
Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura Civile, Corso di Laurea Magistrale in Architettura

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'

Relatore Prof. Angelo Torricelli

Correlatori Prof. Giacomo Delbene, Arch. Giovanni Comi

Analisi introduttiva: Maria Letizia Garzoli (735296), Emma Mastaglio (735286), Mirco Paganelli (736725)

Progetto: Mirco Paganelli (736725)

Anno Accademico 2009-2010

A - ABSTRACT	p. 6
B - BEIRUT: DA CITTÀ DI PROVINCIA A POLO REGIONALE	7
B.1 La vocazione a centro di scambi	7
B.2 Beirut antica	7
B.3 Beirut medievale	8
B.4 Beirut ottomana	9
B.5 Beirut capitale	10
B.6 La vocazione beirutina	11
B.7 L'influenza urbanistica del movimento moderno	12
B.8 L'indipendenza: il Libano e la 'Svizzera d'Oriente'	13
B.9 Beirut tra Golfo ed Europa	14
C - LA RICOSTRUZIONE: IL CONCORSO DEL SUQ	15
C.1 Gli interventi nel centro città	15
C.2 il vincitore: Rafael Moneo	15
C.3 Guido Canella	18
C.4 Luciano Semerani	19
C.5 Eccheli, Campagnola, Gallo	20
C.6 McFerlane e Drisin	21
C.7 Mark & associati	21
C.8 Gianluigi Polesello	22
C.9 Valerio Olgiati e Frank Escher	23
D - I PRINCIPI DELLA CITTÀ ISLAMICA	24
D.1 L'evento culturale 'Islam'	24
D.2 Forma	25
D.3 Ruolo	26
E - LA CASA TRADIZIONALE LIBANESE	28
E.1 Forze compositive	28
E.2 Eventi storici	28
E.3 Oltre le mura	29
E.4 Il dualismo culturale	29
E.5 Un esempio	30
E.6 Un nuovo stile di vita	30
E.7 Filosofia	31
E.8 Influenze europee	31
E.9 La residenza suburbana	31
E.10 L'arco centrale tripartito	32
E.11 Il caso di Achrafiye	32
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'	2

E.12 Elementi compositivi	33
E.13 Dimensioni, materiali e tecniche costruttive	34
F - LA STAZIONE 'CHARLES HELOU'	35
F.1 Una porta sul Mediterraneo	35
F.2 Una città satura: la carenza di spazi collettivi	35
F.3 Identità post-bellica	36
F.4 La genesi della Stazione	37
F.5 Il mutamento dell'intorno urbano	38
F.6 Le criticità del quartiere	39
F.7 L'occasione da cogliere	41
G - IL PROGETTO	43
G.1 Tre alternative progettuali	43
G.2 La riscrittura della Stazione 'Charles Helou'	44
G.3 Il masterplan	45
G.4 La nuova Stazione degli Autobus	46
G.5 Il Suq conquista i piani dell'edificio	47
G.6 Una nuova identità	48
Bibliografia	49
Ringraziamenti	50

Indice delle immagini

- 1 la collina di Achrafyeh, la Stazione e il porto
- 2 Il porto di Beirut prima del 1840
- 3 Il Vicino Oriente e le principali città e landmark
- 4 I resti di Palmira, stazione di una via carovaniera
- 5 Tracciati greco-romani di Beirut
- 6 Imbarcazione fenicia per il commercio marittimo
- 7 Carovana assira che porta bottino di guerra
- 8 La città murata medievale di Beirut
- 9 -10 La porta sud della cinta muraria di Beirut
- 11 I principali interventi ottomani a Beirut
- 12 Il porto di Beirut nei primi anni del Novecento
- 13 Place du Kahn, Beirut
- 14 Il primo molo portuale nel 1904
- 15 Piazza dei cannoni
- 16 La vecchia stazione ferroviaria
- 17 Il tracciato francese ridisegna il centro città
- 18 Piazza dei cannoni
- 19 Place Etoile
- 20 Il centro città e i vecchi tram
- 21 Il progetto per gli isolati francesi, anni '30
- 22 I principali oggetti del centro città
- 23 Un tratto di ferrovia nella campagna libanese
- 24 Il tracciato della vecchia ferrovia Beirut-Damasco
- 25-26 Il piano Ecochard, 1934
- 27 La pensiola di Beirut
- 28 Un tratto della costa di Beirut
- 29 Le vie del centro di notte
- 30-31 Progetti di riqualificazione di boulevard centrali
- 32-38 Il progetto di R. Moneo
- 39 Pianta originale dei souk prima della guerra
- 40 Luciano Semerani
- 41 Il souk prima della guerra
- 42 Guido Canella
- 43 Drisin, McFarlane
- 44 Valerio Olgiati, Frank Escher
- 45 Eccheli, Campagnola, Gallo
- 46 Gianugo Polesello
- 47 Mark & Associates
- 48 Rafael Moneo
- 49-55 Progetto di Guido Canella
- 56-61 Progetto di Luciano Semerani
- 62-67 Progetto di Eccheli, Campagnola, Gallo
- 70 Progetto di McFarlane e Drisin
- 71 Progetto di Mark & associates
- 72-74 Progetto di Gianluigi Polesello
- 75 Progetto di Valerio Olgiati e Frank Escher
- 76 Schema generico della città islamica
- 77 Suq di Aleppo, Siria
- 78 I resti di Anjar, Libano
- 79 Biblos, Libano
- 80 Bursa, Turchia
- 81 Babilonia, Mesopotamia
- 82 Uruk, Mesopotamia
- 83 Palmira, Siria
- 84 Schema del suq islamico
- 85 Khan Qasr al Hair , Siria
- 86-87 Chah-i-Siyah, Isfahan
- 88 Beirut nel 1840
- 89 Beirut nel 1887: carta militare francese 1926
- 90 Beirut nel Mandato Francese
- 100 Alta densità di case suburbane con alcune rimanenti case rurale in primo piano. Vista dal Collegio
- 92 Distretti municipali di Beirut
- 93 Palazzo Surssock
- 94 Diversi esempi di facciate 'eclettiche' di fine Ottocento
- 95 Tardo ecletticismo in Rue de Charenton, Parigi
- 96 Casa in Rue Lafitte, 1841 e Palazzo Bey di Tunisi all'Esposizioni di Parigi del 1867
- 97 Bedesten, Edirne
- 98 Casa suburbana libanese a pianta quadrata
- 99 Casa suburbana libanese con portico d'ingresso
- 100 Esempi di arco tripartito
- 101-102 Casa alta berutina
- 103 Il porto e la copertura della Stazione C.Helou
- 104 I principali porti regionali e direzioni di commercio
- 105 Scogli dei Piccioni, Beirut
- 106 Piano urbanistico di Beirut, anni '60
- 107 Gli unici spazi verdi pubblici della città
- 108 Assi e grappoli confessionali secondo la tesi del Prof. Charbel Maskineh
- 109-110 Foto di G. Basilico dopo la fine della guerra civile
- 111 confronto tra il ponte di Brooklyn e l'edificio in esame
- 112 la vecchia ferrovia sulla banchina portuale
- 113 La strada sulla Stazione fotografata da G. Basilico
- 114 L'attuale fronte della Stazione Charles Helou
- 115 Vista satellitare dell'area di progetto
- 116 Foto dei primi del Novecento dell'area di progetto
- 117 Le facciate degli edifici tradizionali un tempo affacciati sul mare
- 118 Spazi interstiziali nel quartiere Gemmaizeh
- 119 Le scale di San Nicola
- 120 Il Masterplan di Solider per il centro città
- 121 Il Masterplan della Marina di Beirut
- 122 Gli attuali moli portuali
- 123 Area dismessa antistante la Stazione
- 124 Sventramento tra la Stazione e il quartiere
- 125 Il degrado delle case tradizionali
- 126 L'interno della stazione con Taxi parcheggiati
- 127 Parcheggi in aree di risulta del quartiere
- 128 Il traffico diurno di Rue Gouraud
- 129 Il traffico notturno di Rue Gouraud
- 130 Edifici un tempo affacciati sul mare
- 131 Il museo Surssock
- 132 Sventramento tra la Stazione e il quartiere
- 133 Schema delle azioni di progetto
- 134 Piani parcheggio inutilizzati
- 135 Piazza-parcheggio antistante la stazione
- 136 Prospetto della Stazione Charles Helou
- 137 Schema delle occasioni per il progetto
- 138 Primo scenario, riattivazione dell'edificio
- 139 Secondo scenario, colonizzazione dell'edificio
- 140 Terzo scenario, la terrazza urbana
- 141 La pietra più grande al mondo, Balbeek
- 142 Plan Obus, Algeri, Le Corbusier, 1931
- 143 La stazione come roccia staccatasi dalla città
- 144 Costa tipica berutina
- 145 Schema dello sviluppo portuale
- 146 L'erosione dell'edificio
- 147 Planivolumetrico con ombre dell'intervento
- 148 Fronte principale della Stazione
- 149 Lo spazio aperto e le connessioni fisico-visive

- 150 Il masterplan e i grandi oggetti sul mare
- 151 Planimetria al piano terra
- 152 La testata finale del parco lineare e la piastra affacciante sul mare
- 153 Il boulevard e le grandi vasche d'acqua
- 154 Le terrazze uniscono la città e la quota porto fornendo nuove funzioni al quartiere
- 155 Studi sul suq di Aleppo
- 157 I vani scala scandiscono il suq
- 158 Immagine del Suq di Tripoli
- 159 Disegni rappresentativi del processo di riscrittura della Stazione in sezione, pianta e prospetto, in corrispondenza del portale urbano.
- 160 Sezione strutturale della Stazione e impianti di circolo dell'aria per le botteche (sistema Mini VRV)

Indice delle tavole

(file allegato: 2010_12_Garzoli_Mastaglio_Paganelli_02)

- 1 Città, infrastruttura e attori
- 2 Genesi della Stazione
- 3 Contraddizioni Stazione Città
- 4 Occasioni e nuovi scenari
- 5 Planivolumetrico
- 6 Planimetria e sezioni
- 7 Piante e prospetti
- 8 Sezioni, Pianta e Prospetto
- 9 Lo Spazio aperto e la Sala conferenze

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'

Beirut, capitale del Libano, è una città in cerca di una nuova identità, in seguito ai conflitti che l'hanno devastata e divisa nella recente guerra civile. Nel suo tessuto sono presenti luoghi che costituiscono occasioni per una nuova regola urbana fatta di spazi di aggregazione, comunicazione tra le parti di città e un miglioramento della vivibilità.

Il manufatto della Stazione degli Autobus 'Charles Helou', che divide ora la collina di Achrafieh dalla banchina portuale, ne è un esempio: l'intento è quello di instaurare un nuovo polo urbano, con funzioni culturali, commerciali e di trasporto che, a differenza di progetti speculativi e introversi di altre zone, abbia a cuore il miglioramento di tutta la città.

La Stazione 'Charles Helou' rappresenta attualmente una forte contraddizione all'interno del tessuto urbano. Seppure il piano terra sia adibito al trasporto regionale, i piani parcheggio non sono mai entrati in funzione. L'infrastruttura rappresenta un relitto urbano che ostacola fisicamente e visivamente gli edifici residenziali eretti sulla fallesia. Per tutta la sua lunghezza essa non è mai accessibile da parte del quartiere Gemmayzeh, andando a costituire una cesura inospitale. Gli stessi spazi antistanti la Stazione sono caduti in disuso e non attraggono il pedone.

Il progetto è il risultato di un'attenta analisi del tessuto cittadino, delle architetture locali, della storia della città, della genesi dell'infrastruttura qui protagonista, del suo ruolo all'interno del quartiere e delle esigenze della comunità.

Si sono andati ad individuare i caratteri per il quale tale manufatto è indispensabile alla città, e se ne sono scomposte le criticità: il degrado delle architetture e della vivibilità stessa dell'area in seguito alla sua edificazione; la saturazione del tessuto, carente di spazi collettivi; la congestione delle funzioni e il traffico automobilistico.

Il risultato è un progetto urbano che trasforma il volto di questa parte di città, limitata e in degrado, in un segmento dinamico, funzionale e ben connesso. Vengono inseriti importanti luoghi per l'aggregazione, decentrate le attività commerciale e di intrattenimento che attualmente opprimono Gemmayzeh e soprattutto si riattiva un manufatto, quello della Stazione 'Charles Helou', di storica importanza per la città e per l'intera area metropolitana.



B - BEIRUT: DA CITTÀ DI PROVINCIA A POLO REGIONALE

B.1 La vocazione a centro di scambi

L'uomo ha lasciato la sua traccia nel Vicino Oriente sin dalla Preistoria e la regione del Libano non fa eccezione: queste terre sono da sempre state abitate.

La città mediterranea non rappresenta un modello archetipo, comune a tutti gli insediamenti sviluppatisi sulle sponde del Mediterraneo nel corso della storia. Essa è estremamente differenziata, percorsa da frammenti e sviluppi che vanno riconosciuti individualmente nella loro logica evolutiva. Quasi tutte le più importanti città mediterranee orientali sono il prodotto di molte culture simultaneamente attive.

Nel corso dei secoli, le terre del Medio Oriente sono state attraversate da carovane di uomini e merci, attraverso percorsi, alcuni dei quali mantenuti fino ad oggi. La sua posizione strategica tra Estremo Oriente ed Europa ne ha favorito, in epoche antiche, un importante ruolo commerciale ed economico. Alcune di queste antiche strade sono rimaste assi fondamentali anche del commercio medioevale, connettendo i più importanti centri di smistamento.

Le strade come mezzo per comunicare, come elemento connettivo tra città distanti anche giorni di viaggio fra loro. Le città come nodo dei flussi commerciali e di spostamento.

B.2 Beirut antica

Scavi nell'area centrale della città hanno portato alla luce stratificazioni Fenice, Ellenistiche, Romane, Bizantine, Arabe, Crociate e Ottomane. Le origini di Beirut risalgono a un insediamento cananeo dell'età del bronzo (intorno al XIX secolo a.C.). I suoi abitanti provenivano probabilmente dalla penisola arabica. Le città stato fondate dai cananei su questa striscia costiera, si distinsero per la temerarietà dei marinai e l'abilità dei commercianti. Durante il periodo di massima fioritura delle città-stato fenicie, Beirut rimase però in una posizione di limitata importanza, all'ombra soprattutto di Tiro, Sidone e Byblos.

Nel 140 a.C. la città fu distrutta nel corso della lotta per la successione al trono seleucide tra Diodoto Trifone e Antioco VII e venne presto ricostruita secondo un modello urbanistico prettamente ellenistico con il nome di "Laodicea nella Fenicia". Beirut acquisì crescente importanza durante il periodo romano, venendo innalzata al rango di colonia nel I secolo con il nome di

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



2



3



4



5



6

7

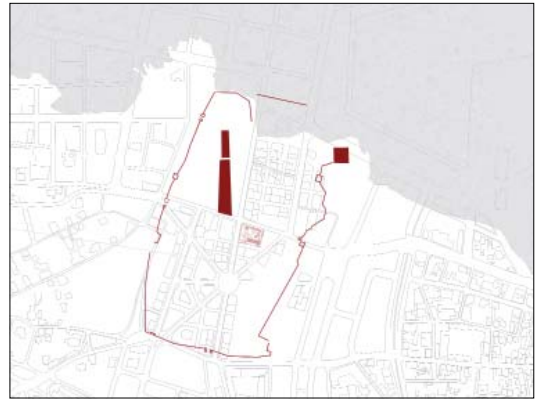
Colonia Iulia Augusta Felix Berytus. Come tutte le città romana, anche Beirut era organizzata secondo un grande quadrato tagliato da due arterie principali, il *cardo maximus* e il *decumanus* con il foro posto all'altezza del loro incrocio. L'acquedotto di Beirut era destinato all'approvvigionamento della città. Lo status di colonia sembra aver contribuito anche allo sviluppo dei servizi e al suo abbellimento. L'importanza di Berito come centro urbano è attestata da alcuni avvenimenti il cui canovaccio si connetteva alla vita politica dell'Oriente romano.



7

A partire dal III secolo, la città si fregiò del privilegio di ospitare la famosa Scuola di Diritto, rivaleggiò in fama con le scuole di Atene, Alessandria e Cesarea di Palestina.

Vari terremoti colpirono la città che conobbe quindi un lungo periodo di crisi e distruzione. "Berito, all'epoca l'occhio più bello della Fenicia, fu pogliata di tutto il suo splendore. I suoi superbi edifici, tanto celebri e ornati con tanta arte, crollarono. Nessuno fu risparmiato; non restarono che degli ammassi di detriti" (Agazia, 565)



8

B.3 Beirut medievale

Per le armate dell'islam che emersero dalla penisola arabica poco dopo la morte del Profeta, il litorale mediterraneo non era un obiettivo immediato. Le loro cavalcate puntavano innanzitutto su Damasco, Gerusalemme o Ctesifonte.

Le città del litorale, ad eccezione di Cesarea di Palestina, non meritavano particolari sforzi, e vennero per questo citate come semplici conquiste.

Anche Beirut, nel 635, fu una delle tante città conquistate dalle truppe omayyadi. La modestia di Beirut a quell'epoca è confermata anche dalla sua dipendenza al distretto militare di Damasco. Ormai integrate nello Stato musulmano, le città del litorale mediterraneo si configuravano come avamposti o *ribât*, deputati a proteggere il *Dâr al-islam* o a servire di base per le nuove conquiste. La città passò dallo Stato omayyade allo Stato abbaside senza avvenimenti degni di nota.

Se Beirut non caddè immediatamente nelle mani dei crociati, fu una delle città che restarono più a lungo in loro possesso. Durante la prima crociata, nel 1098, l'esercito, passando per Tripoli, raggiunse Beirut ma non vi si soffermò a causa del suo scarso interesse.

Fu solo nel 1110 che la città venne conquistata dalle armate crociate di Baldovino I e fu annessa al regno crociato di Gerusalemme, diventando la sede di una signoria all'interno del Principato di Galilea.

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



9



10

8

Il periodo crociato si concluse il 31 luglio 1291 con la conquista mamelucca. I Mamelucchi demolirono i porti e le fortificazioni costiere della Siria e della Palestina. Tripoli, Beirut e Saida si ripresero però più rapidamente. Il commercio siriano aveva bisogno di porti, e i porti necessitavano di una appropriata difesa. A Beirut i Mamelucchi decisero sin dalla metà del XIV secolo decisero di ricostruire le fortificazioni e di rimettere in piedi la cinta occidentale.

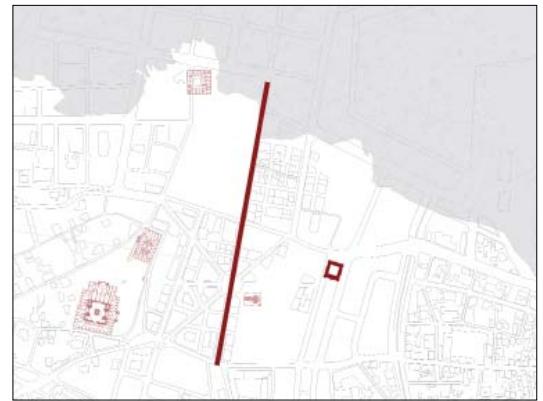
B.4 Beirut ottomana

L'era ottomana del Levante durerà quattro secoli interi, a partire dalla vittoria nel 1516 del sultano Selim I sui Mamelucchi a Marj Dâbiq, nel nord della Siria, fino al termine della Prima guerra mondiale. Proprio nel 1516 Beirut viene conquistata dagli ottomani.

Lo sviluppo del commercio dell'Europa con i porti del Levante e l'azione dei missionari Cristiani (specialmente Americani) contribuiscono a proteggere e favorire cristiani ed europei. L'attività missionaria si accentua da metà del XIX, nel momento in cui l'economia europea si fa più pressante, con l'economia della seta e con la partecipazione dei capitali europei ai lavori di sviluppo condotti dagli Ottomani. Nessuna città del litorale, né Tripoli, né Saida, né tantomeno Beirut, era in grado di paragonarsi allo slancio delle città interne, soprattutto le due metropoli che furono Aleppo (punto di snodo dei carichi) e Damasco (controllo su altre vie commerciali e importanza politica a causa del proprio passato di capitale omayyade). Beirut non si distingue nella storia ottomana per un artigianato particolare, se non quello della seta bianca. Anche la sua funzione commerciale era limitata: la città serviva come snodo nella fornitura della seta dello Chouf a Damasco. Sarà lo scalo di Saida ad intercettare quasi completamente il commercio siriano con l'Occidente per tutto il XVIII secolo. Beirut si afferma nel 1830 su Tripoli e Sidone, grazie al commercio con la montagna e allo sviluppo del porto. Tra il 1832 e il 1840 il Libano è occupato dagli egiziani. Nel 1840 Beirut viene bombardata e riconquistata da una flotta composta da austriaci, inglesi e turchi.

Nel 1860 si succedono una serie di problematiche confessionali tra cristiani e drusi sulla montagna libanese e tra cristiani e musulmani a Damasco. Allora gli Ottomani insieme con le potenze europee creano una nuova istituzione territoriale che rappresenti tutte le comunità confessionali: si tratta del regime della mutasarrifiya. Si istituisce un territorio autonomo del wilaya di Beirut. Risulta un territorio discontinuo che comprende Saida e Tripoli. All'interno del territorio Ottomano, essenzialmente continuo, la cir

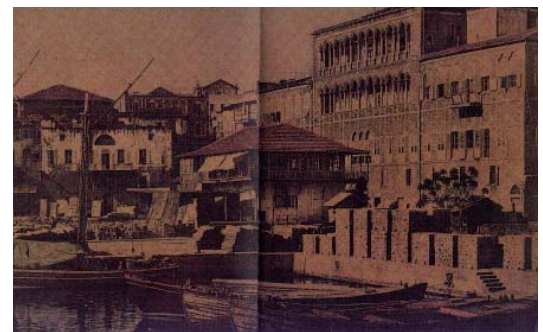
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



11



12



13



14



15

colazione è fluida e le frontiere amministrative sono porose e sovente rimaneggiate. Allo scoppio della prima guerra mondiale Beirut era ancora una città dell'Impero ottomano.

Beirut fino a metà del IX secolo, era una piccola città, un'insieme di elementi tipici di una città ottomana: una città fortificata con 6 grandi porte di accesso, con delle mura medioevali, con una struttura amministrativa composta dal Serail, dalla casa dei giudici e dal bazar posto nel cuore della città e con una attività commerciale nel porto.

B.5 Beirut capitale

Beirut moderna è il prodotto dello sviluppo capitalistico europeo in seguito alla rivoluzione industriale. I movimenti commerciali si spostano dall'interno della Siria verso le zone costiere dove gli armatori europei padroneggiano il traffico marittimo di lungo corso. Il declino di porti come Tripoli e Saida o l'imaturità di Haifa, in aggiunta alla posizione favorevole in asse con Damasco risultano punti vantaggiosi per Beirut, che diventa così il primo porto per la Siria, seguito più tardi da Jaffa, Acri e Haifa. La nuova strada per Damasco da Beirut riduce la distanza tra le due città da 3 giorni a 13 ore. Il trasferimento, sotto l'impatto dell'espansione europea, dei movimenti commerciali dalla Siria interna verso le regioni costiere a discapito di Aleppo, portò alla rinascita del litorale, a causa dello spostamento delle vie di comunicazione e alla ricomposizione della gerarchia delle città del Levante. Beirut, tra tutti gli scali, fu quello che trasse il maggior profitto, diventando la testa di ponte di quello che si potrebbe chiamare l'asse coloniale verso Damasco. Beirut in realtà non aveva in sé la predisposizione ad assumere un ruolo centrale: a parte la parentesi romana, infatti, non era mai stata una città di primo piano. Lo sbocco tradizionale del commercio siriano non era Beirut, e l'ostacolo geografico delle montagne permetteva un insufficiente controllo del retroterra.

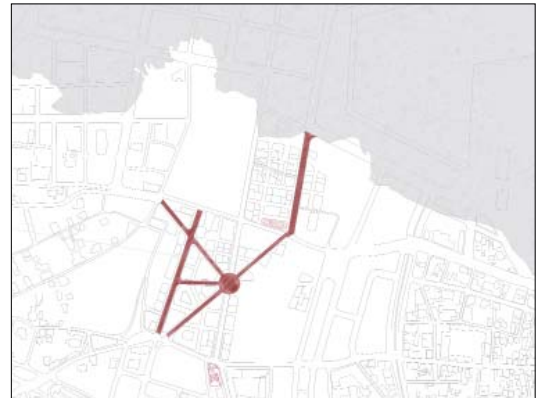
E allora, perchè Beirut?

Forse semplicemente perchè era troppo tardi per Tripoli e Saida, e troppo presto per Haifa. Il potere ottomano nella regione continuò la fase di declino. I conflitti religiosi e politici culminarono nel conflitto del 1860. Nel mentre, però, Beirut fu in grado di continuare la sua crescita. L'intervento europeo, e la presa di coscienza generale tra i cittadini che il commercio e la prosperità dipendevano dalla stabilità domestica, portarono Beirut in una posizione vantaggiosa rispetto alle altre città. Si gettarono così le basi per la rinascita di questa nuova città sul litorale mediterraneo.

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



16



17



18



19



20

10

La vera modernizzazione della città avvenne sotto il mandato francese.

La fine della prima guerra mondiale comportò anche la fine della dominazione turca su Beirut che passò sotto controllo francese.

I regolamenti del conflitto si traducono in imposizioni e in una progressiva consolidazione di un nuovo ritaglio statale, in rottura con l'organizzazione politica preesistente. La Francia proclama nel 1920 lo stato del Grande Libano, ereditando la mutasarifiya e includendo anche i territori oltre la montagna, la regione di Jaba Amil, la pianura della Bekaa e quella di Akkar fino a Nahr al-Kebir a nord di Tripoli.

L'instaurazione dei nuovi confini imposti dal mandato urtano una larga parte della popolazione, in particolare tra musulmani e cristiani ortodossi.

B.6 La vocazione beirutina

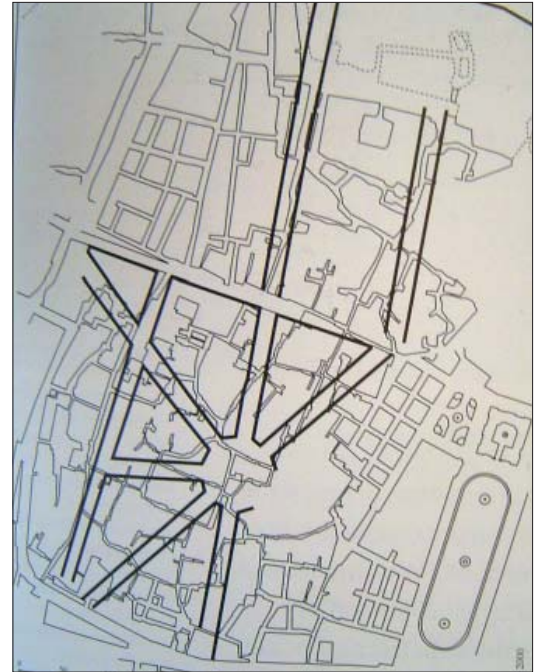
Gli intellettuali francofoni auspicano sulle pagine della "Revue Phénicienne" un'economia orientata ai servizi, al commercio, al transito delle merci, alle banche e al turismo, invocando il modello della Svizzera.

Beirut, capitale del potere mandatario, rappresentava il punto di ancoraggio dell'economia coloniale francese nel Levante e perciò il mandato si impegnò a consolidare i lavori di miglioria e soprattutto i collegamenti con le altre regioni. I risultati non furono subito convincenti a causa della concorrenza con il potere Britannico in Iraq, Transgiordania e specialmente in Palestina. La competizione si giocava soprattutto sulle città di Beirut e Haifa.

Durante gli anni Venti i cospicui investimenti sulla ferrovia, in precedenza effettuati dai francesi, assicuravano un vantaggio geostrategico al Libano. La società DHP (Damas-Hama et Prologements) serviva tutte le città dell'interno e collegava il porto di Beirut a Damasco, raccordandolo con l'interno. La linea serviva prevalentemente ormai solo il trasporto di merci, poiché il transito passeggeri risultò più rapido e conveniente con automobile (anche grazie alla rete stradale asfaltata). Inoltre vennero inaugurate linee di autobus giornalieri di collegamento con Damasco e Baghdad. La Società autoroutiere Beyrouth-Alep attuò un collegamento via Tripoli con il Taurus Express per raggiungere l'Europa.

Tuttavia il campo dei collegamenti avanza anche nei protettorati britannici: il progetto per una strada ferrata tra Haifa e Baghdad, il rapido ritmo di crescita industriale di Haifa, che possedeva anche un porto in via d'ampliamento con annesso terminal dell'oleodotto

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



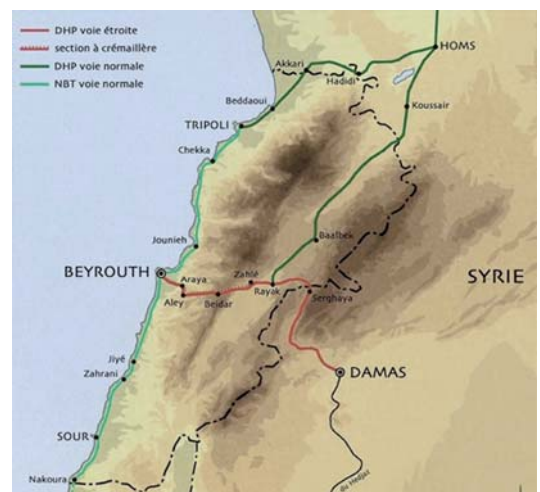
21



22



23



24
11

della Iraqi Petroleum Company (che veicolava greggio di Mossul e Kirkuk), metteva in pericolo il ruolo di Beirut come “Porta d’Oriente”. Beirut mira a correre al riparo attraverso l’abbassamento dei diritti doganali e la costruzione di una linea ferroviaria fra Tripoli e la frontiera Palestinese. Nel 1934 si inaugura la zona franca, nuove aree di transito, di piccola produzione industriale, e l’installazione di un cantiere per la costruzione di un secondo bacino. Si inaugura anche il terminale petrolifero di Tripoli allo sbocco di un nuovo oleodotto proveniente dall’Iraq, realizzato da una società texana (oleodotto che condivideva la stazione di pompaggio con quello che insisteva su Haifa).

Il secondo bacino portuale viene portato a termine solo un anno prima della seconda guerra mondiale che rallenta i traffici. Nel frattempo tuttavia la città risente anche delle ricadute positive della costruzione di un aeroporto (che in Palestina non fu collocato ad Haifa, bensì a Jaffa), che inserisce Beirut nelle rotte dell’aviazione commerciali. In definitiva il mandato irrobustisce e integra le connessioni con la Siria e la sfida con la Palestina ha certamente funzionato da catalizzatore di una convergenza degli interessi economici di libanesi e francesi.

Durante la seconda guerra mondiale Beirut viene occupata dagli alleati che la utilizzano come base per i rifornimenti. Nel 1946, i francesi lasciano Beirut che diventa la capitale del neonato stato del Libano.

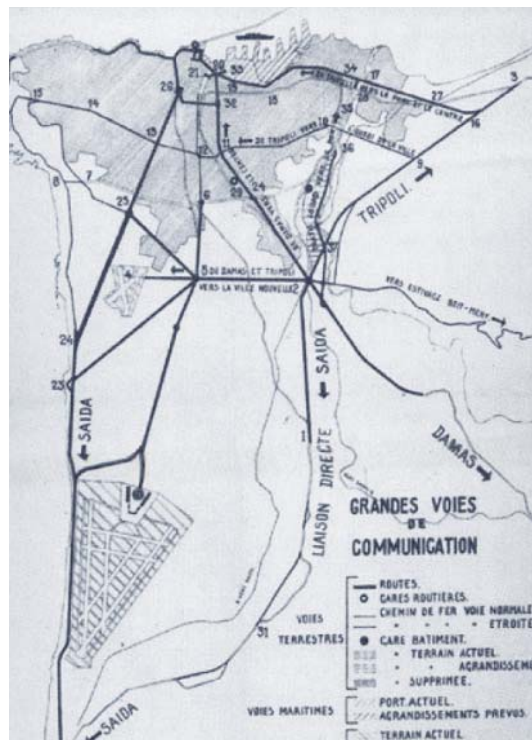
B.7 L’influenza urbanistica del movimento moderno

Le proposte del piano Ecochard definiscono uno schema impostato su 3 linee:

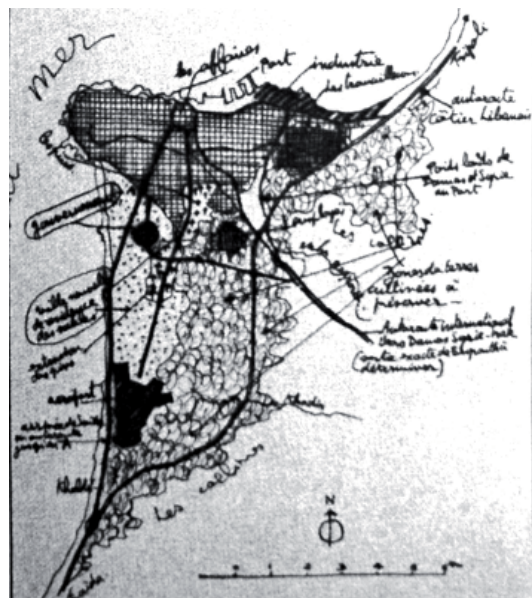
- grandi corsie di circolazione
- tracciati gerarchici
- la costruzione di una città nuova

L’organizzazione è basata sul principio della separazione delle funzioni. Viene negato un qualsiasi rapporto con i principi fondamentali della città esistente e non viene adottato alcun principio della città vecchia. Il piano propone un modo nuovo di costruire con la forma dell’insieme, ed ideologizza tutto ciò nell’uso di grandi spazi, permettendo ad ogni spazio di contenere una costruzione a più piani con il verde attorno.

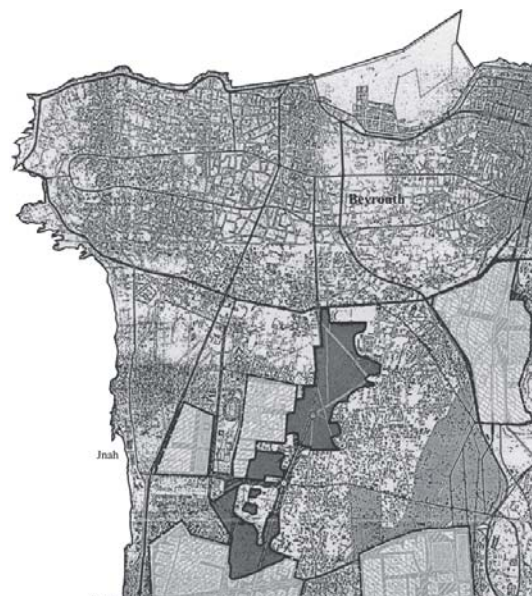
L’urbanistica funzionale e razionale proposta dall’Ecochard trova difficoltà di finanziamento da parte del potere. Ecochard propone una urbanistica impegnata con dei valori umani, come organizzazione



25



26



26
12

delle diverse classi sociali, e di proporre una città nuova e diversa dalla sua storia.

I due piani di massima proposti per la città di Beirut segnano l'inizio di una nuova fase: la città diviene oggetto di riflessione nel suo insieme a partire dalle teorie dello spazio urbano, riflettendo con dei valori estetici e sociali. Continuità e rottura, tradizione e modernità: sono le basi messe in campo, prima della rovina dell'impero romano, per portare Beirut a una tendenza occidentale. Il progetto tende, attraverso la lettura storica della città, a mantenere da una parte i valori storici e dall'altra vuole formare un centro di mercati finanziari.



27

B.8 L'indipendenza: il Libano e la 'Svizzera d'Oriente'

Verso la metà del IX secolo emergono nuove arterie urbane grazie all'interesse francese di allargare le strade e di creare delle direttrici di viali allungati. Allineamenti, rettifiche di binari, reti esistenti, servizi pubblici nati come disegno urbano francese fissano con l'insieme dei piccoli lavori, i servizi tecnici come fattori principali per il design urbano. Il disegno di trasformare Beirut in una grande città moderna era l'obiettivo fin dall'inizio degli anni venti. Il piano portato dalla società francese definisce la circolazione e l'organizzazione delle città in zone divise secondo la loro tendenza naturale. Nel 1935 il programma dei lavori è stato deciso per il quartiere del Gran Serail e il quartiere della piazza dell'Etoile.



28

Nonostante la fine del mandato gli interessi francesi vengono mantenuti e viene anzitutto applicata una politica di laissez faire manovrata da elite francofone.

Tre grandi avvenimenti giocano a favore della crescita del Libano:

- La rottura doganale siriano-libanese nel 1950. Cessa l'unità monetaria nel 1947 e a causa del quasi dirigismo siriano si arriva alla rottura doganale tra i due Paesi, con installazione di posti doganali alle frontiere.

- La scomparsa della Palestina araba nel 1948. Il Libano dovette affrontare l'afflusso di rifugiati e la chiusura della frontiera perturbò l'economia del sud, legata ai mercati della Galilea. Tuttavia Beirut beneficiò dell'ingresso dei beni immobili palestinesi e della captazione dei commerci di transito. Il porto di Beirut assorbe i traffici di Haifa, intrecciando così relazioni con i mercati di Giordania, Iraq e Arabia Saudita. Il Libano viene inoltre integrato nell'economia del petrolio: le linee del petrolio iracheno convergeranno tutte nelle raff-



29

inerie di Tripoli (da Mossul) e Zahrani, vicino a Saida (dalla Tapline). La manodopera dei campi profughi viene impiegata nelle vicine aree di produzione.

- L'aumento della rendita petrolifera nella penisola araba a partire dalla fine degli anni '40. Le entrate del petrolio creavano una domanda di beni importati e di nuovi bisogni cui non potevano sopprimere le strutture portuarie della penisola e che quindi venivano assicurate dal porto di Beirut. Inoltre il Libano diventa piattaforma di scalo aereo che connette il medio Oriente con Europa ed America e centro finanziario della Penisola Arabica (anche a causa del dirigismo che aveva investito gli altri stati dell'area).

La città di Beirut diventa però un ammasso di architetture senza le infrastrutture adatte. Fu sempre complicato attuare piani di urbanizzazione consistenti a causa dell'impossibilità di regolamentazione della proprietà fondiaria e, di conseguenza, del deprezzamento di numerosi terreni che non avrebbero più potuto essere edificabili alle medesime condizioni. Inoltre la forma urbana mononucleare cittadina era insufficiente per gli anni sessanta.

B.9 Beirut tra Golfo ed Europa

Beirut riemerge sulla scena mondiale grazie alla proiezione verso Oriente dell'economia - mondo del Mediterraneo, attraverso "l'asse coloniale", veicolo dello scambio ineguale, che leggerà il suo porto a Damasco.

Quale destino si profila per Beirut?

Negli anni novanta Dubai emerge come capitale delle industrie di comunicazione, come piattaforma aerea e come centro di turismo liberale e libertario (nei bar degli alberghi). Il principe ereditario dell'emirato, Mohammad bin Rashed, non nasconde di aver preso a modello Beirut. Infatti tutto sommato si può dire che essa rivesta il ruolo che una volta fu di Beirut come "Svizzera d'Oriente".

Inoltre sempre più imprese turistiche del Golfo intervengono nel settore turistico di Beirut e senza intermediari libanesi: alberghi, noleggio di automobili, profumeria.

C - LA RICOSTRUZIONE: IL CONCORSO DEL SUQ

C.1 Gli interventi nel centro città

Il progetto di riqualificazione del centro storico, ad opera del gruppo Solidere, si sviluppa su due scenari di contrasto: strade ampie e torri moderne (affari e finanza) vs restauro di palazzi storici, carattere fin de siècle per assicurare il carattere della città del levante

Per quanto riguarda il progetto per il nuovo suq del centro città, per il quale è stato indetto un concorso internazionale, viene richiesto che le vie rimangano invariate. Tuttavia esso deve prendere la forma di una struttura di commercio più moderna e di grande scala.

L'architettura della città è ridotta a forma ideologica e nega la complessità della vita cittadina. La volontà di ristabilire i souk rappresenta la necessità di consenso sociale attraverso una struttura formale.

Lo schema solidere è formalista e impone un disegno ignorando la struttura della città, la relazione dialettica tra storia e futuro, dove manca di sensibilità verso la condizione caotica della città.

Gli investimenti stranieri sono considerati come modello sviluppo adatto alla mondializzazione: la mira di Solidere è quella di attrarre gli investitori, quindi non rappresentano l'ideologia originale del centro di Beirut. Gli eventi organizzati nel centro fanno parte di una visione folcloristica della città non aderente alla realtà.

Si possono individuare idee significative da parte degli architetti italiani per il concorso internazionale sul souk del centro.

i souk sono visti come una chiave tipologica organizzativa formale della nuova urbanizzazione. Vi è un'attenta lettura delle tipologie e interpretazione delle loro espressioni nel contesto generale. Nel dopo guerra in città si sono utilizzati tutti i linguaggi formali del mercato edilizio internazionale.

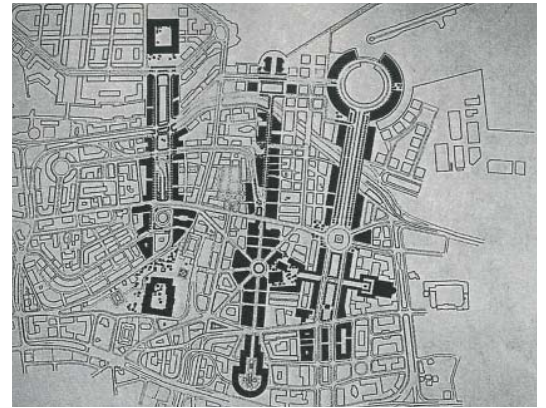
C.2 il vincitore: Rafael Moneo

Concorso di idee produce tre progetti vincitori molto diversi l'uno dall'altro, trattano nel complesso tutta l'area interessata dai souk.

Il masterplan di riferimento è stato poi prodotto dall'architetto libanese Jad Tabet. Esso prevede: l'allineamento dei souk secondo lo schema vigente prima della guerra civile, la predisposizione di spazio pubblico aperto, l'integrazione delle scoperte archeologiche sul sito con il disegno del master.

Il sito è preguo di rilevanza storica dati i reperti che affermano che

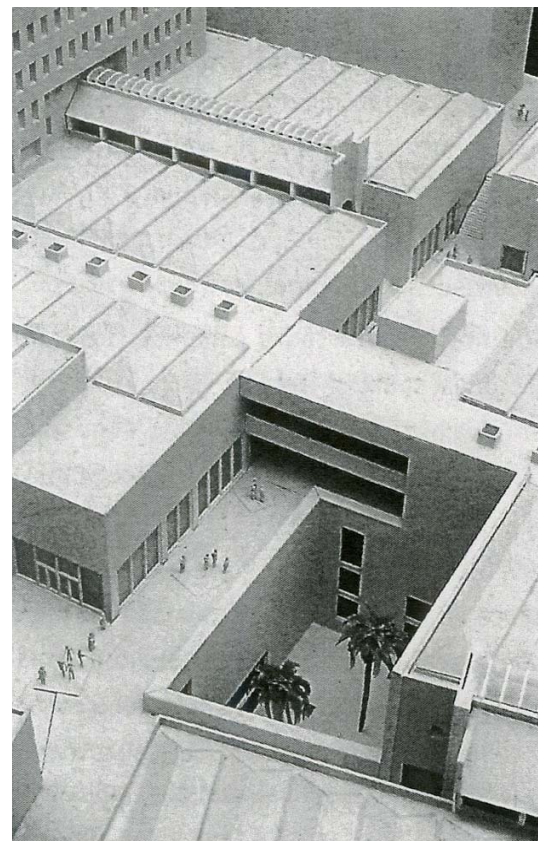
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



30



31



32

15

quest'area fu sede di attività commerciale e a volte residenziale fin dai tempi degli insediamenti fenici, fino ad arrivare al periodo del mandato.

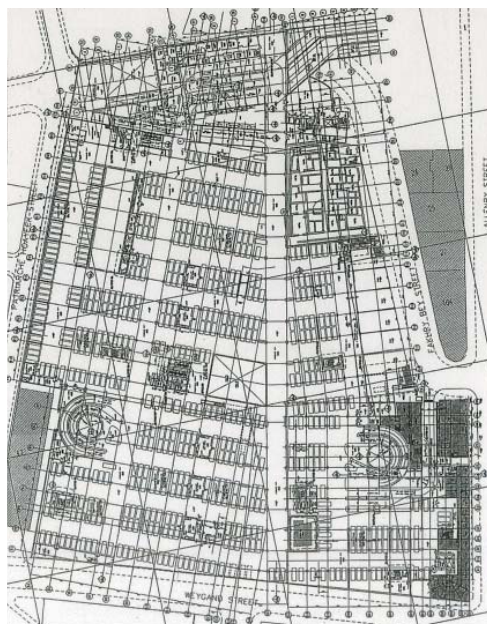
Inoltre rappresenta un punto di incontro tra i beni provenienti dal porto e di persone dal centro della città.

Il sito siede su un'area geograficamente strategica al centro della città, all'intersezione della bassa costa di Beirut con le aree più elevate che ospitano il business e le residenze. Certo con la recente espansione della città il rapporto con il porto e la costa verrà sostituito con il rapporto con il nuovo centro finanziario e con il parco urbano.

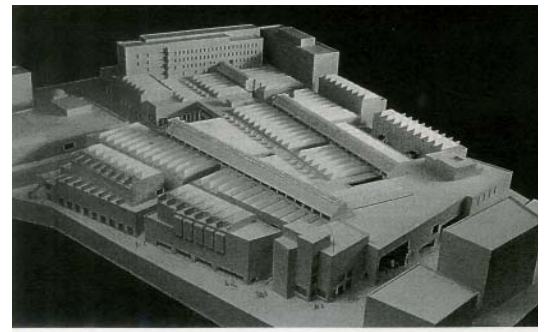
Il progetto si pone diversi obiettivi:

- conciliare il carattere familiare, tipico del souk con la necessità di spazi commerciali contemporanei.
 - rinforzare la connessione tra il layout dei souks e l'area circostante attraverso numerose connessioni stradali. Di fatto una caratteristica saliente dei souk di Beirut rispetto a quelli, ad esempio, di Aleppo e Istanbul, è l'apertura e la qualità dell'agevolazione del traffico pedonale.
 - il programma richiede i tradizionali souk implementati da spazi commerciali più ampi, un grande magazzino, un supermercato e maggior accesso veicolare (4 piani interrati di parcheggio).
- Integrazione di abitazioni al perimetro est ed ovest. Integrazione di uffici e ristoranti a sud e nord.

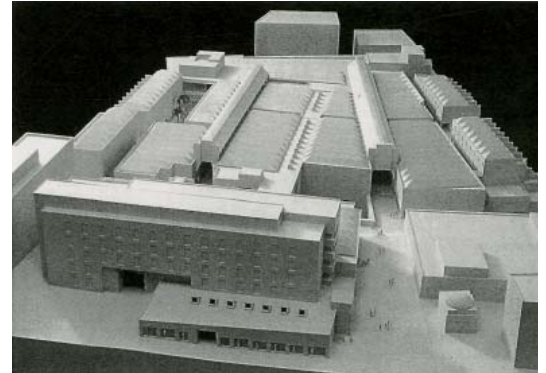
Il concept conclusivo mantiene i souk come prima della guerra, mantenendo rispettivamente anche le sue dimensioni e suoi ruoli. Gli spazi aperti sono introdotti per garantire uno sfogo al fitto edificato e per collegare con l'area del central district.



38



33



34



35

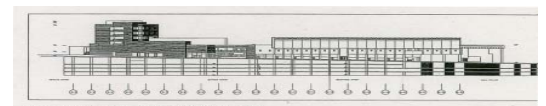


Fig. 7. Longitudinal section through Souk al-Tawilah

36

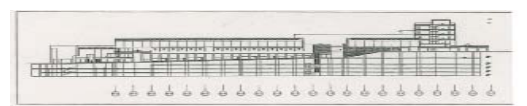


Fig. 9. Longitudinal section through Souk al-Jameli

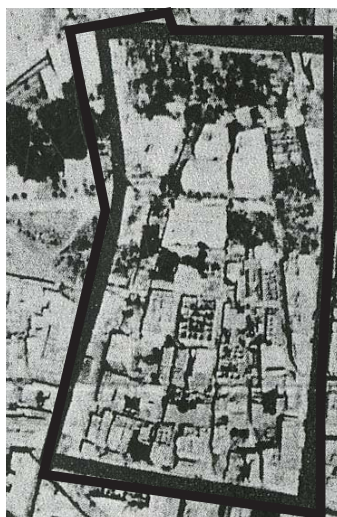
37



39



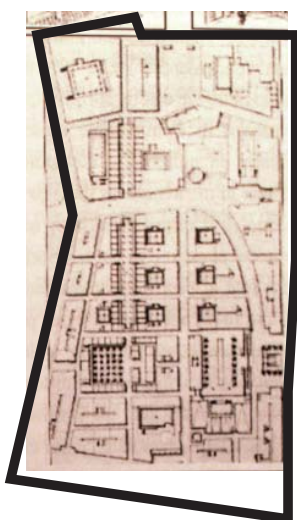
40



41



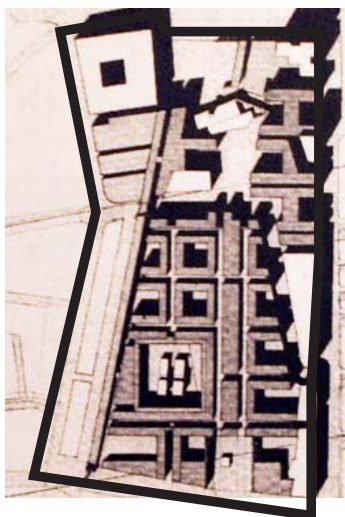
42



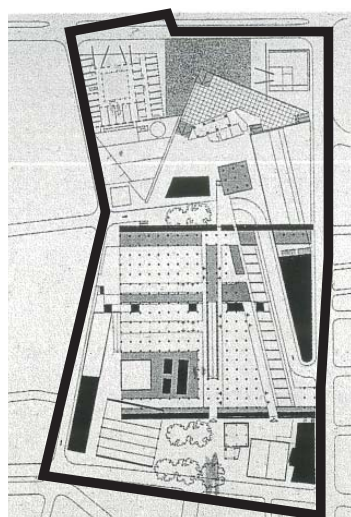
43



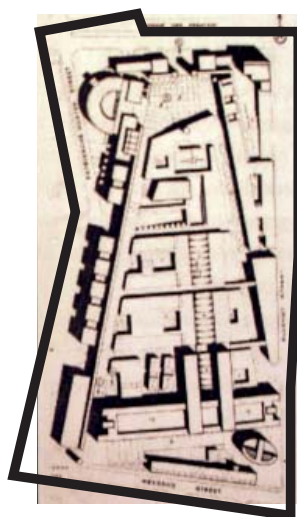
44



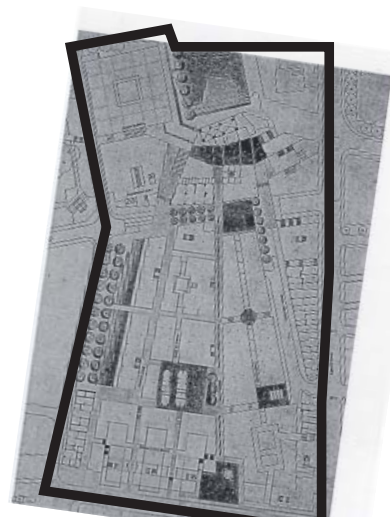
45



46



47



48

C.3 Guido Canella

Canella ricerca un legame architettonico tra l'area e il resto della città.

Utilizza tipi edilizi, facciate, coperture che si sforzano di essere coerenti con la variabilità tipica di Beirut, per garantire una facilità di identificazione e orientamento.

L'impianto riprende l'andamento della preesistenza senza introdurre rettificazioni. Sono conservati i souk Jamil, al Tawili, ayass e gli edifici esistenti del souk Arwan.

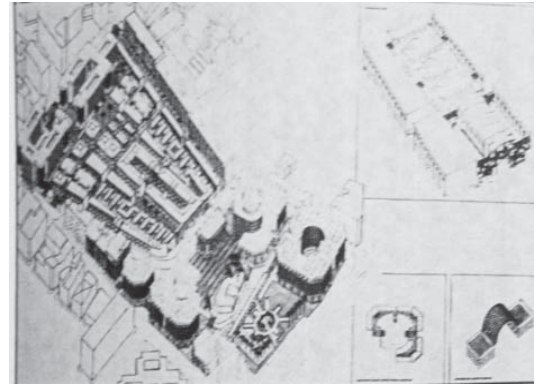
ricchezza di esperienze spaziali

2 tipi edilizi:

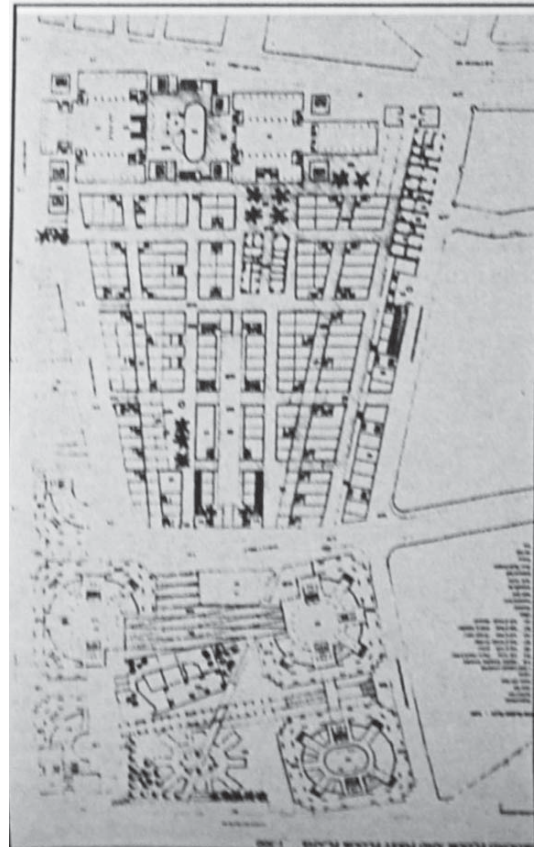
- composto per negozi a al piano terreno e primo, ristoranti sul secondo- organizzato lungo un percorso pedonale coperto + corpi a ponte destinati a residenza

-3 piani coperti a falde: negozi sui primi 2 residenze

porte monumentali ingresso dei souk_ articolazione merceologica e chiusura di porzioni di suok nella notte.



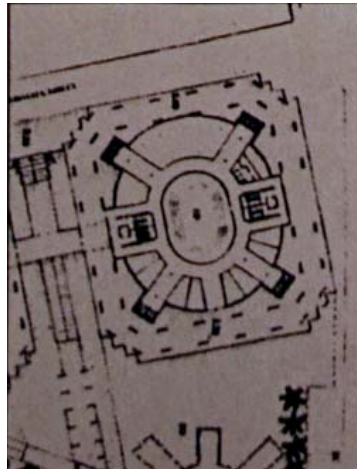
49



50



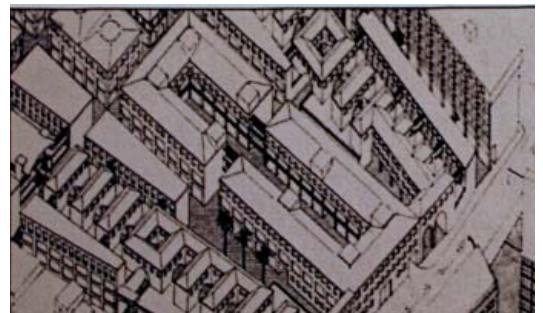
53



54



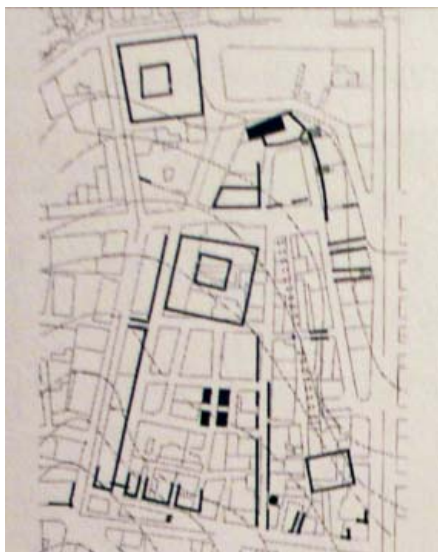
55



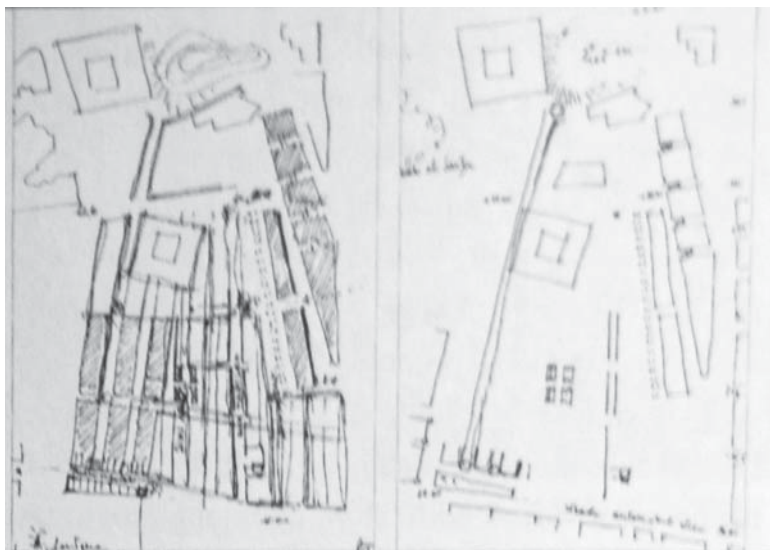
51



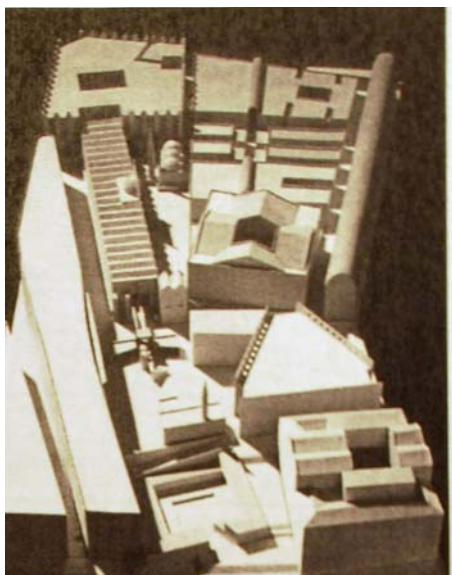
52



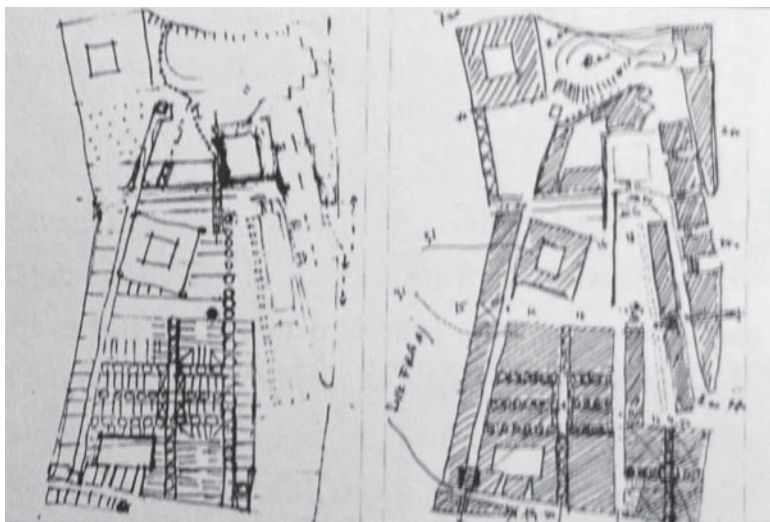
56



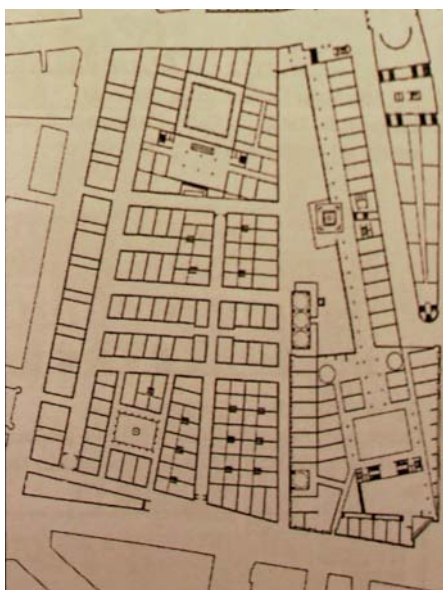
59



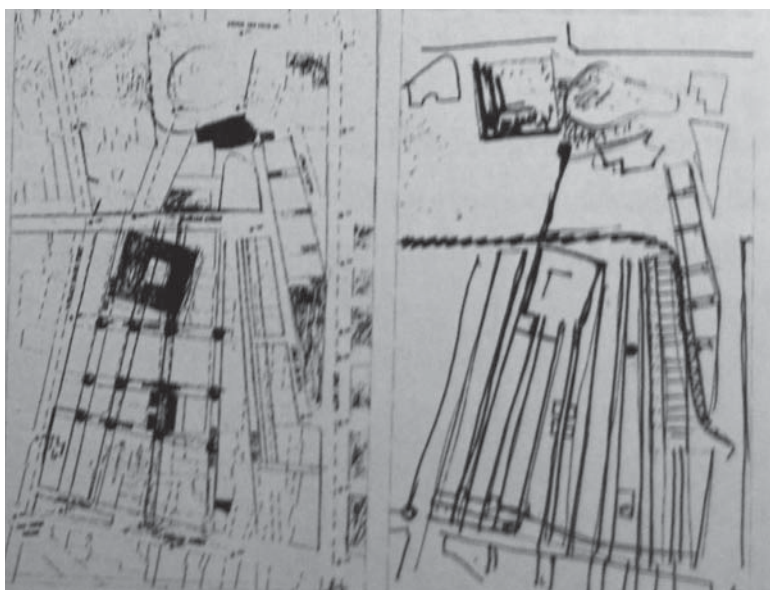
57



60



58



61

riferimenti di base:

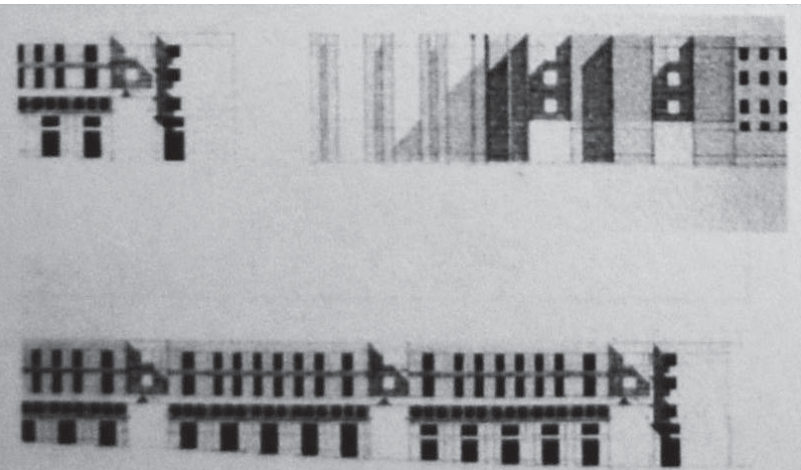
- i souk tradizionali, il bazar coperto di Istanbul e il souk Ali Pasa di Edirne lungo le antiche mura.
- tracciato della città romana e le mura medioevali
- la città a due livelli di Leonardo da Vinci vie delle città a strade sopraelevate



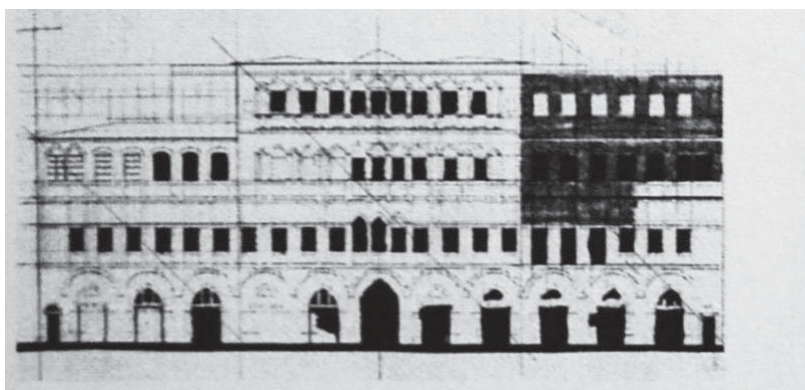
62



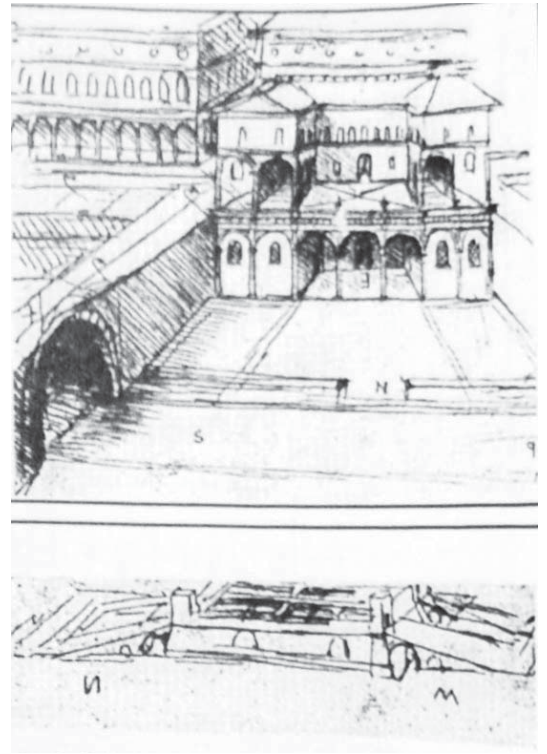
63



64



65



66



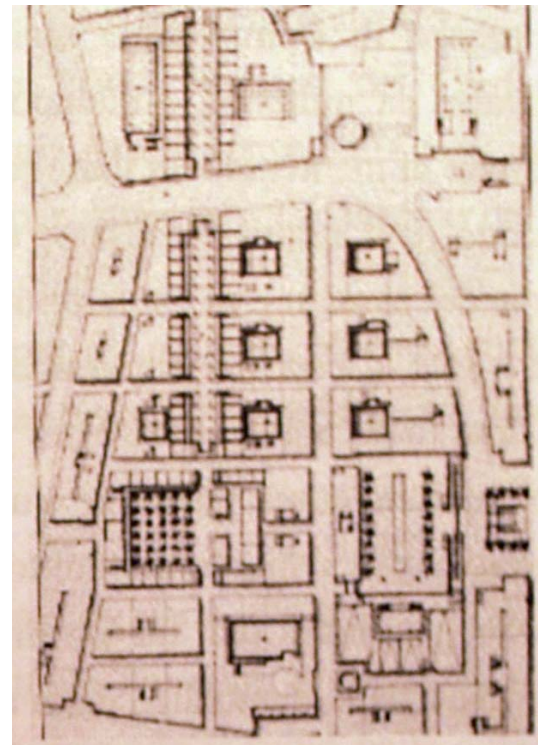
67

C.6 McFerlane e Drisin

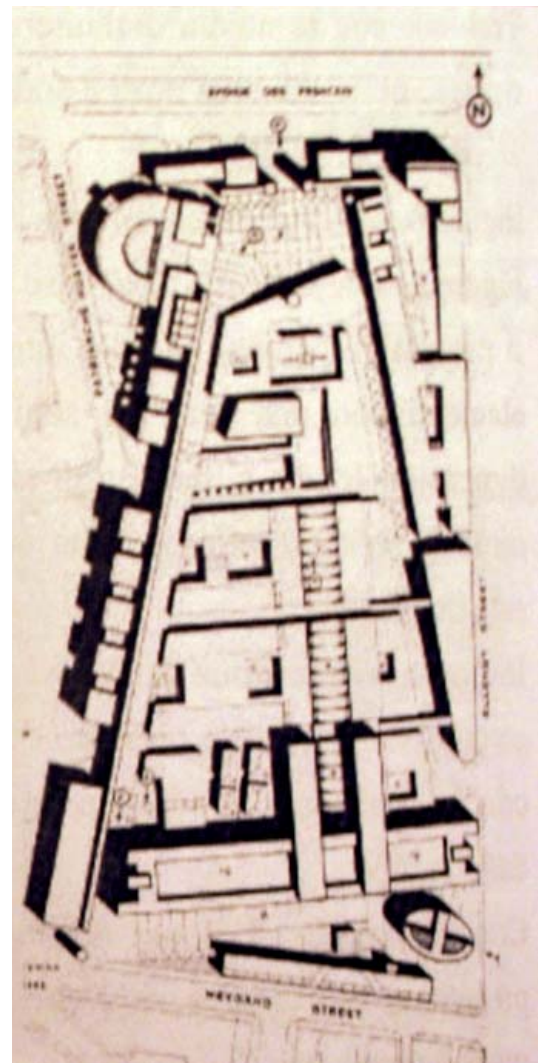
Progetto dalla forte volontà urbana, si rapporta con la città attraverso l'andamento del cardo e del decumano.

C.7 Mark & associati

L'architettura riflette la memoria della città attraverso i souk, il khan, il teatro e i tracciati ortogonali romani, mentre esprime la sua contemporaneità. Rappresenta anche le mura e i portali per rinforzare il contorno dei souk.



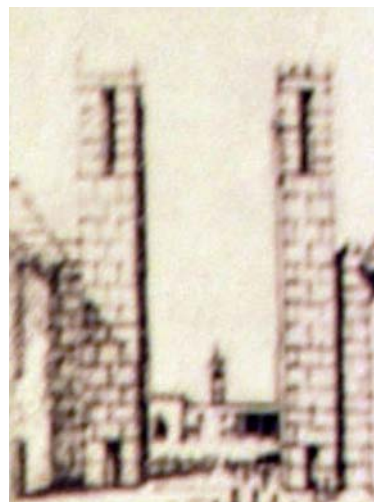
70



71



68



69

C.8 Gianluigi Polesello

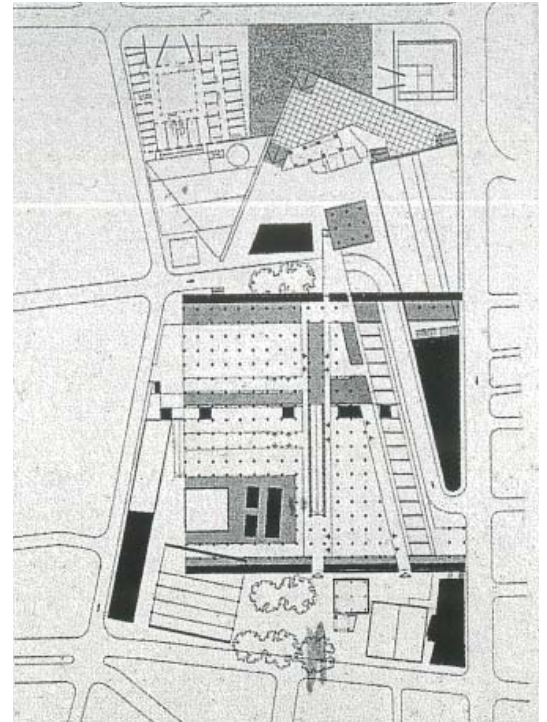
Questo progetto vuole garantire l'unità del luogo e riportare alla luce i monumenti della città.

Si vuole affermare in modo figurativo e composito: la città privata di segni, vuole riproporre, evocare, immaginare, inventare.

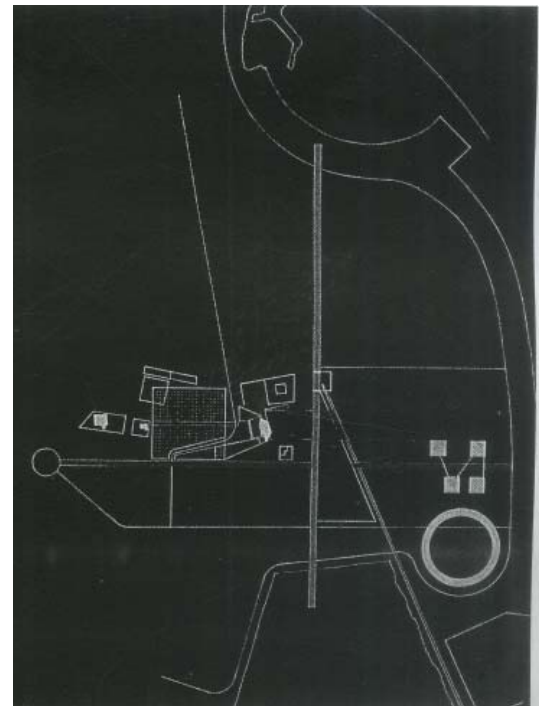
Si ispira al disegno di Piranesi, in cui le diverse parti (città-planimetria e architettura-piante) hanno differenti scale "come se si trattasse di usare punti di stazione differenti per vedere due problemi e due differenti scale dentro cui un'unica "cosa", una unica architettura.

Il complesso dei souk usa il principio di ordinamento geometrico ortogonale (che può esistere indipendentemente dagli usi) e gli "accidenti" gli elementi che caratterizzano il souk.

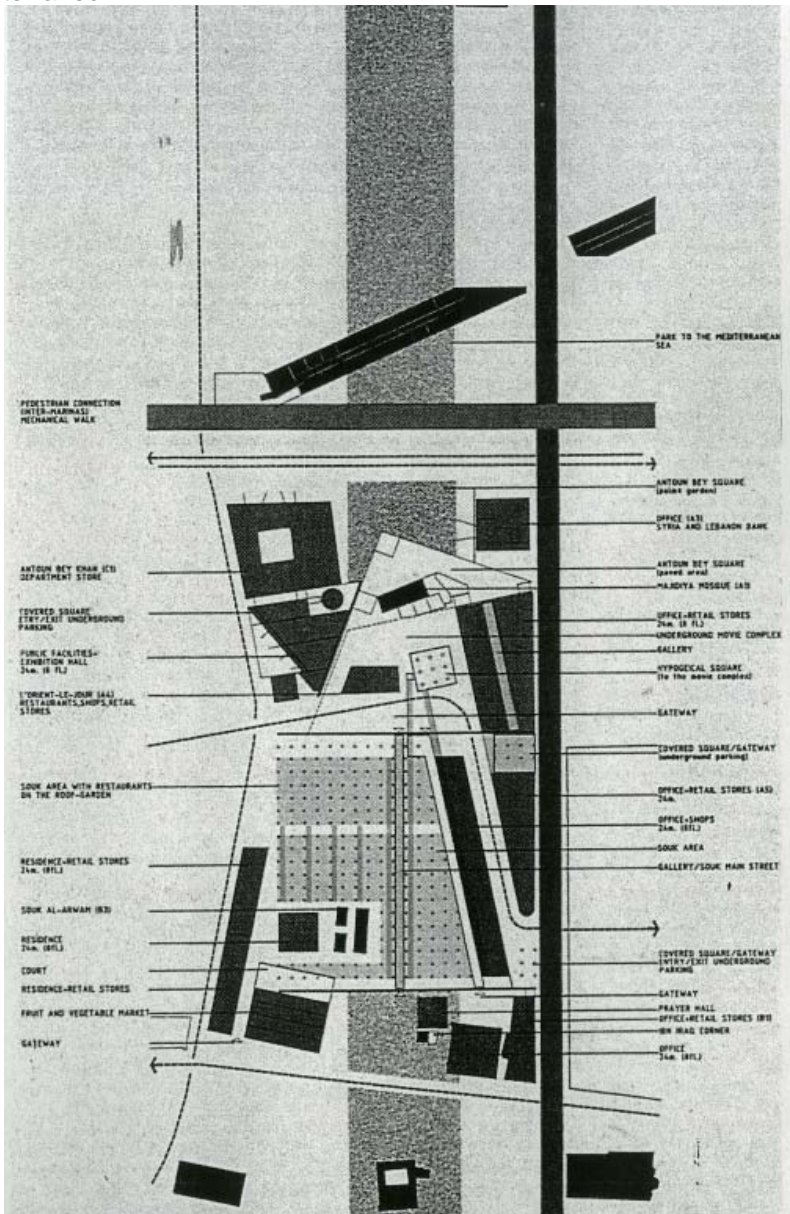
Le parti di città nuove sottratte al mare devono essere segnate da forme nuove e assolute, costituiscono un nuovo segnale sul Mediterraneo.



72



73

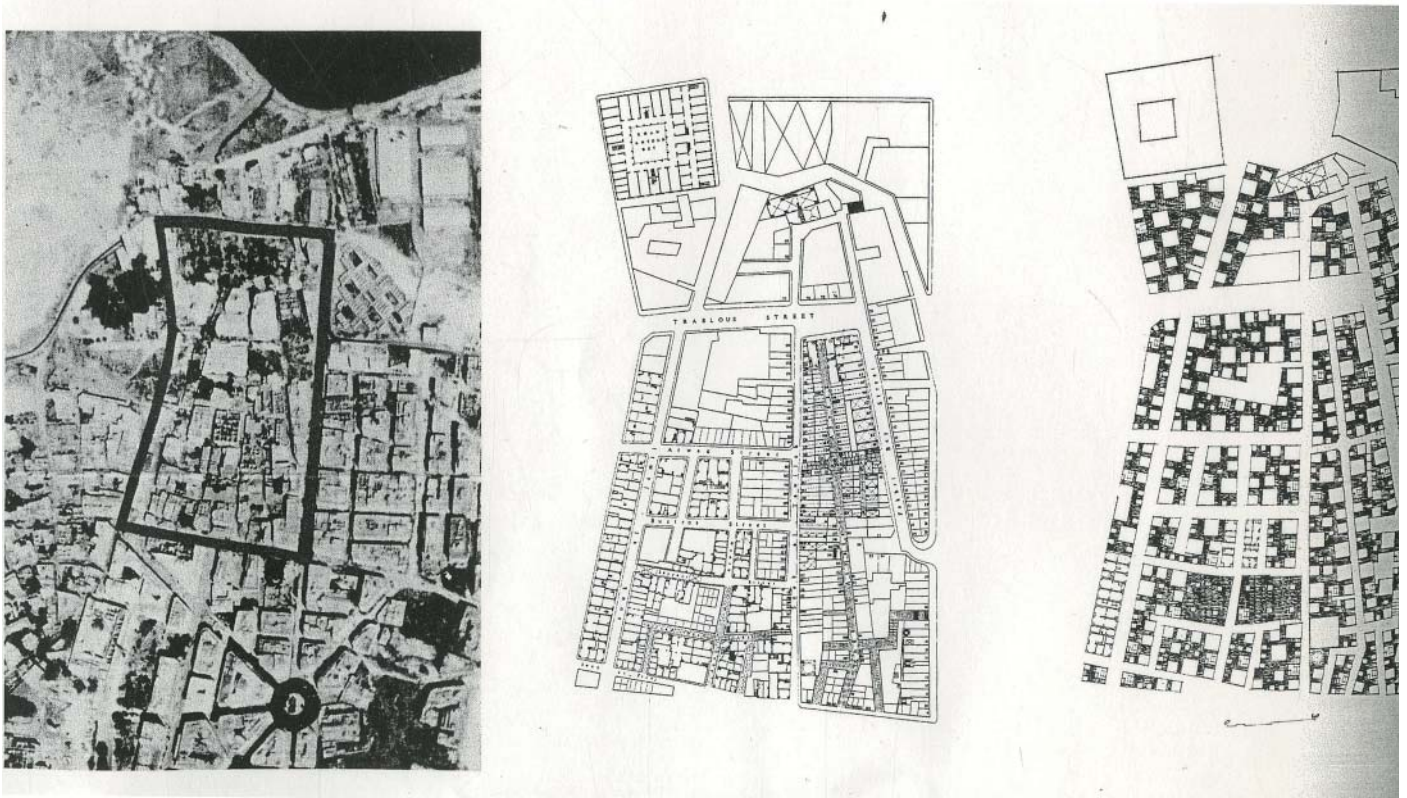


74

Il progetto lavora specificatamente sulle cellule dei souk. L'impianto globale del sito rimane invariato rispetto ai tracciati viari preesistenti e agli isolati.

Ogni negozio, laboratorio o magazzino è forma una sorta di scatola alta 3 m che può presentarsi in 3 diverse metrature. Due dei suoi muri sono in vetro e due in pietra calcarea. Esse sono allineate su due piani in modo da riempire il perimetro degli antichi isolati.

La proposta muove dalla volontà di realizzare l'idea di souk come labirinto di strade strette e aperte o coperte, in cui si sussegue incessantemente lo spettacolo della merce esposta, e dove spiragli visuali permettono di intravedere ogni processo del commercio, quindi anche i laboratori e i magazzini.



D - I PRINCIPI DELLA CITTÀ ISLAMICA

D.1 L'evento culturale 'Islam'

La città islamica non nasce dalla convergenza dell'antica tradizione culturale araba. Nasce invece dal nuovo contesto politico-sociale dell'Islam: contesto privo di città, i cui modelli di aggregazione umana erano costituiti dal mondo delle tribù del deserto e dalle oasi carovaniere. Questi due mondi vivevano in equilibrio precario tra di loro, ai margini di due grandi organismi politici (Impero bizantino e Impero sasanide).

L'Islam si impose come forza etica che veniva a strappare dall'ignoranza l'individuo e a regolarne il comportamento come membro di una nuova società universale. L'Islam rappresentò una rottura con il passato, un modello di cultura che si venne a contrapporre prima e a imporre successivamente a culture più antiche. La città islamica si configura come una comunità di credenti i quali operano tutti in collaborazione con il più eminente tra loro (il califfo a Baghdad). La stessa urbanistica divenne simbolo dell'integrazione islamica. Uno degli aspetti caratterizzanti è la presenza del luogo di culto, che entra definitivamente nella città.

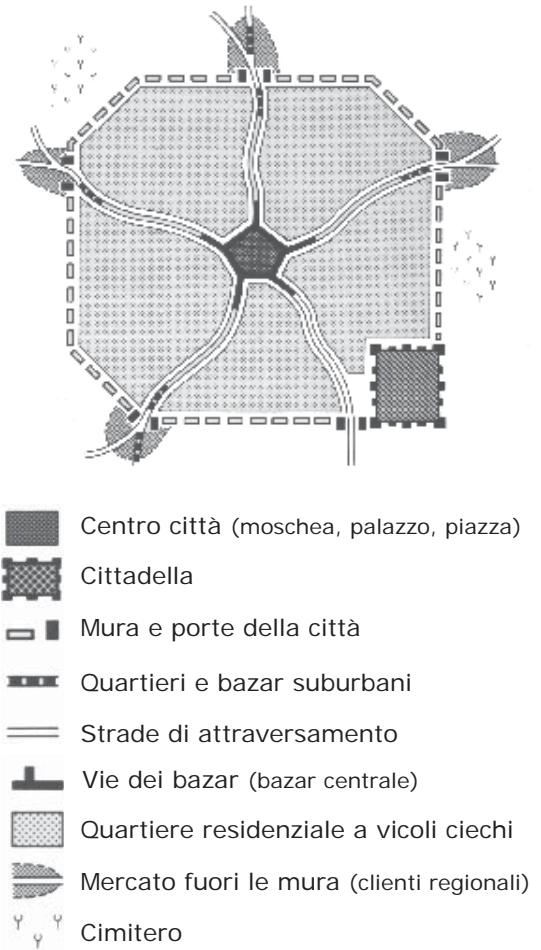
Una rete stradale primaria, *ash-shari'* e *ad-darb*, collega i principali ingressi della città stessa tra loro e con il centro urbano, individuato di regola dalla moschea. La moschea del Venerdì divenne uno dei più formidabili centri di potere politico della città. Essa rappresenta la soluzione di continuità del tessuto, il passaggio da una parte della città ad un'altra. La moschea servì anche come luogo di riunione e di discussione politica, come tribunale e camera di consiglio.

La città islamica è monocentrica: con ciò si spiega perché non ha avuto bisogno di una piazza per le riunioni pubbliche. Intorno a gruppo di edifici pubblici (Moschea, palazzo-castello del signore, suq) si estendono i quartieri, quelli residenziali delle famiglie gentilizie e quelli più popolari. Alla periferia sorgono generalmente i quartieri mercantili con i caravanserragli, i pozzi e le cisterne per l'approvvigionamento dell'acqua e i quartieri artigianali. Al centro dell'agglomerato urbano resta il palazzo-castello del signore, simbolo del potere militare.

Non tutte le città islamiche sono cinte da mura; il territorio urbano è delimitato dai campi coltivati. Le mura non hanno alcun significato sacrale; quando sussistono esse sono dovute a situazioni di instabilità locale. La città islamica è una città aperta, senza confini tra campagna e abitato. I rapporti con il territorio si basano su poche direttrici che la collegano all'entroterra.

All'interno delle mura si produce uno spazio segmentato, in unità

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



urbane più piccole, chiuse, introvertite e potenzialmente autonome, formando un sistema di recinzioni concentriche che materializzando con evidenza fisica l'organizzazione sociale e suddivisa e ripigata su se stessa.

Il sistema territoriale che si viene a formare è, secondo la visione di Maometto, un complesso di città lontane (*qura*) collegate tra di loro dalle vie carovaniere. La città si pone quindi come elemento definito passaggio. Il sistema delle città è materialmente discontinuo, la città è uno spazio ordinato e controllato secondo le esigenze dell'uomo (*hira*) ritagliato nell'indefinito e generico spazio non organizzato (*Badiya*). E' il sistema delle città che crea la struttura portante all'intero *Dar al-Islam*.

Lo strumento geometrico elementare resta esteriore e accidentale, non si applica in tutta la sua limpidezza e chiarezza, è continuamente contraddetto da interruzioni ed eccezioni. Sono proprio le eccezioni all'ordine geometrico, e non l'ordine stesso, a risultare direttamente e organizzamente legate al costume, alla visione del mondo e alla struttura sociale islamica.

L'impianto urbano e i tipi di architettonici subiscono una doppia operazione parallela di creazione di nuove forme e di cambiamento di significato di quelle ereditate, attraverso una loro reinterpretazione dei contesti in cui sono inserite. Due città islamiche non presentano mai la stessa combinazione di caratteristiche architettoniche.

La città è la prima unità controllata e misurata che si separa dal generico spazio indefinito. Al suo interno essa è strutturata in unità componenti differenziate e organizzate secondo una gerarchia che va dal pubblico al privato, dal generico allo specifico, e dove l'ambiente generico si offre a celare lo spazio specifico.

D.2 Forma

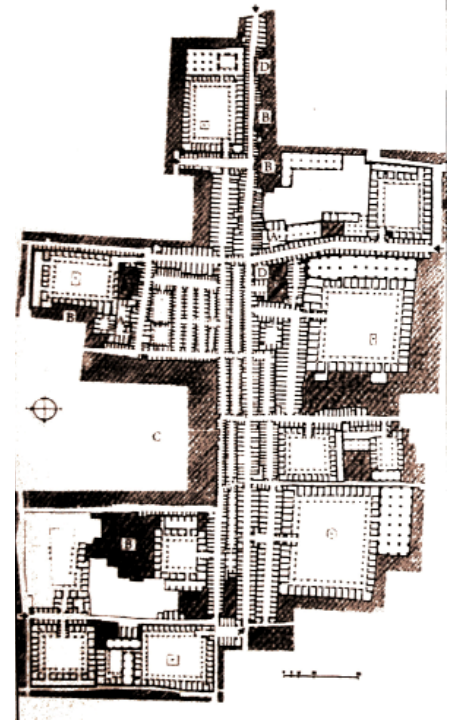
città islamica dipende dal rapporto con civiltà urbane precedenti e dalla perifericità o prossimità col centro virtuale della civiltà urbana islamica. Le forme urbane rimandano a tipi di civiltà:

-forma radiale: moschea al vertice, cerchi concentrici di mercati e quartieri residenziali -> primato funzioni religiose.

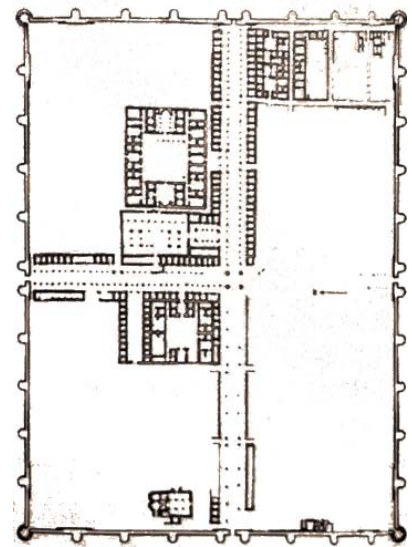
-forma quadrangolare: comune sul Mediterraneo e nell'area iranico-persiana deriva dalla tradizione romano-ellenistico e mesopotamico induista.

-la città ottomana il cui rapporto con la tradizione rapporto con tradizione classico-bizantina, regolarità dall'essere stati prima accampamenti militari.

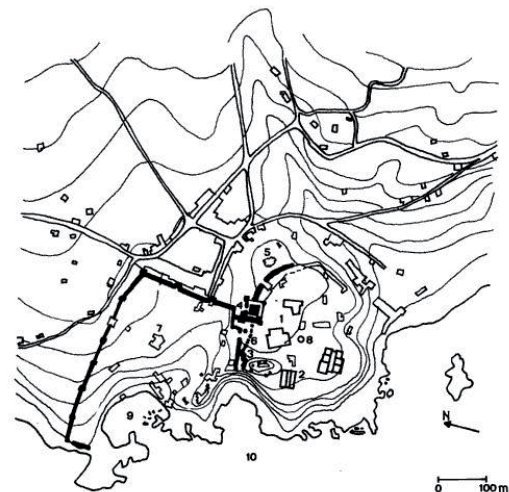
L'archetipo della città islamica è la città murata, chiusa nei suoi bas
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



77



78



79
25

tioni, al contrario la città ottomana si disperde sul territorio. Questo causa una rovina dei bastioni, una sub-urbanizzazione ed un uso dei giardini, derivato dalla tradizione persiana.

D.3 Ruolo

Le città sono elementi di cultura materiale e determinazioni politico-geografiche, facente parte di sistemi più ampi. Sono finalizzate a un progetto più importante della loro stessa esistenza fisica, del loro dominare un territorio e per questo risultano essere specializzate:

- città carovaniere che condividono le fortune con le città portuali
- città portuali rivolte verso mercati interni
- città sante o meta di pellegrinaggi
- città imperiali autentiche dimore dei sovrani e della loro corte.

I centri urbani islamici hanno certamente subito l'influenza religiosa delle istituzioni dell'Islam. Il dominio islamico ha riguardato sia città dell'entroterra che diverse città portuali. E' però da evidenziare come, in realtà, il mare fu per il mondo islamico particolarmente ostile; ecco perchè la maggior sedentarizzazione avvenne lontano da esso, per ragioni economiche e strategiche.

Le città portuali costituivano delle vere e proprie città di frontiera (punto fortificato verso i bizantini), anziché luoghi di scambio. I porti di Siria e Palestina furono per questo ben difesi da mura e fortificazioni. Acri venne scelta per crearvi un arsenale; Tiro fu un arsenale contro i bizantini; il porto di Tripoli poté ospitare fino a 100 navi. Tarso, città in realtà più lontana dalla costa, venne ricostruita dando importanza al porto, suo unico affaccio sul Mediterraneo.

Le città costiere vennero quindi arabizzate: ci furono deportazioni di uomini, e conseguentemente di merci, dall'interno del regno per popolare le città. La costa fu così completamente riorganizzata secondo regole arabe, sebbene spesso intervenendo su città preesistenti e con una diversa origine.

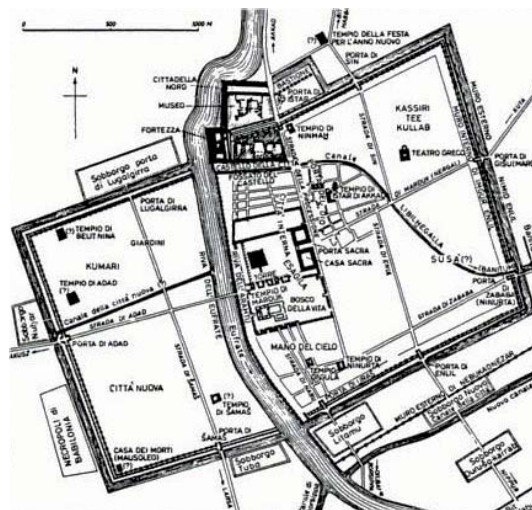
Non tutte le città della costa sotto il controllo degli arabi assunsero lo stesso ruolo e la stessa importanza. Alessandria, importante luogo di accesso delle vie mercantili al mare, con i suoi due porti ebbe una posizione rilevante per il commercio, numeroso anche con gli stranieri. Città come Tiro e Tripoli, invece, benché ricche e popolose, a causa della loro eccentricità rispetto ai poteri centrali, furono meno potenti e influenti.

Dal XII secolo le città si aprono a relazioni marittime con i non musulmani. Questo porta sia all'ingresso nelle città portuali di cristiani o ebrei sia alla possibilità per i francesi di stabilirsi nelle città arabe

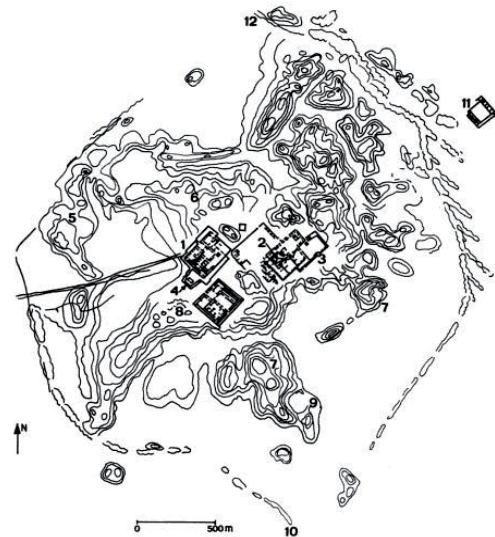
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



80



81



82



83

costiere. Le città, apparentemente uniformi sotto la dottrina musulmana, ebbero un ruolo cangiante a causa del ruolo preferenziale del "fatto" mediterraneo. La loro posizione, e i movimenti di merci e soprattutto di uomini che da ciò deriva, ha portato un significativo cosmopolitismo e una importante eterogeneità tra la popolazione.

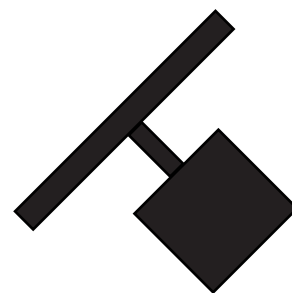
Lungo i principali percorsi, spesso particolarmente angusti, incassati e tortuosi, gravitano le funzioni più rappresentative oltre che molte altre attività profane. Il cammino è quindi ritmato da una continua variazione di intensità di luci e ombre: la fitta rete dei suq, che si fa più intensa muovendosi verso il centro della città, verso la grande moschea. Spostandosi verso l'esterno, invece, al percorso principale si affiancano altri recinti, i fonduq o i caravanserragli.

La città islamica è un insieme di elementi morfologici e tipologici che costituiscono un elemento unitario e di scambio: una risposta funzionale ad una esigenza sociale ed economica: moschea, madrasa, caravanserraglio, suq, dar (casa). Non manca mai l'hammam, il bagno pubblico presso la moschea come elemento necessario per le purificazioni di rito. Il quartiere commerciale a vie strette e ombreggiate occupa una posizione adatta alle funzioni di scambio presso una porta della città. Una caratteristica peculiare sta nella zonatura gerarchica e corporativa delle attività economiche: le vie principali sono occupate da orefici e antiquari, da mercanti di stoffe e di tappeti. Vengono poi gli artigiani del cuoio e del rame e infine i negozi di generi alimentari. Altro carattere tipico è la compartimentazione dei gruppi etnici. Moschea, Kahn e Suq sono saldati da vicoli stretti, oscuri ed affollati contrapposti alla luce, tranquillità ed ampiezza dei cortili. Il Suq nell'Islam classico esso costituiva, insieme alla moschea e al Palazzo del potere, il terzo centro funzionale della città musulmana. Nel complesso presenta una trama lineare. Esso è costituito da una serie di segmenti separati, ciascuno dei quali offre una particolare merce o servizio (individualità e specializzazione delle merci). A lato del percorso pedonale sono disposte cellule abitative e commerciali. I tipi di luoghi del mercato sono la bottega a una sola luce, la corte porticata e la sala pilastrata coperta da volte a cupola. Il Kahn è un edificio cellulare a corte utilizzato per il ricovero di uomini, animali e come luogo di sosta per le mercanzie. Le cellule che lo compongono, su due o più piani con ballatoio, si organizzano intorno ad un cortile centrale. I Kahn venivano posti lungo le vie carovaniere (commerciali o di pellegrinaggio) per fornire riparo e protezione. Per questo venivano fortificati e rappresentano un segmento isolato del tessuto urbano. La tipologia è la corte con cellule poste ai lati e un portale di accesso sulla via commerciale. Spesso era presente persino una moschea.

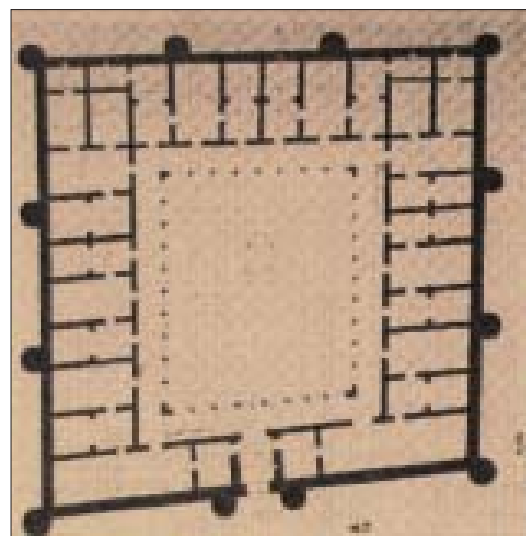


Suq:

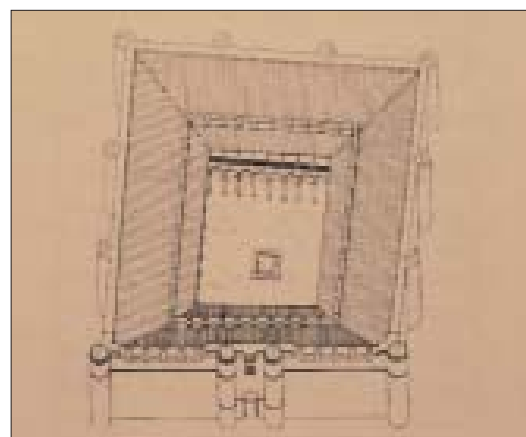
associazione casa - bottega



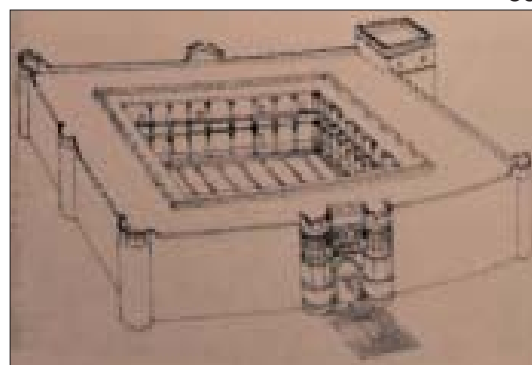
84



85



86



87

E - LA CASA TRADIZIONALE LIBANESE

E.1 Forze compositive

L'ibridizzazione dell'architettura residenziale durante la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento fu una tendenza generale che pervase sia le città delle grandi potenze europee, che i loro territori coloniali. Questa manifestazione dalle molte facce, mise in relazione dialettica la modernizzazione in atto con la tradizione locale. Ciò ha caratterizzato principalmente gli edifici residenziali borghesi, da Alessandria d'Egitto a Beirut.

Tale ecletticismo architettonico si è originato con l'incontro tra cultura locale e gli scambi internazionali iniziati con la diffusione del capitalismo industriale nel XIX secolo.

I principali fattori che hanno influenzato l'architettura residenziale di Beirut durante il periodo tardo-ottomano e francese riguardano:

- 1 - l'ascesa della città in quanto emergente polo coloniale ottomano prima e inseguito con la presenza del Mandato Francese nel Levante,
- 2 - un processo di occidentalizzazione della borghesia urbana, insediatisi al di fuori della città medievale, attraverso l'influenza prima di Istanbul e poi di Parigi
- 3 - l'ibridizzazione dell'architettura domestica locale con i nuovi materiali costruttivi importati e gli stili Occidentali.

E.2 Eventi storici

Prima del 1840, Beirut 'dentro le mura', come molte delle città portuali del Mediterraneo Orientale, era costituita da diversi gruppi etnici e religiosi, soprattutto Sunniti e Greco-ortodossi. Nel quartiere commerciale del porto risiedeva una potente classe di mercanti, coinvolti negli scambi con l'Occidente, vivendo in case di pietra e possedendo la maggior parte delle attrezzature portuali e le botteghe dei Suq el Tujat e el Qutn.

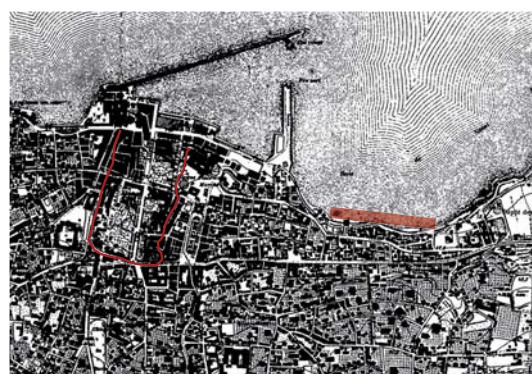
La migrazione di massa dei Maroniti dai distretti nel Monte Libano e l'influenza dei Greco-ortodossi da Damasco e Aleppo, hanno rappresentato il fattore chiave della nascita di una nuova borghesia urbana.

Tra il 1840 e il 1865 il numero dei Musulmani a Beirut si è raddoppiato, mentre quello dei Cristiani triplicato. Data la relativa stabilità politica, il commercio in espansione e le possibilità lavorative, migranti dalle campagne si sono stabiliti in città, dando vita ad una nuova classe media che ha condizionato la conseguente struttura sociale, la crescita economica e l'espansione urbana della città.

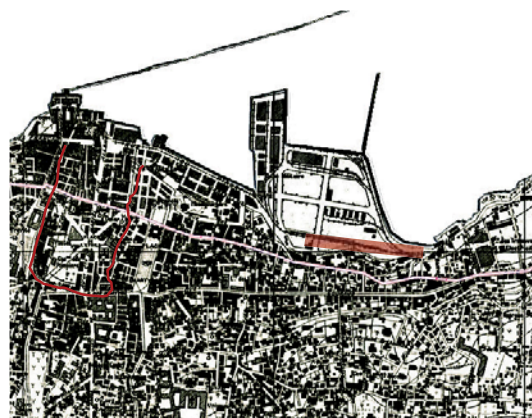
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



88



89



— Mura medievali
— Stazione Charles Helou

90

28

E.3 Oltre le mura

Nel periodo Ottomano, tra il 1840 e il 1880, la popolazione di Beirut è cresciuta da 10.000 a 80.000 abitanti ed ha raggiunto i 130.000 nel 1920, contando principalmente emigrati dalle montagne. L'espansione residenziali raggiunse i 2 km di raggio al di fuori del centro città. Tale crescita demografica eccezionale ha dato vita a dinamiche residenziali che hanno modellato la struttura sociale della città, sia in termini di configurazione dei suoi quartieri e distretti, che riguardo alla segregazione spaziale dei suoi abitanti secondo le specifiche confessioni religiose di appartenenza, la ricchezza e luogo di provenienza.

Dallo stabilirsi del Mandato Francese nella città nel 1920, la città ha attraversato una serie di fase che l'hanno trasformata da città islamica a "ville burgeoise Méditerranéenne".

La popolazione nel 1932 era di 160.000 unità.

Sono emersi diversi distretti al di fuori delle mura ('mahala' secondo la designazione ottomana), in particolare due distretti di classe-media a est e ad ovest: Achrafyé (lavoratori salariati) e Ras Beirut (professionisti).

Moussaitbé, Mazraa e Ras el Nabaa furono principalmente occupati da artigiani.

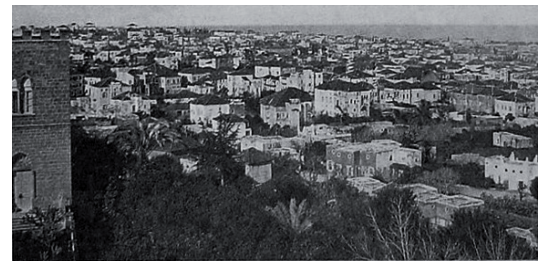
Distretti peri-centrali (Saifé, Ghlgoul, Bachoura) insieme a Ras el Nabeh e Basta erano occupati principalmente da piccoli borghesi, mercanti e salariati.

E.4 Il dualismo culturale

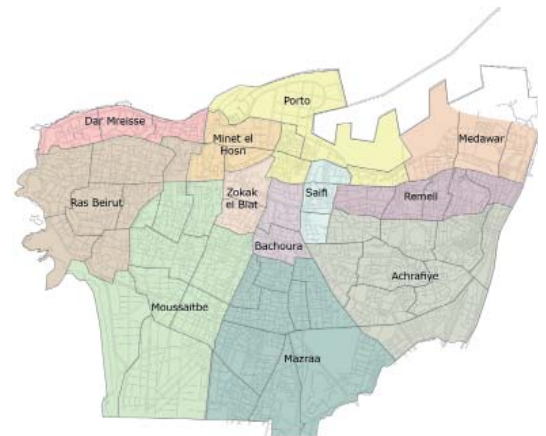
Alleanze occidentali sorsero con le comunità religiose locali, fino a portare ad un dualismo culturale ed economico tra cristiani filo-francesi e musulmani filo-ottomani.

L'occidentalizzazione di Beirut fu definita sia dall'influenza degli interessi coloniali dell'Europa che da un'amministrazione ottomana accomodante, sempre più propensa ad allentare la pressione sulle proprie provincie arabe.

Sotto il Mandato Francese, il Ministero dei Lavori Pubblici incaricò ingegneri ed architetti di occuparsi dei nuovi interventi urbani e residenziali. Questi erano principalmente Cristiani e in parte provenienti dalle montagne. Avevano poca affinità con il patrimonio medievale di Beirut. La loro opera era orientata piuttosto verso un'immagine di trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



91



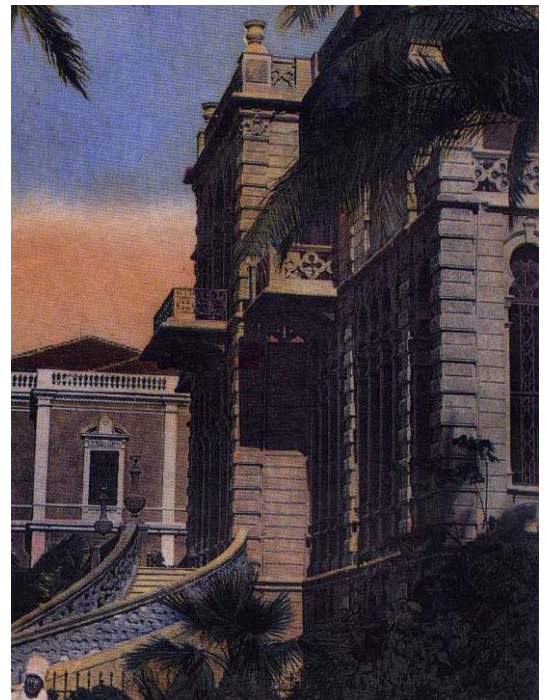
92

della città in quanto colonia del Mediterraneo, con toni Orientali e Occidentali, riflettendo la spinta di Beirut ad assurgere a "la porte de l'Orient".

Al contempo, progettisti e costruttori locali tentarono di proporre uno stile Neo-ottomano in quanto affermazione di un'identità islamica, ma ciò avvenne soprattutto in altre città colonie. Il revival islamico fu un'invenzione occidentalista (cosiccome lo sono in genere gli stili coloniali), senza fare riferimenti alle differenze stilistiche tra le varie regioni del mondo islamico e dei periodi storici.

E.5 Un esempio

Come esempio di ecletticismo suburbano, la residenza Sursock rappresenta uno dei più importanti edifici tardo ottocenteschi, i cui proprietari erano esponenti dell'aristocrazia mercantile dell'epoca. Essa fu progettata e costruita principalmente da architetti e artigiani europei (principalmente italiani) e divenne uno dei primi esempi ad essere per selezione per successive imitazioni da parte di costruttori locali.



93

E.6 Un nuovo stile di vita

In questo periodo di transizione dal periodo tardo Ottomano al Mandato Francese, Beirut era una società in transizione, testimone dell'imposizione di una cultura cristiana montana sopra quella musulmana urbana.

Al contempo sorgeva in città una classe media che guardava ad est e ad ovest, condizionata dai conflitti interni e dalle rapide tendenze di modernizzazione.

Questi fattori determinarono la malleabilità di Beirut nei confronti degli stili Occidentali. L'ecletticismo della città rifletteva il dualismo culturale della stessa, la sua condizione politica provinciale and il suo aspetto borghese mercantile. Esso fu caratterizzato da imitazioni senza rielaborazioni, per cui carente di sostanza e spessore culturale.

Le ultime importazioni degli stili revival, dal Neo-classicismo all'Art Nouveau, vennero utilizzate e liberamente alterate da costruttori locali e imposte con forza sugli edifici tradizionali con soggiorno centrale.

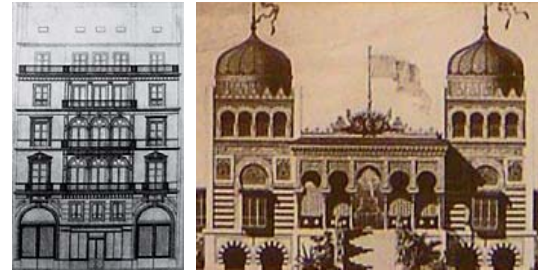


94



95

Questa esuberanza di breve termine (lunga un solo decade) si interruppe con la diffusione del Modernismo, all'inizio degli anni '30. Comunque lo spirito eclettico continuò per un altro mezzo secolo. Le sue spinte originatesi durante il colonialismo, rimasero inalterate e per sempre determinate da quel dualismo culturale che costituisce dopotutto l'unica e autentica espressione di una società pluralista e parzialmente integrata.



96

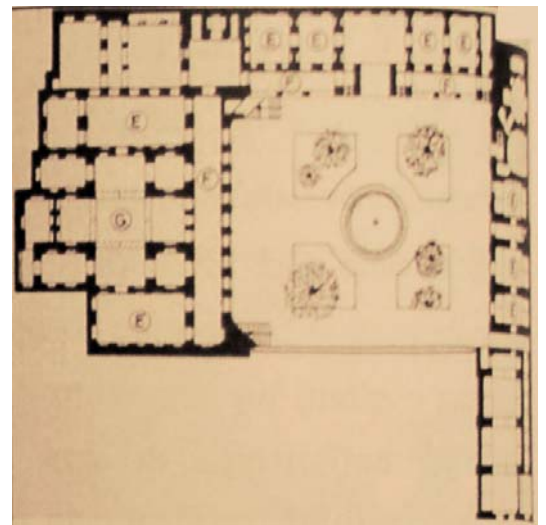
Ciò che si può desumere dall'omogeneità dell'architettura libanese è che Cristiani e Musulmani sembra abbiano adottato un simile stile di vita.

E.7 Filosofia

La cultura religiosa ha rappresentato un fattore determinante per la formazione della residenza islamica. La pianta è spesso quadrata, con una corte interna verso la quale si rivolgono gli ambienti e, dunque, la vita privata familiare.

Centralità = ordine spirituale

La spazialità aspira alle condizioni umane e spirituale della famiglia che vive coerentemente secondo determinate tradizioni. La sua formazione rispetta anche la divisione in classi e pone particolare attenzione a fattori climatici



97

E.8 Influenze europee

Il tipo della casa libanese, andatosi a definire verso la fine del XIX secolo, ha subito notevoli influenze dall'architettura di Venezia, Firenze e Roma, come il tipo di casa con l'entrata centrale, la galleria di arcate, la villa palladiana e quella antica romana, la casa toscana.

E.9 La residenza suburbana

La casa a hall centrale probabilmente nasce a partire dalle residenze famigliari di campagna dell'alta borghesia, migrata nei decenni centrali del '900 al di fuori della città

murata. Spesso paragonata alla villa Veneziana, questa tipologia residenziale è il risultato della produzione di massa europea dei materiali da costruzione. L'uso crescente del vetro, a partire del 1840

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'

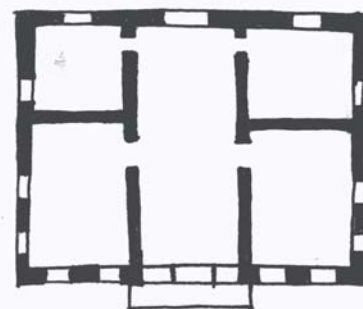
31

circa, ha reso possibile la creazione di grandi archi vetrati con balconate a sbalzo a permettere la visuale sulla strada e sulle montagne retrostanti. Il desiderio di osservare e di essere osservati si rispecchiava nell'uso di materiali costosi, tra cui il marmo, anche in facciata. Il nuovo utilizzo del tetto spiovente eliminava il tradizionale uso dei tetti piani come estensione dello spazio abitativo. La ricchezza e la posizione sociale dei proprietari ha caratterizzato la nascita di diverse tipologie di composizioni in facciata:

- supra-vernacular per la casa aristocratica
- high e mainstream vernacular per la casa familiare
- lower vernacular per la case suburbane

Le tre tipologie di facciata si differenziano per l'articolazione stessa degli elementi, la quantità e il tipo di ornamenti e l'utilizzo dei materiali di importazione.

Le case aristocratiche ostentavano ricchezza e splendore grazie, per esempio, al marmo utilizzato tra gli altri, per i portali, le scale, le balaustrate e gli archi. Nelle residenze borghesi, invece, i ricchi ornamenti sono utilizzati per particolari elementi centrali, quali le finestre centrali, per sottolineare l'articolazione orizzontale o verticale del complesso. Le residenze suburbane, infine, sono caratterizzate da facciate semplici, di un piano, con piccole e adorne finestre. I materiali utilizzati, in questo caso, sono materiali locali (arenaria).

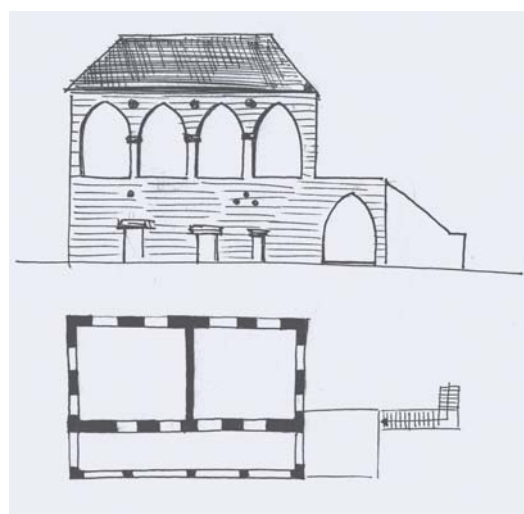


98

E.10 L'arco centrale tripartito

A partire dal 1940 viene definito Triple Arch l'apertura tripartita ad arco in facciata agli edifici domestici. Il central bay e la combinazione di tre elementi (finestra, porta ed arco) da poter utilizzare come una sorta di modulo compositivo adattabile a seconda delle dimensioni richieste. L'arcata principale, oltre che come balcone, era spesso utilizzata come ingresso, semplicemente come finestre, soprattutto ai piani superiori dell'edificio.

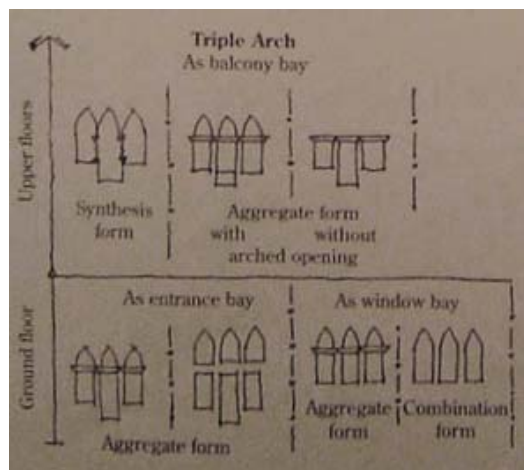
La completa integrazione degli elementi avviene nell'Arched bay, composto da 4 elementi: una parte alta decorata e colorata, una sezione intermedia di forma spesso rettangolare, la parte basse costituita dall'apertura della porta o della finestra, gli elementi verticali di supporto, spesso colonne di marmo.



99

E.11 Il caso di Achrafiye

La tipologia della residenza suburbana è stata declinata all'inizio della trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



100

del XX secolo in una versione urbana, principalmente nel quartiere di Achrafiye. Case per appartamenti di lusso venivano o allineate su strada o poste in lotti di taglia medio-larga. Anche nel caso di edifici urbani, caratteristico è il triplo arco centrale. La composizione generale è equilibrata. Il sofisticato ed eclettico vocabolario mescola tradizione e neo-classicismo. L'entrata è comune al piano terra. Gli appartamenti di medio costa sono allineati su strada e presentano attività commerciali al piano terra, con ampie aperture per le vetrine, esprimendo la nuova vocazione speculativa della residenza urbana. Essi si trovano lungo le principali arterie quali Rue Gouraud. Alti 2-3 piani, spesso avevano a piano terra grandi aperture ad arco dedicate all'ingresso dei negozi. Uno dei primi esempi di edifici allineati su strada è datato al 1880 circa. Lungo la vecchia strada per Tripoli la facciata dell'edificio è composta dall'alternanza di pilastri e fasce; l'arco triplo disegna le aperture dell'edificio, e le finestre sono evidenziate da elementi neri decorati con frontoni neoclassici. Come spesso accadeva, il piano terra è diverso dai piani superiori grazie alle finestre ad arco unite da una trave piatta. L'equilibrio della composizione, il sofisticato insieme di elementi tradizionali e neoclassici, l'attento utilizzo di elementi in pietra possono essere ricondotti alla collaborazione tra architetti europei e artigiani locali. Meno elaborate, ma sempre di alta qualità costruttiva, sono le case borghesi. Esse sono caratterizzate dagli stessi elementi degli appartamenti suburbani del IX secolo, ad eccezione dell'allineamento su strada, della distribuzione verticale interna all'edificio e della presenza di una singola entrata al primo piano. In questo caso gli elementi compositivi sono mantenuti nella loro forma più semplice, senza il tentativo di integrare i differenti stili architettonici.

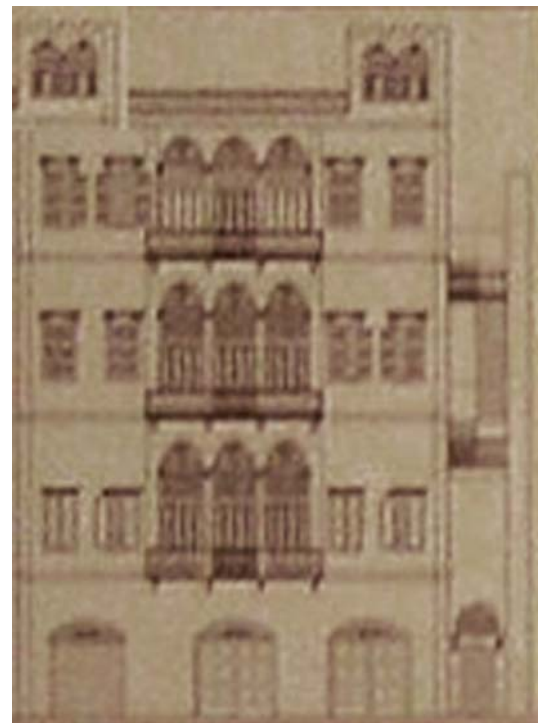


101

E.12 Elementi compositivi

- la presenza di vie strette favorisce una naturale schermatura dalla luce diretta del sole.
- In copertura si trovano aperture o torri per la ventilazione.
- in facciata spesso viene applicato il 'masharabiyya', un elemento spaziale in legno, tipo bow-window, che scherma le aperture in estate.

Alcuni edifici avevano anche 3 piani oltre all'entrata su strada. In altri casi invece il tetto veniva lasciato libero, per poter costruire una sorta di patio estivo (masyaf). In presenza di ampie superfici di affaccio sulla strada, due case identiche venivano affiancate tra di loro, lasciando uno stesso spazio affinché possa trovare posto
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



102

l'elemento distributivo delle scale all'aperto. Spesso invece gli edifici vengono gemellati con un vano scale nel mezzo coperto, andando a generare un unico blocco. In altri casi ancora, l'accoppiata di due edifici gemelli avveniva attraverso l'uso di edifici gemelli doppi, con scale ed ingressi tra loro separati.

E.13 Dimensioni, materiali e tecniche costruttive

Il più semplice esempio di casa libanese ha pianta quadrata o rettangolare (bayt) coperta da tetto piano, con una piccola porta (bab), aperture per la ventilazione poco sotto il tetto (taqat) e un paio di piccole finestre. Il più grande spazio interno, senza supporti, e di circa 20 mq, spazio sufficiente per quattro persone. A partire da questo modulo di base, gli spazi possono dilatarsi, fino a svilupparsi su due o più piani. Questo permette la suddivisione tra spazi living e spazi di servizio. In tutto il Libano, e di conseguenza anche a Beirut, venivano utilizzati spesso materiali del posto, in particolare arenaria e pietra calcarea. L'uso di materiali più pregiati di importazione da luoghi lontani era invece riservato alla costruzione o al decoro di edifici più ricchi ed importanti.

F - LA STAZIONE 'CHARLES HELOU'

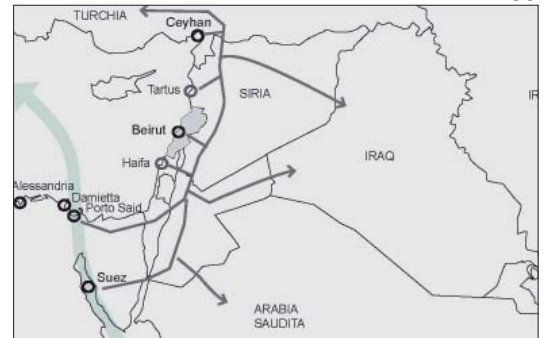
F.1 Una porta sul Mediterraneo

La città di Beirut ha assistito ad un'evoluzione radicale nel corso del XIX secolo, soprattutto di tipo politica, che l'ha vista passare da città di provincia dell'impero Ottomano a colonia francese e capitale di stato. L'indipendenza del Libano del 1943 ne ha accresciuto il ruolo regionale. Negli anni successivi Beirut è divenuta meta turistica e di immigrazioni di massa dai paesi limitrofi; sede di ingenti investimenti immobiliari da parte dei ricchi petrolieri arabi; oggetto di sviluppi infrastrutturali, quali l'aeroporto, il porto commerciale, la rete viaria e i trasporti.

Durante la metà degli anni Settanta il Porto di Beirut è stato un importante piattaforma di scambi internazionali insieme ai limitrofi paesi arabi e fino ad oggi ha preservato la sua natura commerciale.



103



104

F.2 Una città saturata: la carenza di spazi collettivi

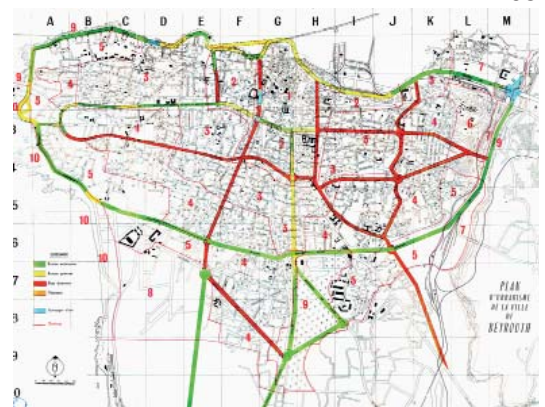
Beirut si erge su una penisola promontorio, lambita dal Mar Mediterraneo a Nord e ad Ovest. La sua morfologia è caratterizzata da due colline principali (Musaytibah e Ashrafieh) e da una costa ad altezza variabile (falesia). Il punto più alto della città è di circa 100 m slm. Negli anni successivi alla guerra civile la società immobiliare responsabile della ricostruzione, Solidere, ha colmato una parte di mare antistante la zona della Marina, aggiungendo terra per il nuovo progetto edilizio.

Nel tessuto della città si impongono vie principali dette 'ring'. Essi razionalizzano le comunicazioni cittadine. Dalla prima circoscrizione al ring amministrativo creato negli anni '50, è compresa una lunga porzione di lungomare (la Corniche), nonché la Stazione 'Charles Helou'. Due grandi arterie nord-sud, collegano le due circoscrizioni. Il tessuto periferico della città si è così formato articolandosi rispetto alle direttrici più antiche e alle grandi vie di scorrimento.

La scarsità di spazi pubblici verdi nella città è ben visibile. I pochi giardini pubblici sono di dimensioni assai limitate; solo il Parco pubblico René Moawad nella zona di Hamra e Parco Horch, nella parte sud della città, raggiungono dimensioni importanti. la Corniche, una passeggiata sul mare che dagli Scogli dei Piccioni giunge sino al centro città (Downtown), viene considerata Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



105



106



107
35

un'importante luogo di aggregazione: soprattutto dal tardo pomeriggio, è frequentatissima dai beirutini per passeggiate, svago e sport.

Sparsi nella città si trovano edifici o luoghi importanti per la vita culturale, religiosa, amministrativa e sociale di Beirut. Essi si possono definire 'episodi notevoli' del tessuto urbano, ovvero grandi oggetti, landmark o aree pubbliche, con l'azione di catalizzatori. Attorno ad essi si svolgono le principali attività sociali della cittadinanza, dallo shopping allo studio.



108

La città di Beirut è suddivisa in 12 municipalità, o quartieri, a loro volta suddivisi in settori. Nel sud della città trovano anche posto 3 dei 12 campi profughi riconosciuti in

Libano (Burj el-Barajneh, Shatila e Mar Elias) Beirut è da sempre una città multiculturale, nella quale convivono, più o meno pacificamente, differenti etnie e correnti religiose. La città è la più diversificata dal punto di vista religioso del Libano e di tutto il Medio Oriente. Oltre alla significativa presenza sia di cristiani che di musulmani, sono 9 le maggiori comunità religiose presenti (musulmani sunniti e shiiti, druzi, cattolici maroniti, greci ortodossi e cattolici, armeni apostolici e cattolici, protestanti). Sempre in base alle confessioni religiose, Beirut viene divisa simbolicamente in due parti: una Beirut orientale, a maggioranza cristiana, ed una occidentale, in gran parte musulmana. Durante gli anni della guerra civile libanese, questa divisione passò da simbolica a reale: fu tracciata la linea verde (da molti definita "infame") che divenne teatro di terribili scontri tra opposte fazioni. Una maggiore segregazione religiosa interna ai quartieri caratterizza gli anni successivi al conflitto.



109

Elementi caratterizzanti la città sono i luoghi culturali ed educativi. Oltre ai luoghi ancora oggi presenti, vari studi hanno fatto emergere la presenza di importanti centri educativi, confessionali e culturali al di fuori delle mura dell'antica Beirut. Questi episodi creano tra loro una serie di tracciati spontanei e impliciti, che "zonizzano culturalmente" porzioni di città. Tali assi hanno contribuito alla formazione del tessuto urbano della città, in relazione con i tracciati più recenti.

F.3 Identità post-bellica

Gli accadimenti della guerra civile del Libano (1975-1990) hanno sgretolato i fondamenti del benessere sociale, soprattutto nella capitale, che ancora oggi porta il segno del conflitto e delle

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



110

contraddizioni sul proprio volto. Delle realtà che necessitano di essere riscritte, in funzione di una nuova idea di città che ha saputo superare momenti bui e invoca stabilità e progresso.

Con il finire dei conflitti, la città si è ritrovata con relitti urbani e spettri di cemento. Queste sono alcune delle architetture dell'area centrale della città, quali il cinema The Dome, l'Holyday Inn Hotel e la Stazione Charles Helou stessa, che sono divenuti monumenti involontari. L'edificio in esame, trattandosi non solo di un'architettura isolata, ma di un'infrastruttura strategica e di un oggetto massivo che, più di altri, ha modificato l'immagine del suo intorno, rappresenta un vero e proprio problema urbano.

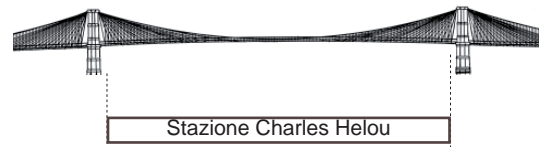
F.4 La genesi della Stazione

La Stazione autobus Charles Helou, sul porto di Beirut, con il tratto autostradale passante in copertura, rappresenta il manufatto più grande e al tempo stesso più dimenticato della città. Con i suoi 450 m di lunghezza e 37 m di larghezza, essa si impone sul fianco della collina Achrafieh che, prima dell'espansione portuale, affacciava direttamente sul mare.

La Stazione è stata costruita sul finire degli anni Sessanta, quando la città raggiunse un importante ruolo commerciale nell'area, soprattutto per via dello svantaggio dei territori circostanti coinvolti in conflitti. I piani metropolitani dell'epoca potenziarono l'assetto viario ad alta percorrenza, per collegare la città con il paese, in particolare con l'entroterra, la costa nord e sud. Il complesso in esame fu, infatti concepito come manufatto strategico per soddisfare tre ruoli principali: grande polo di snodo per taxi e autobus per il Libano e la Siria; parcheggio di interscambio per chi proveniva dall'hinterland; tratto terminale dell'autostrada costiera che faceva il suo ingresso in città.

La vocazione dell'area a punto di snodo sembrava favorevole all'insediamento di questo tassello nel tessuto. L'edificio, però, non è mai interamente entrato in funzione: fu costruito subito prima della guerra, per la quale i due piani elevati, inizialmente concepiti come parcheggio di interscambio, divennero un deposito di armi. All'indomani della guerra civile, la città si è ritrovata con un manufatto indispensabile per il suo apporto infrastrutturale, ma in totale rottura col quartiere retrostante, al quale offre piani difficilmente accessibili

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



111



112



113



114



115

e inutilizzati. Le contraddizioni che sorgono dal rapporto tra la Stazione e la città rappresentano il punto di partenza di questo lavoro.

La stazione è stata fino al 2007 giurisdizione dell' "Office du chemin de fer et du transport en commun" (OCFTC), mentre oggi è responsabilità del comune di Beirut. Essendo la sua presenza stata assorbita dalla città nelle dinamiche del suo tessuto, in quanto elemento fondamentale per i trasporti e la comunicazione interurbana e regionale, ci si pone il quesito su come riscrivere la storia di questo manufatto, così rilevante e contraddittorio nella storia della città.

F.5 Il mutamento dell'intorno urbano

L'edificio costeggia il fianco della collina Achrafieh, in quella che un tempo era una baia tra i promontori di Saifi e Medawar, oggi distretti amministrativi affiancati dal porto. La superficie su cui sorge la Stazione è stata strappata al mare agli inizi del Novecento (è già presente nella soglia storica del 1912), per far passare la ferrovia litoranea nel suo ultimo tratto fino alla stazione ferroviaria, poco distante. All'epoca, quella parte di città, fuori dalle mura medioevali, era molto diversa: l'edificato era molto più rado e prevaleva la tipologia della villa suburbana con giardino. La casa tradizionale libanese mescolava caratteri islamici con le influenze occidentali provenienti dalle altre sponde del Mediterraneo, e i suoi fronti erano tutti rivolti verso il mare. Il quartiere di Gemmayze è un quartiere a carattere tradizionale, fittamente costruito, con edifici prevalentemente di tipo residenziale e commerciale.

Il quartiere è caratterizzato da edifici di differenti epoche storiche. Molti di essi conservano ancora oggi ben visibili i tradizionali caratteri dell'architettura dell'epoca della loro costruzione. Accanto a esempi di costruzione ottomana, tra cui spicca il museo Sursock, oggi museo di arte moderna, costruito alla fine del XIX secolo da Nicolas Sursock, numerosi sono gli edifici costruiti durante il mandato francese, primo tra tutti il Collegio del Sacro Cuore. Numerosi sono i percorsi pedonali interni agli isolati. Alcuni di questi sono piccoli passaggi tra le costruzioni; altri sono invece il risultato delle demolizioni che hanno aperto passaggi tra gli isolati stessi. Importante ruolo per la comunità sono le scale di San Nicola, che da Via Gouraud salgono verso il museo Sursock; le scale sono le più lunghe di tutto il Medio Oriente.

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



116



117



118



119

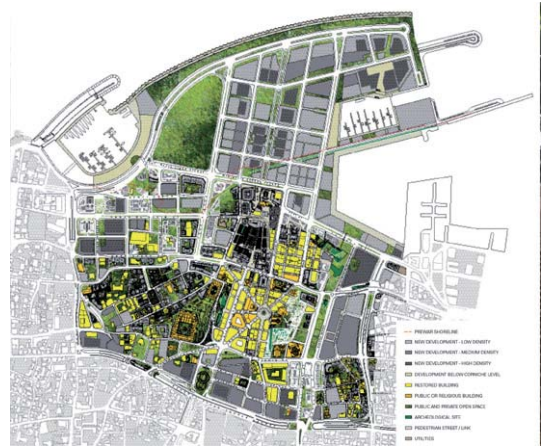
Nel 1968 a Beirut nasce l'architetto Bernard Khoury, autore del ristorante Centrale, progetto di recupero di una struttura residenziale degli anni '20, situato proprio nel quartiere di Gemmayze, e famoso luogo di incontro serale per i beirutini, e ottimo esempio di architettura moderna libanese. Successivamente alla guerra civile, da cui la città ne è uscita devastata, sono stati intrapresi imponenti progetti di ricostruzione (tra cui il Beirut Central District). Anche a Gemmayze è in atto la realizzazione di diversi progetti di torri residenziali, tra cui l'Harbor Tower e il Gemmayze Village. Su Rue Gouraud si attestano numerose attività commerciali, ristoranti, pubs e locali notturni. Questa caratteristica costituisce un vero e proprio punto di forze del quartiere, che attrae, soprattutto durante gli orari serali e notturni, numerose persone anche dal resto della città, facendo della via un importante nodo nevralgico della città.

La saturazione di tale tessuto avvenne in seguito al potenziamento del ruolo regionale della città. In particolare il porto si espanse a ritmo crescente, non occupando la città, bensì attraverso cospicui tombamenti che hanno privato la costa nord dell'affaccio diretto sul mare. In seguito la linea ferroviaria distribuì anche la zona franca posta sulla banchina portuale antistante la collina di Achrafieh. Tale tracciato ha determinato l'orditura del tessuto portuale e quello della Stazione Charles Helou stessa. L'alta densità dell'edificato ha portato alla quasi totale assenza di spazi vuoti, di spazi liberi per attività all'aperto o per parchi pubblici. Gli unici spazi vuoti sono i lotti nei quali sono crollati, o sono stati demoliti, alcuni edifici storici, spazi che sono o saranno però luoghi di progetti per nuove costruzioni. Un grande spazio relativamente libero è l'area portuale, chiusa ai non autorizzati, e perciò separata dalla vita della comunità.

F.6 Le criticità del quartiere

La città di Beirut è caratterizzata dalla scarsa presenza di parchi o spazi pubblici per la comunità. I libanesi amano vivere la propria vita sociale all'interno di case private o nei numerosi locali sparsi per la città. Anche Gemmayze è caratterizzata dalla totale mancanza di spazi verdi pubblici aperti ai residenti. Piccole aree verdi racchiuse tra gli edifici, costituiscono i parchi e i giardini di residenze private, utilizzate quindi da un ristretto gruppo di cittadini. Negli isolati antistanti la Stazione trovano invece posti alcuni lotti vacanti, a causa della demolizione o della rovina di edifici storici. Queste aree sono per lo più occupate da parcheggi per i residenti, o sono divenute

Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



120



121



122



123

aree degradate e abbandonate a se stesse, prive di qualunque utilità. Spesso queste aree diventano luoghi di ritrovo, sporchi e poco sicuri, come nel caso del lotto tra Rue Pasteur e la stazione, occupato in passato da una Kahn e oggi invaso da rovine.

Nel quartiere gli unici spazi pubblici accessibili sono i lotti vacanti, utilizzati però per lo più come parcheggi. Aree verdi e pubbliche contribuirebbero a creare uno spazio più piacevole e vivibile per l'intera comunità residente e di passaggio. Oltre a piccoli parchi, mancano anche le strutture civiche per i residenti, essendo il quartiere caratterizzato dalla presenza quasi totale di attività commerciali o per il divertimento, senza grande attenzione ai servizi primari di coloro che vivono il quartiere durante tutto il giorno.

Terminata alla vigilia della guerra civile, e quindi mai utilizzata, la stazione Charles Helou è un imponente manufatto in cemento, lungo circa 500m e alto 15m. Ad eccezione di una parte del piano terra, utilizzato come stazione per autobus e taxi diretti nel nord del Libano o a Damasco, gli altri due piani, voluti per avere un grande parcheggio coperto per circa 700 auto, sono chiusi e inutilizzabili. Anziché decongestionare il traffico del quartiere e dall'autostrada, la stazione rappresenta quindi un ostacolo al passaggio stesso tra il quartiere e il porto. Il piano terra è inoltre difficilmente raggiungibile dal quartiere stesso e dal piano più alto su cui passa l'autostrada. L'intercapedine tra il manufatto e le case che vi si affacciano è abbandonata a se stessa, creando uno spazio poco vivibile e pericoloso.

Una delle prime caratteristiche del quartiere antistante la stazione è l'alto numero di auto parcheggiate ai lati delle strette vie, creando non pochi problemi alla circolazione. Ciò è diretta conseguenza della mancanza di spazi dedicati, specialmente se rapportati al sempre crescente numero di auto. La stazione, che costituirebbe un'ottima soluzione al problema dei parcheggi, specialmente se dedicata in parte ai residenti, è come detto inutilizzata. Oltre alle vie stesse, sono i lotti vacanti (spesso sono aree in cui sono stati demoliti edifici per costruirne dei nuovi, e quindi aree libere per brevi periodi) che cercano di colmare al problema dei parcheggi. Oltre alle richieste di aree per il posteggio da parte dei residenti, importante è la sempre maggiore domanda di parcheggi per soddisfare la vita notturna del quartiere.

Rue Gouraud è considerata una delle vie più vive e alla moda della città di Beirut. Nel 2004 il megazine Travel + Leisure l'ha definita Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



124



125



126



127



128

40

la "SoHo sul mare" per i suoi café colorati e chic e per le tipiche residenze degli anni '50. La continua proliferazione di attività commerciali e di leisure, meta d'obbligo per i beirutini e i turisti, producono una sovraconcentrazione funzionale, con il conseguente eccesso di traffico e di inquinamento acustico. Su Rue Gouraud si affaccia il Torino Expresso, o il ristorante libanese Le Chef, vere e proprie istituzioni a Beirut. Poco distante trova anche posto il ristorante Centrale, locale disegnato da Bernard Khoury, importante architetto libanese.



129

Gemmayze è una delle poche aree a carattere tradizionale rimaste a Beirut. In essa si trovano infatti numerosi esempi della tipica architettura libanese residenziale, tra cui la finestra tripartita o le scale di distribuzione poste in facciata al centro dell'edificio. Sebbene alcuni edifici sono stati conservati, risistemati e quindi ancora abitati, alcuni sono stati abbandonati a se stessi, e si trovano in situazioni di forte degrado. Alcuni tra gli edifici storici in rovina, che oggi si trovano subito dietro la stazione, e quindi coperti e oscurati dal manufatto, erano fino agli anni '60 bellissime case affacciate direttamente sul mare, probabilmente tra le case più suggestive e eleganti della città stessa.



130

F.7 L'occasione da cogliere

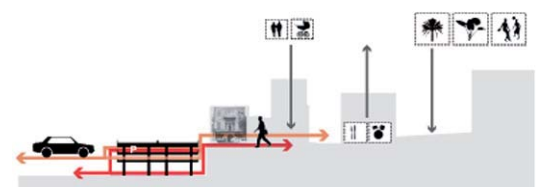
Grazie alle sue peculiarità storiche, architettoniche e geografiche, Gemmayze offre numerose occasioni di intervento per poter rivitalizzare il quartiere e la vita quotidiana dello stesso. La presenza nel quartiere di istituzioni educative, culturali o religiose di rilievo (tra cui il Museo Surssock e il Collegio del Sacro Cuore) offre la possibilità di creare o rafforzare all'interno del quartiere dei poli culturali e luoghi di aggregazioni religiosi ed educativi. I lotti vacanti sia all'interno sia al di fuori del quartiere, offrono spazi liberi in cui creare superfici adibite al parcheggio delle auto, o spazi su cui edificare nuovi immobili per portare all'interno di Gemmayze le funzioni ora mancanti. I suggestivi edifici storici, vacanti o in degrado, meritano di essere riportati al loro splendore originario per essere poi occupati, tornando nuovamente ad essere strutture abitative oppure trasformandosi in luoghi pubblici o amministrativi. La stazione stessa è, forse, la più grande opportunità a disposizione del quartiere. Mantenendo la propria funzione di scalo per gli autobus e per i taxi, flessibilità dei suoi piani intermedi permette innanzitutto di sfruttare gli spazi già esistenti per fornire nuovi parcheggi alla comunità. La stazione può inoltre



131



132



133

diventare un filtro tra le attività di Gemmayze e il porto, e può anche divenire essa stessa un luogo di aggregazione per la comunità.

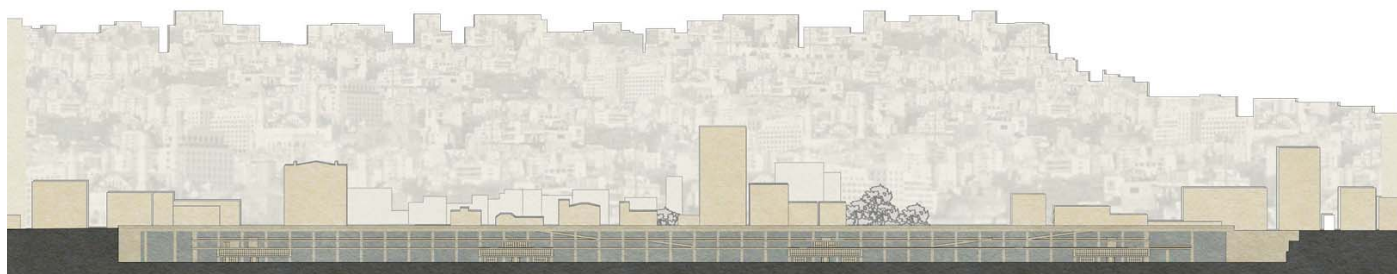
Per rivitalizzare il quartiere gli interventi principali devono interessare episodi ben specifici. La stazione Charles Helou deve guadagnare un ruolo nella comunità, aprendo nuovi accessi per l'utilizzo dei due piani di parcheggio per le auto; deve inoltre trasformarsi in un luogo permeabile anche ai pedoni da e verso il quartiere che delimita. La congestione data dal traffico automobilistico, soprattutto nelle ore notturne, deve snellirsi grazie all'aumento del numero dei parcheggi disponibili: oltre a quelli all'interno della stazione, vanno create nuove tasche all'interno del quartiere o nella zona del porto. Va inoltre garantito un equilibrio funzionale all'interno del quartiere residenziale. Prima di tutto è necessario un parziale trasferimento delle attività di leisure altrove; nei locali resi vacanti o nei lotti ancora senza destinazione, è utile collocare nuovi servizi per la comunità. Gli spazi di risulta sono da riconvertire a verde pubblico. Il mantenimento dei caratteri degli edifici storici ancora presenti viene reso possibile garantendo zone di rispetto e di riutilizzo. Il quartiere deve risultare permeabile con l'intorno urbano, allacciandosi sia al fronte del porto, sia al tessuto residenziale sulla collina, ad esso retrostante.



134



135



136



137

G - IL PROGETTO

G.1 Tre alternative progettuali

L'azione compiuta in questo processo progettuale è stata quella di riscrivere la storia della Stazione 'Charles Helou', a partire dall'esistente.

Volendo riassumere quanto constatato dall'analisi, le principali problematiche vengono risolte da tale intervento attraverso:

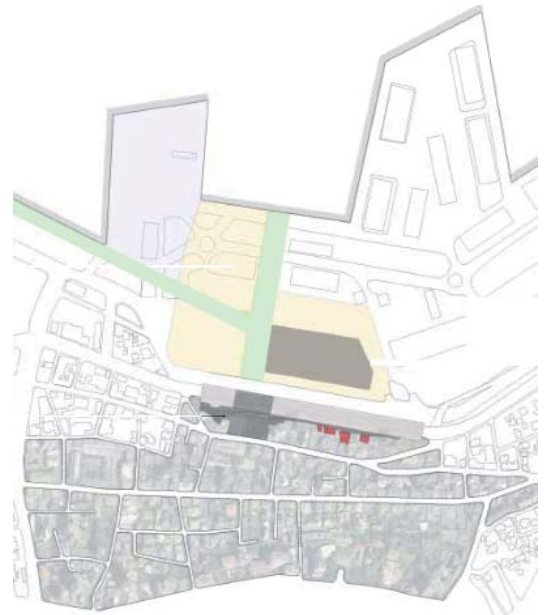
- una maggiore permeabilità del manufatto, che drena i percorsi pedonali dal quartiere al porto, senza bloccarli;
- il riuso dei suoi piani parcheggio e l'inserimento (nell'edificio stesso o altrove) di nuovi parcheggi per la comunità;
- l'offerta di nuovi e ampi spazi collettivi e di aree verdi per lo svago e l'aggregazione;
- lo svuotamento delle funzioni, principalmente del terziario e dell'intrattenimento serale, che attualmente congestionano le principali arterie del quartiere, ed il loro ricollocamento in nuovi siti;
- il miglioramento della circolazione automobilistica per rendere la Stazione e i parcheggi più facilmente accessibili, limitare in traffico a Gemmayzeh e distribuire le nuove funzioni del waterfront;
- il riutilizzo di aree libere nel quartiere, ora dismesse o in forte degrado, e di quegli spazi interstiziali per garantire una fitta rete pedonale di accessibilità alla Stazione.

Questo studio ha portato all'individuazione di tre alternative progettuali possibili, tre scenari auspicabili per la Stazione e il quartiere, ciascuna delle quali è stata sviluppata e progettata da un singolo studente del gruppo:

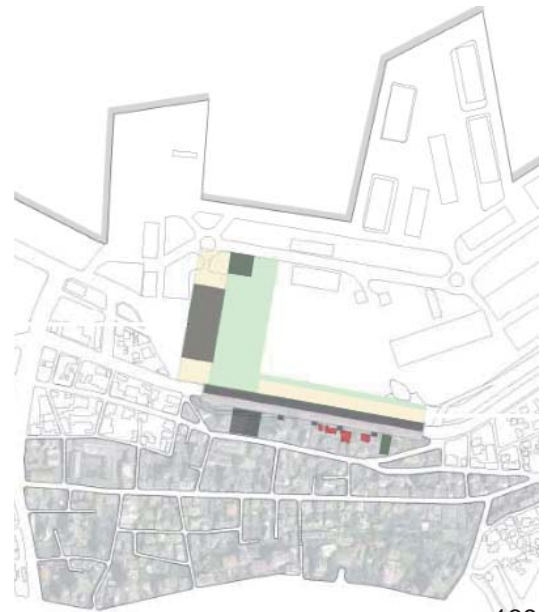
1 - Emma Mastaglio: si occupa della riattivazione del manufatto e dei suoi parcheggi per sopperire all'esigenza dello svuotamento del volume di autovetture nel quartiere. L'edificio viene reso permeabile attraverso multiple connessioni pedonali col quartiere, che conducono sulla banchina del porto, dove si trovano spazi collettivi, nuove funzioni e del verde che connette col futuro molo crocieristico;

2 - Mirco Paganelli: compie un atto di colonizzazione della stazione da parte del quartiere, i cui percorsi pedonali si 'gettano' nel manufatto per raggiungere la nuova via commerciale inserita nel manufatto, seguendo le logiche e il tipo di esperienza spaziale del Suq islamico. Un grande portale urbano viene aperto nell'edificio, per la connessione tra parte alta e bassa della città: un percorso che culmina con una terrazza urbana per la contemplazione della città;

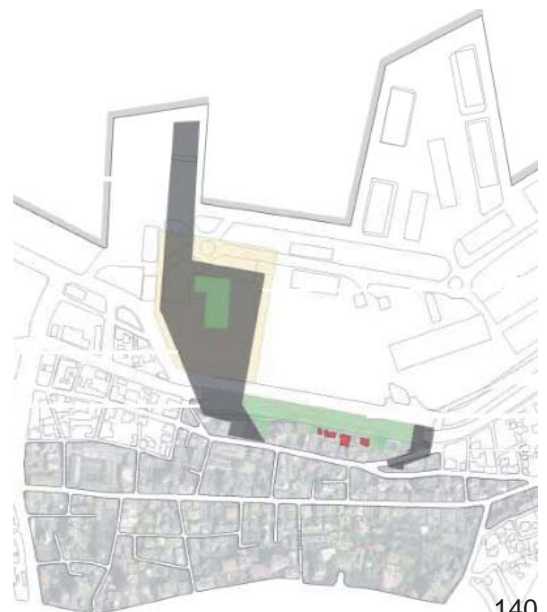
Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



138



139



140
43

3 - Maria Letizia Garzoli: offre un ridisegno dell'intera area e dell'infrastruttura per un bacino di utenza metropolitano. La strada principale sulla Stazione viene fatta passare al suo interno per garantire una terrazza urbana in copertura che riproponga il tema dei giardini e degli orti nel quartiere, come accadeva un secolo fa. I percorsi pedonali convergono in un punto di snodo, su una delle testate della Stazione, che costituisce il punto di svolta per connettere le due parti di città e risolvere il problema del dislivello: un edificio-ponte collega la terrazza con un nuovo grande oggetto inserito sulla banchina portuale: un centro commerciale distribuito al suo interno secondo le logiche del Suq.

Il progetto che verrà presentato in questa tesi è il secondo, che prevede la 'colonizzazione' della Stazione e l'inserimento di un suq al suo interno, seguito dallo studente Mirco Paganelli.

G.2 La riscrittura della Stazione 'Charles Helou'

Il processo progettuale ha seguito un percorso poetico per la riscrittura della storia dell'edificio e per la definizione del suo nuovo ruolo all'interno della città.

"...Ogni pietra rappresenta il singolare conglomerato d'una volontà, d'una memoria, a volte d'una sfida. Ogni edificio sorgeva sulla pianta d'un sogno"

M. Yourcenar, Memorie di Adriano

Tale visione poetica contempla la riscrittura del pre-esistente non solo in termini funzionali, piuttosto ripensando la sua identità, in modo da farla appartenere al contesto. Nel caso specifico si vuole far aggregare la Stazione all'isolato retrostante.

Il linguaggio adoperato deriva dai materiali e dalle tipologie architettoniche locali (l'esperienza spaziale del suq, le terrazze, la pietra arenarie, gli edifici portuali, la corte dei caravanserragli), tenendo ben a mente il futuro del quartiere ed il suo orientamento nello sviluppo verso un trand che tende al benessere e spesso al lusso.

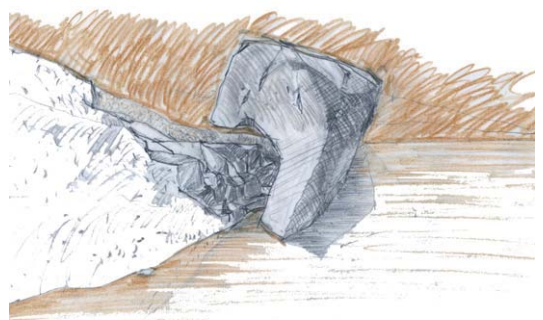
La riflessione di partenza riguarda la costa, il significato che questo momento ha sempre rivestito, all'interno della storia della città. La falesia che un secolo fa affacciava direttamente sul mare, ha visto la graduale giustapposizione di banchine portuali e grandi oggetti, Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



141



142



143



144



145

44

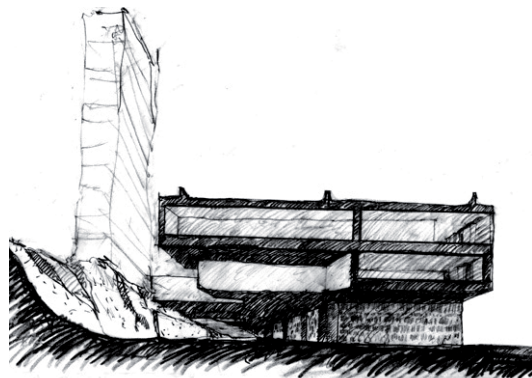
compresa la Stazione stessa. Quest'ultima, attualmente considerata un estruso e un ostacolo, viene qui contemplata come un frammento di pietra staccatosi dalla roccia. La strategia messa in campo prevede la riappropriazione di quest'ultimo pezzo da parte del quartiere Gemmayzeh.

L'edificio subisce un processo di erosione attraverso l'aggregazione di blocchi di pietra, che rappresenteranno poi le botteghe del Suq. Sul fronte, il traffico viene sostituito da un boulevard pedonale per la contemplazione della facciata riscritta. Per far ciò, è stato ripensato il sistema infrastrutturale, che porta la strada sul fronte del porto.

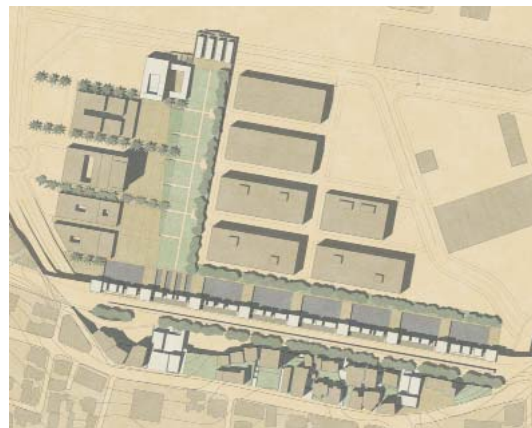
G.3 Il masterplan

La città si appropria del manufatto, che diviene un vero e proprio attore operante al suo interno, garantendo permeabilità tra le due parti di città e nuove funzioni, attraverso la sua riscrittura compositiva. Lo spazio aperto antistante vede incrociarsi due momenti lineari, due percorsi differenti nel punto di discesa dalla città alta. Il primo è un boulevard pedonale che percorre il fronte della Stazione, per distribuirne i servizi al suo interno e soprattutto per la contemplazione della nuova facciata. La superficie di tale percorso è, infatti, prevalentemente riempita da grandi vasche d'acqua che ripropongono l'esperienza del mare che un tempo lambiva la costa. Tali bacini permettono oltretutto il riflesso dell'edifici e della sua facciata in pietra arenaria, che, come un nuovo fronte della falesia, torna a specchiarsi nell'acqua.

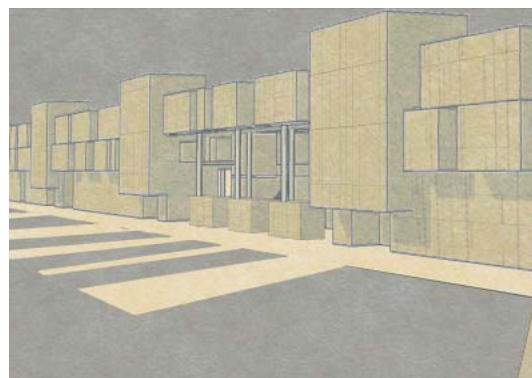
Il secondo percorso lineare inizia con la discesa dalla città alta attraverso un sistema di terrazze e volumi che ripropongono il tema dei palazzi dell'entroterra libanese. Tali volumi permettono di risolvere il problema del dislivello, la connessione tra le due parti di città, e soprattutto, attraverso l'inserimento al loro interno di funzioni del terziario e parcheggi, permettono la decongestione del quartiere. Questa esperienza prosegue sull'attuale banchina portuale attraverso un parco lineare in salita, una volta superato il filtro delle vasche d'acqua che permettono all'uomo di prendere consapevolezza dell'acqua e della sua storia. Il verde pubblico fornisce anche filtro tra la piazza e la zona franca del porto. Questo percorso culmina su una piastra dove dei volumi puri - negativo dei bacini d'acqua, direzionano la vista sul mare. Questi sono dei padiglioni espositivi annessi alla sala conferenze al loro fianco. Quest'ultima rappresenta il vero culmine di tale esperienza spaziale, fisica e visiva: l'edificio rispetta nel suo impianto la grana e l'ordine della trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



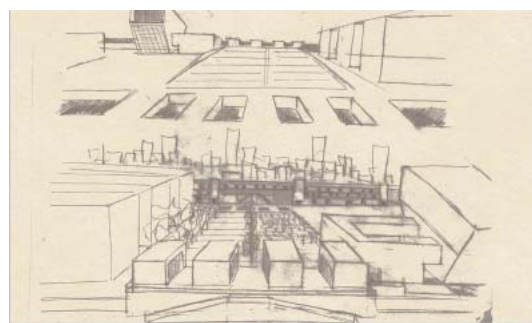
146



147



148



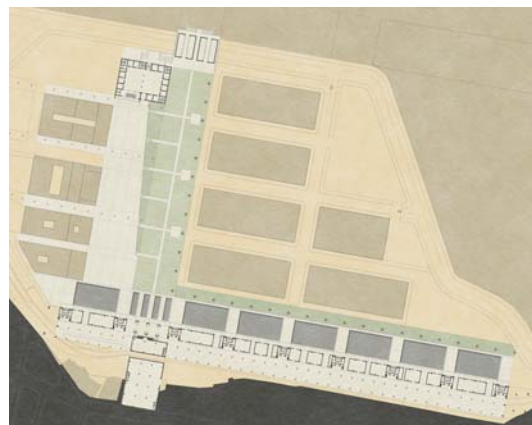
149



150

45

degli edifici portuali. In particolare, la tipologia proposta è quella del caravanserraglio, come spesso accadeva in altre parti della città e in altre città del Libano. Una parte dell'edificio viene però deformato per permettere l'inserimento di una sala conferenze e soprattutto di un punto di vista privilegiato sulla città, oltre che ad identificare tale oggetto come polo attrattore nel tessuto portuale. All'ultimo piano è presente un foyer superiore, affacciante sulla piazza attraverso una parete vetrata che permette la contemplazione del percorso fatto, della stazione riscritta, della quartiere e della collina a cui essa ora appartiene, e di tutta la città.



151

G.4 La nuova Stazione degli Autobus

La funzione principale dell'edificio di interesse regionale, ovvero quella della Stazione per gli autobus nazionale e per la Siria, viene mantenuta al piano terra, ma completamente riorganizzata: le vetture non passano più sul fronte, che diventa pedonale e organizzato in volumi e attività per la stazione, ma sul retro, tra il fianco della collina e la griglia dei pilastri. La strada attualmente sul fronte viene fatta girare attorno all'area di progetto, seguendo il vecchio tracciato della ferrovia. Essa viene sormontata dalla piastra dei padiglioni espositivi per garantire una connessione pedonale diretta tra la città, il parco e la banchina, futuro molo crocieristico.



152

Una piazza lega tra di loro i diversi elementi: il parco, la Sala conferenze e gli edifici portuali che vengono pensati come completamento di un polo culturale per la comunità (un museo con annessa scuola d'arte e residenze per studenti, un cinema con due sale).

I piani superiori della Stazione rappresentano invece la via commerciale del suq, scandito da grandi volumi: i corpi scala.

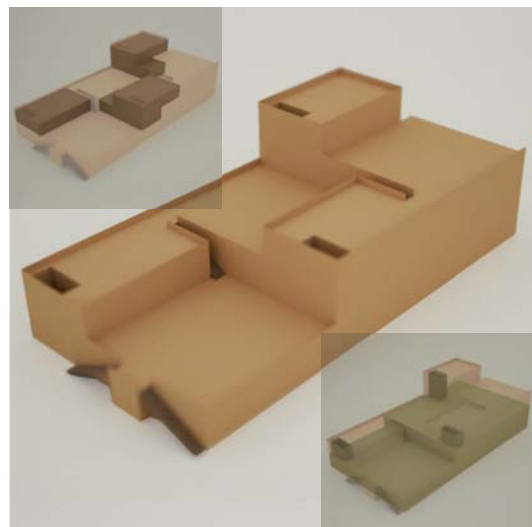


153

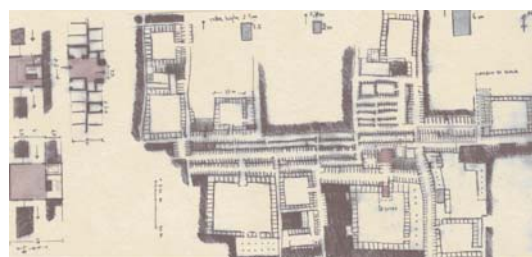
G.5 Il Suq conquista i piani dell'edificio

La maglia strutturale del manufatto rimane il principio ordinatore e la principale griglia di suddivisione dei volumi, che rappresentano la somma di sottomultipli di tale orditura. Il movimento della facciata in pietra, che vuole ricordare quello di una falesia, è infatti determinato da regole geometriche precise, razionalizzato e scandito da volumi maggiori che distribuiscono i vari piani e dividono il Suq in settori, come solitamente avviene.

Come in ogni suq, anche qui sono previste piccole botteghe di artigiani, raccolte per tema (abbigliamento, accessori, gioielleria, Trasformazione urbana a Beirut: la riscrittura della Stazione degli autobus 'Charles Helou'



154



155

prodotti alimentari, beni per la persona, etc). Sono presenti due percorsi principali che percorrono l'edificio in lunghezza, e uno dei due distribuisce anche volumi più grandi, direttamente affacciati al quartiere, per offrire servizi principalmente di lusso, in accordo con il trend che sta subendo il quartiere. Per cui troveremo, ad esempio, centri per il benessere e di chirurgia estetica, ambulatori medici, enoteche, antiquari e spazi espositivi.

La connessione con il quartiere è garantita da una serie di passerelle che incentivano la sistemazione degli spazi interstiziali tra le case tradizionali dell'isolato e soprattutto per mezzo di due corpi principali, posti alle due testate della via commerciale. Questi sono delle serie di volumi-terrazze distribuite su più livelli: terrazze che distribuiscono volumi non sono altro che la copertura di volumi al livello inferiore, distribuiti a loro volta da altre terrazze e così via, per risolvere il problema del dislivello. Questo sistema trae ispirazione dalle terrazze dei palazzi dell'entroterra libanese e dai giardini pensili islamici. In questo caso però, a differenza del verde, la principale funzione è quella di svuotare le attività del quartiere che ogni giorno e soprattutto sera, congestionano altamente il traffico veicolare.

G.6 Una nuova identità

In sezione è maggiormente comprensibile l'esperienza che viene offerta all'interno del suq. La via commerciale islamica, con la sua dimensione quasi domestica, la serialità delle sue botteghe, la ridotta dimensione dei suoi volumi e delle altezze, la percezione della luce che a tratti filtra dall'alto o dai lati mentre a volte è quasi assente, può essere definita come una successione di interni. Questo tipo di logica e di esperienza spaziale è stata riproposta nei percorsi del Suq, dove la luce filtra tra le botteghe e da una fessura che corre lungo tutta la copertura del piano secondo. Vi sono spazi filtro, i vani scala, e cambi di dimensione dei passaggi.

Tale sistema si ricollega a quello delle terrazze, dove nel caso dell'intervento principale – le terrazze che raggiungono il portale urbano – si trovano anche dei chioschi per piccoli rivenditori, che con la stessa logica di riscrittura della struttura da parte delle botteghe, cingono e mascherano le colonne. La struttura originaria diviene così fondamento di quella proposta e al tempo stesso scompare per lasciare spazio al nuovo volto e alla nuova identità dell'edificio.



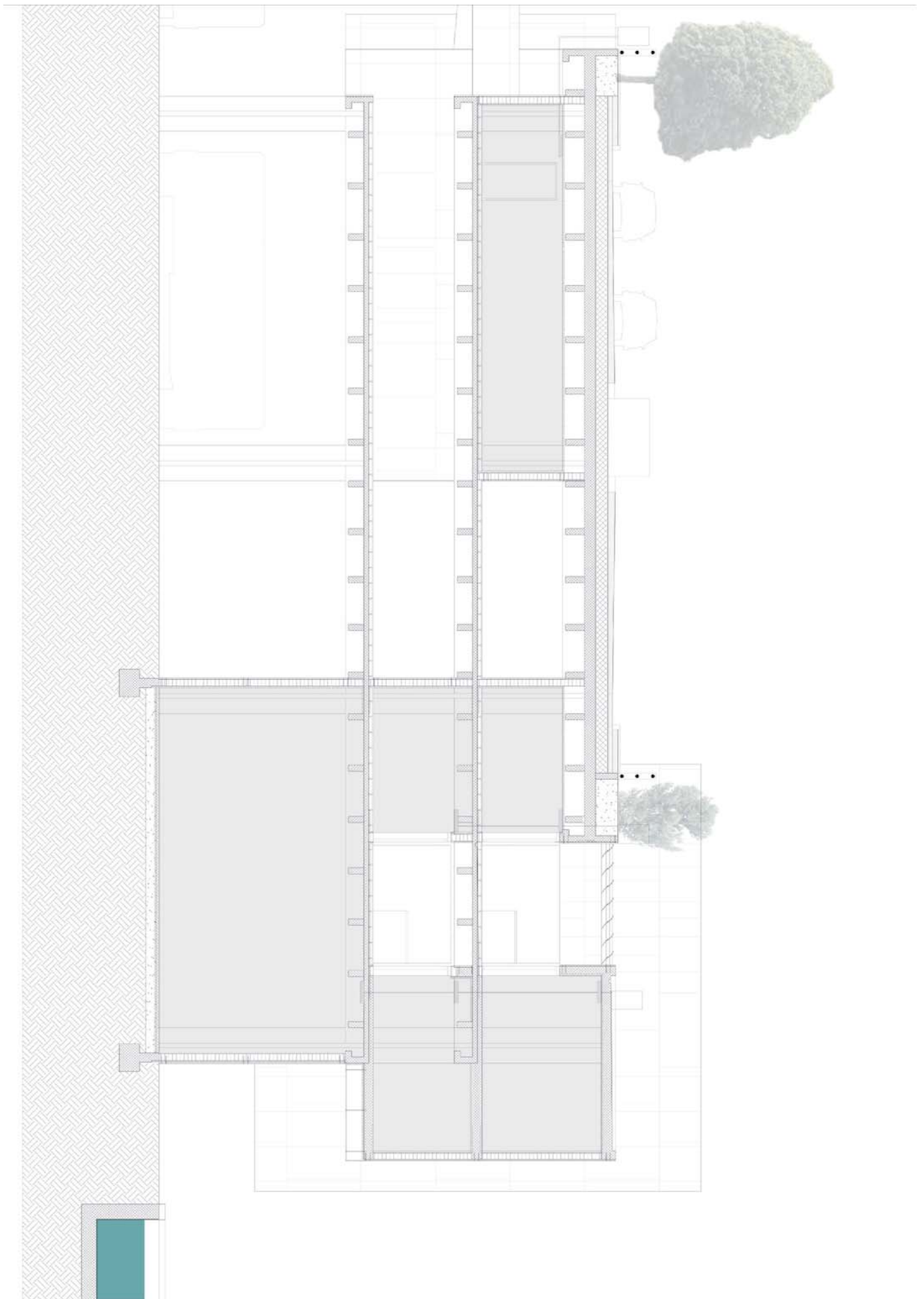
156



157



158



Bibliografia

Samir Kassir, Beirut. Storia di una città. Einaudi, Torino, 2009

Maurice Cerasi, La città dalle molte culture. Libri Scheiwiller, Milano, 2005

E. M. Memarzadeh, G. Cantamessa, Caravansarai : architetture per l'ospitalità sulle vie carovaniere. Politecnico, Milano, Tesi dott. 1999/00

A. Farhad, E. Ceriani, Architettura ed urbanistica dei mercati nelle città carovaniere. Politecnico, Milano, Tesi dott. 1999/00

Nicoletta Misler, L'architettura islamica: lungo le vie carovaniere. M. D'Auria, Napoli, 2000

G. Pinto, Traffici e scambi negli antichi imperi. Politecnico, Milano, Tesi dott. 1985/86

AA.VV., Città portuali del Mediterraneo: atti del convegno internazionale di Genova, 1985

Stewart Gordon, Quando l'Asia era il mondo : storie di mercanti, studiosi, monaci e guerrieri tra il '500 e il 1500 Einaudi, Torino, 2009

Averardo Chierici, Il grande mercante : economia e commercio nell'Oriente antico. Mursia, Milano, 1987

Sabatino Moscati, L'alba della civiltà : società, economia e pensiero nel vicino oriente antico. UTET, Torino, 1976

Michael Rostvtzeff, Città carovaniere. Laterza, Bari, 1971

Ducellier Alain, Micheau Françoise, L'Islam nel Medioevo. Il mulino, Bologna, 2004

link:

http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html

http://www.abounasr.com/old_beirut.htm

http://archnet.org/library/images/one-image.jsp?location_id=37&place_id=1454&image_id=38123

<http://www.al-liquindoi.com/gallery-delphine2.html>

Ringraziamenti

Per l'assistenza e il materiale fornito si ringrazia particolarmente il Prof. Charbel Maskineh della Notre-Dame University di Louize, Beirut ed anche i Proff. Habib Melki, Jean-Pierre El Asmar e Habib Salame.

Per il progetto di architettura si ringrazia particolarmente l'Arch. Matteo Foresti per il suo tutoraggio, ed anche gli studenti Stefano Leardi, Elettra Melani e Francesco Apostoli per la loro stretta cooperazione, e tutti gli altri studenti che hanno partecipato al workshop internazionale 'Urban Transformation in Beyrouth' svolto presso la Notre-Dame University di Louize nel mese di Giugno 2010.