica, e creando in tal modo i presupposti materiali per la realizzazione di un'urbanistica a carattere socialista" (FIERL 1979). Merito di ciò, prosegue l'autore, furono i provvedimenti giuridici successivi alla legge di ricostruzione del 1950 e all'approvazione del programma socialista dei 'sedici principi dell'urbanistica'.

Grazie a questi provvedimenti venivano definiti i presupposti e i criteri per il ripensamento e la ricostruzione delle città.

L'autore sottolinea come questi obiettivi siano stati determinanti per il programma di progettazione urbanistica della DDR nel corso delle sue "fasi di realizzazione";

Un primo momento di orientamento antifascista e democratico all'interno del quale vengono gettate le prime basi del socialismo (1952).

Un secondo momento di intensificazione dei meccanismi di produzione industriale che porteranno alla completa costruzione dell'ideologia.

E' interessante, a riguardo di ciò, la posizione di entrambi i governi berlinesi circa la memoria della città, demonizzata poiché antidemo-

cratica e legata a un meccanismo consumato sull'oppressione classista. Se i due programmi erano felicemente concordi nel corso degli anni Quaranta nel respingere la memoria e lo stereotipo della città di pietra, attraverso la traccia percorsa dalla scuola Bauhaus, dopo il consolidamento dell'ideologia socialista, la stessa scuola d'architettura, da 'democratica' venne ostracizzata dalla cultura della DDR poiché troppo 'americana'. Questa revisione, non priva di ambiguità, troverà la sua giustificazione nella tradizione del realismo socialista che darà luogo a quella serie di manufatti spregiativamente chiamati 'a torta nuziale'.

Intanto Berlino Est, dichiarata capitale della DDR, ambiva a riscrivere la propria storia urbanistica attraverso dei piani e dei programmi che sapessero coinvolgere l'intero settore, compresa la sua area più significativa, il centro città. Gli obiettivi del programma socialista, secondo una sintesi essenziale, possono riassumersi attraverso tre capisaldi: La costruzione del centro come immagine emblematica della nuova città capitale; Favorire i collegamenti fra le zone industriali e ricreative con i quartieri operai;

Superare le contraddizioni sociali prodotte dal sistema capitalistico fra i diversi luoghi e spazi urbani. In termini di articolazione spaziale questi obiettivi si cristallizzano attraverso l'individuazione di zone funzionali:

- Il centro città; contenitore delle istituzioni politiche, culturali e amministrative;
- Il distretto centrale con le principali infrastrutture e zone abitative ad elevata densità;
- Le zone abitative interne di bassa densità;
- Le zone con bassa densità demografica, industrie, centri ricreativi, negozi alimentari ed aziende agricole;
- Le zone periferiche consistenti in piccoli agglomerati

Il diametro di interesse era di circa 10 chilometri.

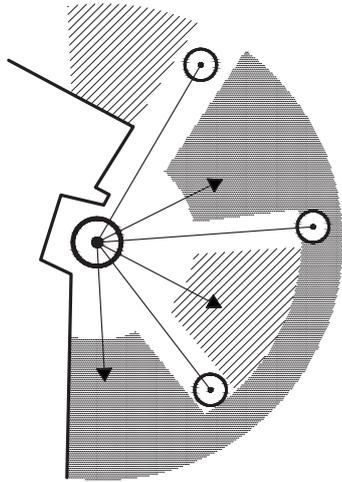
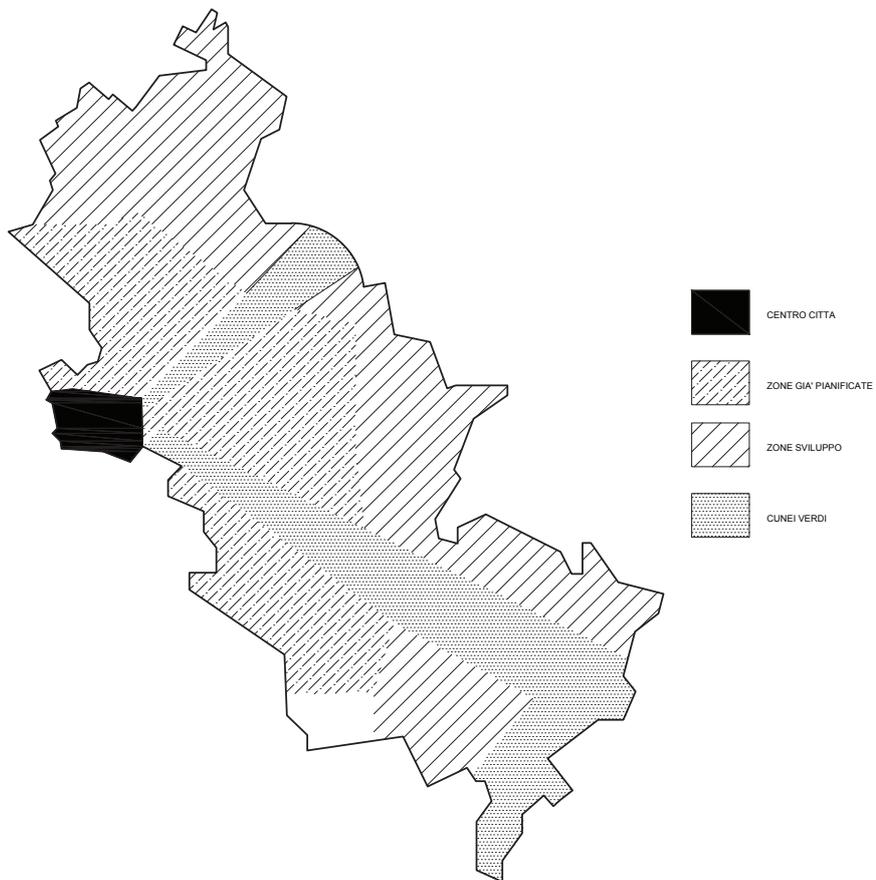


Diagramma di espansione urbana del settore Est. Concezione di allargamento radiale per aree tematiche funzionali.



Rielaborazione dello schema di espansione funzionale di Bruno Fierl, in Casabella 446, 1979

### 3.1.3 i sedici principi dell'Urbanistica

Tracciati dunque obiettivi e strategie di intervento, il governo della DDR, per l'immagine della sua nuova capitale, adatterà come dispositivo ed indirizzo architettonico il programma-manifesto dei 16 principi dell'urbanistica, un prodotto modernista, comunemente definito come il 'rivale' della nota Carta di Atene del CIAM.

A scopi prettamente nozionistici, di seguito, viene riportato tale programma.

*Di Governo della Repubblica Democratica Tedesca, Principi dell'Urbanistica, 27 luglio 1950.*

*Testualmente Da: Casabella 446, 1979.*

1. Come forma di insediamento, la città non è sorta per caso. Essa rappresenta la forma di insediamento economicamente più avanzata e culturalmente più feconda per la vita collettiva degli uomini, e ciò è dimostrato da un'esperienza secolare. Nella sua stessa struttura e nella configurazione architettonica la città è espressione della vita politica della coscienza nazionale del popolo.

2. Obiettivo della costruzione delle città è che siano soddisfatte armonicamente le esigenze dell'uomo di trovare un lavoro, una casa, di avere accesso alla cultura e di potersi riposare. I principi e i metodi della costruzione della città si fondano sulle condizioni naturali, sulle basi sociali ed economiche dello stato, sulle massime acquisizioni scientifiche, tecniche ed artistiche, sulle esigenze economiche e infine sull'utilizzazione degli elementi progressisti dell'eredità culturale del popolo.

3. Non si formano e non esistono delle città 'in sè'. In ampia misura le città vengono costruite dall'industria per l'industria. La crescita di una città, il numero degli abitanti e la superficie sono dunque determinati dai fattori di formazione della città, e cioè dall'industria, dagli organi amministrativi e dai luoghi culturali, nel caso che questi abbiano un'importanza non solo locale.

Nella capitale, l'industria come fattore di formazione della città assume una importanza minore in rapporto al significato che hanno invece gli organi amministrativi e i luoghi culturali.

La determinazione e la conferma dei fattori di formazione della città restano di competenza esclusiva del governo.

4. Lo sviluppo della città deve seguire il principio dell'opportunità e non superare determinati limiti. Uno sviluppo eccessivo della città, della sua popolazione e della sua superficie conduce a distorsioni della sua struttura difficilmente eliminabili, a distorsioni nell'organizzazione della vita culturale e dell'assistenza ai cittadini, a distorsioni di carattere tecnico sia nella attività che nell'ulteriore sviluppo dell'industria.

5. Alla base della progettazione della città è necessario porre il principio dell'organico e il rispetto della struttura urbana quale si è sviluppata storicamente, eliminandone i difetti.

6. Il centro rappresenta il nucleo più significativo della città. Il centro è il punto politico principale per la vita della popolazione cittadina. In esso sono collocati i luoghi politici, amministrativi e culturali più importanti. Nella piazze del centro hanno luogo le manifestazioni politiche, i raduni e le feste popolari. Il centro della città sarà costruito con gli edifici più importanti e monumentali: essi dominano la composizione architettonica della città e ne caratterizzano l'immagine architettonica.

7. Nella città sorte lungo un fiume, questo sarà una delle principali arterie, unitamente alle vie che lo fiancheggiano nonché l'asse architettonico della città.

8. Il traffico deve servire alla città e alla sua popolazione, non dividere la città e disturbare la popolazione. Il traffico di passaggio va tenuto lontano dal centro e dalle zone limitrofe e condotto intorno alla città mediante circonvallazioni. Anche gli impianti per il traffico merci con ferrovia o su percorsi fluviali andranno posti all'esterno delle aree centrali della città. La determinazione delle principali arterie stradali dovrà tenere presente l'omogeneità e la tranquillità delle zone abitative. Nel determinare la larghezza delle principali arterie stradali è necessario considerare che nel traffico cittadino assumono maggiore importanza le soluzioni che si troveranno per gli incroci stradali, che non la larghezza delle arterie stesse.

9. L'immagine della città, la sua forma artistica individuale saranno caratterizzate dalle piazze, dalle grandi strade e dai maggiori edifici del centro (nelle grandi città da edifici a torre). Le piazze costituiscono il fondamento strutturale del piano della città e della sua composizione architettonica complessiva.

10. Le aree abitative sono costituite da distretti abitativi, il cui cuore è un centro distrettuale. In esso si concentrano tutte le strutture culturali, assistenziali e sociali del distretto, necessarie alla popolazione. Secondo elemento della struttura delle aree abitative è il complesso d'abitazione, costituito da unità abitative minori e dotato di verde, scuole, asilo nido e scuola materna e dei servizi di approvvigionamento quotidiani. Il traffico cittadino non è ammesso all'interno di questi complessi abitativi, ma né i complessi abitativi, né i distretti costituiscono delle unità spaziali autosufficienti. Nella loro struttura e pianificazione dipendono dalla

struttura e dalle esigenze della città come insieme. Come terzo elemento vi sono le unità abitative, le quali assumono un significato di base nella pianificazione e nella configurazione.

11. Determinanti al fine di ottenere condizioni di vita sane e tranquille e avere sufficiente luminosità e aria pulita, non sono soltanto la densità e l'orientamento in cui sono costruite le case, ma anche lo sviluppo del traffico.

12. E' impossibile trasformare la città in un giardino, ma è ovvio che dovranno esservi sufficienti zone verdi. Tuttavia non si può rovesciare il principio: in città si vive in modo cittadino, in periferia o comunque fuori dalla città in un modo più simile alla vita di campagna.

13. Gli edifici a più piani sono più economici rispetto a quelli a uno o due piani. Questo tipo di costruzione corrisponde del resto al carattere complessivo di una grande città.

14. La progettazione della città è la base della definizione architettonica. Questione centrale della progettazione e della definizione architettonica della città è di fornirle un'immagine individuale e unica. L'architettura deve avere contenuto democratico e forma nazionale. In questo senso essa utilizzerà la effettiva esperienza del popolo, quale si esprime nelle tradizioni progressiste del passato.

15. Per la progettazione, come per la definizione architettonica non è possibile fornire uno schema astratto. Decisivo è l'amalgama dei fattori e delle esigenze della vita più importanti.

16. Contemporaneamente al lavoro di pianificazione della città e in accordo con esso, si prepareranno progetti di pianificazione e costruzione di determinazione della città, di piazze e di grandi strade e delle unità abitative adiacenti, che potranno essere eseguiti prioritariamente.

### 3.1.4 lo stadtzentrum

Mentre nel settore ovest veniva lanciato il concorso per Berlino capitale (riunificata) destando non poche critiche, nel 1958 era bandito il concorso per la ricostruzione della capitale della repubblica democratica socialista.

Recependo le direttive del III congresso della SED del 1950, il programma principale di intervento ruotava attorno alla definizione di un grande asse orizzontale che congiungesse l'Unter den Linden ad una nuova strada monumentale in sostituzione della formale Frankfurter Allee. Elemento di cerniera fra queste due appendici assiali sarebbe stato il nucleo medievale descritto principalmente da Alexanderplatz e il nuovo sistema della Marx-Engels-Platz, odierna Schloßplatz.

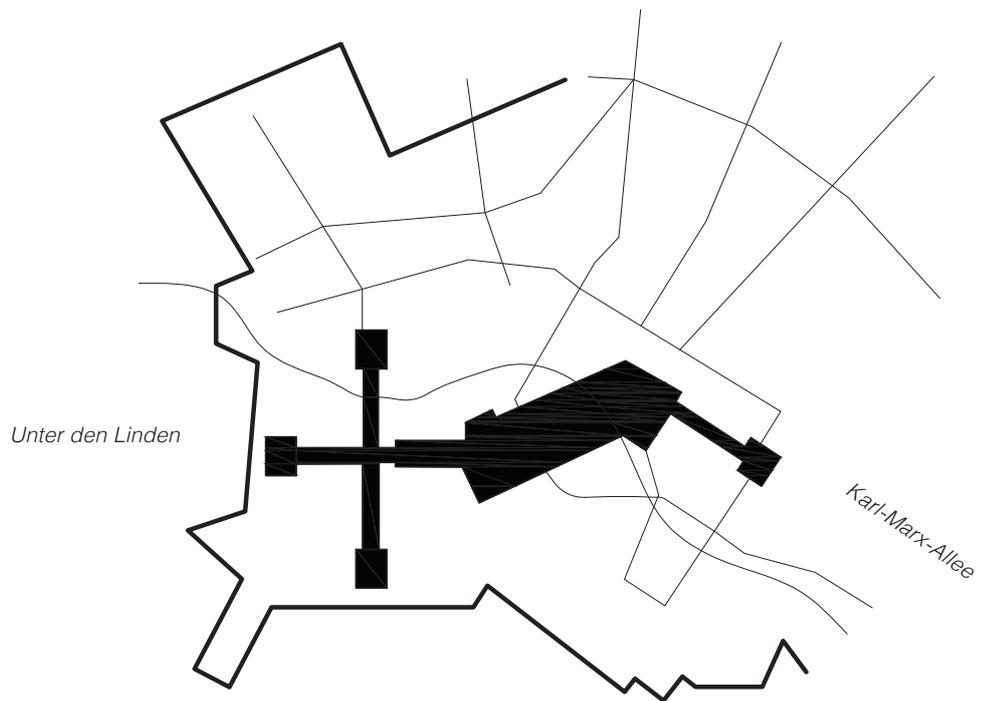
La trasformazione socialista del centro urbano in questo raccordo manifestava l'espressione del nuovo assetto sociale della DDR che concepiva il centro antico della capitale come un il nuovo punto vitale per la città.

La costituzione di quest'asse centrale orizzontale che avrebbe connesso il Berliner Forum della attuale city, con l'asse della Karl-Marx-Allee si concretizzò in due fasi.

Un primo momento che interessò la ricostruzione dell'antico tracciato dell'Unter den Linden e del Berliner Forum, attraverso interventi devoluti alla ricostruzione dell'assetto preesistente secondo gli antichi principi di allineamento. Sempre appartenente a questa fase è la realizzazione della prima parte della StalinAllee, l'odierna Karl-Marx-Allee.

Una seconda fase che interessò principalmente il foro di Marx-Engels-Platz e dell'antico nucleo medievale sul quale insisteva Alexanderplatz.

Il sistema della Marx-Engels-Platz che teneva insieme alcuni edifici rappresentativi quali lo Schloß, l'Altes Museum e il Duomo, avrebbe risposto ai requisiti di uno spazio adoperato per rappresentazioni e manifestazioni.



*diagramma e concept dell'asse centrale dello Stadtzentrum.*

In quanto cerniera ed elemento di connessione fra i due assi (Unter den Linden e la futura Karl-Marx-Allee), il nuovo foro avrebbe dovuto organizzare uno spazio pubblico consacrato da un edificio di nuova costruzione.

Per questo manufatto, così carico di significato, i progetti furono molteplici, dalla Casa del Popolo, al parlamento, alla sede dei congressi, ecc. Ma queste considerazioni rimasero incompiute a favore di un ripensamento del quadrante fra la Rathausstraße e la Karl-Liebknecht-Straße inteso come nuovo luogo rappresentativo per la città.

I progetti selezionati a favore di questo programma rispondevano a un programma architettonico che ruotasse attorno al carattere monumentale di un edificio centrale, una torre rappresentativa. Dalla maggior parte dei progetti candidati a concorso emerge una certa tendenza ed adesione ai principi internazionali modernisti sfiduciando gli stilemi e i contenuti monumentali estetici dei primi anni Cinquanta.

In questo rinnovato panorama di riappropriazione di essenziale modernismo verranno completati in Berlino Est i programmi edilizi del decennio precedente.

Ed in particolar modo il piano di Alexanderplatz predisporrà la piazza come un nuovo grande sistema pedonale attorno al nodo metropolitano, delimitandolo da edifici alti, come ad esempio l'Interhotel stadt berlin che 'accoglie' l'asse della Karl-Marx-Allee.

Al di qua della stazione metropolitana, dove sarà innalzata la torre della televisione si sarebbero tenute funzioni ricreative con sfondo un grande complesso commerciale.

Gli interventi secondo il nuovo, riammesso, stile modernista sarebbero proseguiti sino agli anni Ottanta, nelle intenzioni di una nuova configurazione rappresentativa anche per la città Federiciana.

## **3.2 La strada socialista: Karl-Marx-Allee**

### **3.2.1 formazione della StalinAllee**

Per circa un decennio a partire dal 1949 la grande strada socialista in programma per la città di Berlino sarebbe stata conosciuta con il nome di Stalinallee, intitolata a Stalin per la celebrazione del settantesimo anniversario della nascita del leader sovietico (FIERL, 1979). Il complesso comprendeva originariamente il tratto tra Strausberger Platz e Proskauer Straße, lungo due chilometri e trecento metri, costruito fra il 1952 e il 1958.

Il programma edilizio comprendeva circa cinquemila appartamenti distribuiti sia negli edifici e nelle abitazioni lungo i margini dell'imponente arteria stradale, alti fra sette e nove piani, sia negli edifici a torre, alti undici piani, siti in Strausberger Platz e Frankfurter Tor. Destinata a diventare la grande strada residenziale metropolitana, l'impianto disponeva di molti luoghi e spazi commerciali così come luoghi di ristoro.

La prima sezione di appartamenti realizzati vantava molti comfort se paragonati alla generazione successiva costituita dall'edilizia residenziale di massa.

L'ambizione della Stalinallee era prima di tutto la concretizzazione di un'ideologia politica e della sua vittoria sui modelli legati al passato. Il programma avrebbe dovuto garantire un'abitazione a coloro che avrebbero partecipato alla costruzione, denunciando così, in maniera plateale, il ruolo centrale nella nuova società della classe lavoratrice.

Dal punto di vista urbanistico la Stalinallee si configura come un asse rigido sovrapposto al tessuto preesistente a grana fine della città di pietra, come accesso al nuovo centro urbano.

Il ruolo della strada è di fatti preponderante se si pensa alle impressionanti sezioni stradali che caratterizzano l'impianto infrastrutturale del quartiere.

Ed in particolare modo l'arteria principale, costituita da due carreggiate di traffico con tre corsie per automobili, circondata ai lati da viali alberati e percorsi ciclopedonali. Le aree di sosta ed i parcheggi erano predisposti sul retro degli edifici residenziali, raggiungibili da un sistema capillare e minuto (se comparato alle strade principali di circolazione) di strade di servizio.

Il significato politico di questa strada si condensava poi nell'attitudine a poter ospitare le parate e le manifestazioni del partito. Per una strana coincidenza storica, la prima manifestazione e dimostrazione politica che si tenne sulla StalinAllee non fu un'apologia al programma socialista, bensì un gesto di protesta e sciopero da parte dei lavoratori che, durante un momento di depressione economica della DDR protestarono contro l'inasprimento delle condizioni di lavoro.

Nei programmi preliminari la Stalinallee avrebbe dovuto proseguire in direzione Est sino al *ringbahn* ed in direzione ovest verso Alexanderplatz.

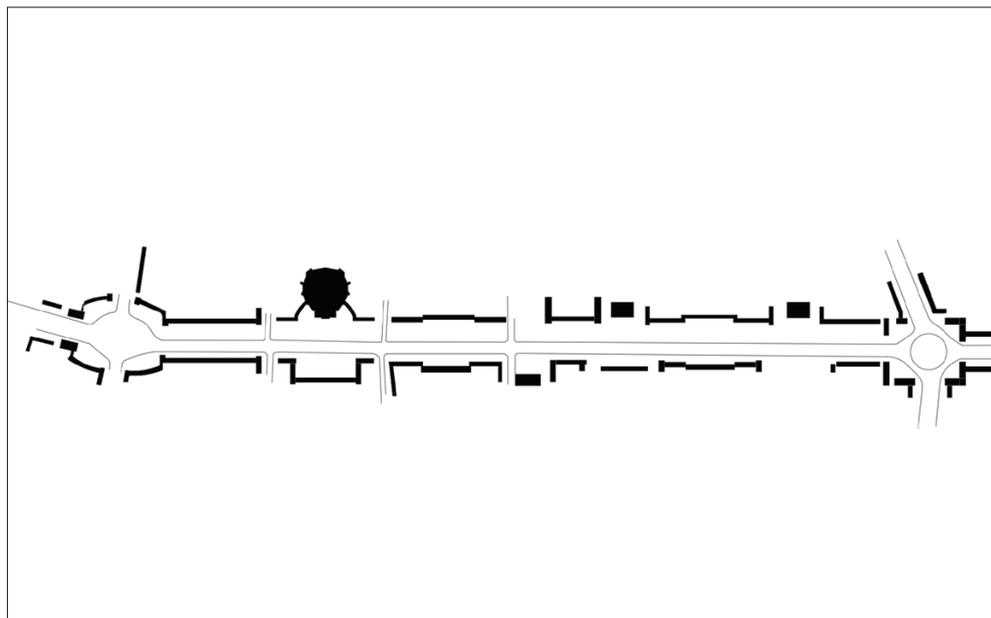
Ciò non si poté concretizzare a causa di alcune rinnovate condizioni e contenuti Architettonici. Dal punto di vista linguistico ad esempio, si denunciò un ritorno al modernismo puro e privo di stilemi realisti, con l'avvento della specializzazione della prefabbricazione e della produzione di massa.

E infatti il tratto della Stalinallee tra Strauseberger Platz e Alexanderplatz fu progettato secondo le allora moderne teorie dell'edilizia industrializzata.

Alla chiusura dei lavori, nel 1965, il patrimonio architettonico di questo distretto urbano consisteva di un vastissimo insediamento di edilizia aperta, contraddistinta da rigidi super-blocchi residenziali distanti centinaia di metri l'uno dall'altro, alternati da edifici per il

commercio e ristoro, realizzati solo in parte.

Alla fine del 1961 la strada venne ribattezzata Karl-Marx-Allee e descritta formalmente dagli estremi di Alexanderplatz e Frankfurter Tor. Gli edifici di questo settore si contraddistinguono non solo per lo stile del realismo socialista che revisiona stilemi classici, bensì per l'attitudine del programma architettonico ad offrire una certa rottura nella monotonia compositiva con l'arretramento o l'allineamento rispetto alla strada dei grandi blocchi residenziali.



*Pianta di progetto dell'asse della Stalinallee*



*L'edificio alto in Strausberger Platz con la torre della televisione sullo sfondo*

### 3.2.2 Karl-Marx-Allee

La sezione comunemente intesa come il 'secondo tratto' della Karl-Marx-Allee fa riferimento al segmento urbano con agli estremi i nodi di Strausberger Platz ed Alexanderplatz.

Ed infatti, concepito come la diretta prosecuzione dell'asse monumentale che traguarda nel nuovo centro cittadino, questo tratto occidentale includerà nel suo programma edilizio anche le aree retrostanti ai grandi isolati-edifici in affaccio alla strada.

Nonostante il tema della strada monumentale centrale sapesse orchestrare assieme le due sezioni, Stinallee e Karl-Marx-Allee, il secondo tratto della Karl-Marx-Allee diverge per alcune importanti innovazioni o ripensamenti di natura culturale.

I canoni essenziali del movimento moderno rientrarono a far parte del vocabolario architettonico socialista, conseguentemente al graduale processo di 'destalinizzazione'.

In concomitanza al progressismo politico si verificò un'intensificazione e specializzazione del prodotto architettonico prefabbricato che diede il via ad una tradizione edilizia fondata sulla ripetizione del tipo e sulla serialità.

Il panorama edilizio è così costituito da una immagine continua di blocchi in linea che si inseguono nella profondità del distretto di Friederichshain.

Il programma in sintesi era composto da: edifici residenziali ad alta densità, edifici commerciali e di servizio, solitamente alti un piano, e un esteso programma di verde pubblico.

Il progetto definitivo, redatto da Colleijn e Dutschke porterà all'ampliamento della sezione trasversale della strada dai 90 a 120 metri di profondità.

Ai lati di essa si sarebbero elevati edifici residenziali a stecca, alti dieci piani che verranno interrotti in due punti salienti, a favore di emergenze architettoniche a carattere pubblico, destinate a diventare in seguito dei simboli dell'intero programma: il Kino internazionale e il caffè Moskau.

Concludeva la lunga e rigida serialità delle cortine residenziali un edificio alto chiamato 'Haus des Lehrers'.

I superblocchi saranno tuttavia disposti con maggiore libertà scoraggiando quei principi di allineamento prospettico che avevano caratterizzato la prima fascia di Stalinallee.

I contenuti dell'ideologia socialista, dispersi nell'assenza del carattere realista degli edifici, sarebbero stati recuperati dal legame funzionale della residenza con gli spazi verdi e gli spazi collettivi.

### 3.2.3 Karl-Marx-Allee: impianto, elementi, segni.

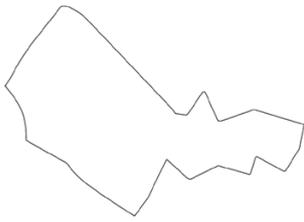
La trattazione che segue è composta da una serie di diagrammi e schemi analitici sulla struttura del distretto in senso generale. Questa riduzione per fattori primi ha costituito una premessa importante al metaprogetto in quanto mette in luce una serie di elementi radicati nel territorio, dei fatti urbani, che hanno caratterizzato e caratterizzano ad oggi la città e le dinamiche legate ad essa.



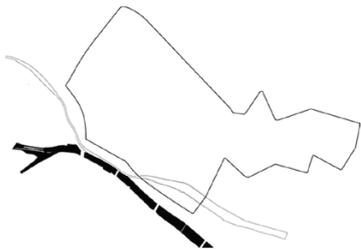
*Il settore socialista DDR  
Il distretto della Karl-Marx-Allee*



*Il distretto della Karl-Marx-Allee  
Tessuto urbano.*



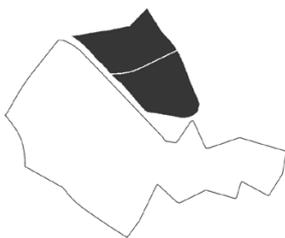
*Karl-Marx-Allee*



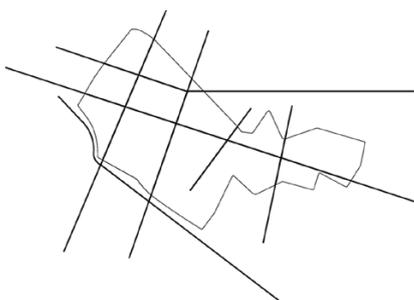
*Sprea*



*S-Bahn*



*Verde pubblico*



*Viabilità*

L'impalcato della viabilità del distretto è una folla diramazione di grandi assi longitudinali interrotti episodicamente da connessioni trasversali che generano con i primi le grandi piazze del distretto.



*Viabilità principale*



*Viabilità secondaria*



*Nodi, Piazze, Poli*

l'impianto architettonico si sviluppa attorno all'asse centrale rappresentativo con una serie di edifici alti in blocco. Gli edifici del contorno isolato eguagliano i precedenti nelle gerarchie delle altezze. All'interno, lontano dal fronte strada edifici di minore altezza e dimensione



*asse*



*bordo*



*interno*



## 4 la ricostruzione critica ieri ed oggi

## introduzione

Il tema della città socialista, trattato nel capitolo precedente, consente uno sguardo ravvicinato alla soluzione proposta da parte delle commissioni all'edilizia della DDR per il problema della ricostruzione della città.

Ma, come più volte messo in luce in questa trattazione, la storia urbana di Berlino è composta da un *patchwork* di elementi autonomi che giacciono al contempo sullo stesso contesto geografico. Ciò comporterà la sovrapposizione e l'adiacenza, per un contrasto molto forte, di elementi diversi e fortemente contraddittori.

Solo la caduta del muro, che avrebbe rappresentato la riunificazione delle due Germanie, avrebbe posto queste contraddizioni come elementi di partenza per i progetti di un'urbanistica riunificata.

Il programma socialista, sin dalle origini, fortemente in rottura con il mondo occidentale, avrebbe prodotto una serie smisurata di manufatti edilizi a sostituzione della demonizzata città storica con l'ambizione ultima di generare una città da un volto completamente nuovo. La forza vitale di questo gesto e di questa posizione è forse dovuta allo sviluppo di un piano di ricostruzione che ha interessato il settore urbano compreso del suo storico centro. Ciò ha consentito di pensare alla città individuandovi un centro e i suoi radiali.

Nel settore Ovest, di contro, il nuovo status 'periferico' della città, avrebbe consentito di esperire antologie architettoniche sempre varie.

All'interno della dialettica sulla ricostruzione, la cultura architettonica diffusasi negli ultimi venticinque anni del XX secolo, avrebbe com-

pletamente messo in discussione le convinzioni 'assolutiste' del movimento moderno a favore della ricerca dell'identità urbana perduta. Un'ennesima pianificazione parziale avrebbe investito la città (setto-  
re occidentale) promuovendosi come risolutiva alle questioni che il problema della ricostruzione aveva sollevato.

Il panorama culturale degli intellettuali di questo filone architettonico è denso di un ripensamento profondo sulla memoria della città, esperibile attraverso la propria storica stratificazione.

Su questi temi e su questi contenuti si fonderà la tradizione delle esposizioni internazionali di architettura degli anni Ottanta.

Sotto la referenza della Ricostruzione Critica, lo sguardo e le attenzioni degli illustri collettivi d'architettura si poseranno sulla città di Berlino, da lì a poco, nuovamente e finalmente riunificata.

Questa antologia che raccoglie molti brani, fra progetto e costruito, si rivelerà pionieristica ai fini dei contenuti dei nuovi programmi e strumenti urbanistici della città riunificata che ambiranno a costruire l'immagine futura della capitale europea a partire da una profonda e attenta lettura critica del suo passato.

## 4.1 Internationale Bauausstellung

### 4.1.1 una critica al movimento moderno

L'antologia del movimento moderno, diffusamente conosciuta nelle vesti internazionaliste dello Style, avrebbe caratterizzato la città in entrambi i settori amministrativi.

Se da un lato, nel settore orientale, la diffusione dei modelli tipologici ed architettonici appartenenti a questo filone si confronterà con il territorio urbano sino agli anni precedenti la caduta del muro, nel settore occidentale i meccanismi speculativi legati alle grandi opere dei super-blocchi residenziali moderni avrebbe sfiduciato sensibilmente la continuità nella produzione degli stessi.

I prodotti modernisti, in radicale sostituzione al tessuto tradizionale, avrebbero rappresentato il fallimento della politica abitativa su più fronti.

Se architettonicamente la rigidità delle tipologia in linea o a torre avrebbe denunciato la scarsa flessibilità di questi modelli, la stereotipica addizione di cellule minime di abitazione ne avrebbe segnato il disagio abitativo.

Il fallimento sociopolitico, probabilmente accentuato nel settore occidentale, fu lo stretto legame che vide l'insediamento di questi grandi *wohncomplexe*, complessi residenziali, da parte di una popolazione con basso reddito costituita per lo più da immigrati e stranieri. Al di fuori dal programma e sistema di sostegno sociale che avrebbe in qualche modo caratterizzato il panorama sociale della Repubblica Socialista, il regime edilizio del settore occidentale sarebbe stato oggetto di forti meccanismi speculativi, che avrebbero dunque ridot-

to la questione della domanda residenziale ad un mero strumento di risposta insediativa per la formazione di rilevanti rendite immobiliari. Celebrando i funerali dell'epoca storica a favore di un sogno progressista a-storicizzato, il movimento moderno avrebbe compromesso la città e le dinamiche ad essa relative a cavallo del mito di un'urbanistica aperta.

L'eredità materiale di questi processi tuttavia si riscontra in una serie di fallimenti architettonici e del disagio abitativo ad essi legati quanto un altrettanto novero di progetti incompiuti che alle soglie degli anni Settanta ed Ottanta non avrebbe colmato i vuoti ed i diradamenti degli ormai 'lontani' bombardamenti.

La costituzione di questi nuovi luoghi urbani, alla quale attendeva una forte funzionalizzazione degli spazi, aveva rimosso e cancellato la riconoscibilità dell'identità di città, all'insegna del credo di un nuovo rituale sociale fondato su spazio pubblico e spazi privati tematici.

Il carattere asettico risultante della meccanicistica sovrapproduzione di unità edilizie identiche avrebbe reso sterile ogni forma di appartenenza con la città e di riconoscibilità con essa da parte dei suoi abitanti.

In questo scenario revisionista un folto apparato di contributi meta-letterari, alcuni studi di psicologia sociale, interesserà gli intellettuali della disciplina architettonica che si interrogheranno sugli strumenti dell'architettura e su come essi possano dispiegare o meno la qualità dell'*abitare* la città.

#### **4.1.2 l'indirizzo culturale dell'IBA**

Alla luce di quanto esposto nel paragrafo precedente, il fermento architettonico attorno al problema della costruzione e del risanamento della città avrebbe prodotto a partire dagli anni Settanta la protesta sostenuta da molti intellettuali contro le amministrazioni politiche che negli ultimi decenni avevano foraggiato le vaste demolizioni del

tessuto storico a favore degli insediamenti residenziali di vasta scala e dimensione.

E così nella prima metà della stessa decade si andavano sperimentando i primi tentativi architettonici di un ritorno al passato attraverso la ricerca delle qualità tradizionali dell'isolato storico come l'allineamento stradale, e la ricostituzione degli edifici a perimetro degli spazi insediativi.

Gli elementi caratteristici della Miethausstadt, strumenti che le precedenti culture architettoniche avevano demonizzato, vengono riproposti al fine di estrapolarne le qualità essenziali della formazione della città consolidata.

Un autore di considerevole spessore in materia fu Josef P. Kleihues, co-redattore più tardi del programma dell'IBA.

La riflessione in merito alla città e al problema della ricostruzione si articola attraverso degli elementi fondamentali.

La pianta, che conserva la traccia ed il carattere testimoniale dello sviluppo dell'abitare attraverso i secoli.

Il volume che evidenziava il rapporto tra pieni e vuoti della città storica. Ed in senso più generale l'immagine ed il linguaggio architettonico come interprete del tempo urbano (MAZZOLENI, 2009).

Su questi elementi si fonderà in parte il programma dell'IBA.

Nel 1978 la camera dei deputati della città di Berlino dà il via alla costituzione del programma dell'IBA che avrebbe dovuto concludersi nell' 1984. L'effettiva durata del programma si estese sino al 1987. Essendo stata appositamente costituita una società di amministrazione locale per l'occasione, la Bauausstellung Berlin GmbH, una folta erogazione di fondi a carico sia della municipalità berlinese che del governo centrale darà il via alla promozione, da parte dei collettivi, delle riflessioni e piani per i nuovi interventi.

Il programma si fonderà su due testi principali. Un programma di nuova edificazione, uno di rinnovo urbano.

La nuova edificazione avrebbe interessato alcuni settori in particolare; le appendici sud della Friedrichstadt e del Tiergarten, l'Hafen Tegel e la Prager Platz.

Il rinnovo urbano avrebbe caratterizzato invece il risanamento del tessuto delle Miethausen dei quartieri di Kreuzberg e della Luisenstadt.

Marco De Michelis nel suo articolo per LOTUS 33, "il mito della fenice: il caso dell'IBA 1984 a Berlino", fornisce una attenta lettura attorno agli strumenti ed interpreti di questa fase storica.

I due responsabili dei settori di progettazione, Kleihues e Hämer finiranno col fornire una traccia di piani per parti che attraverso soluzioni puntali ambiranno alla restituzione di un modello riconoscibile. Al centro del problema della ricostruzione della città, si colloca il tentativo di risolvere le contraddizioni di diversi modelli urbani sovrapposti, contemplando le aree ed i vuoti urbani ereditati dalla guerra.

Le aree di progetto selezionate dal programma soffrivano di una serie di problemi ereditati dal dopoguerra, dal fallimento del disegno di Scharoun alle incertezze della ricostruzione che hanno 'congelato' le aree declassandole allo statuto di periferie abbandonate.

I risultati dell'esposizione si contano come dei contributi verso la allora crescente attenzione ai temi intimamente urbani per la città.

Nel sinottico elenco di questi contributi emerge la ripetizione di uno schema fondato sulle possibili variazioni dell'edificazione perimetrale.

Il tema degli spazi a corte e delle sue declinazioni consentirà l'accesso a quei luoghi fortemente urbani che avevano arricchito la vita della città storica.

Il problema di uno specifico stile architettonico non avrebbe giocato un ruolo di fondamentale importanza, così come sottolinea Harald Bodenschatz in 'Berlin Urban Design, A Brief History of a European City'. Nel palinsesto del collettivo di progettisti, spiccano i nomi di illustri professionisti quali Peter Eisenmann, Hermann Herzberger, Arata Isozaki, Rob Krier, Aldo Rossi e Gianni Braghieri, Álvaro Siza Vieira.

L'internazionalità dei partecipanti ha contribuito ad elevare il livello di attenzione attorno alla manifestazione di concorso.

### **4.1.3 La ricostruzione critica eredità culturale dell' IBA**

Il patrimonio architettonico che avrebbe ereditato la città di Berlino alle soglie della sua riunificazione avrebbe consistito di circa cinquemila nuove abitazioni scaturite da una nuova metodologia di costruzione urbana, la ricostruzione critica.

Sulla base delle riflessioni di Kleihues, il dibattito architettonico si è articolato sugli elementi costitutivi della città e del suo impianto storico costituito da una costellazione di immagini e regole che ne hanno conformato lo spazio.

Al seguito del tema "abitare in città" si è data vita alla riflessione su uno spazio urbano che tenesse nuovamente conto della pianta della città come dispositivo organizzatore dello spazio architettonico.

L'accento posto sull'isolato urbano come primo apparato ed organismo di aggregazione ha permesso la formulazione di diverse declinazioni alla scala dell'edificio che potessero tuttavia essere ricondotte a principi e regole comuni.

La variazione sui temi e la compresenza di elementi concatenati nelle composizioni degli impianti a corte avrebbe favorito una pluralità di funzioni altrimenti scartata dalla città funzionalista.

Il tema principale della ricostruzione critica è il compito rinnovato dell'architettura di confrontarsi con i modelli di crescita naturale e spontanea della città.

Quest'atteggiamento, dal fondamento nostalgico, avrebbe permesso il recupero necessario di antiche-nuove forme di abitare in sostituzione alla standardizzazione dell'alloggio, rispondendo così ad una domanda residenziale differenziata per possibilità economica.

Le utopie moderniste, fondate su un modello scientifico della vita umana, assoggettato al regime dei grandi spazi funzionali, del culto del trasporto su gomma, e dell'organizzazione della vita sociale precostituita, sarebbero state soverchiate dai nuovi modelli reazionari, che, considerando l'eccentriche vicissitudini di Berlino, acquisirono un ruolo e uno statuto rivoluzionario.

## 4.2 Die Wende

### 4.2.1 il problema della riunificazione

La caduta del Muro nel 9 Novembre del 1989 segnò l'inizio di un processo di cambiamento radicale per la città, destinato ad avvenire in modo repentino ed eccezionale.

L'unificazione della Germania e dei due settori di Berlino portò alla rapida rielezione della città come capitale dello stato Tedesco segnando la definitiva dissoluzione di un duplice sistema politico economico ed urbanistico costantemente in conflitto.

Questa decisione compromise notevolmente il processo di organizzazione e di riconoscimento delle funzioni e degli organi di governo che, nel giro di una sola annualità, dovettero rispondere di una nuova struttura e ossatura burocratica.

La conseguenza dell'unificazione dei governi e dello spostamento delle loro sedi nella città di Berlino, sottoporrà nuovamente la città alle eccezionali attenzioni dei collettivi di progettazione che, differentemente dalla recente esperienza dell'IBA, avrebbero ora dovuto relazionarsi alla nuova configurazione rappresentativa della città.

Ciò inaugurerà il dibattito sull'individuazione del centro e della nuova configurazione morfologica della città, scatenando di fatto una sostanziosa concorrenza fra diverse aree urbane.

Sulla larga scala, quella territoriale, va sottolineato invece come la città, a lungo sottratta dal proprio *hinterland*, avrebbe dovuto armarsi di nuovi strumenti operativi per la sua ricucitura infrastrutturale con il resto della Germania.

Una schematizzazione di massima sugli obiettivi principali di cui si sarebbero preoccupati i laboratori di progettazione urbana per la città di Berlino viene espressamente restituita da Vittorio Gregotti in CASABELLA 578 in 'Berlino Domani'.

L'articolo, un resoconto della mostra del Museo di architettura di Francoforte supportata dal quotidiano Frankfurter Allgemeine Zeitung, si conclude con un quadro esigenziale tematico, a cavallo fra la scala urbana e territoriale, degli interventi principali ed 'urgenti' per la città.

In particolare (pagina 3 del testo) al punto '5' viene espressamente richiesto uno studio di fattibilità per isolati compatti nelle aree vuote fra la linea della S-Bahn e della Alexanderstraße, argomento e tema che verrà ripreso nella trattazione in sede di progetto.

In sintesi si può affermare che ad una rapida ed attesa riunificazione istituzionale della città sarebbe seguita un'intricatissima e complicata messa in opera della stessa.

Le ennesime svolte sociali, politiche, economiche della città, avrebbero costituito gli elementi di partenza per una nuova stagione urbanistica che avrebbe considerato Berlino un laboratorio di prova e saggistica. Mentre in campo politico alla nuova riorganizzazione si fece fronte con il (nuovo) senato della città di Berlino che porterà alla successiva nascita e modifica dei distretti amministrativi e dei quartieri amministrativi, in campo urbanistico un primo tentativo di unità testuale venne proposta con il Piano dell'uso del Suolo del 1994 - che formalmente sostituirà quello del 1984. Una ricca collezione di progetti e proposte architettoniche attorno ad esso carpiranno ancora di più gli sguardi di intellettuali e progettisti da tutto il mondo.

La cultura architettonica allora contemporanea, fresca dell'effervescenza portata dal programma dell'IBA e dai contenuti della ricostruzione critica, si fonderà sulla restituzione del carattere urbano alla città, di un disegno per la città compatta in quelle aree allora abbandonate e vuote.

### **4.2.2 il Planwerk Innenstadt**

Alle soglie dell'anno 2000, Berlino è reduce da una decade rivoluzionaria.

Gli stravolgimenti politici, sociali, economici ed urbanistici avevano dato il via ad un processo di cambiamento senza eguali che avrebbe dovuto accompagnare la città dalla sua divisione al nuovo status di capitale europea.

La necessità di un piano di coordinamento per la ricostruzione, risanamento e riqualificazione urbana del settore centrale della città era palesato dalla acquisita consapevolezza della città, maturata negli anni successivi alla svolta, della sua nuova veste metropolitana.

Si tentò di leggere queste necessità ed esigenze attraverso la redazione di uno strumento consapevole dei mutamenti in corso e della necessità di idee e masterplan che potessero indirizzare la progettazione futura della città.

L'opera di riferimento per questi contenuti è lo strumento conosciuto come Planwerk Innenstadt.

Il piano, che avrebbe considerato esclusivamente una porzione centrale della città, sarebbe stato redatto e proposto da Hans Stimmann che ricoprirà il ruolo di stadtbaudirektor sino al 2006.

La redazione dello strumento fu dibattuta e condivisa con diversi intellettuali di diversi settori disciplinari per essere infine approvata dal Senato di Berlino nel 1999.

Il piano che non ha nessun tipo di vincolo prescrittivo, si configura come un dispositivo di riferimento, di indirizzo concernente il futuro assetto della città centrale.

Seguendo la formula del Planwerk Innenstadt verranno successivamente redatti degli strumenti di indirizzo simili per le aree che il Piano aveva escluso dai suoi 'confini geografici'.

L'orientamento del Planwerk, che tuttavia raccoglie episodi non necessariamente fedeli al tessuto prebellico, è quello di "rendere ancora esperibile la storia della città" attingendo dalla stessa fonte e repertorio dialettico del programma dell'IBA: la ricostruzione critica.

Il ripensamento attorno alla pianta storica della città, detentrica della memoria urbana e della tradizione edilizia è posta al centro del programma.

L'obiettivo finale del piano è la graduale integrazione dei due settori della città.

Con uno sguardo ravvicinato ai disegni e proposte di piano, si nota tuttavia come sembra maturarsi una duplice strategia per i due settori.

Mentre il settore occidentale può favorire dei puntuali interventi che attraverso un processo 'meccanico' di addizione volumetrica definiscono gli spazi pieni privati e gli spazi pubblici, il settore orientale sfiducia una simile strategia.

L'audacia di questa esperienza infatti risiede proprio nel tentativo ad applicare i principi della ricostruzione critica estendendoli, per la prima volta, al settore Est, 'habitat' dei plattenbausiedlungen.

Se l'applicazione dei principi della ricostruzione critica avrebbe trovato un campo abbastanza fertile nelle aree del settore occidentale, nella città socialista le condizioni ed i presupposti erano di natura opposta.

La città socialista, organizzata secondo un impianto di edilizia aperta, è composta di un patrimonio architettonico scarsamente flessibile che sino ad oggi ha rappresentato un ostacolo a un qualsiasi tipo di forma ed integrazione.

In generale i temi che organizzano il programma architettonico del Planwerk ruotano attorno a delle questioni strutturali, o strutturanti, chiare e definite.

Per quanto riguarda il centro, l'intenzione è quella di rompere la specializzazione dello stesso attraverso il potenziamento della funzione residenziale.

A affiancare i ragionamenti sull'isolato urbano ampiamente trattati, si introduce il tema della 'stadthaus', della casa di città, intesa come una tipologia dall'elevata flessibilità e modalità d'uso che garantirebbe, per mezzo della sua diffusione, di un tessuto misto.

Questa tipologia indirizzerebbe lo standard insediativo verso gli in-

dici di una città diffusa, colmando i vuoti urbani, consentendo l'investimento edilizio da parte dei più.

La forma della città compatta potrebbe permettere la formazione di spazi aperti chiari e definiti ponendo freno alla suburbanizzazione e ai fenomeni di sprawl urbano.

Anche il sistema infrastrutturale, soprattutto quello del trasporto su gomma, risente delle direttive del piano che in maniera decisa vuole dare vita ad una nuova articolazione stradale più contenuta rispetto ai grossi impianti viari della stagione modernista.

Queste considerazioni, secondo gli esperti, una volta tradotte sul campo, potrebbero permettere di ripristinare l'immagine della città tradizionale generando una nuova articolazione di spazi e servizi anche attraverso la riassegnazione del diritto di proprietà per mezzo del frazionamento degli isolati in piccoli lotti.

I punti principali di intervento, così come viene espresso da Hans Stimmann in 'Berlino. Fisionomia di una grande città', sono "quei punti di snodo decisivi per la politica delle comunicazioni e per la destinazione d'uso: Spittelmarkt e Leipziger Straße; Holzmarktstraße e Alexanderstraße; Mollstraße e Büschinplatz".

Il nodo Holzmarktstraße-Alexanderstraße sarà oggetto di approfondimento ai fini del progetto, in questa trattazione.

Un'altra area particolarmente delicata ed oggetto delle attenzioni dell'autore è la fascia della cinta delle mura doganali del XVIII secolo interessata tanto dalle distruzioni belliche quanto dalla limitata ricostruzione durante il governo della DDR.

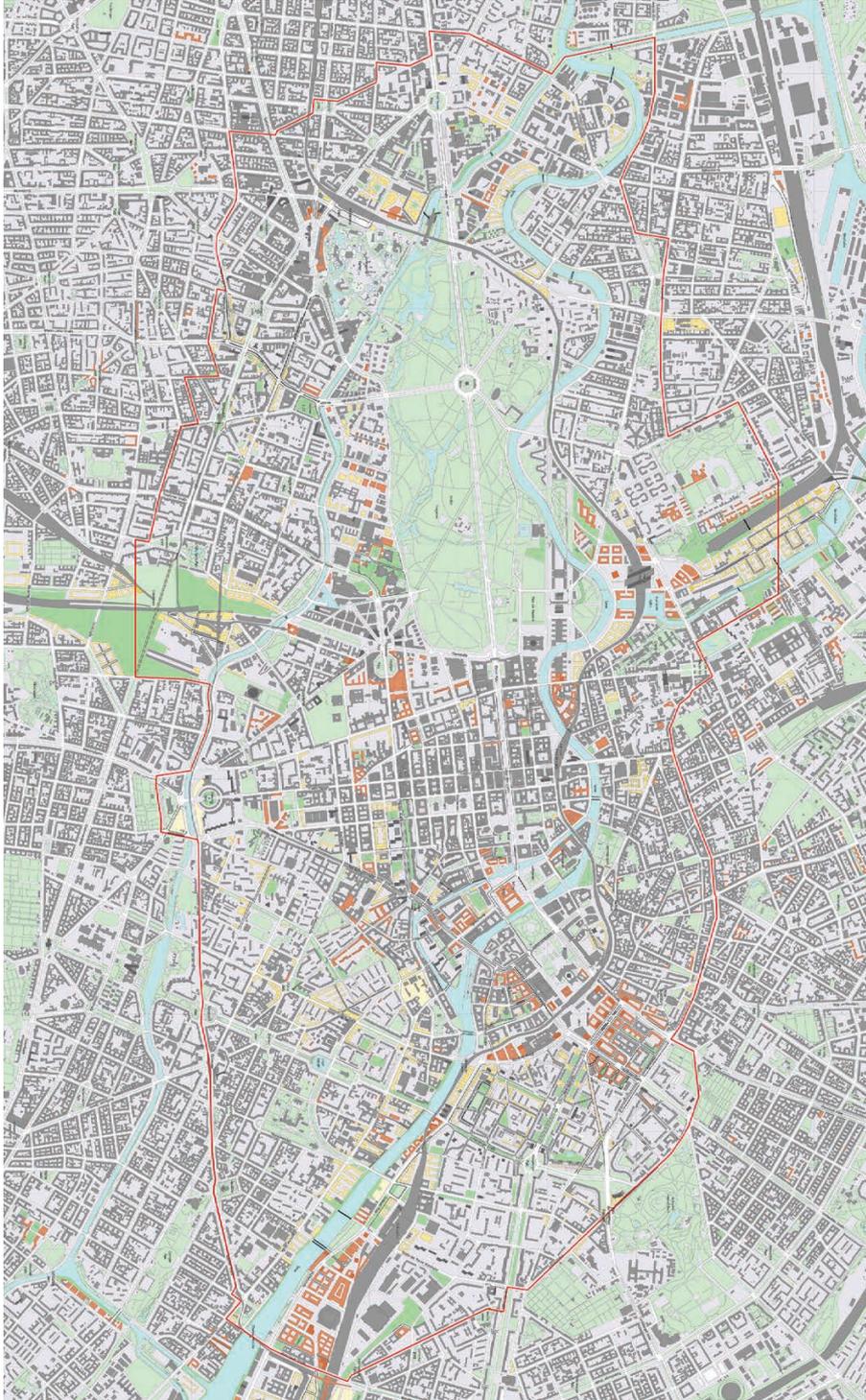
Nonostante abbia un carattere prettamente prescrittivo il piano è stato concepito e predisposto per far sì che le sue indicazioni non rimanessero solamente delle indicazioni di massima ma potessero già di per sé incoraggiare gli investimenti.

I rallentamenti nel processo di edificazione fanno riferimento al grosso indebitamento economico della città che al momento sfiducia i piccoli investitori.

L'autore del testo e redattore del piano si sofferma infine sulle difficoltà che il suo stesso prodotto avrebbe incontrato al momento del-

la sua approvazione considerando la particolare e complessa struttura amministrativa di Berlino.

Formulato nel 1996 il piano è definitivamente approvato nel 1999.



II planwerk Innenstadt  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innere\\_stadt/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innere_stadt/index.shtml)





II planwerk Innenstadt  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innere\\_stadt/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innere_stadt/index.shtml)



5

il progetto

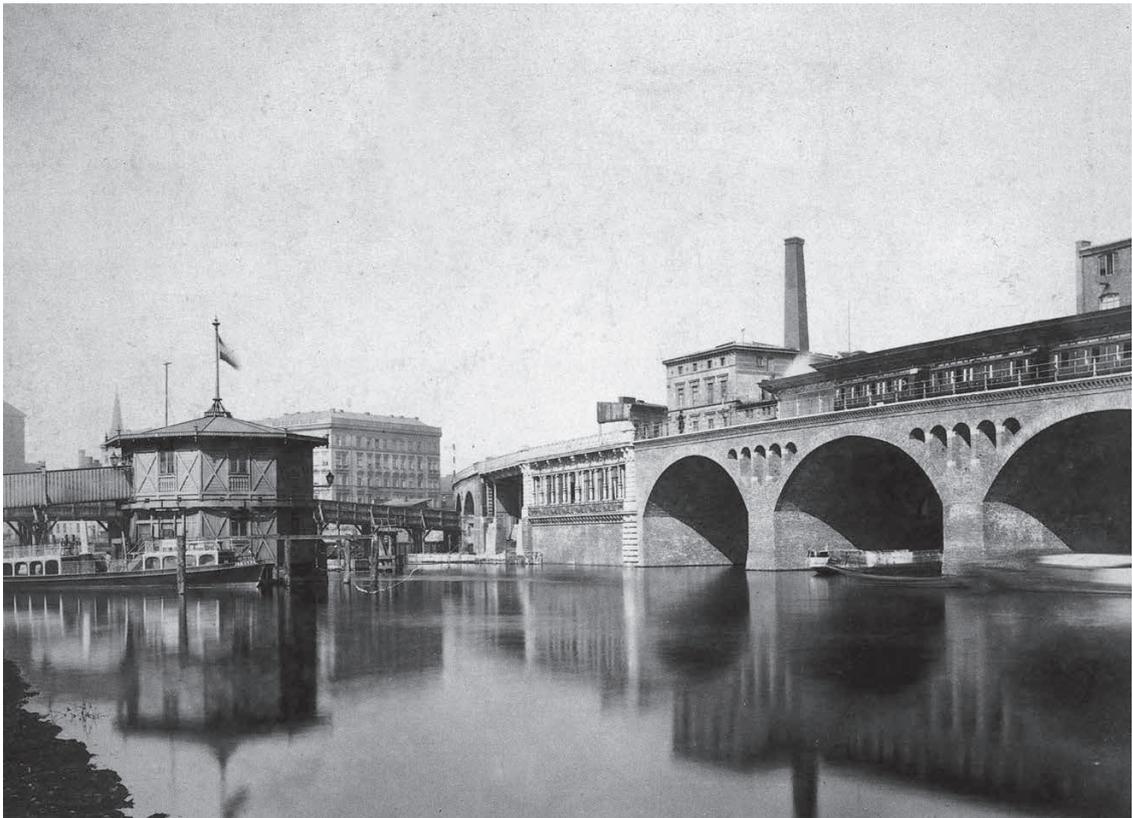
## Da “Le città invisibili” Italo Calvino, Einaudi, Torino, 1976

“A Maurilia, il viaggiatore è invitato a visitare la città e nello stesso tempo a osservare certe vecchie cartoline illustrate che la rappresentano com’era prima: la stessa identica piazza con una gallina al posto della stazione degli autobus, il chiosco della musica al posto del cavalcavia, due signorine col parasole bianco al posto della fabbrica di esplosivi.

Per non deludere gli abitanti occorre che il viaggiatore lodi la città nelle cartoline e la preferisca a quella presente, avendo però cura di contenere il suo rammarico per i cambiamenti entro regole precise: riconoscendo che la magnificenza e prosperità di Maurilia diventata metropoli, se confrontate con la vecchia Maurilia provinciale, non ripagano di una certa grazia perduta, la quale può tuttavia essere goduta soltanto adesso nelle vecchie cartoline, mentre prima, con la Maurilia provinciale sotto gli occhi, di grazioso non ci si vedeva proprio nulla, e men che meno ce lo si vedrebbe oggi, se Maurilia fosse rimasta tale e quale e che comunque la metropoli ha questa attrattiva in più che attraverso ciò che è diventata si può ripensare con nostalgia a quella che era.

Guardatevi dal dir loro che talvolta città diverse si succedono sopra lo stesso suolo e sotto lo stesso nome, nascono e muoiono senza essersi conosciute, incomunicabili tra loro.

Alle volte anche i nomi degli abitanti restano uguali, e l’accento delle voci, e perfino i lineamenti delle facce; ma gli dèi che abitano sotto i nomi e sopra i luoghi se ne sono andati senza dir nulla e al loro posto si sono annidati dei estranei. E’ vano chiedersi se essi sono migliori o peggiori degli antichi, dato che non esiste tra loro alcun rapporto, così come le vecchie cartoline non rappresentano Maurilia com’era, ma un’altra città che per caso si chiamava Maurilia come questa”.



## **5.1 premesse**

### **5.1.1 un approccio preliminare**

La trattazione prosegue, in questa sezione, con un commento al progetto e ai ragionamenti ad esso relativi.

Il lavoro presentato, un intervento di progettazione urbana per il settore di Berlino Est, nasce da un percorso di studi inaugurato dal Laboratorio di Laurea 'Bogotà vs Berlin' nell'anno accademico 2014-2015, presso le sedi del Dipartimento di Architettura di Cesena della Scuola di Ingegneria ed Architettura dell'Università di Bologna, Alma Mater Studiorum.

Le finalità del corso, coordinato dalla Chia.ma Professoressa Annalisa Trentin, relatore della Tesi, esperite nelle sedi del seminario finale, sono state conseguite attraverso la formulazione di una proposta progettuale, una strategia urbana ed architettonica, per le aree studio tematiche. Questa proposta, per lo più costituita da un primissimo approccio preliminare, può essere considerata come la traccia ed il punto di partenza per il lavoro di Tesi. La maggior parte dei contenuti presenti nelle pagine a seguire rappresenta infatti il prodotto di un approfondimento e di una ricerca condotta nei mesi successivi al seminario conclusivo di cui sopra.

### **5.1.2 metodologie**

Il lavoro si compone dunque di una serie di elaborati grafici, disegni di progetto, che derivano da un pensiero ed una riflessione profonda

sul tema della città, maturati anche e soprattutto in occasione di un periodo di ricerca esperito all'estero con sede Berlino.

Per questa occasione di soggiorno si è intrapresa la collaborazione con Simone Boldrin, correlatore del lavoro di Tesi, senior architekt presso Max Dudler Architekten in Berlino.

L'assistenza di Simone Boldrin ha contribuito in maniera sostanziosa alla qualifica del progetto nei termini di un fedele riscontro con le dinamiche della città e con le possibili relazioni che il progetto avrebbe potuto instaurare con essa.

Il lavoro di ricerca estera ha consentito l'accesso ad un folto apparato bibliografico così come ha permesso una serie di operazioni sul campo dai sopralluoghi alle rilevazioni dello stato di fatto dell'area studio, utili per la restituzione grafica di alcuni elementi di progetto. Il lavoro è stato poi gestito e redatto attraverso gli strumenti di progettazione digitale quali softwares CAD e modellazione digitale.

### **5.1.3 introduzione**

La trattazione dei capitoli precedenti si compone come una necessaria antologia critica che contiene dei brani apparentemente slegati e discontinui fra loro:

- fondazione della città storica;
- espansione della città metropolitana;
- la stagione socialista e le sue utopie architettoniche;
- il problema della ricostruzione attraverso le metodologie della ricostruzione critica;
- il planwerk innenstadt;

Sarà la riflessione sulla proposta progettuale a tenere uniti queste identità provando ad ammetterne un filo conduttore.

E infatti, utilizzando le riflessioni ed i propositi del patrimonio intellettuale che hanno generato il disegno del Planwerk Innenstadt, il pro-

getto recupera la necessità di intervenire in uno dei nodi di connessione individuati dal piano, all'interno del settore orientale, Holzmarktstraße (STIMMANN 2010).

L'apparato teorico di riferimento per questo progetto su Holzmarktstraße, all'interno dell'area tematica indirizzata dal Laboratorio di Laurea, è fedele ai principi della ricostruzione critica che hanno permesso di leggere la pianta della città consolidata e i suoi fatti urbani superstiti come punti di partenza e referenze architettoniche.

In questo senso il progetto recepisce le architetture del luogo come modelli volumetrici, dispositivi di indagine del più ampio sistema di pieni e vuoti della antica pianta della città.

Il viadotto della S-Bahn, un'interessante teoria di archivolti a botte in muratura che sovrascrive il precedente tracciato delle mura daziarie, un edificio residenziale appartenente all'espansione metropolitana della città, successiva alle disposizioni del piano di Hobrecht, traccia superstita della antica Holzmarktstraße e del bezirk di Stralauer Vorstadt.

All'interno di questa lettura, comprensiva dei segni e tracce del luogo dell'area studio, si è considerato anche il sovradimensionamento infrastrutturale e strutturale della città socialista che riscrive le sorti del settore orientale a discapito della città antica.

L'eredità storica ed architettonica della città contemporanea sulla Holzmarktstraße scaturisce dalla stratificazione di una serie sparsa di segni e immagini appartenenti a forze e volontà diverse per natura ed appartenenza.

La permeanza di questi segni, le mura daziarie, il viadotto della S-Bahn, i bombardamenti, la nuova Holzmarktstraße, i grandi spazi aperti della città socialista, ha contribuito a congelare l'isolato in affaccio all'Holzmarktstraße in uno statuto di semi abbandono e di vuoto urbano.

Questi elementi si interpretano, nel lavoro di tesi, come dei limiti che si uniscono e sovrappongono in un unico gesto drammatico e disfunzionale per la Città.

La quinta urbana in Holzmarktstraße, scomparsa sotto la pioggia dei

bombardamenti della seconda guerra mondiale, scartata dai progetti di ricostruzione della stagione socialista, è oggi un incerto vuoto urbano interrotto episodicamente da architetture informali e disordinate.

Il ruolo del progetto sarà quello di vestire i panni di un interprete, di un dispositivo di indagine di queste grammatiche del limite che hanno dis-organizzato lo spazio urbano, provando ad ammetterne una nuova riorganizzazione, a favore di un più esteso sentimento di urbanità a cavallo fra le città del passato ed il nuovo assetto futuro.

## **5.2 l'area studio**

### **5.2.1 Stralauer Vorstadt**

L'area studio individuata per l'esercizio di progetto è sottesa ad un quadrante urbano iscritto nell'odierno settore di Friederichshain. Prima dell'avvento della guerra mondiale e la successiva ripartizione del territorio urbano in due settori distinti, il distretto era conosciuto con il nome di Stralauer Vorstadt (Denkmaletopographie Bundesrepublik Deutschland, 2003).

Questo sobborgo sorge a partire dal XVII secolo, attorno alla porta di Stralauer della cinta muraria della cittadella medievale.

La crescita urbana di questo sistema fa riferimento alle espansioni barocche e tardo-barocche trattate, in questo volume, al capitolo 2. Lo sviluppo del sobborgo è dovuto a un'intensa crescita e formazione di cellule industriali che concentreranno, col passare dei secoli, una sostanziosa fetta di popolazione.

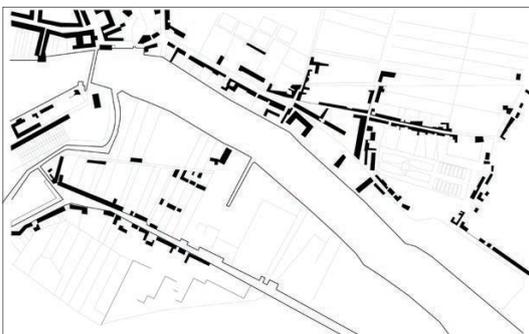
Con la costruzione delle mura doganali il sobborgo rientra a far parte della città di Berlino sino ai primi anni del Novecento.

A riguardo di ciò, i dati demografici indicano una crescita particolarmente sostenuta a partire dal 1867 - data del piano di Hobrecht - registrando il passaggio dagli 80'391 abitanti al picco dei 302'208 nel 1910. Il distretto verrà assorbito nel quartiere di Friederichshain successivamente alle formulazioni dei piani per la Grande Berlino.

Con la ricostruzione della città ad opera del governo della DDR in seguito ai bombardamenti bellici, il volto della città antica è destinato a sparire completamente.

## Stralauer Vorstadt: evoluzione urbana

---



1804



1822



1867



1910

### **5.2.2 L'area studio, oggi.**

L'area studio, si presenta oggi come uno spazio indefinito, circondato da un contesto strutturato culturalmente e materialmente.

L'impianto della città socialista, della Karl-Marx-Allee, ed in particolare modo della sua fase 'tardo-moderna', non comprendeva l'area studio, che addirittura, coerentemente ad alcune proposte di progetto, era esclusa dal disegno con il piano dello spostamento della linea infrastrutturale della S-Bahn.

Queste previsioni di piano non verranno mai tradotte sul piano esecutivo ma sono utili, in questa lettura, a comprendere la poca appetibilità edificatrice dell'area studio.

Il viadotto della S-Bahn rimase dunque lì dove si trova ancora oggi, in diretto affaccio al fiume Spree.

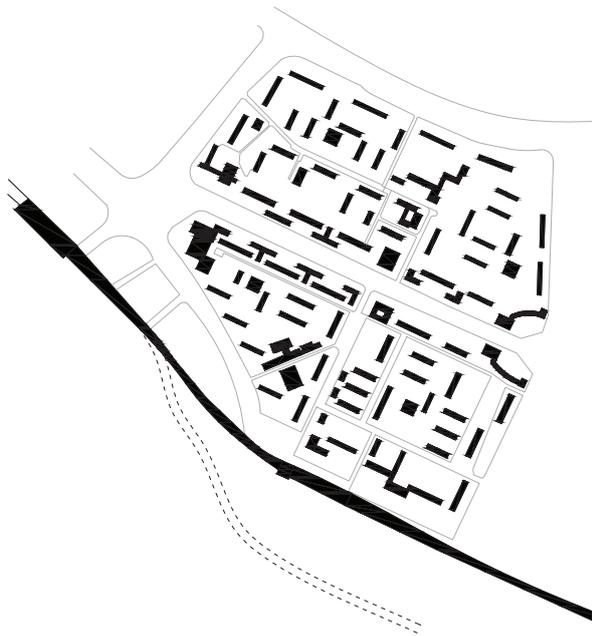
Le suggestioni del Planwerk Innenstadt recuperano oggi la volontà della pianta della città storica attraverso la proposta di un'edificazione a cortina mista alla ricostruzione degli isolati urbani, soprattutto per la 'fascia' comprendente il Molkenmarkt e il crocevia stradale fra Brückenstraße, sullo Jannowitzbrücke, Alexanderstraße e Holzmarktstraße.

La stessa Holzmarktstraße separa nettamente l'area studio dal settore della Karl-Marx-Allee con la sua attitudine ad essere un'arteria automobilistica ad alta percorrenza e scorrimento veloce, con una sezione carrabile superiore ai 30 metri.

Al di qua della Holzmarktstraße, compreso fra il viadotto della S-Bahn e la stessa strada carrabile, l'isolato urbano ospita una serie variegata di elementi disuniti, informali, incoerenti con la città che li circonda.

### **5.2.3 il ponte Jannowitz**

Concepito come uno dei principali ponti di attraversamento sulla Spree, durante l'espansione oltre le mura, lo Jannowitzbrücke è tutt'oggi un cruciale attraversamento oltre fiume e permette di immet-



*Karl-Marx-Allee 'Il tratto', proposta di progetto.  
Spostamento del tracciato ferroviario.*



*Karl-Marx-Allee 'Il tratto',  
planimetria dello stato di fatto.*

tersi direttamente nel quartiere centrale della città di Berlino. In seguito a numerose vicissitudini storiche il ponte è stato ricostruito più volte. La prima costruzione risale al 1822 ad opera di un mercante di nome Christian August Jannowitz. Fra il 1881 e il 1930, il ponte era costituito da una struttura in ferro strallata. Alla fine della seconda guerra mondiale quest'opera è stata completamente distrutta. L'attuale configurazione della struttura fa riferimento alla ricostruzione conclusasi nel 1954.

#### **5.2.4 Jannowitzbrücke Bahnhof**

La Stazione Berlin Jannowitzbrücke è un terminal di interscambio del trasporto pubblico che, dall'anno della sua fondazione ha servito il distretto di Stralauer Vorstadt, poi Friederichshagen.

Sita all'interno dell'area studio ed in affaccio alla Sprea, la stazione si compone di un viadotto in muratura archivoltato a botte.

Servita dalle linee della S-Bahn, metropolitana leggera fuori-terra, S5, S7, S75, comprende un terminal di trasporto metropolitano intubato, linea U8.

La stazione è nota anche per essere un terminal per la navigazione sul fiume Sprea.

Parallelamente alla ricostruzione del ponte Jannowitz del 1881, si concludono i lavori del viadotto per il trasporto metropolitano leggero in affaccio al fiume Sprea. La data ufficiale di inaugurazione della struttura è il 7 febbraio 1882.

Il viadotto venne modificato con un allargamento della traccia dei binari in occasione della costituzione delle linee interurbane.

Una grande modifica, quale la ricostruzione della copertura e delle piattaforme, ha interessato il viadotto con l'elettrificazione della rete avvenuta attorno agli anni Venti.

Ulteriori modifiche alla struttura vennero effettuate per incrementarne la stabilità nel corso del Novecento, soprattutto per quanto riguarda

l'interscambio con la linea intubata.

Le linee di trasporto furono interrotte con l'avvento della seconda guerra mondiale, e, con la separazione della città per mezzo del muro, il trasporto della U-Bahn fu completamente soppresso, mentre la il trasporto della S-Bahn rimase un pallido nodo o fermata nel collegamento fra Alexanderplatz e la Stazione Est, nota come Ostbahnhof. Dopo la 'svolta' furono intrapresi dei lavori di rinnovo e riattivazione dei servizi della stazione, considerandone l'importanza strategica nei termini della viabilità municipale, una volta riunificata la città.

### **5.2.5 Holzmarkstraße 10**

L'edificio in Holzmarkstraße 10 è una testimonianza del tessuto della città storica di Stralauer Vorstadt. Costruito nel 1885 è l'ultimo sopravvissuto dell'area studio di quella moltitudine di edifici residenziali, Miethaus, che popolavano il quartiere.

L'edificio, concepito come una Miethaus borghese, permette di leggere ed interpretare i caratteri della città scomparsa così come le sue architetture 'gemelle' rase al suolo dai bombardamenti.

Per ragioni di cultura materiale, l'edificio è sottoposto al vincolo di tutela storica e monumentale.





*Nella pagina a fianco:*

- Il ponte Jannowitz;
- Il viadotto della S-Bahn;

*In questa pagina:*

- La preesistenza storica di Holzmarkstraße 10

## **5.3 metaprogetto**

### **5.3.1 quadro esigenziale**

Come trattato nel capitolo 4, il Planwerk Innenstadt definisce una traccia o un indirizzo da seguire per i progetti e gli interventi di nuova costruzione per la città di Berlino.

Riconosciuta come area suscettibile di intervento, l'isolato della Holzmarktstraße, fra Alexanderstraße e Lichtenberger Straße, sarà oggetto di una serie di considerazioni attorno a un programma di nuova possibile edificazione.

Secondo le direttive del Planwerk, gli obiettivi da perseguire, scelti poiché rappresentano una base concreta sulla quale costruire il ragionamento attorno al progetto sono i seguenti:

- Diversificazione funzionale per gli spazi privati e gli spazi pubblici;
- Favorire la densità abitativa attraverso la tipologia della Stadthaus, casa di città;
- Esperire edificazioni a cortina e nuovi edifici di connessione con diverse funzioni fra i grandi blocchi residenziali;

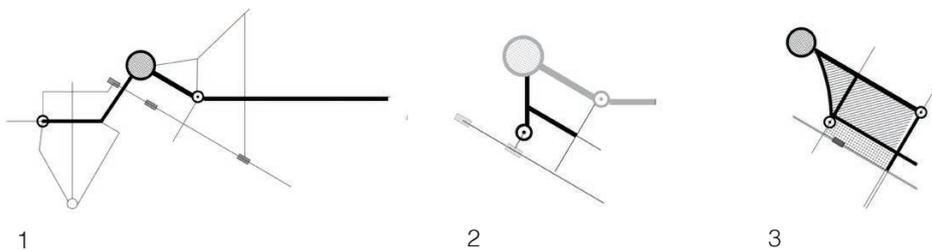
### **5.3.2 metodologie**

Gli obiettivi del paragrafo precedente vengono recepiti come base e supporto fondativo al ragionamento progettuale più ampio ed esteso. L'apparato teorico di supporto, premessa alle questioni operative di disegno e proposta progettuale, richiamerà la metodologia ed

## quadro esigenziale

*Planwerk Innenstadt ambisce ad unificare architettonicamente i due ex settori della città che circondano il centro propriamente detto.*

- 1) 'Berlino Lineare': Il nodo di Alexanderplatz e le sue appendici.  
La city ad ovest, Karl-Marx-Allee ad est;
- 2) Gli assi di Alexanderstraße e Holzmarktstraße. Il piano incoraggia una riflessione sul potenziamento architettonico delle due arterie cittadine;
- 3) Il potenziamento su Holzmarktstraße favorirà lo sviluppo di un nuovo sistema urbano, parallelo alla Karl-Marx-Allee, connesso ad Alexanderplatz;



## Grammatiche del limite

*I limiti e le barriere che sovrapponendosi nel tempo hanno generato quelle particolari condizioni di congelamento dell'area studio 'preservandola' da ogni intenzione di ricostruzione, pianificazione, riordino urbano*

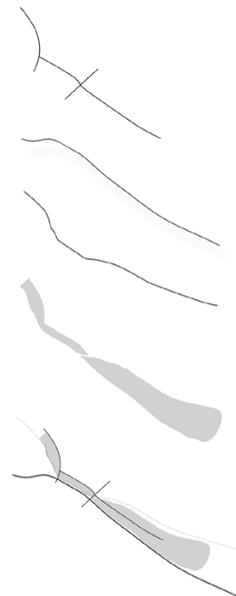
Alexanderstraße, Holzmarktstraße

Il fiume Sprea

viadotto S-Bahn

Area studio

sovrapposizione



i principi della ricostruzione critica, trattati nel capitolo 4.  
Brevemente, un elenco dei capisaldi della teoria:

- La Pianta della città, come dispositivo di lettura storica;
- Il Volume come rapporto pieni e vuoti dell'isolato compatto;
- Il linguaggio, esperibilità dei caratteri storici di architettura e della sua costruzione.

### **5.3.3 grammatiche del limite**

Infine, un' ultima premessa propedeutica alla fase propriamente operativa: la lettura dei limiti e delle criticità.

L'Holzmarktstraße rappresenta un segno di cesura e contrasto fra l'area studio e il brano di città della Karl-Marx-Allee.

Il viadotto della S-Bahn, elemento permeabile nel passato della città, è oggi un volume invalicabile che si insinua nelle membra della città sovrapponendosi agli impianti urbani.

Il fiume Sprea così come gli spazi aperti naturali in affaccio ad esso sono inaccessibili ed inutilizzati.

I tre elementi sopraelencati, in un casuale disegno ereditato dalla complessiva storia del distretto, costringono e definiscono il settore dell'area studio, circondandolo e rendendolo inaccessibile, rappresentando per esso degli elementi di limite, di confine di barriera.

Il progetto terrà conto di questa istanza per la formulazione di uno degli obiettivi principali: riscrivere il limite dell'area studio

### **5.3.4 strategie**

Definito il quadro esigenziale, così come l'apparato teorico che sosterrà il disegno di progetto, è ora possibile definire le strategie operative dell'intervento.

*La traccia del tessuto storico prebellico dovrà riemergere attraverso una 'ricostruzione critica' del sistema isolato. La preesistenza permette di leggere le caratteristiche intrinseche ed estrinseche del tessuto edilizio come strumento e dispositivo analogico.*

*Il viadotto dell'S-Bahn in affaccio sulla Sprea è un secondo termine di riferimento per la ricostruzione; il progetto riscriverà il testo architettonico attingendo al lessico di questo particolare fatto urbano.*

### **Stralauer Vorstadt**

Tessuto storico della città.  
Ridisegno dell'area studio, 1910 ca.

### **Holzmarkstraße**

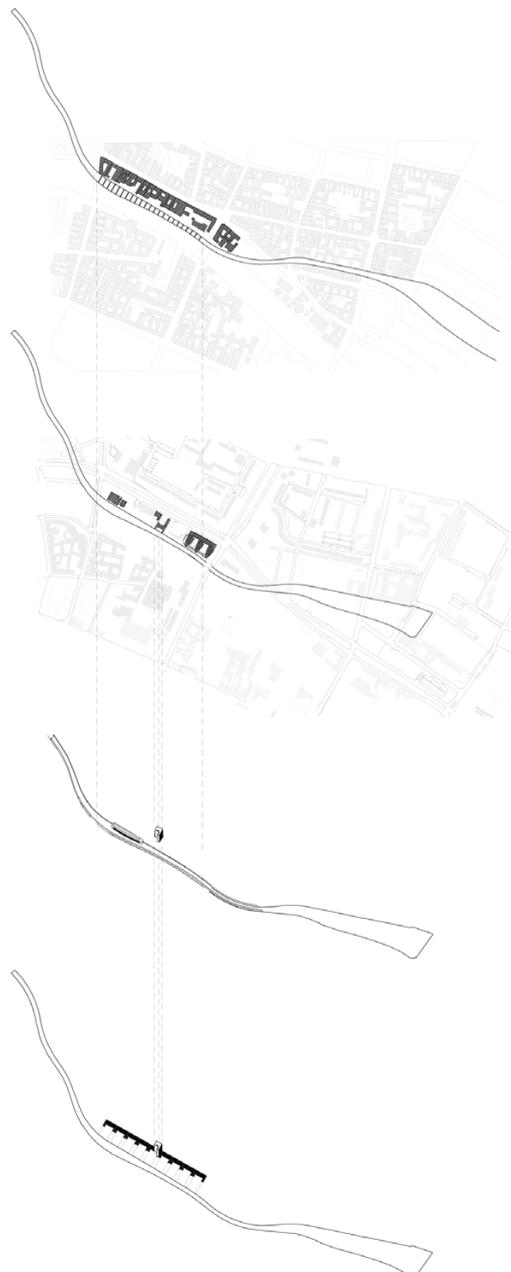
La città, oggi.  
Tessuto urbano non omogeneo e  
privo di carattere architettonico.

### **S-Bahn**

Il viadotto della S-Bahn, è recepito  
come volume attivo ai sensi del nuovo  
progetto.

### **Mietkaserne**

Eredità storico-architettonica, l'edificio  
è un solitario testimone del tessuto  
pre-bellico.



La traccia storica della città emerge attraverso due volumi architettonici rappresentati dal civico 10 di Holzmarktstraße, paragrafo 5.2.5, e dal viadotto della S-Bahn, paragrafo 5.2.4.

Questi elementi saranno recepiti come volumi ed architetture attive ai sensi della nuova progettazione.

La Miethaus come referenza architettonica per l'edilizia residenziale attraverso un percorso di analogia critica.

Il viadotto come 'architettura zero' del limite.

Recuperando i vuoti definiti dalla scansione archivoltata, la teoria e la modularità della costruzione saranno l'apparato di riferimento ed ordine dell'intero complesso.

La relazione con la città socialista discuterà gli elementi tipici di quest'ultima all'interno di un programma e progetto rinnovato: modulo, serialità, volumi.

E così il disegno architettonico si confronterà con il sovradimensionamento della cortine prefabbricate dei blocchi in linea della città socialista attraverso un disegno della scena urbana della strada lineare.

Concordamente all'estensione est-ovest, degli elementi lineari nel progetto dovranno confrontarsi con l' 'orizzontalità' degli elementi contestuali: plattenbauten, viadotto, letto del fiume, Holzmarktstraße.

La variazione sull'elemento a cortina, genererà delle emergenze altimetriche che si confronteranno sul piano delle altezze e delle altimetrie con gli edifici pubblici e non del distretto, secondo un sistema di inquadramento visuale con gli elementi alti della città.

Infine, l'attitudine degli elementi contestuali a descrivere una teoria modulare nella struttura e nella reiterazione dei sistemi dovrà essere garantita nel progetto dal disegno ripetitivo di spazi a corte in successione, citazione della città storica, tematizzati secondo una variegata alternanza funzionale al fine di garantire l'esperibilità dell'a-

rea per tutta la municipalità.

### **5.3.5 strumenti**

Gli strumenti ed i dispositivi di riferimento per questo programma operativo saranno dunque quelli di natura tipologica.

L'articolazione degli spazi pieni e degli spazi vuoti sarà organizzata da un sistema variegato nelle tipologie impiegate nella nuova progettazione così come le relazioni con l'esistente.

Il polo direzionale e culturale in testa al progetto e connesso alla stazione, luogo dello spostamento.

La Miethaus e gli Höfe, articolazione degli spazi a corte secondo una rinnovata intimità attraverso la sequenza di diverse stanze con funzioni diversificate.

L'edificio alto di bordo isolato che si lega agli elementi prefabbricati della Lichtenberger straÙe.

I grandi spazi aperti naturali sulla Spree.

Il disegno che segue è un manifesto di queste intenzionalità.

## Metaprogetto: un manifesto



## 5.4 architettura del limite

La proposta progettuale, analizzata in questo capitolo, viene raccontata attraverso un disegno unitario dello spazio urbano.

Questo disegno nasce dal campo delle possibilità che lo studio analitico delle precedenti sezioni in questa trattazione ha saputo discutere, attraverso i contenuti storici ed urbanistici della città di Berlino. Ed in particolar modo attraverso un dibattito sulla futuribilità architettonica di un'area studio così storicamente titubante nell'esperire un qualche tipo di traccia da perseguire.

I limiti infrastrutturali e naturali discussi in questa trattazione hanno reagito e reagiscono tutt'ora con forza all'organizzazione di un progetto urbano, conservando essi stessi un segreto legame con la storia (il viadotto della S-Bahn che sovrascrive la traccia delle mura antiche, la spina dell'holzmarkstraße che riprende le vie del commercio fluviale...).

Attraverso queste grammatiche del limite si fonda il nuovo testo architettonico che questo progetto di tesi propone per l'antologia della città.

Il limite fisico della Spree, il limite infrastrutturale del viadotto e della Holzmarkstraße diventano un inconsapevole gesto unitario, un inviluppo di barriere che compromettono lo spazio urbano.

Quali possono essere le relazioni da istituire con questi limiti?

In che modo il progetto può discutere i contenuti di brani di città così diversi fra loro diventandone mediatore?

Attraverso la dialettica del limite, il progetto si formalizzerà come un interprete di questi temi.

### 5.4.1 planivolumetrico

A questo punto è possibile azzardare un disegno urbano di progetto che abbia saputo considerare i ragionamenti ampiamente contenuti nel capitolo precedente.

La riflessione sulla pianta storica della città ha consentito l'accesso ad un repertorio costituito di un tessuto compatto organizzato attorno alla rigidità della quinta urbana e della varietà degli spazi interni quali le corti.

Le possibilità del disegno di progetto recepiscono queste istanze e provano a tradurle in una composizione unitaria dove l'elemento rigido del fronte strada costruisce il tema dell'isolato compatto, assegnando alla qualità ed articolazione degli spazi retrostanti il disegno del suo contenuto.

Come discusso in precedenza, il punto di partenza e riferimento architettonico per la strutturazione del progetto sono i due volumi architettonici del viadotto della S-Bahn da un lato, e della Miethaus dall'altro.

La teoria strutturale del viadotto scriverà la traccia modulare di riferimento per la composizione spaziale.

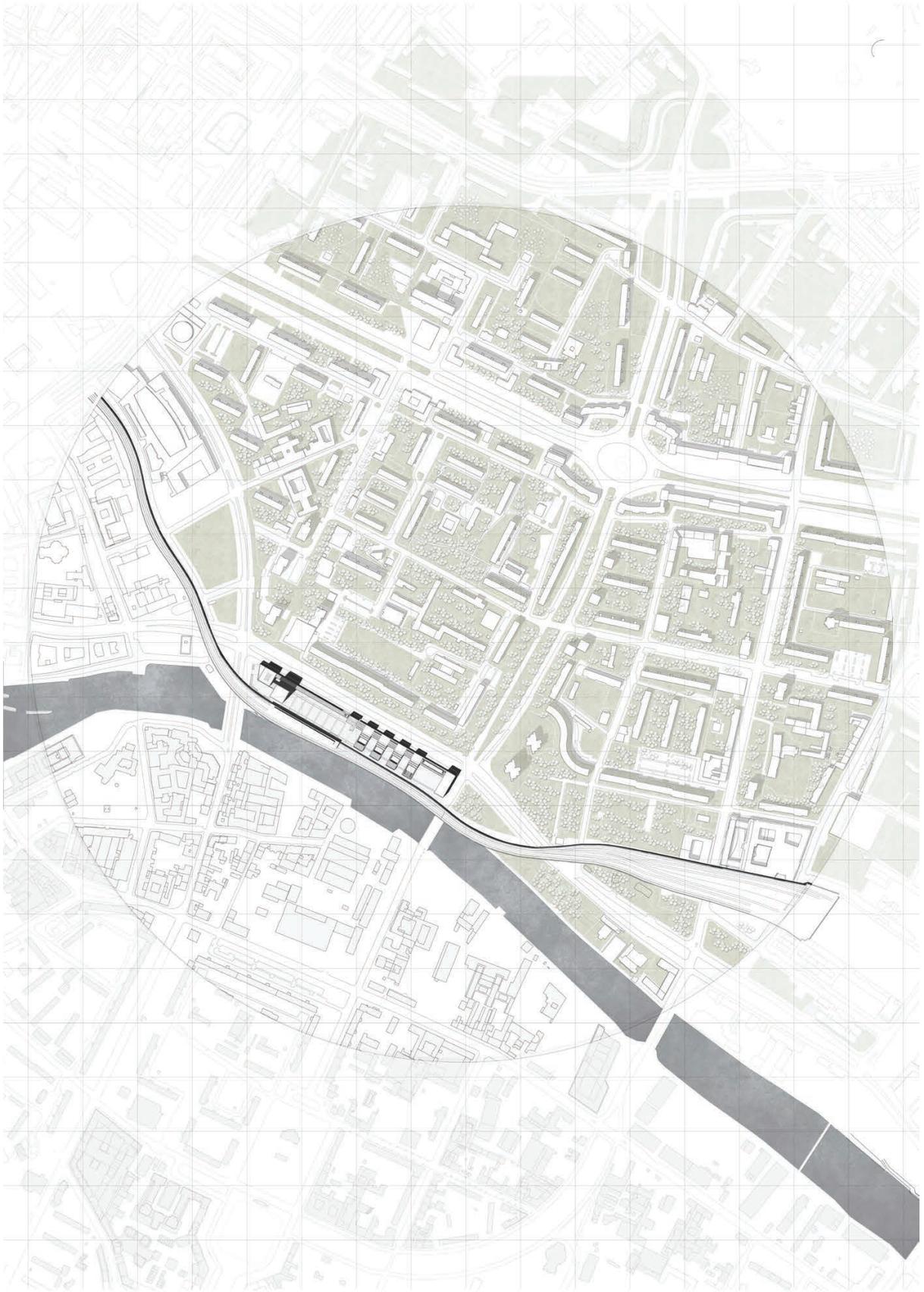
Gli interessi delle imposte degli archivolti scansioneranno il ritmo ed il passo strutturale dell'intero impianto che si articolerà successivamente attraverso una sequenza di pieni e di vuoti.

La preesistenza architettonica costituirà il riferimento volumetrico per la cubatura delle possibili edific di progetto.

Considerata come una cerniera all'interno della composizione complessiva, istituirà il segno di limite e passaggio fra un sistema ed un altro, fra la teoria delle corti e un grande spazio pubblico di progetto.

Gli edifici pubblici connessi al terminal di interscambio della stazione, si articoleranno attraverso la formalizzazione di due volumi che costituiranno dei legami con gli elementi del contesto.

Un'emergenza che tragarnerà visivamente il Kino Internationale sulla Karl-Marx-Allee, una torre che si relazionerà agli elementi alti



della Alexanderstraße instaurando un dialogo con le altezze previste per Alexanderplatz dal piano di Hans Kollhoff.

Un edificio alto in chiusura al progetto costituirà invece un legame con i blocchi prefabbricati della Karl-Marx-Allee.

#### **5.4.2 programma**

I contenuti del disegno del progetto e del masterplan si sviluppano attraverso la formalizzazione di un programma diversificato fra spazio pubblico e spazio privato.

Lo spazio pubblico nasce dall'articolazione della viabilità e dei percorsi, secondo una trama ed un ordito di connessioni che intersecano e attraversano l'area studio proponendo delle tracce tipologiche: la piazza, il percorso, il viale.

Lo spazio privato si fonda su questo schema della viabilità ed organizzazione interna dello spazio pubblico costituendosi come un sistema strutturato su due livelli.

Un primo livello, al pian terreno, che discute i temi e le funzionalizzazioni dello spazio pubblico, quali le piazze tematiche ed i percorsi organizzando degli spazi pubblici fruibili per l'intera municipalità di Berlino.

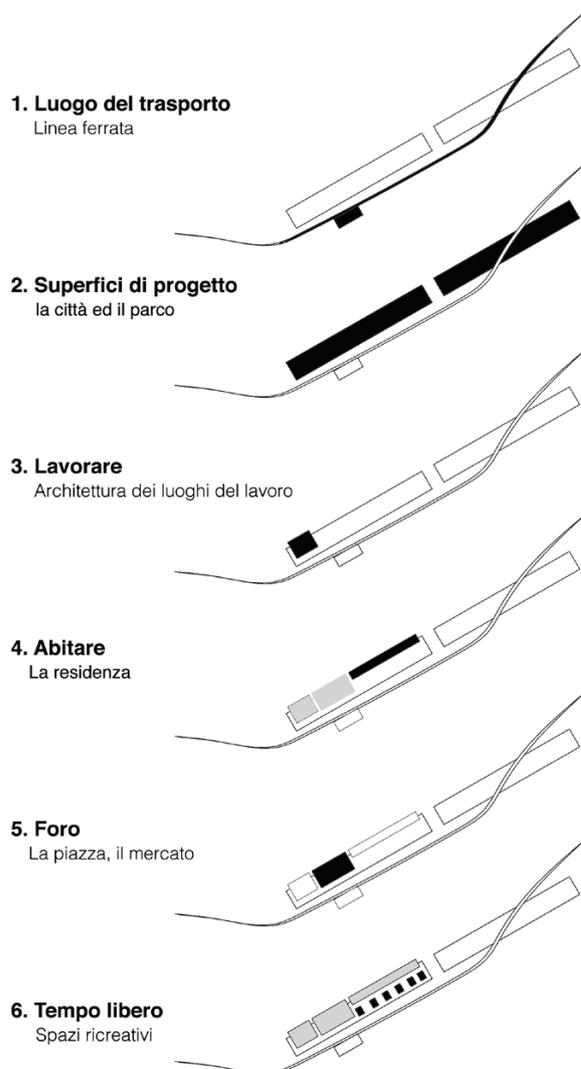
Un secondo livello dove si articolano le funzioni propriamente dette degli spazi secondo uno schema meno flessibile del precedente.

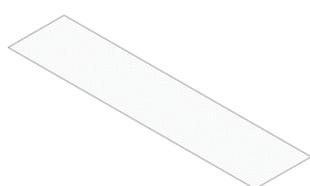
La tematizzazione degli spazi privati in senso generale trova una relazione con le architetture di progetto e la loro morfologia e tipologia.

Il disegno è pensato come un unico gesto formale sull'isolato di urbano, che offre un saggio delle sue variazioni attraverso le emergenze volumetriche.

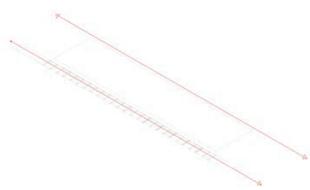
La variazione funzionale si articola attraverso i temi della vita della città:

- Le architetture dei luoghi di lavoro;
- I luoghi dell'abitare;
- I luoghi della ricreazione;
- Gli spazi effimeri;

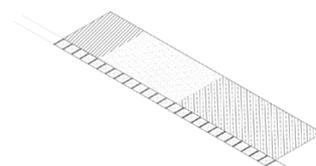




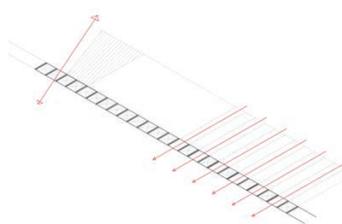
1



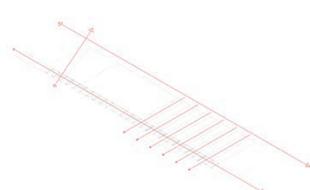
2



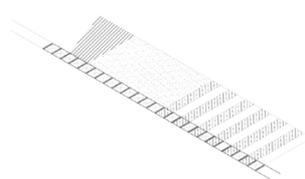
3



4



5

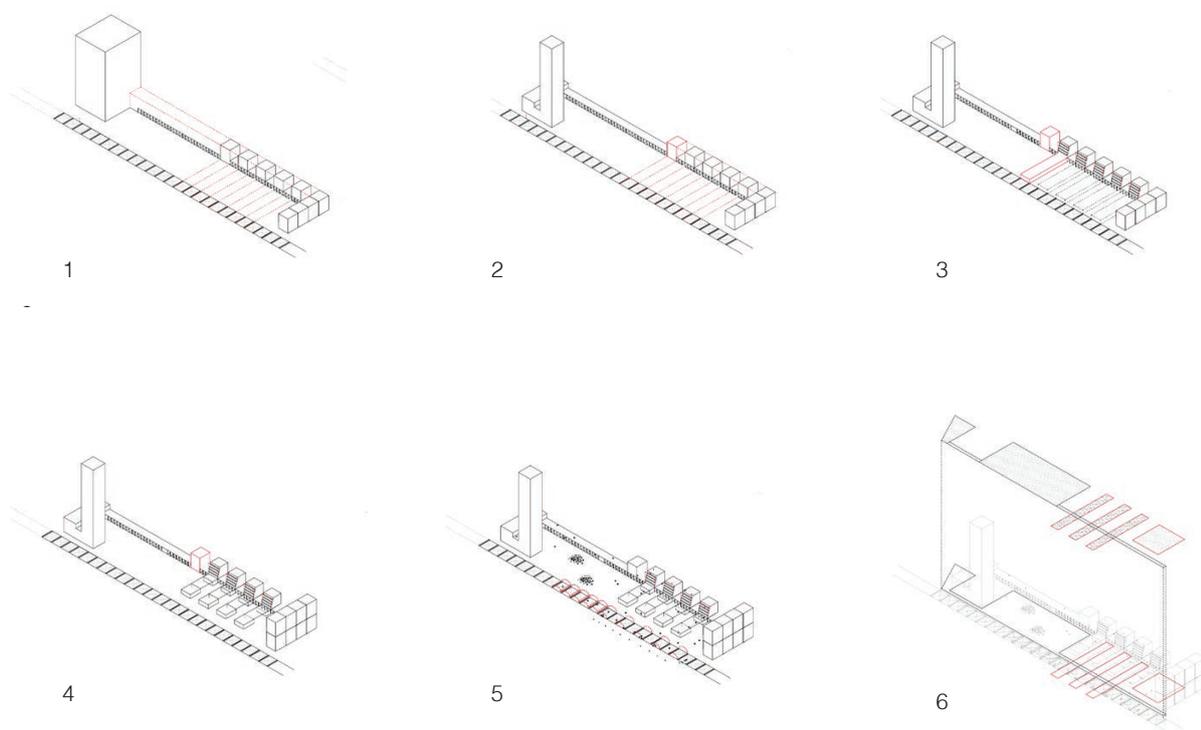


6

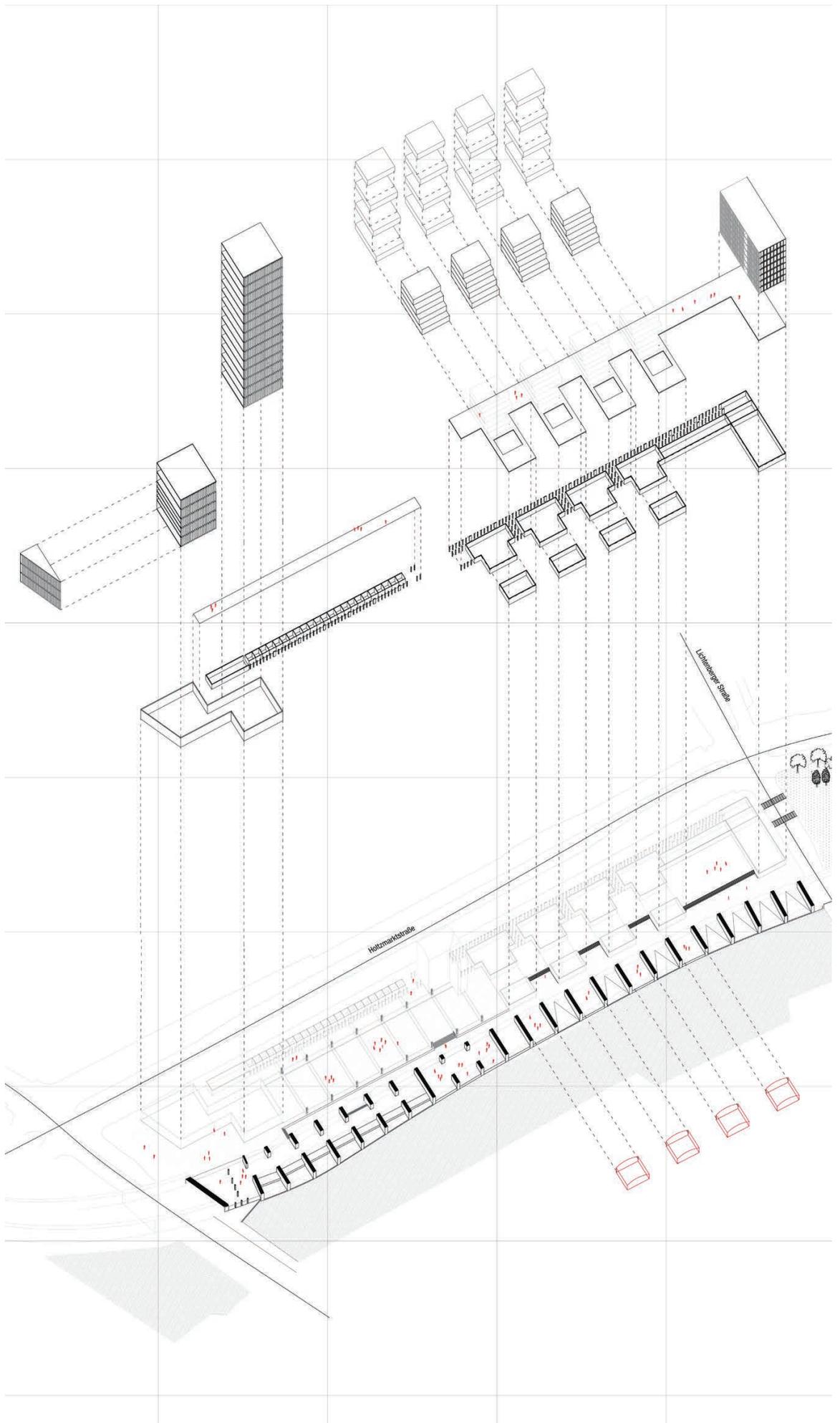
- 1) spazio di progetto;
- 2) flussi ed attraversamenti principali;
- 3) spazio e funzione: tre piazze;
- 4) orditura e connessione secondaria;
- 5) percorsi, trama e ordito;
- 6) la piazza della stazione, il mercato, gli hōfe

## Articolazione dello spazio privato

---



- 1) Elementi di progetto;
- 2) articolazione formale della testata, due volumi;
- 3) la preesistenza e la sua iterazione;
- 4) variazione del sistema, sequenza di spazi: Gli Höfe
- 5) le stanze sulla Sprea, spazi ricreativi;
- 6) Architettura e spazio pubblico;

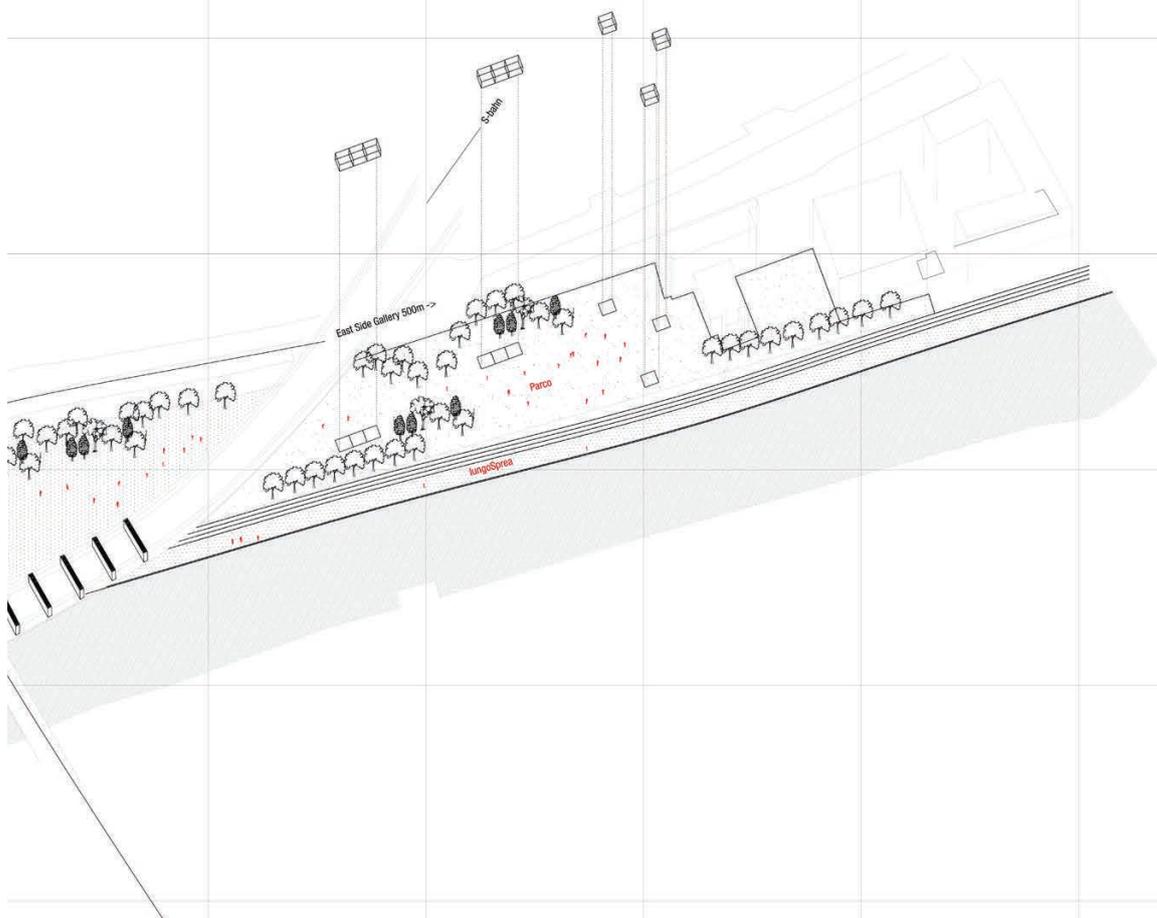


**Spazio Privato**  
Housing Culturale  
Centro Direzionale

**Promenade**  
passeggiata pubblica  
connessioni

**Architetture per il pubblico**  
Sistema generale degli spazi per la municipalità

**Spazio Pubblico**  
disegno e programma degli spazi aperti



### **5.4.3 spazio pubblico: le piazze**

Dal disegno generale dello spazio pubblico si definiscono dei sistemi aperti di progetto, le piazze.

La piazza della stazione che diventa un luogo di sosta ed intrattenimento per i viaggiatori in transito.

La piazza del mercato che si compone come un grande foro affiancato da due 'ali' caratteristiche: la teoria degli archivolti del viadotto su di un lato, la teoria del porticato dall'altro.

Il carattere dell'area storica è strettamente legato alle attività della vita del commercio. In questo senso una grande piazza per il mercato ed attività pubbliche riscriverà le sorti e le funzioni di questo spazio aperto finalmente organizzato da un disegno architettonico.

La piazza delle arti. Un ultimo grande spazio aperto descriverà un luogo urbano in servizio alla municipalità.

Circondato da edifici ricreativi e culturali, spazi di intrattenimento, laboratori, etc., il sistema dello spazio aperto sarà l'interprete della vita sociale oltre lo spazio privato.

### **5.4.4 spazio pubblico: cannocchiali sulla Sprea**

Gli elementi di connessione attraverso i limiti del distretto, della strada, dell'isolato, del viadotto, romperanno trasversalmente la composizione longitudinale del progetto.

Configurati come degli ampi corridoi, questi *passages* all'aperto tratteranno gli spazi naturali del fiume Sprea per l'intervento di demolizione e riapertura dei tamponamenti del viadotto, a lungo tempo dei magazzini inutilizzati.

Questi attraversamenti trasversali saranno riconoscibili come dei veri e propri vuoti architettonici del progetto.

#### **5.4.5 spazio pubblico: percorso sopraelevato**

La copertura degli edifici del pian terreno è pensata come la controparte del piano dei binari del viadotto.

Costituita da superfici calpestabili è la trasposizione di un percorso pedonale assente sul fronte della Holzmarkstraße e scartato dai progetti per l'area in passato.

La caratteristica di questo percorso, oltre che per la connessione con gli edifici e le architetture di progetto, risiede nello speciale punto di vista che viene offerto e sugli spazi di progetto e sulla sponda a sud del fiume, come lontana citazione del caratteristico sguardo sulla città esperito dai viaggi sulla linea della S-Bahn.

Lungo il percorso, nella parte orientale del progetto si articolano degli spazi-atelier e studio in affaccio sul fiume.

#### **5.4.6 architetture: gli edifici pubblici**

Le architetture dei luoghi di lavoro sono qui rappresentate da due diversi approcci al tema: il luogo del lavoro propriamente detto, l'ufficio; il luogo di lavoro di ricerca, lo studio.

Gli spazi che si diversificano allora come un centro direzionale propriamente detto, una torre per uffici, ed un centro culturale multifunzionale.

Gli edifici, che compongono il blocco in testata, diventano il polo attrattore per i flussi di utenti in transito dalla stazione così come un dispositivo funzionale di un intero distretto dove queste funzioni risultano quasi del tutto assenti.

#### **5.4.7 architetture: le stanze della stazione**

Il progetto, che parte da una riflessione profonda dei sistemi contestuali, considera il viadotto della S-Bahn come una architettura attiva

ai sensi della nuova configurazione.

Così è lecito pensare all'atteggiamento che ha portato in sede di progetto alla qualificazione della stessa architettura attraverso una previsione di recupero e di riqualificazione.

Il ripristino dei vuoti sottesi agli archivolti del viadotto non si limita ad essere una mera citazione della città storica.

Orchestrando un ritmo di pieni e vuoti le bucaie gli archivolti si definisce un'alternanza di stanze chiuse e stanze aperte.

Questi luoghi si diversificheranno per funzioni temi e programma concordemente agli spazi descritti nel paragrafo seguente.

#### **5.4.8 architetture: il pettine e gli höfe**

La variazione funzionale auspicata dal Planwerk e sostenuta dal progetto si cristallizza nella predisposizione di una serie di spazi, in totale quattro fasce tematiche, che si sviluppano nella profondità dell'isolato, assumendo il ruolo di connettori fra la strada ed il viadotto della S-Bahn.

Queste fasce tematiche comprendono anche, nella loro funzionalizzazione, le stanze del viadotto della s-bahn, organizzate dal tema della corte, identiche fra loro, dispiegano una sensibile flessibilità.

In questo senso il progetto si limita ad indicare quattro possibili tematizzazioni:

- *Incontrare*: sala conferenze, caffetteria, spazio co-working;
- *Gioco*: kindergarten, ludoteca, mediateca;
- *Tempo libero*: sala seniority, sala lettura;
- *Spettacolo*: sala ricreativa, spazio teatrale, stanza concerti;

#### **5.4.9 architetture: gli edifici residenziali**

Il tema della residenza è stato affrontato su due fronti diversi:

La 'stadthaus' e una lettura critica alla casa di città storica;

Il 'wohnung block' e la relazione con gli edifici della Karl-Marx-Allee.

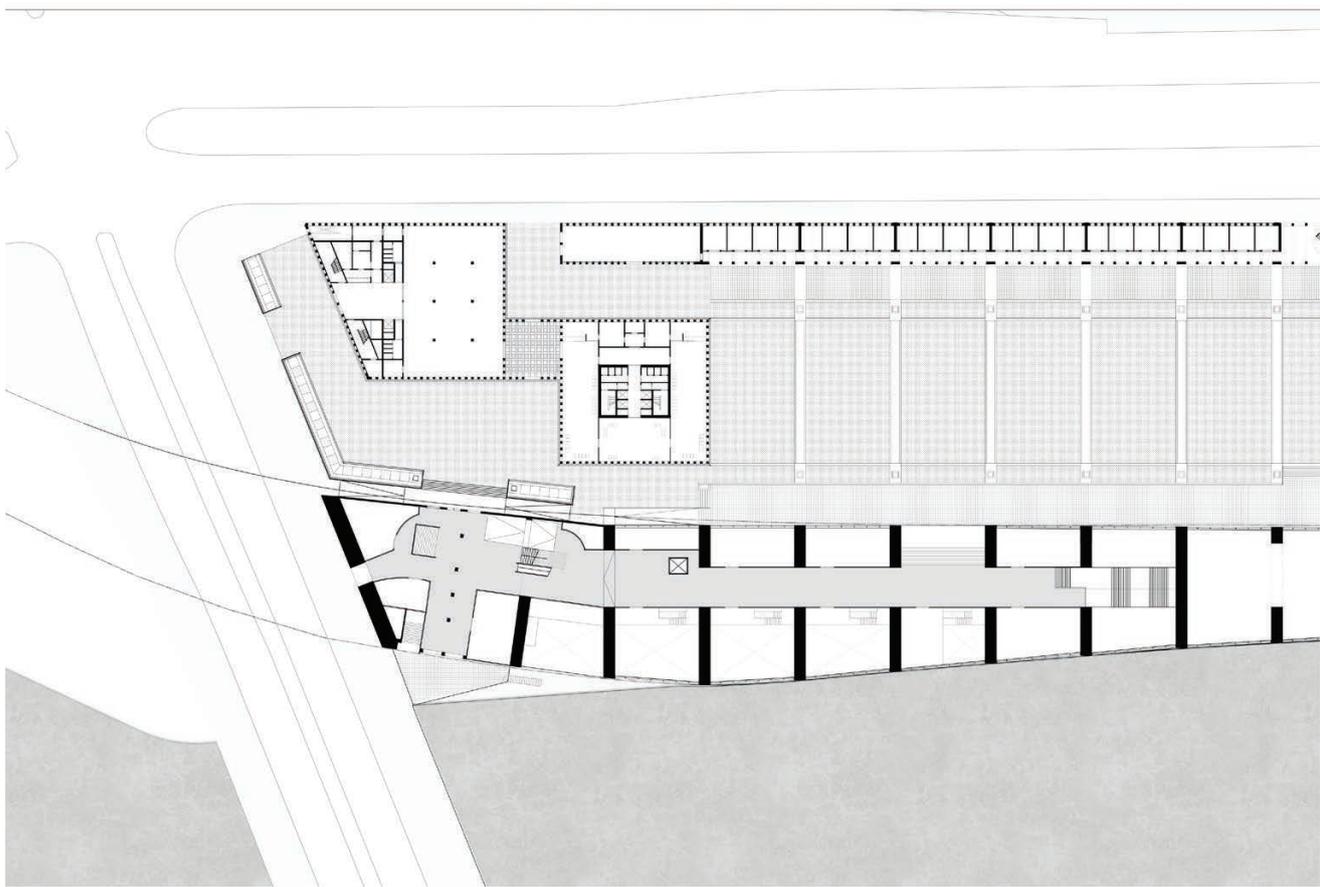
Il primo tema si sviluppa attorno al progetto di una diversificazione degli alloggi nei termini della quantità degli spazi e delle superfici che viene messa in scena attraverso la tipologia a gradoni. Mentre sul fronte strada è riconoscibile il rapporto dialettico con la città di pietra attraverso il principio dell'allineamento e delle altezze massime, il rapporto con la Sprea e il viadotto emerge dal disegno della sezione che istituisce un legame visivo per terrazzamenti.

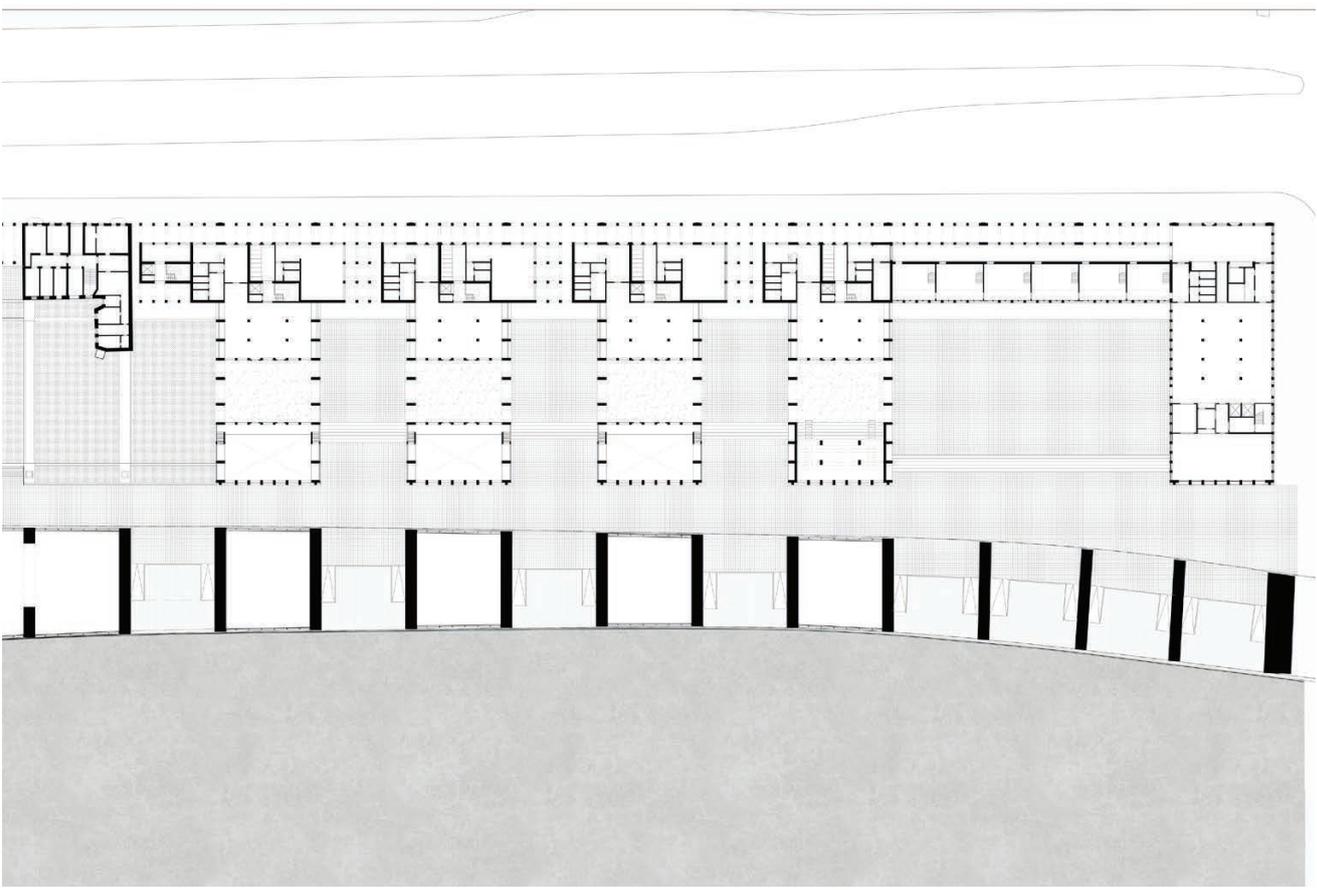
Il secondo tema, quello del blocco residenziale sul modello a larga scala, fa riferimento alla quinta urbana sovradimensionata, tracciata dai blocchi in linea prefabbricati.

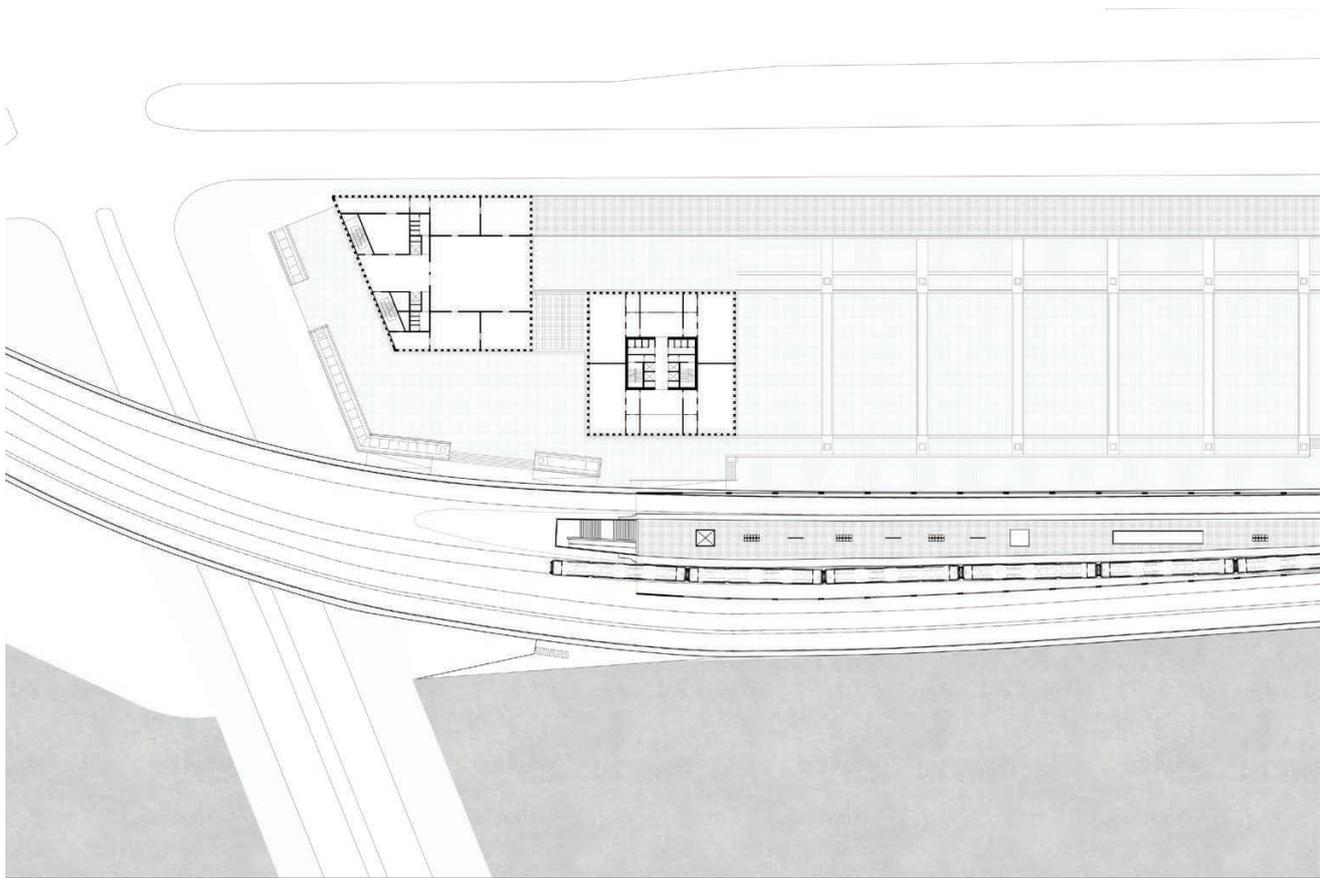
L'edificio si organizza attraverso lo spazio servente a galleria che garantisce il disegno di spazi e cellule abitative mono-affaccio pensate per una offerta abitativa a basso reddito così come per studenti e giovani lavoratori.

La modularità del sistema consente di reiterare questi spazi o combinarli fra essi.

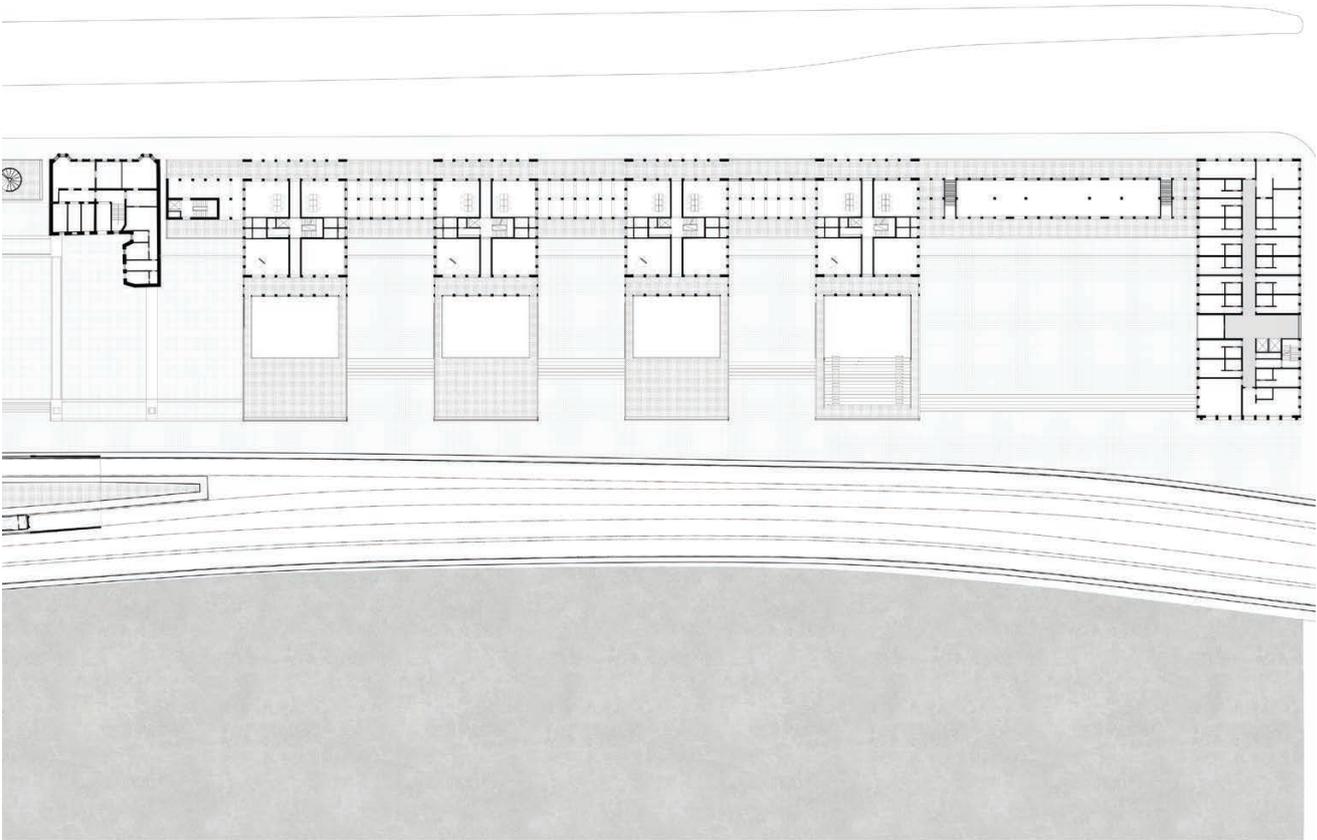
Sono infine previsti dei luoghi e delle sale comuni per i residenti.

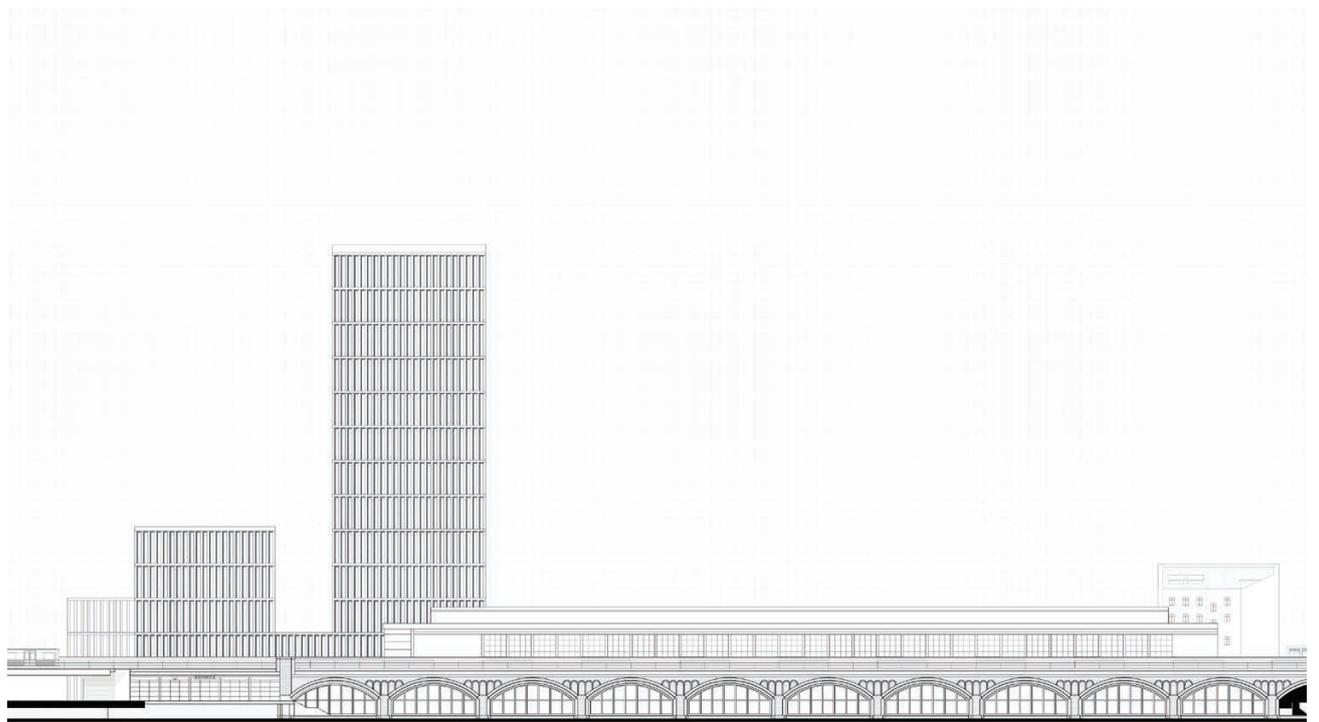


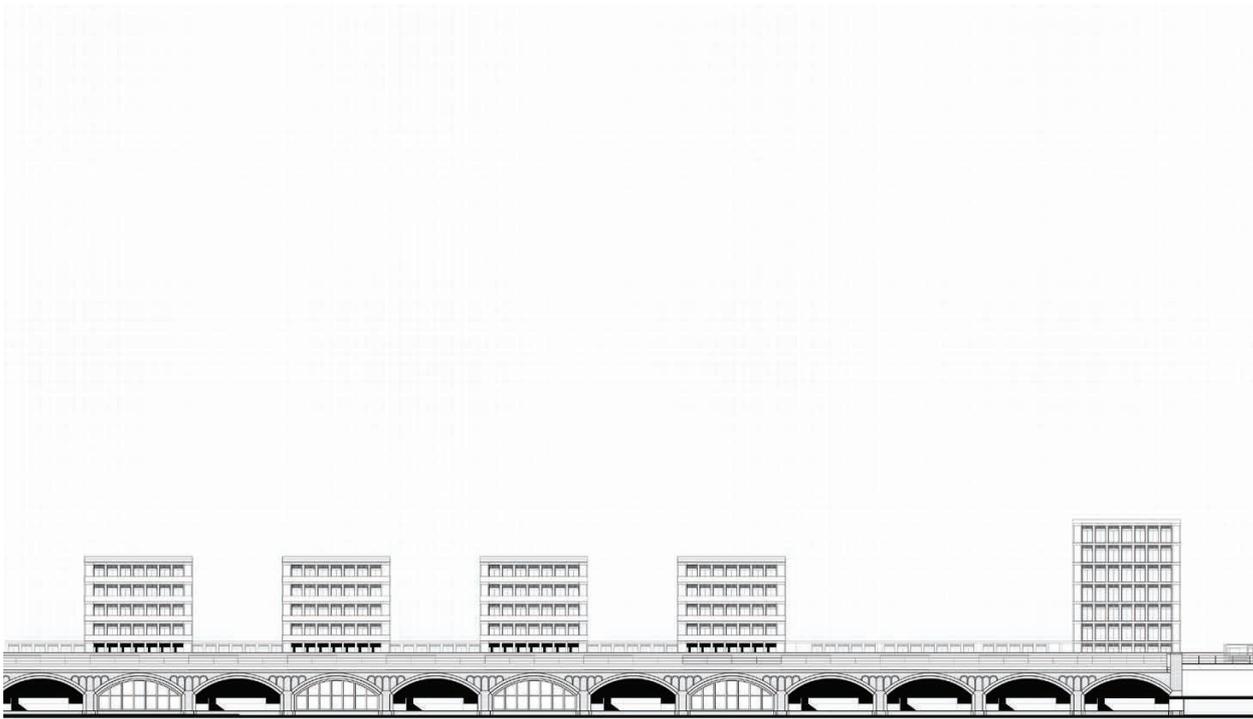


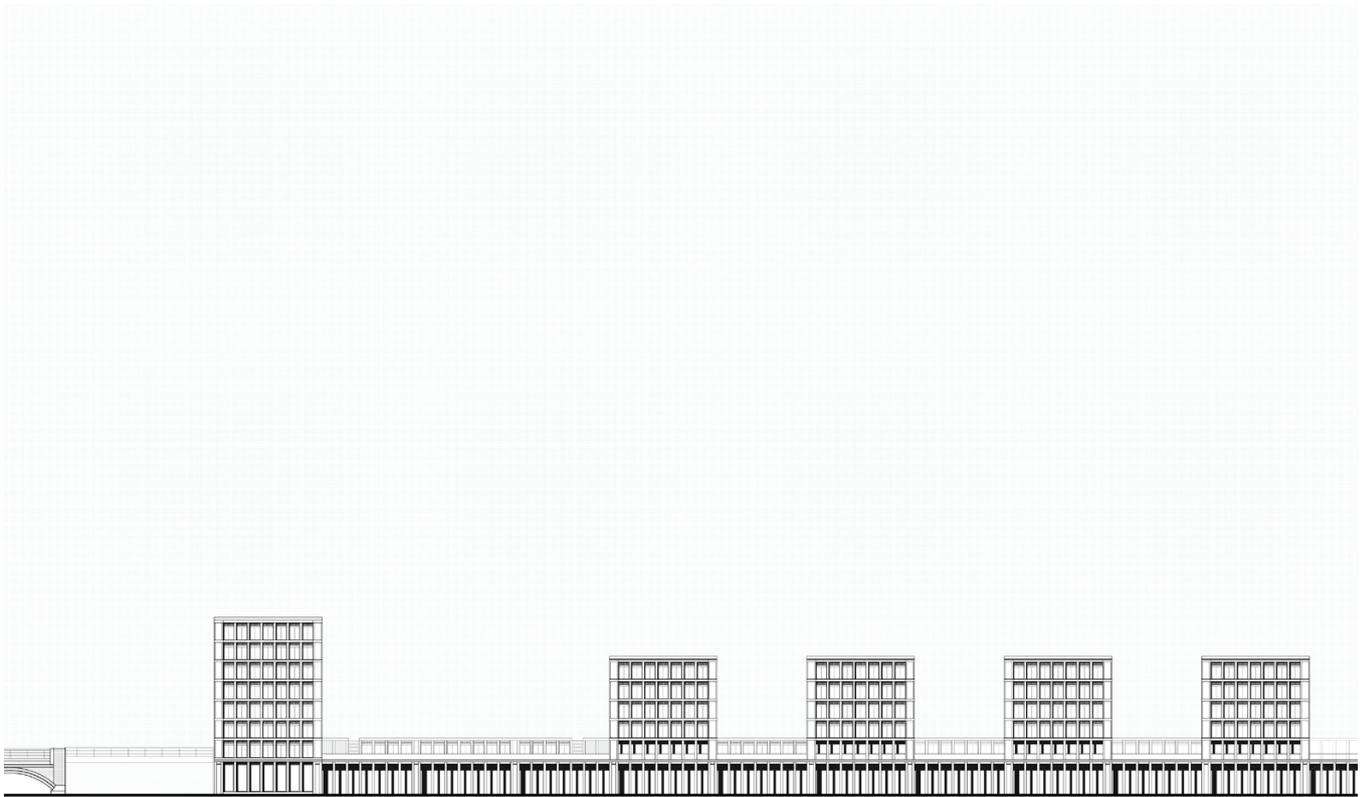


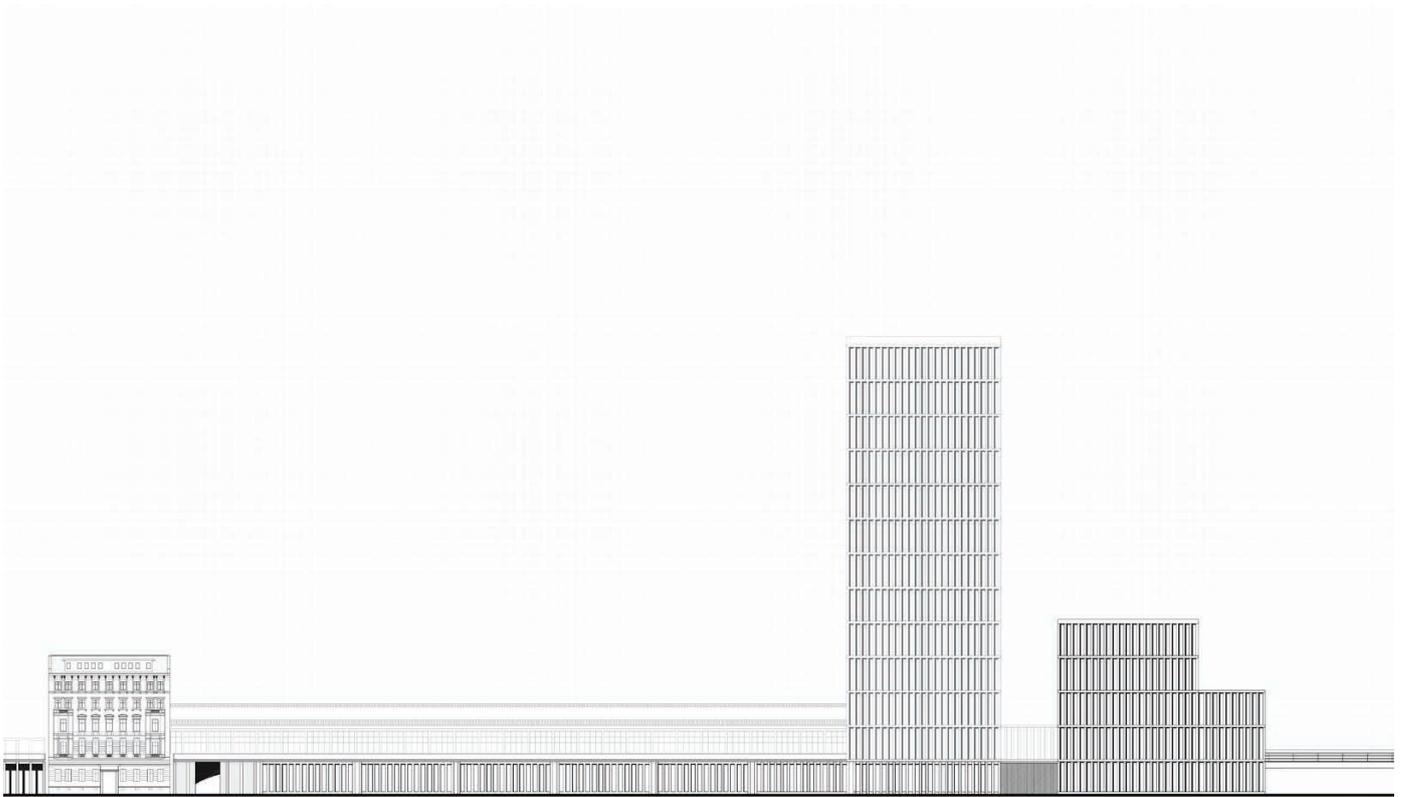
\_\_\_\_\_

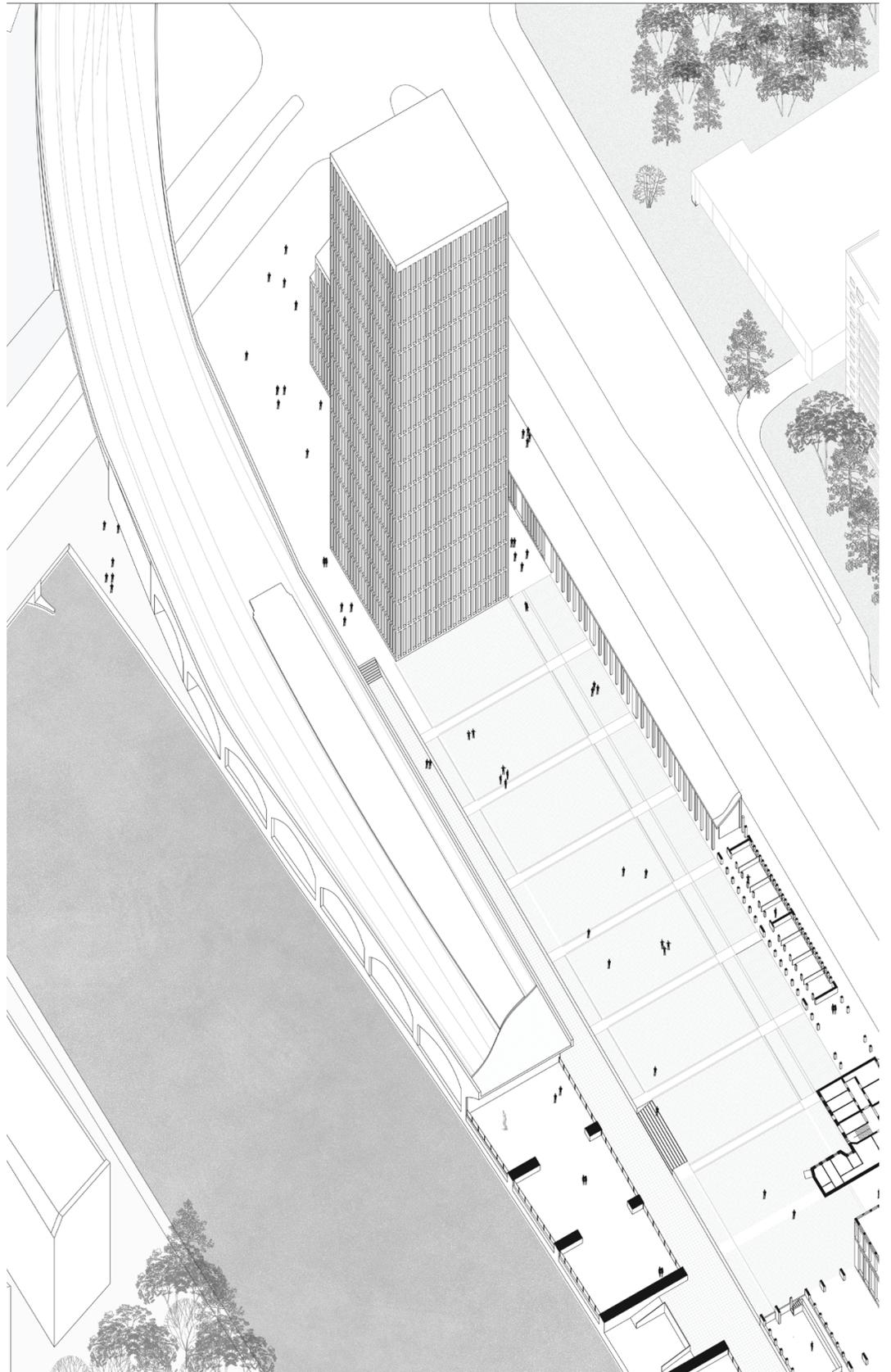














## **conclusioni**

Il progetto di Tesi di cui si è occupata questa trattazione, si inserisce come una proposta ragionata sulle basi tradizionali della cultura urbana della città di Berlino così come una critica al modello disorganizzato di città alla luce dei ragionamenti di un panorama culturale che ha coinvolto il ripensamento sulla città nell'ultimo trentennio.

L'apparato culturale dell'IBA diventa così la traccia scritta per lo svolgimento di un tema, quello della città socialista, affrontato sul territorio incerto di un'area studio conflittuale.

Il progetto vuole rispondere dell'esigenza di un disegno di una città ritrovata, fondata sulle dinamiche sociali che la città storica aveva saputo instaurare con le sue più intime fisionomie ed apparati.

La ricerca di questo lavoro vuole significare un percorso affine, in questo senso, a queste considerazioni, con il pregio di essere 'povero' di ogni forma di interesse politico, speculativo o legato ai meccanismi economici della città.

La traccia prettamente accademica e didascalica si è fondata su un percorso di studi a carattere storico, geopolitico ed urbanistico, alla scala della città che ha permesso un conseguente approfondimento a scala architettonica del radicalismo socialista e dei suoi sistemi.

Sull'esperibilità di una cultura materiale rifondata per la città, divergente ma forse non in contrasto con la tradizione socialista, il progetto vuole essere una lettura aperta e di confronto fra diversi sistemi.

Senza mai sovrapporre la rigidità di una scala architettonica di dettaglio la ricerca vuole mantenersi in tensione fra progetto urbano e

scala architettonica.

Un impianto riconoscibile alla scala della città come un'unica estesa strategia, una scala architettonica che fonda le sue caratteristiche formali su una concezione strutturale di base qualitativa e quantitativa: modulo, struttura, ritmo.

In questo senso il progetto ritrova ad ogni scala il suo pensiero fondativo.

Il tentativo e l'ambizione di questo lavoro è stato infine quello di assoggettare ad unico disegno di impianto le questioni sopraelencate. La ricostruzione critica dell'isolato non è mai una pedissequa reiterazione formale di una traccia dimenticata, bensì un campo di prova, *un trait d'union* fra le diversità ed i limiti dell'area studio.



## **Bibliografia e Sitografia**

- Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Quodlibet, Macerata, 2011;
- Andrea Bärnreuther, Paul Kahlfeldt, Josef Paul Kleihues, Thorsten Scheer, *City of Architecture, Architecture of the City. Berlin 1900 - 2000*, Nicolai, Berlin, 2000;
- Bruno Fierl 'la concezione ed il progetto dello stadtzentrum' In CASABELLA 446, 1979;
- Bruno Fierl 'la Stalinallee a Berlino' in ZODIAC 5, 1991;
- Chiara Mazzoleni, *La costruzione dello spazio urbano: l'esperienza di Berlino*, FrancoAngeli, Milano, 2009;
- Carlo Aymonino, 'La città socialista' in: CASABELLA n.446, 1979.
- Denkmaletopographie Bundesrepublik Deutschland, *Denkmale in Berlin. Bezirk Mitte -Orsteil Mitte*, Michael Imhof Verlag, Petersburg, 2003;
- Friedrich Johann Geist, Klaus Küvers, *Das Berliner Miethaus 1740-1862*, Prestel, Monaco, 1980;
- Friedrich Johann Geist, Klaus Küvers, *Das Berliner Miethaus 1862-1945*, Prestel, Monaco, 1980;
- Geord Peschken, 'the Berlin miethaus and renovation'. In: AD 52, 1983;
- Governo della DDR, 'principi dell'urbanistica' In: CASABELLA n. 446, 1979;
- Hans Stimmann, 'la nuova Gründerzeit' in: Lotus 80, 1994.
- Hans Stimmann, *Berlino. Fisionomia di una grande città 1940, 1953, 1989, 2000, 2010*, Skira, Milano, 2000;
- Harald Bodenschatz, *Berlin Urban Design A brief History of a European City*, DOM publishers, Berlin, 2010;
- Harald Bodenschatz, Jörn Düwel, Niels Gutschow, Hans Stimmann, *Berlin und seine Bauten*, DOM publishers, Berlino, 2009;

- Josef Paul Kleihues 'Edilizia chiusa ed edilizia aperta. Note sul caso di Berlino e osservazioni sull'isolato 270 a Wedding', in: Lotus 19, 1978;
- Lorenzo Spagnoli, *Architettura e urbanistica nella repubblica Democratica Tedesca*, Cappelli, Bologna, 1975;
- Marco de Michelis 'il mito della fenice: il caso dell'IBA 1984 a Berlino', in Lotus 33, 1982;
- Marco de Michelis 'Berlino: capitale irrisolta' in: CASABELLA 595, 1992;
- O. M. UNGERS, *opera completa 1991 - 1998*, Electa, 1998, Milano;
- Philipp Oswald, *Berlino città senza forma. Strategie per un' altra architettura*, Booklet Milano (Collana Babele), 2006;
- Rem Koolhaas, *S, M, L, XL: Small, Medium, Large, Extra-Large*, Monacelli Press, 1997;
- Simone Hain 'Berlino un laboratorio per la periferia'. In: CASABELLA 595, 1992;
- Ulrich Reinisch, Dorothea Krause 'la città delle Mietkaserne, trasformazione dell'eredità borghese' in CASABELLA 446, 1979;
- Vittorio Gregotti 'Berlino domani'. In: CASABELLA 578, 1991;
- Vittorio Magnago Lampugnani, Gerwin Zohlen 'Città e Utopia, intervista a Wolf Jobst Siedler' in: DOMUS 685, 1987;
- Werner Hegemann, *La Berlino di pietra: storia della più grande città di caserme d'affitto*, Gabriele Mazzotta, Milano, 1975;

Sitografia:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>



**ringraziamenti**



*A mia sorella Ottavia che riempie la mia vita di una bellezza antica come quella di un oceano che canta la canzone del mondo.*

*A mia Nonna che conosce l'alchimia del grano. Per la lezione sulla tenerezza e per la sua Romagna, che il caso volle diventasse un po' casa mia.*

*A Francesco e Roberta, i miei genitori, che sullo sfondo di un profondissimo amore, mi hanno insegnato l'onestà e l'integrità intellettuale, con il gioco, la musica, l'arte, la cultura, il viaggio.  
Alla mia grande famiglia allargata che mi ha sostenuto con ogni mezzo, primo fra tutti un affetto incondizionato...  
e qualche parmigiana che non guasta mai.*

*All'architetto Garofalo per essere un modello di riferimento.  
Ai suoi preziosi insegnamenti, compresi quelli oltre il tavolo da disegno.*

*Alla Professoressa Annalisa Trentin per il sostegno e le attenzioni di questo bellissimo percorso di Tesi.  
Ringrazio Simone Boldrin per i raffinati contributi ai contenuti del progetto.*

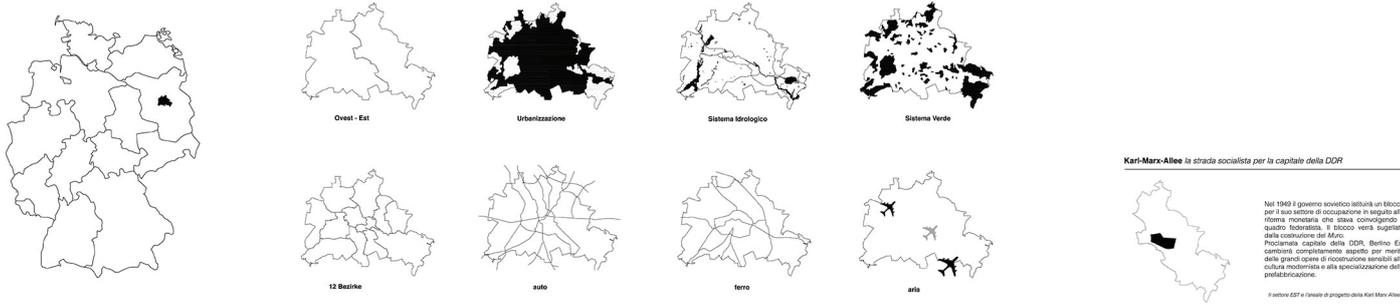
*Ai professori Martino Milardi, Isidoro Pennisi, Jonathan Kirschenfeld.*

*Un ringraziamento particolare ad Agatino, Eleonora, Giorgia e Mattia e tutti gli amici di casa Cuttone, per non avermi mai fatto sentire nostalgia di casa.*

*Agli amici in riva allo stretto, e a quelli in giro per il mondo.  
Ai miei coinquilini per il sostegno e l'amicizia.  
Ai miei amici e compagni di Cesena.*

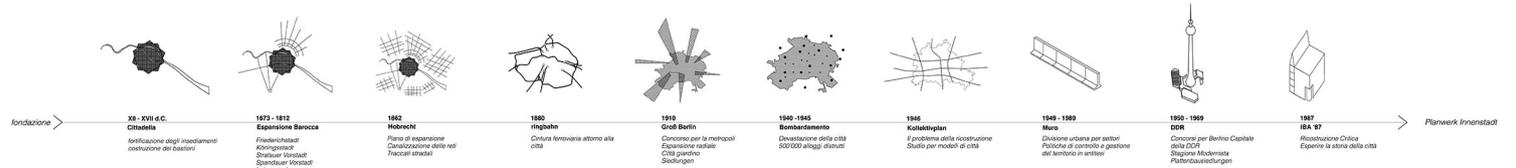


## **Tavole e allegati**

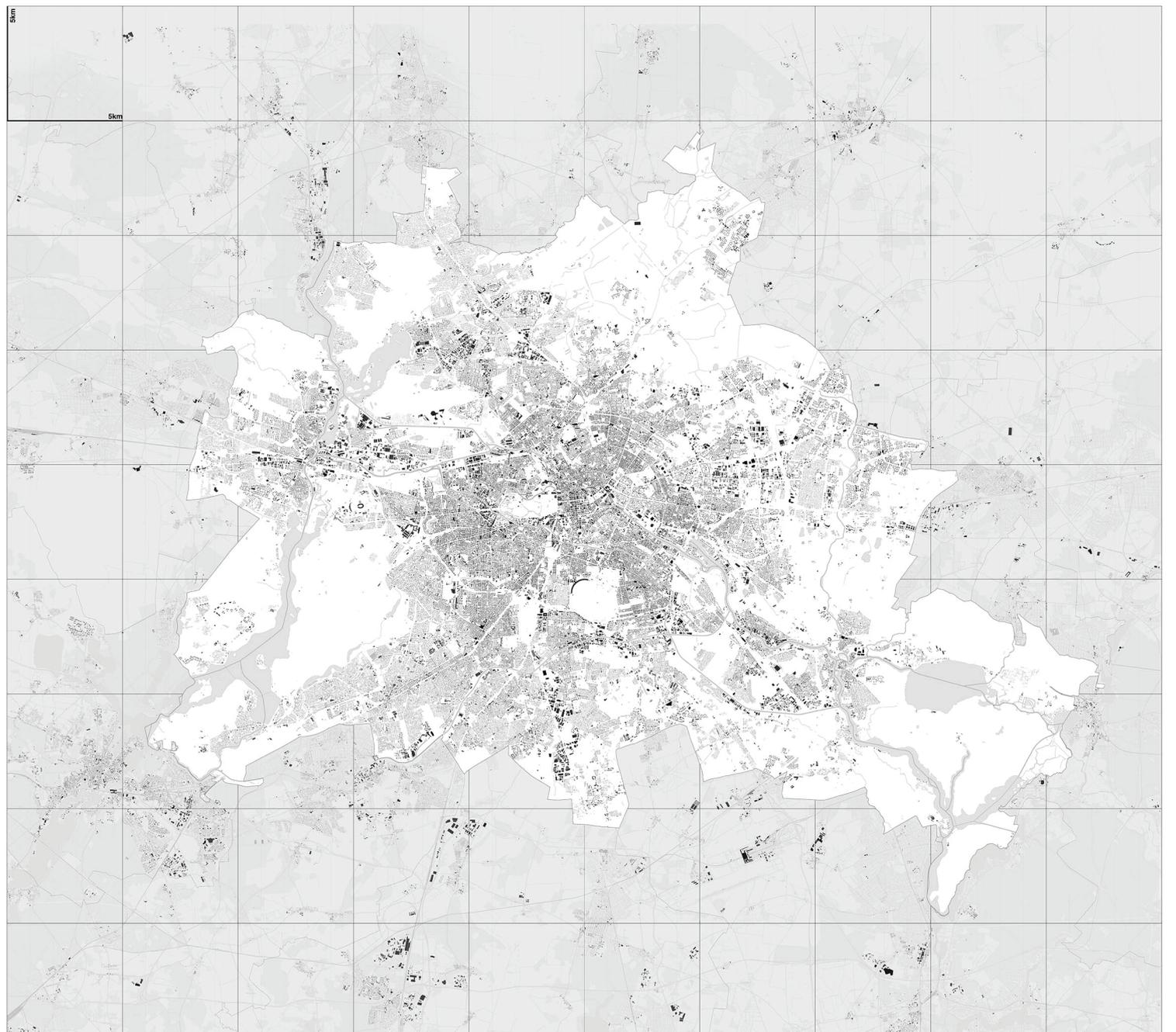


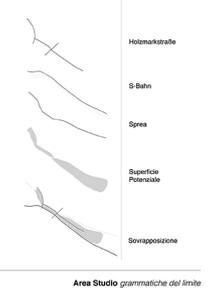
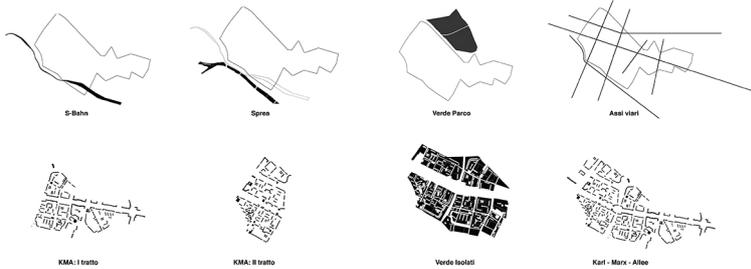
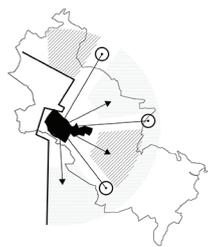
Nel 1949 il governo sovietico lanciò un blocco per il suo settore di occupazione in seguito alla riforma monetaria che stava coinvolgendo il quadro federale. Il blocco verrà suggerito dalla costruzione del Muro.  
Proclamata capitale della DDR, Berlino Est cambierà completamente aspetto per merito delle grandi opere di ricostruzione sensibili alla cultura modernista e alla specializzazione della prefabbricazione.  
Il settore EST è l'area di progetto della Karl Marx Allee

## Berlino, città senza forma, forma senza città. Elementi generatori del paesaggio urbano

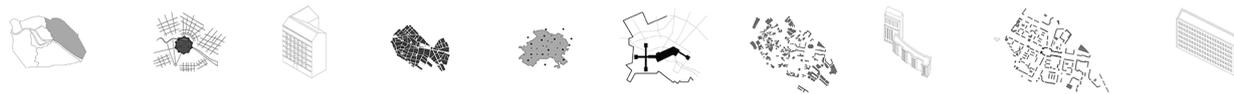


## Berlino



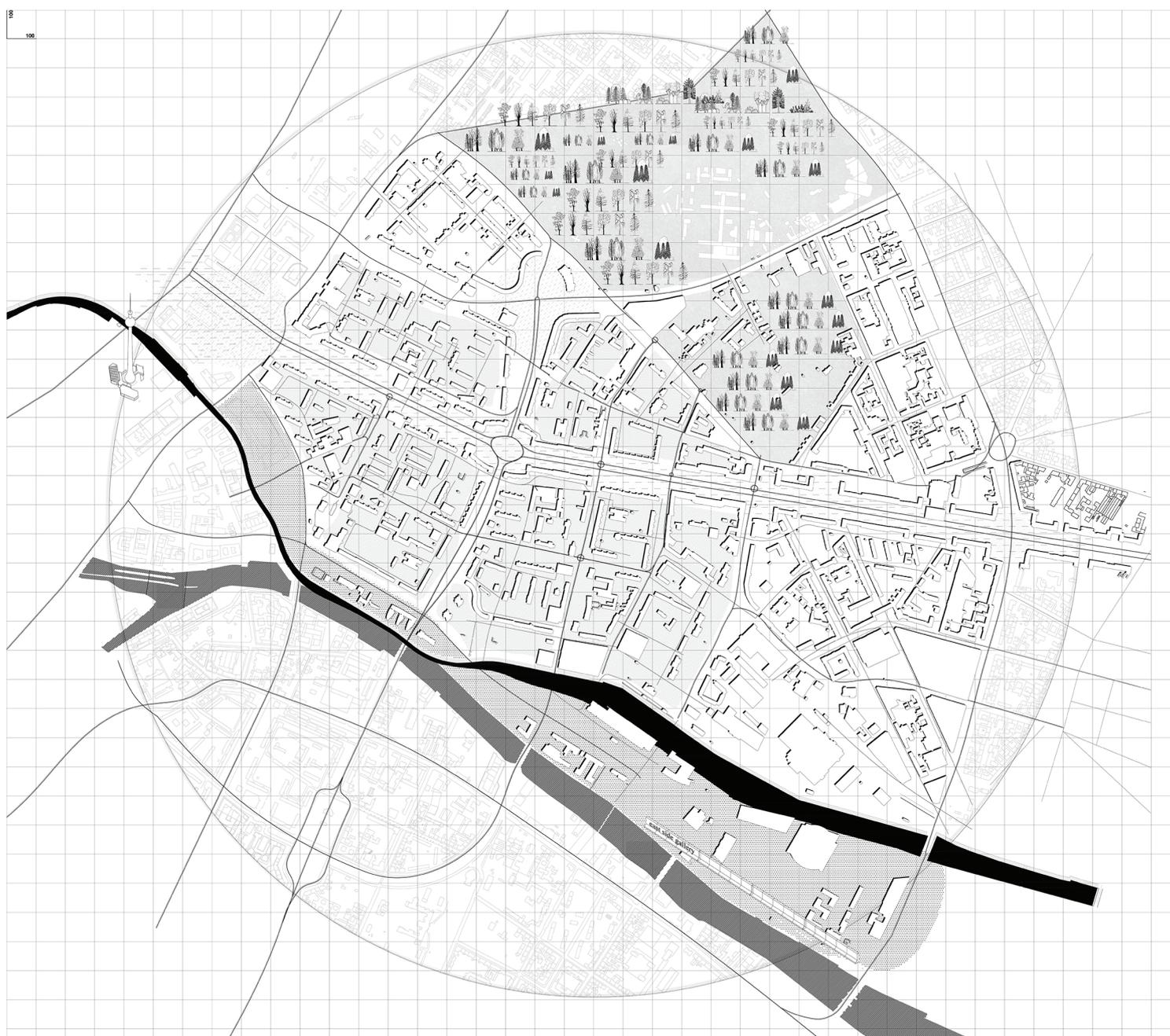


Berlino, la strada socialista della Karl-Marx-Allee apparati urbani



Starliner Vorstadt > 1873 - 1812 **Esposizione Barocca** Friedrichstadt, Mühlentorstadt, **Starliner Vorstadt**, Spandauer Vorstadt, Luisenstadt  
 1862 **Hörscht** Piano di espansione, Centralizzazione delle reti, Tracciati stradali, compattezza dei loti, uniformità layout, allineamento, continuum quinto stradale  
 Mühlentorstadt  
 1929 **Città di pietra** tessuto edilizio compatto, spazio urbano consolidato, della città storica  
 1940 - 1945 **Bombardamento** Devastazione della città, 500000 sfollati dispersi  
 DDR **Berlino Capitale** Lavori di ricostruzione, nuova immagine monumentale  
 1953 **Spitalallee** disegni per la città socialista, carattere monumentale, propaganda sovietica  
 Zuckerrübenfeld  
 1969 **la strada socialista** completamento del distretto, carattere verde moderno  
 Plattenbaustellungen > Karl-Marx-Allee

## Karl-Marx-Allee



scenari

**Stralauer Vorstadt**  
Tessuto storico della città.  
Ridiegno dell'area studiata, 1910 ca.

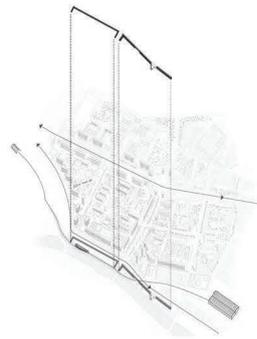
**Holzmarktstraße**  
La città, oggi.  
Tessuto urbano non omogeneo e  
privo di carattere architettonico.

**S-Bahn**  
Il viadotto della S-Bahn, è recepito  
come volume attivo ai sensi del nuovo  
progetto.

**Mietkasernen**  
Eredità storico-architettonica, l'edificio  
è un solitario testimone del tessuto  
pre-bellico.



strumenti



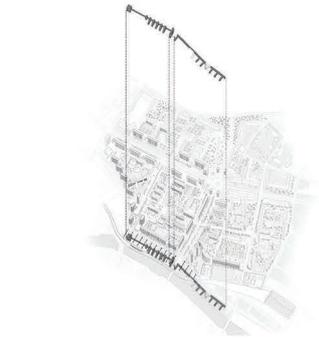
1. Lineare

La lettura del brano di città socialista  
consente la fissazione di una struttura  
generica a linea e a strati.  
La città si sviluppa "orizzontalmente"  
in direzione Ovest: da "i grandi attra-  
veramenti in gomma, ottocento, in  
sieme alla linea ferrea della S-Bahn e  
della Spree, ad uno sviluppo lineare  
della città.



2. Alto

La città socialista dei 96 principi  
dell'urbanistico conserva ancora oggi  
i suoi caratteri monumentali ma es-  
senziali.  
Bisogna impostare "assi longitudinali",  
sentire i grandi parchimetri prebe-  
llici: gli edifici del "torso-sociali"  
sono sistemati fuori o di fianco al  
corteo. La relazione sulla verticalità è

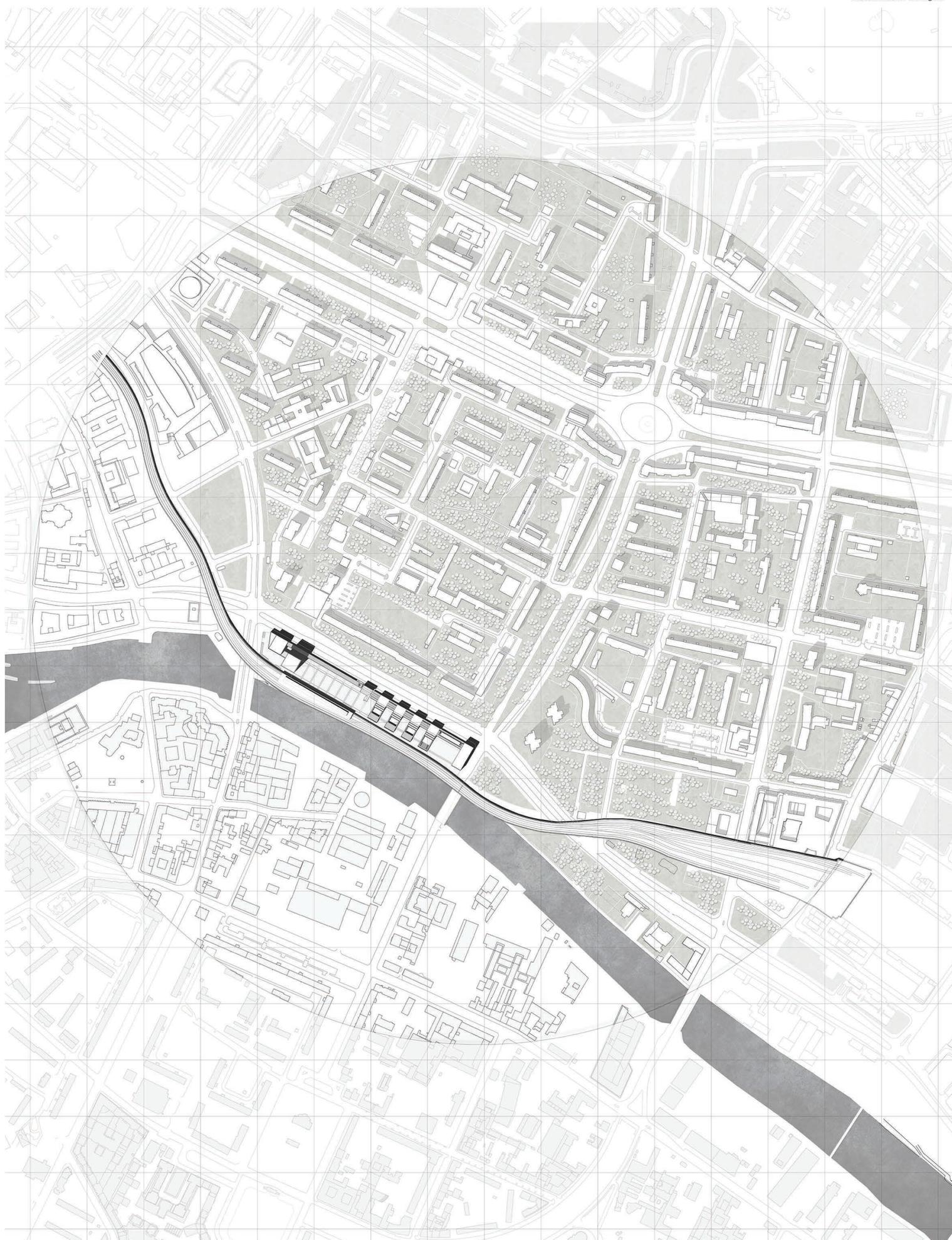


3. Corte

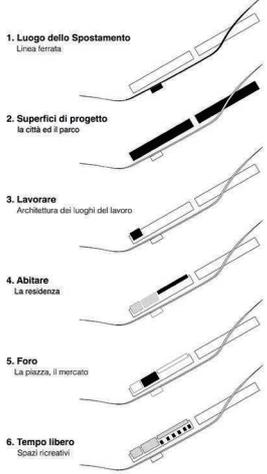
La ricostruzione formale si fonda su di  
una interpretazione critica di una  
tipologia storica di Berlino già nota.  
Ricostruendo le eredità del tessuto  
storico di Stralauer Vorstadt la tipolo-  
gia a corte berlinese viene ribadita per  
strategie.  
Mantenendo un "rigoroso" e stilizzato  
fronte "subacqueo" dell'intero area  
proiettata, l'architettura si articola  
nella profondità del blocco attraverso  
una fine sequenza di corti.

Karl-Marx-Allee

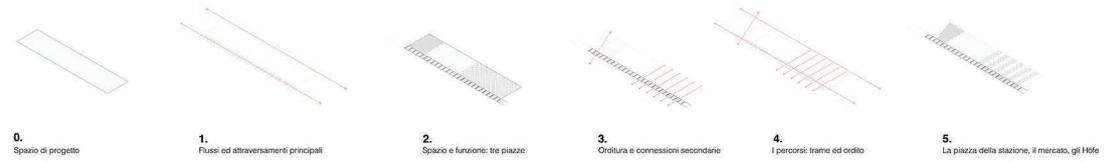




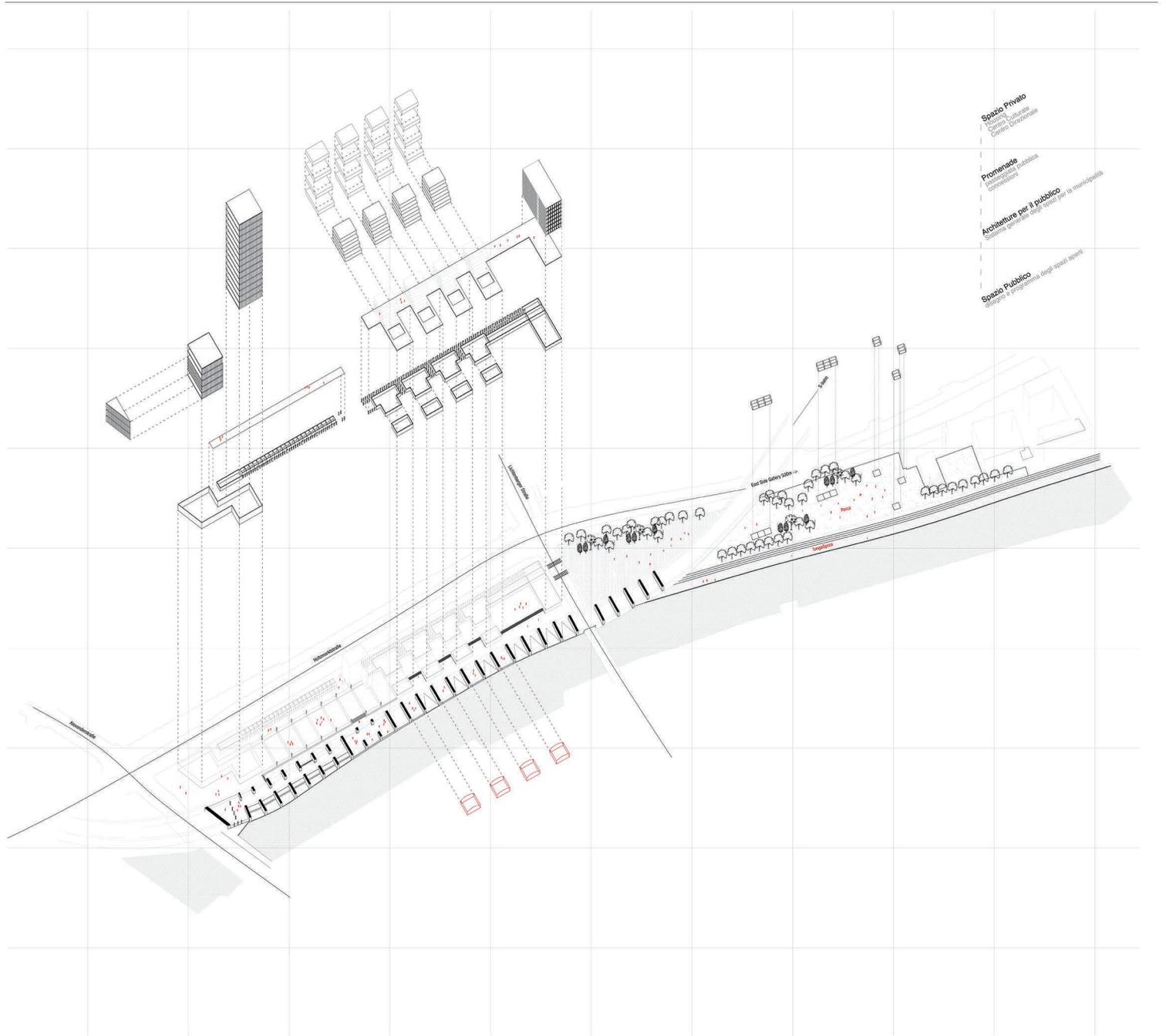
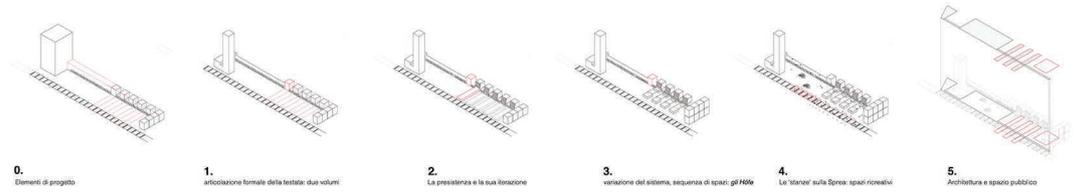
## I luoghi del progetto



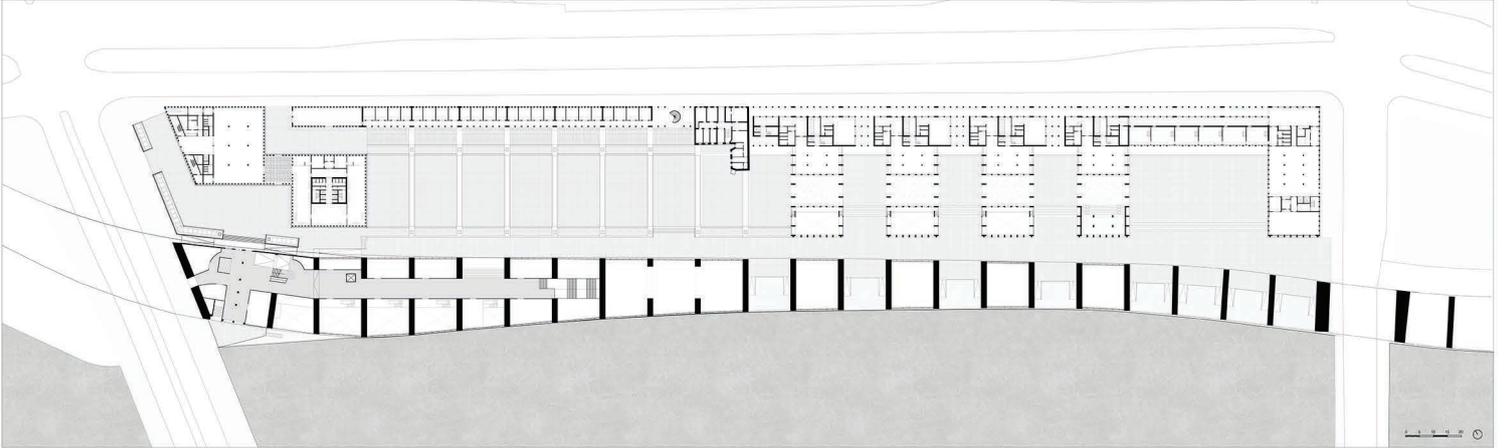
## articolazione dello spazio pubblico



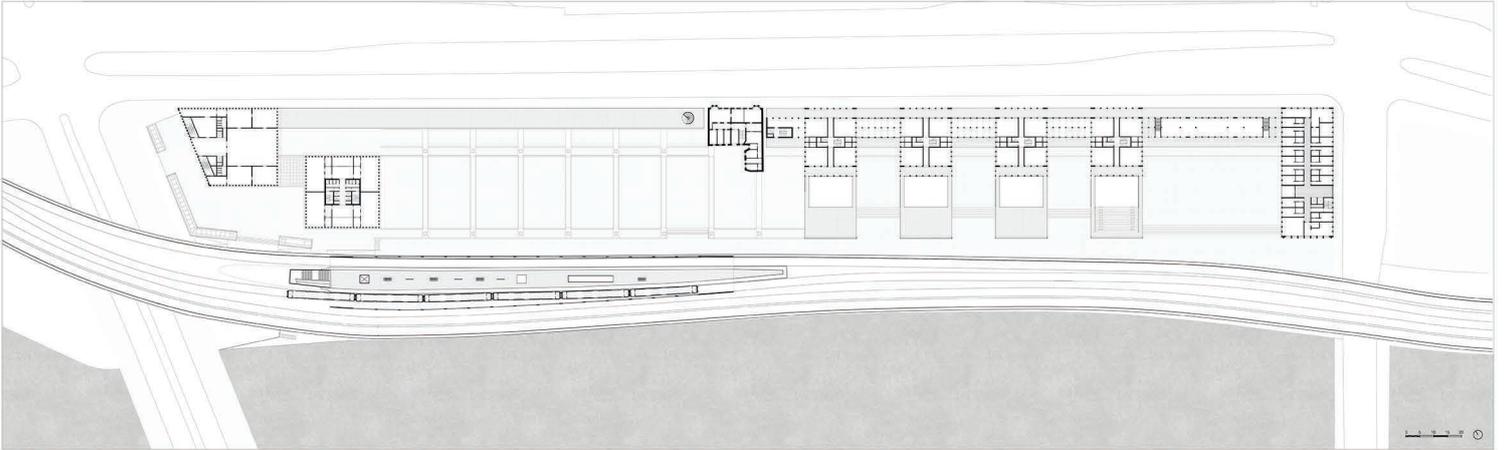
## articolazione dello spazio privato



Pianta Piano Terra



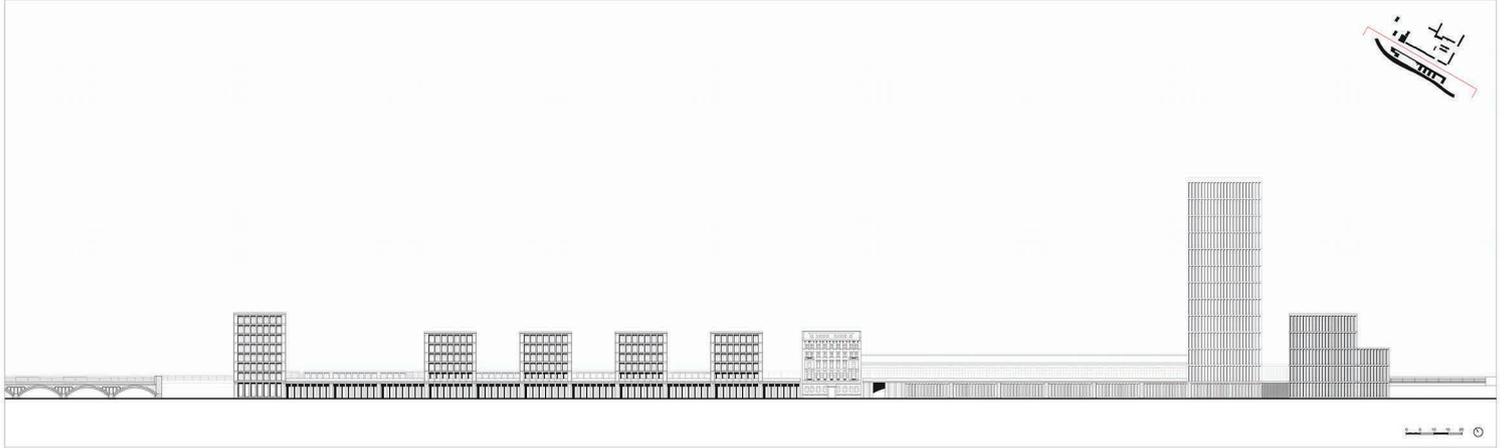
Pianta Piano Primo



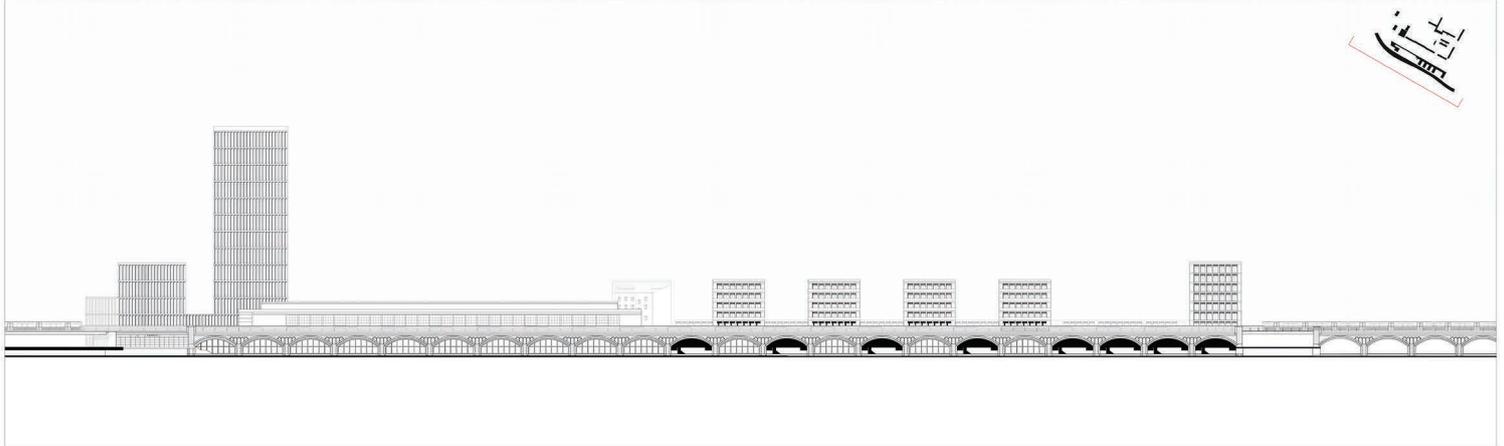
Pianta Piano Secondo



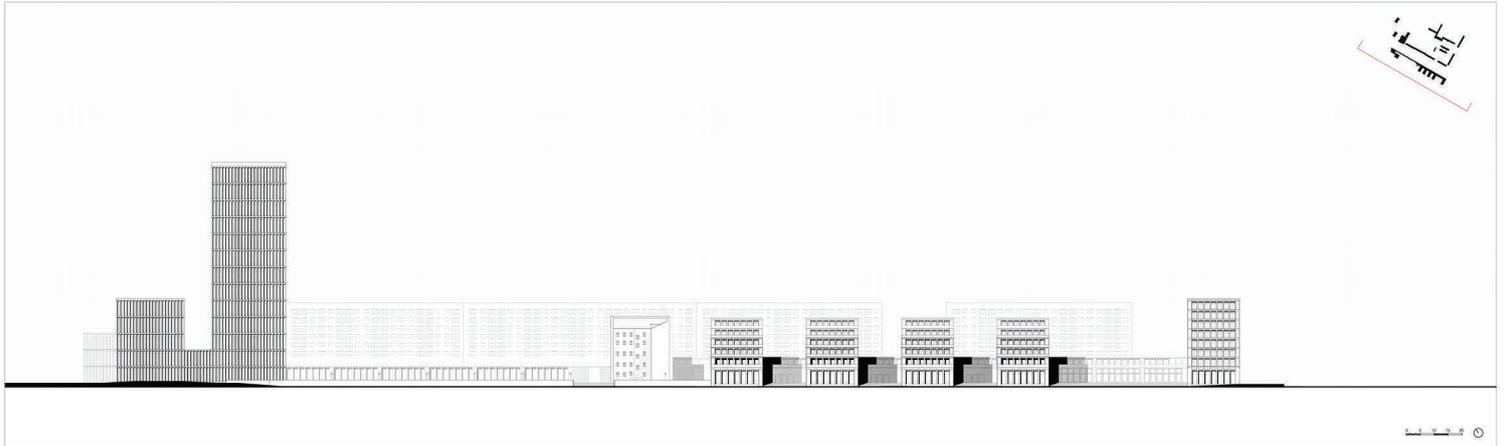
Prospetto su Holzmarktstraße



Prospetto sul fiume Sprea



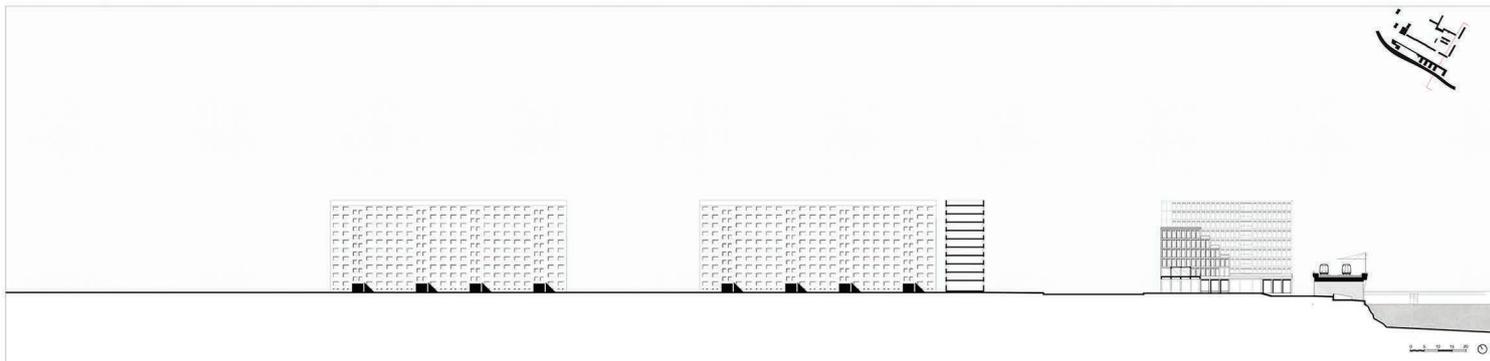
Prospetto interno, vista delle corti



Prospetto su Lichtenberger Str.



Sezione trasversale. La corte.



Sezione trasversale. Gli edifici alti.



