



POLITECNICO DI MILANO  
Scuola di Architettura civile  
Corso di laurea magistrale in Architettura a.a. 2010-2011

**AREE ARCHEOLOGICHE E PROGETTO D'ARCHITETTURA**  
**Alessandria d'Egitto. La piazza della stazione e il nuovo caravanserraglio**

Tesi di laurea di Anna Federica Adamo, Alice Mantoan, Silvia Pin

Relatori Luisa Ferro Angelo Torricelli  
Correlatore Viola Bertini



## INDICE DEI CAPITOLI

<b>1.</b>	<b>Premessa, la città</b>	
1.1	Architettura e Archeologia	9
1.2	La città antica e la sua struttura	12
1.3	L'importanza dell'antico	16
<b>2.</b>	<b>L'area di progetto</b>	
2.1	Infrastrutture ad Alessandria	21
2.2	Parti di città	24
2.3	Kom el-Dik	32
2.4	La Mahettet Masr	41
<b>3.</b>	<b>Problematiche dell'area</b>	
3.1	Un'analisi	46
3.2	Intenzioni progettuali	50
<b>4.</b>	<b>Il progetto</b>	
4.1	La stoà	57
4.2	Il mausoleo	65
4.3	Il caravanserraglio	72
	Tavole di progetto	81
	Indice delle immagini	90
	Indice delle tavole	93
	Bibliografia	94





## ABSTRACT

Gli strati sui cui ha progressivamente preso forma l'epoca contemporanea costituiscono una solida base di informazioni ed ispirazioni alla quale il progetto di architettura può attingere nel suo approntarsi. Le forme, i principi ai quali rifarsi non devono essere creati da nuovo ma bensì riscoperti ed estratti dall'oblio in cui sono piombati. È così che la finalità del progetto diventa quindi quella di indagare la storia alla ricerca delle matrici che non possono essere cancellate, per rielaborarle e dargli nuova vita. Il carattere fondamentale del progetto è quello di una riqualificazione, architettonica e urbana, a partire dalla specificità del luogo; espressa in tracce di antichi percorsi e segni di moderni tracciati, nel sedimento e nei tipi delle attività presenti nell'area progettuale. L'area è costituita così dall'incastro di più piazze che vengono delimitate, nella parte ad est, da una stoà antistante alla facciata d'ingresso della stazione e nella parte a sud da un caravanserraglio. Il disegno delle piazze dà unione a tutte le parti del progetto creando armonia tra i frammenti, agevolando la viabilità su gomma e quella pedonale, ma facendo ritrovare nel suo disegno planimetrico tutte le tracce della storia che hanno contribuito alla formazione del luogo. Ancora oggi, grazie alla presenza della Mahattet Masr (Stazione Il Cairo), quest'area di progetto si configura come porta e ingresso della città di Alessandria. L'area riorganizzata secondo principi storici, logici e contemporanei in connessione tra loro dà la possibilità di far fruire la contemporaneità delle funzioni presenti e il mito del luogo grazie a strutture che facilitano e incoraggiano spostamenti, cultura e informazione, a disposizione del viaggiatore e del cittadino. L'intento progettuale di fronte alla preesistenza è quello di costruire un contatto con l'antico, mettendo in risalto le stratificazioni significative che il tempo ha determinato. Il risultato del nostro lavoro non è dissimile da quello dell'archeologo che scopre un reperto scavando: percorrendo l'architettura si scopre la sua matrice originaria, viene svelato uno spazio prima nascosto. Il nostro desiderio è quello di conservare e tramandare un'idea di tempo dove passato e presente coesistono.

***CONSERVARE E COSTRUIRE SONO MOMENTI  
DI UN MEDESIMO ATTO DI CONOSCENZA***

***E.N. Rogers***



## 1. PREMESSA, LA CITTÀ

*Porto di Alessandria, J.Pascal Sebah, Civico Archivio Fotografico, Castello Sforzesco, Milano*

## ***1.1 Architettura e Archeologia***

Compito del progettista è quello di conoscere e comprendere un luogo al fine di poter conferire, tramite il suo progetto, un'architettura e un disegno d'insieme consapevoli e integrati nella realtà urbana nella quale si vanno ad inserire. Il progetto diventa allora forma di conoscenza del luogo stesso, e occasione per evidenziarne caratteristiche che rimarrebbero nascoste, un'opportunità per indirizzarne lo sviluppo futuro proponendo alternative alle logiche di crescita attuali dell'area in cui si insedia. Tramite un lavoro complesso di storicizzazione e grazie al recupero, alla restituzione e al progetto del nuovo, "la storia può essere nel presente viva di memoria del passato, il nuovo può innestarsi sull'antico"<sup>1</sup>. Ad Alessandria d'Egitto, come in una sezione geologica, il passato e il presente sono compresenti ed è qui che il rapporto tra antico e nuovo diventa tema di centrale importanza per la progettazione. Non esistono molti casi al mondo dove si respiri una così forte presenza del mito e della forza dell'antico, come ad Alessandria, e ciò di per sé basta a far comprendere l'importanza dello studio e della ricerca sulle sue origini, sul mito e sull'ordine su cui la città si regolava. L'architetto che opera nella città moderna non può non considerarne la storia, il passato, le origini. Il progetto diventa allora forma di conoscenza del luogo stesso, e occasione per evidenziarne caratteristiche che, altrimenti, rimarrebbero nascoste. Il progetto di un itinerario che vada a recuperare nella città i luoghi

testimoni di un passato ormai dimenticato si costruisce con l'ausilio di un patrimonio archeologico consumato dalla crescita edilizia incontrollata, logorato dall'incuria e dalla negligenza al punto da essere percepito quasi più come un "fastidio" che un motivo di prestigio cittadino. Perché questa visione scomposta della storia venga meno, la costituzione di un sistema di luoghi e percorsi capaci di rivelare le forme latenti del territorio potrebbe essere stimolo di forme progettuali responsabili e coerenti. Con un itinerario archeologico, quindi, è possibile collegare all'interno della città i siti d'interesse che necessitano di una pianificazione adeguata per essere salvaguardati e valorizzati.



2. *Giorgio De Chirico, Gli archeologi, 1927*

3. *Heinrich Johann Fuessli, L'artista disperato di fronte ai grandiosi resti di una statua antica, 1778-79, Milano, Civica raccolta delle stampe Achille Bertarelli*

## 1.2 La città antica

Alessandria rappresentava un caso piuttosto speciale all'interno sia perché il suo nome ufficiale in età romana fu "Alessandria presso l'Egitto", a sottolineare l'estraneità della città stessa rispetto al suo contesto. Le città che sorsero sulle orme di Alessandro o sotto i suoi successori presentano delle differenze da quelle sorte dalla colonizzazione greca del periodo precedente: non possono essere considerate come delle autentiche *poleis* a sé stanti, sono invece le parti di un vasto impero. Nonostante ciò, pur nate come strumento di fusione di varie razze, rimangono, almeno sotto l'aspetto culturale, isole greche sperdute in un mare barbaro. A farne un'eccezione è prima ancora la natura stessa del territorio. Alessandria sarebbe sorta su quella che può essere considerata una striscia di terreno strappato al mare, da un lato, e alle acque del lago Mareotide, dall'altro, una situazione unica in Egitto. Davanti alla città sorgeva l'isoletta di Faro, a cui era collegata per mezzo dell'Eptastadio, una sorta di grandiosa diga lunga circa 1200 m, che serviva anche da acquedotto e che permise inoltre la creazione di due distinti porti. All'epoca dei Tolomei Faro era sede di un villaggio densamente popolato con case alte fino a trenta piedi e solide fortificazioni. La celebre torre del faro, sorgeva su uno scoglio posto a est dell'isola, a essa collegato da una diga, su sito dell'odierna fortezza Qait Bey. Nel primo decennio del terzo secolo a.C., Alessandria era la più grande



città del Mediterraneo orientale. Era sede del governo della dinastia dei Tolomei. Governava tutto il territorio egiziano e il mar Egeo, una vera città cosmopolita, in cui convivevano greci e macedoni, ebrei ed egiziani, mercenari e schiavi numidi, avventurieri, uomini di scienze e di lettere, mercanti e viaggiatori da ogni angolo del mondo conosciuto. Il sogno di Tolomeo era quello di rendere la città un autentico microcosmo dove ricchezza e benessere, monumenti sontuosi e l'eredità culturale dell'Ellenismo potessero essere raccolti in una città-museo, uno specchio che avrebbe riflesso allo stesso tempo il mondo intero e la gloria della dinastia reale. Le dimensioni della città furono già in partenza più grandi della media delle città antiche: secondo alcuni autori la cinta muraria avrebbe avuto un perimetro di 15 km. Le imponenti mura, a prescindere dalla funzione di fortificazione, costituivano un monumento imponente, simbolo del potere. Le porte di ingresso costituivano il "biglietto da visita" delle città, espressione di originali forme artistiche. Le mura furono modificate già in epoca romana e una seconda cinta più ristretta fu costruita nell'XI secolo dal sultano Ahmad ibn Tūlūn, riutilizzando diversi blocchi di quella più antica. Nei resoconti degli antichi, non vengono date descrizioni dettagliate dell'*agorà*, luogo della formazione politica dei cittadini, poiché, in un contesto come quello alessandrino fortemente caratterizzato dalla presenza del monarca, questo spazio risultava svuotato del suo primario significato e non di primaria importanza. La strada porticata, a volte presente anche a doppia altezza, che segna le vie più importanti, ovvero

quelle su cui si affacciavano palazzi ed edifici pubblici, diviene invece l'elemento più caratteristico e innovativo di questa fase alessandrina. Le due strade principali erano bordate da portici colonnati. In questo caso la strada in quanto tale non è più da considerarsi soltanto come via di collegamento, ma come detentrica di un proprio valore, tanti che sono numerosissimi gli scrittori antichi a menzionare le bellezze della città di Alessandria. La linea della via est-ovest, la via "Canopica" è seguita oggi dal Boulevard de Rosette, dove sono state rinvenute tracce della pavimentazione e del canale vicino alla porta di Rosetta. La ricerca archeologica è riuscita solo parzialmente a ricostruire l'impianto urbanistico di epoca tolemaica; molto più sicure sono invece le informazioni sulla disposizione delle strade nella città di età romano-imperiale<sup>2</sup>.



*4. La mosche di Gabari Luigi Fiorillo*

*5. El Tahrir Square, Alessandria,  
Fotografia anonima*



### ***1.3 L'importanza con l'antico***

Il rapporto tra archeologia e città è passato attraverso diverse fasi, da una stretta collaborazione, le due discipline si sono poi progressivamente allontanate. Non è facile riprendere questo dialogo ma in caso contrario bisogna considerare che le conseguenze sono negative per il destino delle città e delle aree monumentali. Con il tempo la città cresce su se stessa; essa acquista coscienza e memoria di se stessa. Nella sua costruzione, come sottolinea Aldo Rossi , permangono i motivi originari ma nel contempo la città precisa e modifica i motivi del proprio sviluppo. Il contrasto tra particolare e universale, tra individuale e collettivo emerge nella città e nella costruzione della cosa stessa: la sua architettura. Ad Alessandria i ruderi sono parte di un tutto che non esiste più. Rimangono brandelli di città (e di architetture) una volta coerenti con una totalità dalla quale provenivano forza e senso. Ma il nuovo progetto di architettura non è la ricostruzione di un tutto ormai perduto, è la sua metamorfosi. “Il progetto mette insieme i frammenti, costruisce relazioni impensate, governa gli oggetti secondo una scansione lirica, una lunghezza d’onda compositiva” . A volte le forme procedono per tradizione passiva, a volte entrano nel ciclo delle metamorfosi e, modificando instancabilmente i temi su cui essa si esercita, generano nuove figure senza mai tradire lo stesso principio. Più si scava a trovare le matrici originarie, più si trova l’origine comune di forme che apparentemente sembrano

differenti, perché convivono in civiltà (e religioni) molto diverse. “Tipi immutabili e antichi, qualcosa di molto più profondo della semplice apparenza: un mondo di figure compatte, ignote, mitiche, arcaiche”. In quest’ottica pure lo scavo archeologico non è più evitabile, è un modo per la modernità di conoscere il passato; tuttavia esso può essere vissuto come un ostacolo nella vita quotidiana e nella costruzione della città. D’altra parte la città è luogo di montaggio e smontaggio, dove l’antico viene ogni volta reinventato. L’attuale difficoltà nell’assegnare un ruolo ai siti archeologici nella prefigurazione dei futuri sviluppi della città, può essere così affrontata con un progetto urbano, definito attraverso un itinerario museale metropolitano: un’occasione unica per riflettere sull’antichità in maniera operativa, per prendere posizione nei confronti della sovrapposizione di diversi passati, delle diverse forme di concatenazione, delle diverse gerarchie. In questo senso il progetto di architettura, in relazione all’archeologia, non solo può offrire un’alternativa agli interventi tesi a omologare Alessandria ai luoghi oggetto di preponderanti interventi immobiliari, ma può indagare nuove strategie di salvaguardia, valorizzazione e uso delle aree di scavo nei centri urbani. Con la *passeggiata archeologica* l’impressione del visitatore sarà quella di compiere un viaggio nel passato attraverso le stratificazioni del tempo, frammenti che, più o meno esaustivamente, raccontano di un’unità ormai andata perduta, ma che si vuole riscoprire e conoscere a partire dall’esperienza diretta con l’architettura ed il luogo. Le architetture sopravvissute diventano lo specchio di un’epoca, fedeli trasposizioni materiali della per-

cezione dello spazio e della cultura coeva. Ad Alessandria si sono generate figure e forme immutabili, prodotto del felice connubio tra tradizione ed arte egizia ed i canoni greci: è da queste matrici, perché non vengano dimenticate, che deve prendere avvio ogni programma di riqualificazione. Il progetto mira ad un concetto di patrimonio culturale esteso che ricrea le suggestioni dettate dall'articolato sistema di percorsi archeologici. In una visione d'insieme, queste aree si confermano come luoghi potenzialmente capaci di attirare un turismo cosmopolita e, quindi, di essere motivo di crescita economica per le regione. La riqualificazione delle aree archeologiche, unita ad una ricollocazione degli accessi alla città, implica un progetto che includa nuovi servizi e poli di attrazione, atti a soddisfare i bisogni del turismo di massa e della città in evoluzione. La *passeggiata*, intesa come sistema eterogeneo di spazi e funzioni, ha l'ambizione di voler essere il punto di partenza per una trasformazione radicale: da seconda città per dimensione in Egitto a crocevia del turismo archeologico.





6. David Roberts, *Tempio di di Sobek e Haroeris, Kom Ombo* (1838), *The New York Public Library Photography Collection, N.Y.C.*



## **2. L'AREA DI PROGETTO**

*Planimetria dello stato di fatto dell'area di progetto*



## ***2.1 Infrastrutture ad Alessandria***

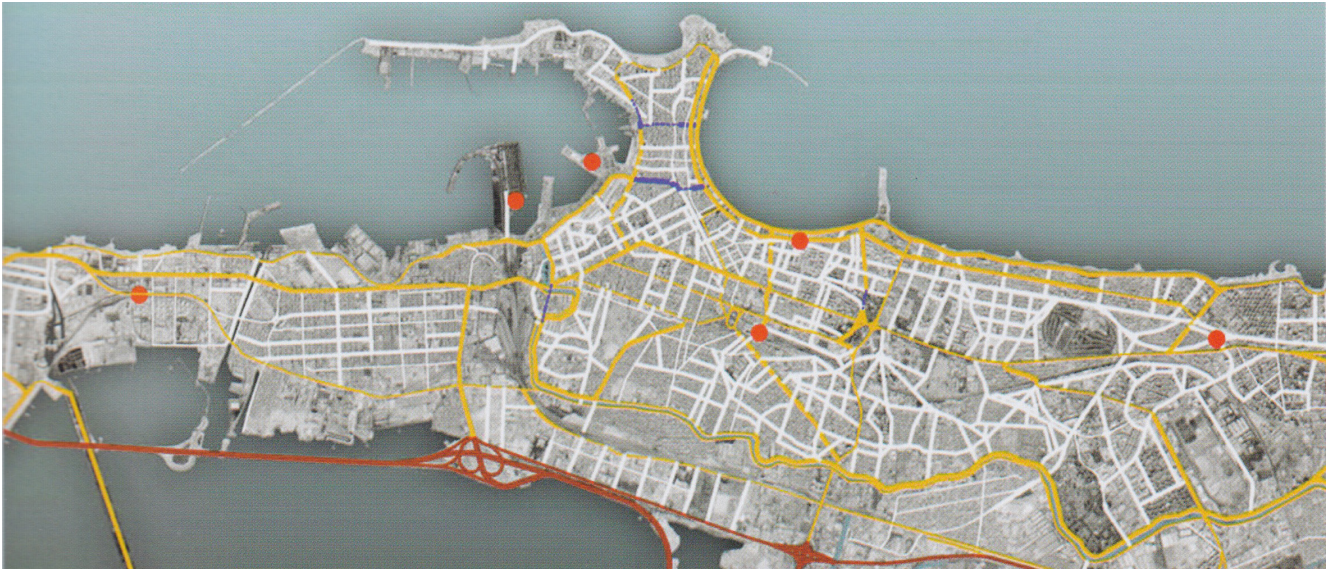
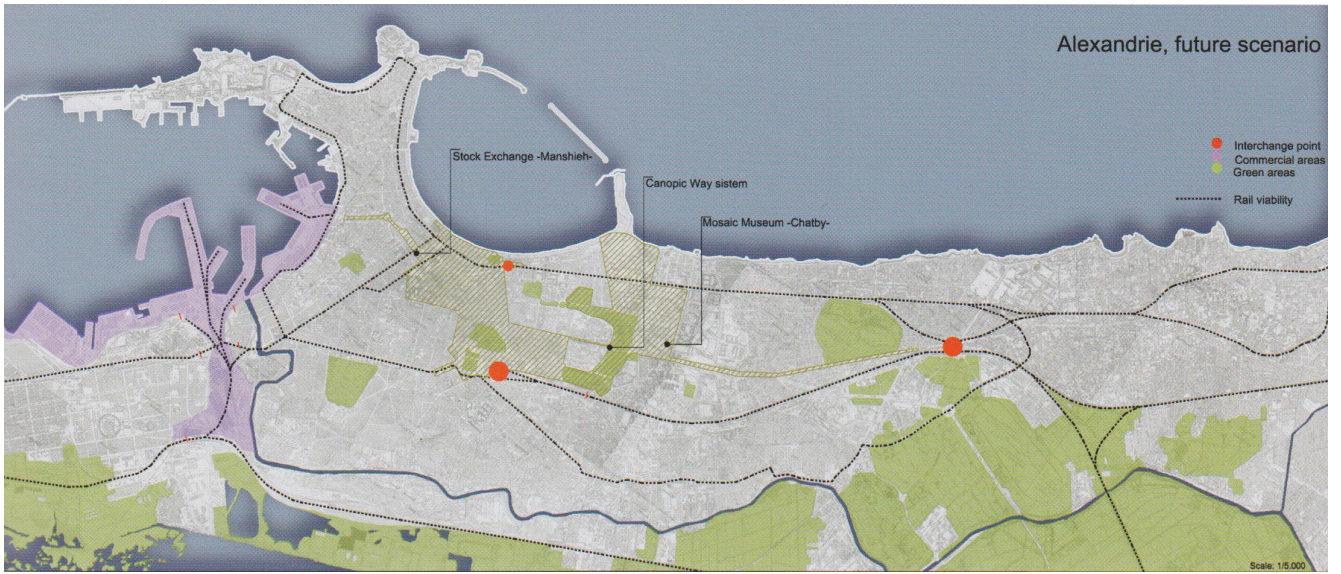
Un progetto strategico per la città comprende anche, in questa logica, le infrastrutture, le risorse della produzione, le ragioni di scambio e di coesione sociale. Da un'analisi socio-economica della città emerge quindi la necessità di dar luogo ad uno sviluppo opportunamente mirato del sistema infrastrutturale ed economico della città per promuovere gli scambi in tutte le sue declinazioni. A fronte di queste considerazioni risultano acuite le problematiche di spostamento e accessibilità di popolazione, e utenze. Nell'Alessandria di oggi, mentre i quartieri settecenteschi e la "città europea" ottocentesca subiscono un'inarrestabile metamorfosi dovuta a demolizioni e sostituzioni capillari, è in atto un dibattito sull'attuazione di importanti interventi infrastrutturali: l'ampliamento del porto e la riconfigurazione di quello ottocentesco con la zona del porto canale, l'adeguamento di alcune vie tramviarie a metropolitana suburbana con il suo prolungamento verso la zona occidentale della città, il prolungamento verso ovest della ferrovia al servizio del rifunzionamento del porto e degli insediamenti produttivi e la costruzione di una nuova stazione passeggeri ipogea passante sotto la stazione "Il Cairo". Tutti questi interventi vengono basati sulla consapevolezza di voler comporre le ragioni della città antica con quelle della città futura, proponendosi come logiche unitarie di intervento relative tanto ad aree e

funzioni strategiche quanto alle infrastrutture di mobilità che saranno connesse a quelle nazionali in modo da creare una dimensione continua di rete al fine di dar luogo ad un unico sistema integrato metropolitano.

***Nella pagina seguente:***

**8.** *Schema carografico dei tracciati ferroviari e tranviari completi delle proposte di intervento. I punti rossi rappresentano i maggiori punti di interscambio del sistema ferroviario e tranviario, quello minore rappresenta la connessione tra le due estensioni est e ovest della rete tranviaria riqualificata.*

**9.** *Nell'immagine è rappresentato con la consueta simbologia (in rosso autostrade e strade esposte, in giallo strade primarie urbane e d'area) il riassetto previsto per la rete viaria nella parte più centrale di Alessandria. Si notano anche in questo caso i principali punti di interscambio con la rete su ferro, nell'area del porto occidentale e all'interno della maglia urbana consolidata.*



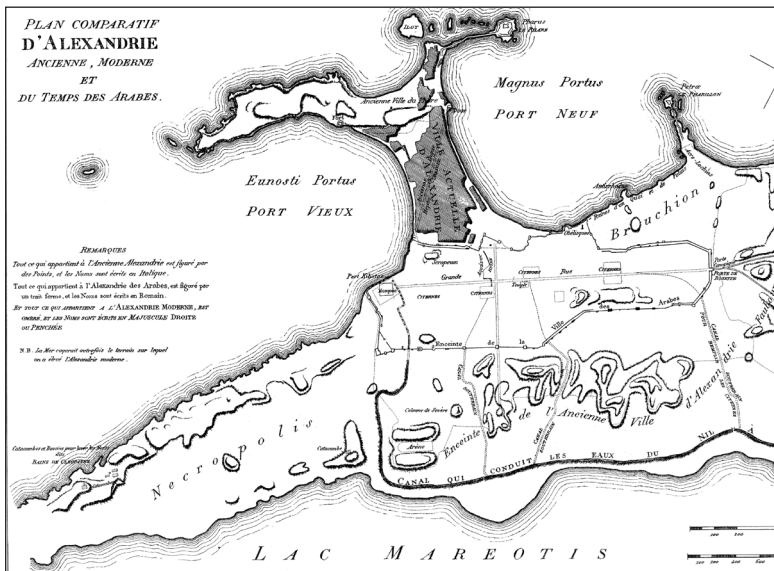
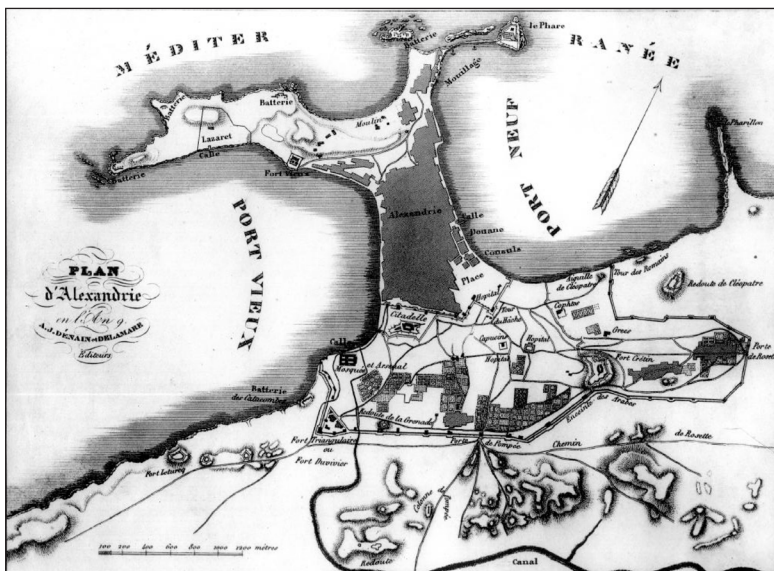
## 2.2 *Parti di città*

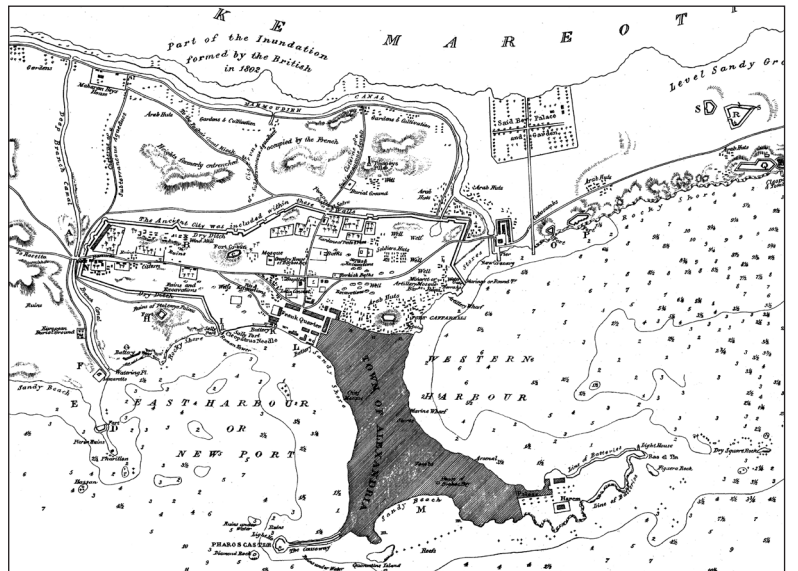
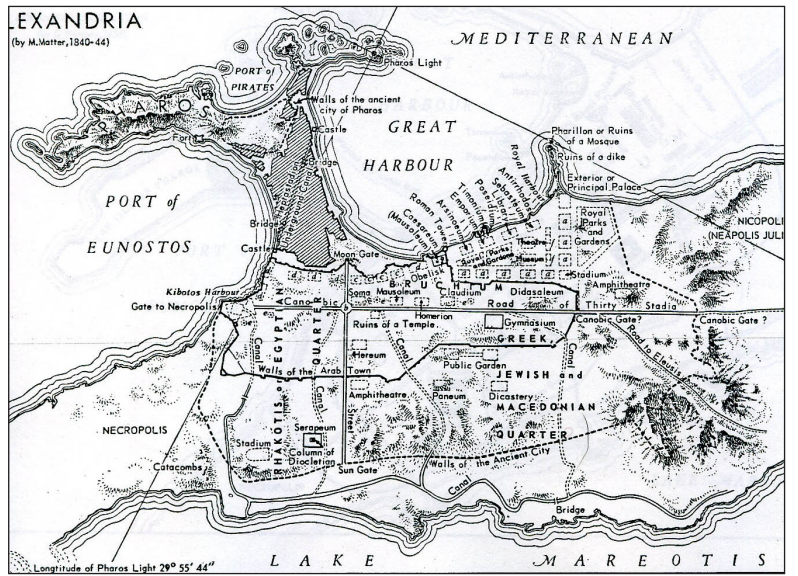
Come accennato in precedenza, compito del progettista è quello di conoscere e comprendere un luogo al fine di poter conferire, tramite il suo progetto, un'architettura e un disegno d'insieme consapevoli e integrati nella realtà urbana nella quale si vanno ad inserire. Proprio per questo lo studio, l'analisi e il confronto delle carte storiche ha permesso l'emergere di elementi e caratteri preponderanti del carattere della città. Ripercorrendo le carte degli ultimi due secoli si è potuto osservare il crescere e il mutare della città negli anni, verificando nuovi orientamenti, scelte urbanistiche e cambiamenti infrastrutturali. A partire dalla carta del 1801 (fig.10) gli elementi che spiccano per rilevanza sono l'antica via Canopica e il tracciato delle mura arabe. Ma già in quella del 1802 (fig.11) compaiono le necropoli, i fortini militari destinati alla difesa della città e vengono segnalate le aree con i ritrovamenti di cisterne. Mentre nella carta del 1840-44 di M. Matter (fig.12) si osserva un'attenta segnalazione di aree con la possibile presenza di reperti greco-romani, in quella del 1841 di E. Napier (Fig.13) viene segnalato un elemento molto importante ai fini dell'area di progetto di nostra competenza ovvero l'esistenza della direttrice di Maharem Beys, che diventerà con lo scorrere del tempo asse di espansione per la città di Alessandria. Solo con la carta del 1863 di L. Thuillier (fig.14) si iniziano a segnalare la disposizione planimetrica degli edifici nella città e in particolare il quartiere



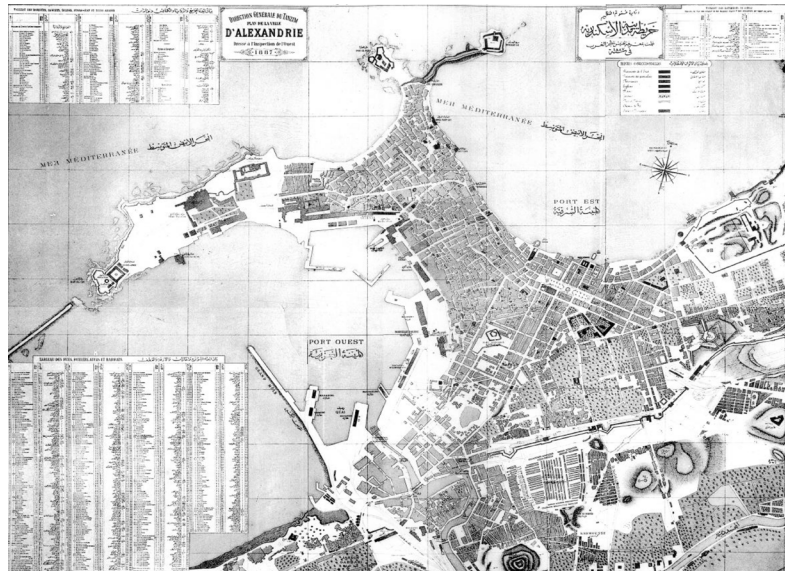
di Kom el-Dik, la porta d'ingresso nelle mura in corrispondenza dell'arrivo della direttrice di Maharem Beys e la prima linea ferroviaria della città con termine nei paraggi della porta stessa. Con il piano della città di Alessandria del 1887 (fig.15) questi elementi sono ancora più dettagliati ma solo nella carta del 1902 (fig.16) è possibile leggere la presenza della stazione in corrispondenza del termine della linea ferroviaria, la creazione delle linee ferroviarie per le merci destinate al porto e la definizione dei cimiteri della città. Nella carta del 1917 (fig.17), invece, è stata riscontrata la presenza di una seconda linea ferroviaria, ovvero l'attuale tracciato dei binari che concludono il loro percorso nella stazione Il Cairo (Mahattet Masr). Inoltre questa è la prima carta storica in cui il tracciato delle mura perde di consistenza, lasciando i suoi segni nei tracciati viari che seguono l'antica forma delle mura e nei bastioni trasformati in giardini pubblici. La carta del 1937 di A. Nichosoff (fig.18) è quella che mostra l'assetto della città più simile allo stato di fatto attuale: l'estensione della città è quasi giunta alla sua completezza, la stazione Il Cairo viene rappresentata nel suo assetto finale e la linea ferroviaria che entrava per la porta di Maharem Beys lascia posto alla strada percorsa da una linea della rete tramviaria. Si riscontrano la presenza dello stadio cittadino, il prendere forma dei confini di quelle che oggi sono le aree archeologiche della città, la sistemazione dei giardini dei bastioni e del piazzale della stazione, che a quell'epoca era diviso in quattro quadranti e attraversato dal percorso del tram. Il confronto di queste carte si è rivelato molto importante per l'analisi delle giaciture delle maglie urbanistiche storiche che caratterizza-

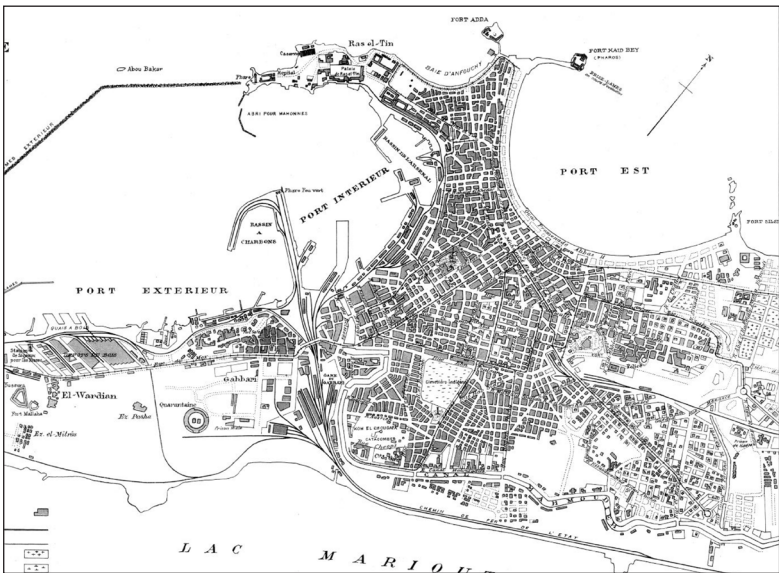
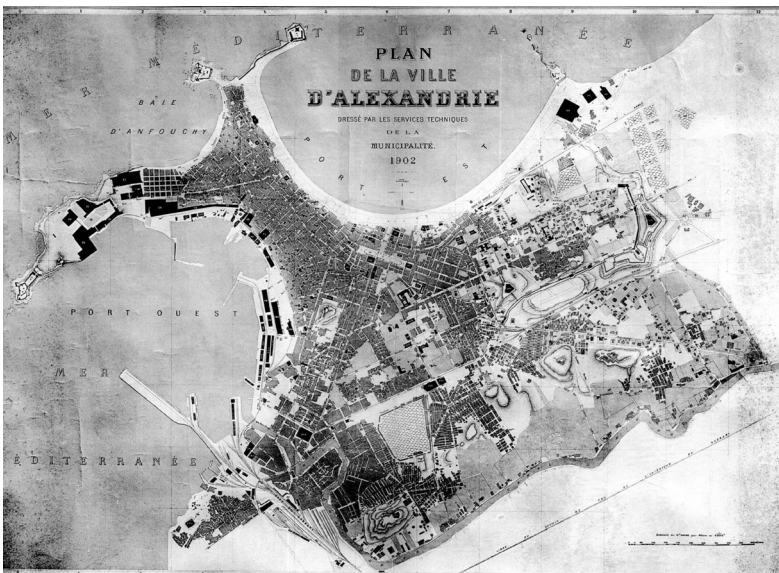
no diversi quartieri della città. In particolare l'area di progetto vede l'incontro di tre maglie, quella romana di epoca tolemaica, quella della direttrice ottocentesca di Maharem Beys e quella di espansione tardo-ottocentesca che segue l'orientamento esterno alle antiche mura.













10. Piano D'Alessandria, 1801
11. Piano Comparativo di Alessandria, 1802
12. Carta di Alessandria M. Matter, 1840-1844
13. Piano di Alessandria E. Napier, 1841
14. Carta Alessandria L. Thuillier, 1863
15. Piano della Città di Alessandria, 1887
16. Piano della Città di Alessandria, 1902
17. Piano della città, 1917
18. Piano Generale di Alessandria, A. Nicohosoff, 1937



### 2.3 Kom el- Dik

Scrive Edward Morgan Forster nel secondo decennio del 1900: *“Il fortino di Kom el-Dik è il luogo dell’antico Paneum o Parco di Pan. La sommità della collinetta aveva la foggia di una pigna con un sentiero che ascendeva a forma di spirale. Al tempo della dominazione araba le mura della città, assai ristretta, passavano a occidente di Kom el-Dik. Ne resta un tratto ancora assai suggestivo a metà via fra il basamento del fortino e la stazione ferroviaria. Siccome la strada che si svolgeva attorno alle mura è sprofondata, esse includono ora un fossato. Oltre il fortino prosegue una sorta di dosso collinare sulla cui sommità sorge il quartiere arabo di Kom el-Dik; i vicoli tortuosi di questo ultimo, per quanto insignificanti in sé, creano un contrasto piacevole con lo sfavillio della città europea”.*

La città di Alessandria è caratterizzata da piccoli rilievi sparsi chiamati in arabo Kom. Uno dei quartieri centrali, che mantiene ancora la morfologia della città araba, sorge al di sopra di uno di questi rilievi, e per questo prende il nome di Kom el-Dik. Il grandioso e monumentale parco del *Paneion* era parte della città antica; esso sorgeva sulla collina ancora oggi chiamata Kom el-Dik. Sulle sue rovine, in una zona che non presentava possibilità di smaltimento dei detriti, si è andato mano a mano accumulando uno spesso strato di terriccio, cocci, immondizie e rottami di ogni genere, sino a formare una

vera e propria altura (*Kom*, cioè collina artificiale), che ha contribuito alla conservazione dell'antico nascosto nel sottosuolo. Napoleone scelse questo luogo per la costruzione di un terrapieno, poi modificato, durante il regno di Mohamed Ali, dall'ingegnere francese Barthélémy Gallice. Le prime indagini nell'area furono condotte da D.G. Hogarth nel 1895, lungo le pendici settentrionali tangenti la via Canopica. Il sondaggio, di dimensioni molto ridotte e di 9 metri di profondità, mise in evidenza il succedersi di vari strati: ellenistico, romano, bizantino e arabo, senza però identificare strutture edilizie compiute. Nel 1929 Breccia scavò invece parte della zona orientale, di quella occidentale e intorno e dentro alla moschea di Nebi Daniel. A nord di essa, a una profondità di 14 metri, furono rinvenuti possenti muri di fondazione, costruiti con grandi blocchi calcarei squadrati. Sempre nel 1929 Breccia condusse altre indagini ai piedi della moschea Sidi Abd el Razek. Venne alla luce un complesso di rovine composto di due nuclei principali: il primo era costituito da un grosso muro sul quale si impostava un colonnato in blocchi di calcare; il secondo era composto da due tratti di muro con giacitura nord-sud, di un canale sotterraneo, di un lastricato in calcare e basalto e di resti esigui di un pavimento di calcare bianco. Tra il 1933 e il 1934, lungo la via Abd el Moneim, furono aperte delle trincee, atte a saggiare gli strati inferiori della collina. Venne così confermata l'origine relativamente recente di essa e la successione di tre fasi principali: quella ellenistica, con resti di costruzioni molto danneggiate; quella tardo romana, con strada lastricata e colonnato e quella araba, con costruzioni e

sepulture. In ragione di questi risultati, Achille Adriani, nella pubblicazione dello scavo nell'*Annuaire* (1935-1939), dichiarò poco probabile l'ubicazione della necropoli reale in questo luogo. Negli anni successivi furono condotte altre campagne di scavo, ma sempre parziali e di ridotte dimensioni. Nel 1960 il forte e la collina su cui esso si ergeva furono demoliti per lasciar spazio alla realizzazione di un progetto di abitazioni. Fu allora che ci si accorse della presenza di resti della città romana. Il lavoro di scavo archeologico fu affidato ad una missione polacca che lavora nell'area ancora oggi. Dopo quasi cinquanta anni di scavi sono stati portati alla luce, infatti, una scuola di filosofia, un piccolo teatro, tre *domus*, le terme e una cisterna, appartenenti al IV secolo d.C. Questo luogo, a otto metri sotto al livello della città contemporanea si configura come una delle mete turistiche più visitate in tutta Alessandria, sia per le sue dimensioni e quantità di reperti archeologici presenti, sia per la centralità che essi hanno nel paesaggio urbano cittadino.

### ***2.3.1 Auditorium (IV-VII secolo d.C.)***

L'edificio dell'*auditorium* è stato scoperto nel 1964 nella zona sud-est di Kom el-Dik. Ulteriori scavi hanno evidenziato il suo essersi costruito per momenti successivi: la prima fase risale all'inizio del IV secolo, mentre l'ultima, quella attualmente riconoscibile, è datata al VII secolo. A esse corrisponderebbero diverse funzioni di difficile determinazione. Una volta caduto in disuso, l'edificio è stato privato di nu-

merosi elementi architettonici, dei quali resta l'impronta sul suolo. Gradualmente le rovine sono state ricoperte dalla terra e al di sopra di esse è stata costruita una necropoli araba rimasta in uso sino al XIII secolo. La struttura oggi visibile ha la forma di un emiciclo, originariamente coperto da una cupola in mattoni crollata poco dopo la sua costruzione. Di essa sono stati identificati alcuni resti di arcate nella parte dell'orchestra. Sulla sommità della cavea a sedili marmorei è presente una fila di colonne di diversa dimensione e materiale e alcune nicchie, due delle quali sono state ricostruite. Il vestibolo, che è un'addizione successiva, ha una struttura tripartita marcata da colonne impostate su basamenti decorati con foglie d'acanto. L'intero edificio è stato realizzato con elementi architettonici e decorativi di riuso. Intorno ad esso, sul lato nord e su quello sud, sono stati trovati i resti di stanze a pianta rettangolare, anch'esse, probabilmente, facenti parti del complesso.

### ***2.3.2 Il portico***

L'auditorium affaccia a ovest dello scavo su una strada, la cui giacitura coincide per orientamento e posizione con la griglia ipotizzata da Mahmud Bey. Il lavoro di riconoscimento delle tracce della città antica intrapreso da quest'ultimo muove infatti dall'indagine di frammenti di selciato di epoca romana e dunque rispondenti a un piano di "*rettifili*", che si discosta in parte dai tracciati originari disegnati da Dinocrate. La strada, riconoscibile per un tratto di circa 45 metri,

presenta tracce di una pavimentazione di cubi calcarei e, sul lato ovest, i resti di un colonnato in granito di Aswan. Di quest'ultimo sono stati ritrovati frammenti di colonne con basamento marmoreo e poste a una distanza di circa 5 metri.

### **2.3.3 Terme romane (IV secolo d.C.)**

Di forma rettangolare, le terme si strutturano su un asse centrale, lungo il quale sono allineati due *tepidaria* e un *calidarium*. Sui lati di esse si aprono due sale, probabilmente *apodyterium* e *sudatorium*. Non sono state rinvenute tracce della *palestra* e della *natatio*, mentre il *frigidarium*, posto prima del *tepidarium* d'entrata, è costruito sul lato di un cortile, situato nella parte ovest di un portico. Al di sotto di esso, secondo una tipologia propria della regione africana, stanno i bacini, che hanno tutti dimensioni molto contenute (è stata riscontrata la mancanza di una grande vasca centrale), fondo in marmo e muri intonacati con due strati di calce. Il ritrovamento di fondazioni calcaree impiegate come sostegno per basi di colonne o pilastri ha fatto ipotizzare la presenza di un porticato lungo il muro est del *calidarium*. Sotto il pavimento delle terme si trovano poi delle sale sotterranee voltate, oggi quasi del tutto crollate. Esse contenevano forni per riscaldare l'acqua che, secondo i reperti numismatici rinvenuti nell'area, sono stati impiegati sino agli inizi del VII secolo.



#### ***2.3.4 Scuola (V secolo d.C.)***

Nel settore ovest delle terme si trova un edificio a pianta quadrata, diviso in tre sale allungate, ciascuna con file di sedili lungo le pareti a formare delle piccole cavee di tre o quattro gradini. Il lato di fondo della sala centrale ha forma absidata e presenta nel suo centro un sedile di dimensioni maggiori. È questa la principale aula di lettura di un edificio interpretato dagli archeologi come una scuola della città.

#### ***2.3.5 Cisterne (III-V secolo d.C.)***

La città di Alessandria è stata fondata “tutta su colonne”, opera monumentale di cui si hanno rinvenimenti ovunque. All’epoca della Spedizione d’Egitto 308 cisterne erano ancora in funzione. Molte di queste erano costruite su due o tre piani poggianti all’estremità degli archi su delle colonne ed erano alimentate da canalizzazioni sotterranee in comunicazione con il ramo del Nilo, quando quest’ultimo, durante il solstizio d’estate, entrava in piena. Al di sotto dell’angolo nord-est della moschea di Nebi Daniel si trova una cisterna di età tardo romana o bizantina interamente realizzata in calcare e mattoni rossi. La struttura presenta una prima sala di forma rettangolare coperta con una volta sorretta da quattro pilastri e da una colonna centrale. Al di sopra di essa si trova una seconda sala coperta con una volta a crociera, i cui archi scaricano anch’essi su una colonna centrale corrispondente a quella della sala sottostante. Entrambe le colonne sono in alabastro; quella inferiore ha un capitello che è una base marmorea rovesciata, quella superiore presenta invece un capitello corinzio. Nella

parte nord-est dell'area archeologica sono state rinvenute delle cisterne (IV secolo) che, contrariamente a tutte le altre della città, sono interamente costruite fuori terra. Alimentate dal Nilo, esse distribuivano acqua agli edifici vicini e, in particolare, alle terme. È probabile che la mancanza di pressione e dunque la difficoltà di pompaggio ne abbia determinato il carattere di edificio non ipogeo. La costruzione si compone di due parti: la prima, la più antica, è una stanza rettangolare in mattoni di 14 x 28 metri; la seconda, in mattoni e blocchi calcarei, è anch'essa rettangolare ma di dimensioni molto maggiori. Intorno alle due sale stanno diverse strutture: delle piccole stanze a ovest; i resti di un acquedotto a est e un grande muro curvo di calcare a sud, che corre perlopiù al di sotto dell'attuale caserma dei vigili del fuoco e che è pertanto stato poco indagato.

### ***2.3.6 Case romane (IV secolo d.C.)***

Al di sopra di uno strato più antico del periodo ellenistico sono state rinvenute delle case romane di età tarda. Nella maggior parte dei casi non si tratta di *domus* nobili con peristilio, né di ricche ville urbane, ma piuttosto di un quartiere di modesti edifici, fatti quasi esclusivamente con materiali di riuso. Molto raro è l'impiego di mattoni per la costruzione dei muri, realizzati perlopiù in calcare di Mex; i tetti sono piani, probabilmente costruiti in legno, canne o tronchi di palme e la struttura è a pilastri. Evidenti sono le assonanze con l'architettura locale, in particolare con quella intensiva destinata alle abitazioni nelle grandi città d'Oriente.



*19. Veduta di Kom el-Dik*





20. Strada porticata, Kom el-Dik



21. Vista del teatro, Kom el-Dik



22. Pianta di Kom el-Dik

## ***2.4 La stazione “Il Cairo”***

Nel 1925 Antonio Lasciac, eclettico e affascinante architetto goriziano vissuto a cavallo tra la seconda metà del XIX secolo e la prima metà del XX secolo, partecipò ad un concorso per la nuova stazione ferroviaria di Alessandria. Vi partecipò in collaborazione con un ingegnere di origine greca, Leonidas Iconomopoulos, suddividendo con lui i compiti progettuali; Lasciac si occupò della parte architettonica ed edile; Iconomopoulos, invece, della copertura dei binari e della parte tecnico-ferroviaria. In realtà il progetto era stato cominciato già nel 1909, anno in cui la società Hennebique, secondo i piani delle Amministrazioni delle ferrovie, aveva terminato di gettare la struttura in cemento armato. La prima Guerra mondiale aveva interrotto i lavori fino al 1925, quando fu indetto il concorso per il completamento. L'opera venne inaugurata nel 1927. Osservando la facciata della stazione si nota come è composta sullo schema dei palazzi di rappresentanza: un corpo centrale aggettante affiancato da due lunghe ali laterali, che si concludono con due torrette aggettanti aventi la stessa altezza del corpo centrale, il quale è caratterizzato da due possenti pilastri in pietra che terminano con due orologi sormontati da pinnacoli: questi racchiudono tre arcate che, pur reggendo una pesante muratura, si poggiano su esili pilastri binati alleggerendo così la facciata. Le ali laterali sono articolate su due ordini di aperture, arcuate al piano terra e rettangolari al piano primo. Le torrette angolari

presentano, al piano terra, un rivestimento del basamento in bugnato che, attraverso un marcapiano, separa il piano superiore caratterizzato da pilastri angolari in pietra e muratura rientrante tra essi con aperture rettangolari. Il coronamento dell'edificio è costituito da un cornicione aggettante su falsi modiglioni di pietra; al di sopra, su pilastri d'angolo, vi è una decorazione. L'intero edificio è composto dall'alternanza di due soli materiali e colori: il bianco della pietra e il rosso del mattone. Oggi la stazione ferroviaria "Il Cairo" o Mahettet Masr è la destinazione finale di treni locali e nazionali. Vari studi ed progetti mirano a trasformarla in una stazione passante interrando una linea a doppio binario che, nella tratta sotterranea alla stazione esistente, ne duplichi e ne potenzi la funzione proiettandosi come linea passeggeri a servire gli insediamenti che si sono sviluppati ad occidente sulla lingua di terreno sedimentario affacciata al mar Mediterraneo. La rete ferroviaria è stata pertanto ripensata per avere un duplice ruolo: servizio pubblico di base continuo ed efficiente, capace di supportare la futura domanda di trasporto determinata dall'aumento della popolazione insediata ed infrastruttura al servizio dell'apparato produttivo e dell'attività portuale. L'insieme delle infrastrutture si configurerà come catalizzatore della cultura mediterranea, il cui adeguato sviluppo permetterà l'accessibilità a relazioni multiple che coinvolgeranno l'intera area urbana alessandrina in un complesso sistema di relazioni nazionali e internazionali.



*23. Vista della Stazione Masr, Alessandria d'Egitto*



*24. Vista dell'ingresso della stazione Masr*



*25. Vista laterale della stazione Masr da via Grinfel*





*26. Interno della stazione Masr*



*27. Vista posteriore della stazione Masr*





### **3. PROBLEMATICHE DELL'AREA**

*Vista dell'area di progetto, El Shohadaa Murabbaa, Alessandria d'Egitto*

### 3.1 Un'analisi

L'area di progetto della stazione *Il Cairo* (o *Mahattet Masr*) vede la sua ubicazione in un punto nevralgico della città, sia per la centralità in cui si colloca all'interno di Alessandria, sia per il ruolo animato che riveste a livello cittadino. Essa comprende, oltre alla piazza immediatamente antistante l'ingresso della stazione, la vasta zona occupata dalla rotatoria di El Shohadaa Murabbaa e la superficie di mercato rionale a sud della stessa. A nord dell'area si trova la zona archeologica di Kom el-Dik. Questo luogo è una delle mete turistiche più visitate in tutta Alessandria, sia per le sue dimensioni e quantità di reperti archeologici presenti, sia per la centralità che essi hanno nel paesaggio urbano cittadino. Gli strati sui cui ha progressivamente preso forma l'epoca contemporanea costituiscono una solida base di informazioni ed un'ispirazione alla quale il progetto di architettura può attingere nel suo approntarsi. Le forme e i principi ai quali rifarsi non devono essere creati da nuovo ma, bensì, riscoperti ed estratti dall'oblio in cui sono caduti. Frequentemente "lo stesso culto del passato relega la memoria entro recinti chiusi e protetti"<sup>6</sup>. Proprio questo è quello che accade nell'area di Kom el-Dik che, oltre ad essere circondata da strade ad altra presenza di traffico, si presenta come un recinto in tutto il suo perimetro, dando al visitatore un senso di limite, quasi di divieto e non quello di area culturale integrata alla città e visitabile dal pubblico. Il sito di Kom el-Dik rappresenta una continuazione di progetto, poi-

ché nell'area di nostra competenza, si ipotizza una continuazione del reticolo urbano della città antica. Gli spazi dell'area di progetto attualmente sono occupati da bancarelle abusive, merci, auto, carretti, bestiame, mezzi pubblici e folle di persone; un mercato informale giornaliero che dilaga senza controllo in ogni direzione e senza criterio. La massiccia presenza, poi, di fermate pianificate in punti non idonei rispetto al sistema viario, sia per i mezzi urbani sia per quelli a destinazione extraurbana, peggiora ulteriormente la problematicità dell'area. Una questione critica, inoltre, è data dalla rete stradale, poiché grosse arterie di traffico provenienti da diverse radiali si incrociano in quel punto, confluendo nella grande rotatoria su cui affaccia l'ingresso della Mahettet Masr. Per tutti questi motivi lo scorrere della viabilità è assai rallentato, spesso congestionato, e la possibilità di passeggio e transito del traffico pedonale risulta molto problematica e spesso pericolosa.



*29. Suq presso El Shohadaa Murabbaa,  
Alessandria*

*30. Piazza del mercato, El Shohadaa  
Murabbaa, Alessandria*



# ANALISI, STUDIO E FINALITÀ DELL'AREA DI PROGETTO PUNTI DI FORZA

## *PUNTI DI FORZA*

Centralità dell'area nel contesto urbano cittadino.

Linee di trasporto tranviarie e stazione ferroviaria di testa.

Tracciato dell'antica via canopica e di importanti arterie stradali di scorrimento e collegamento.

Forte sistema di relazioni sociali. Diffusione di piccole attività a gestione familiare.

Mercato locale.

Cospicuo patrimonio artistico e culturale.

Coinvolgimento internazionale nella valorizzazione del patrimonio archeologico locale.

Presenza di una forte tradizione locale.

## *DEBOLEZZE*

Scarsa manutenzione delle infrastrutture e degli spazi collettivi.

Inadeguatezza del sistema viario. Accessibilità agli spazi pubblici difficoltosa.

Scarsa attenzione al patrimonio artistico e isolamento delle aree archeologiche.

Offerta non rispondente alle esigenze del turismo internazionale.

Gestione inefficiente dei luoghi culturali (non rivolti all'esterno e chiusi su stessi, poco segnalati).

Abusivismo di attività commerciali informali.

Congestione stradale a danno delle zone abitative.

Vulnerabilità sociale.

## *OPPORTUNITÀ*

Elaborare un piano di sviluppo integrato.

Creare spazi per la ricerca e lo studio archeologico.

Sensibilizzare la popolazione al rispetto urbano e al territorio.

Migliorare l'organizzazione del sistema viario, infrastrutturale e del trasporto pubblico.

Salvaguardare le tipicità artistiche ed architettoniche.

Valorizzare e salvaguardare i siti di interesse.

Potenziare l'offerta culturale incrementando le risorse.

Sviluppare nuove dinamiche turistiche.

Sfruttare le attività tradizionali come motivo di attrazione turistica.

Regolarizzare le attività informali tramite la creazione di strutture commerciali regolari

### 3.2 Intenzioni progettuali

L'intenzione progettuale è quella di creare un disegno dell'area che sia rispettoso ed integrato al perimetro urbano e, allo stesso tempo, a misura d'uomo, il cittadino deve diventare protagonista degli spazi urbani progettati. Proponiamo quindi un insediamento che abbia il duplice scopo di rafforzare l'identità, soprattutto potenziando la dotazione di spazi pubblici verdi e, al contempo, di re-istituire relazioni ed interazioni tra il contorno urbano e le nuove funzioni. L'impianto di progetto è impostato, sull'accostamento delle giaciture fondamentali dell'area e quindi definita dall'incontro di tre maglie, quella romana di epoca tolemaica, quella della direttrice ottocentesca di Maharem Beys e quella di espansione tardo-ottocentesca che segue l'orientamento esterno alle antiche mura. L'area è costituita così dall'incastro di più piazze che vengono delimitate, nella parte ad est, da una stoà antistante alla facciata d'ingresso della stazione e nella parte a sud da un caravanserraglio. La stazione costituisce oggi la moderna porta d'ingresso alla città di Alessandria, proprio nell'area in cui sorgeva l'antica porta dei bastioni di Maharem Beys. Nel panorama di Alessandria, dunque, la stazione si configura come punto d'approdo e inizio della *passeggiata archeologica* all'interno della città. La stoà è quindi considerabile come un frammento di questa passeggiata, luogo di interazione tra il moderno e l'antico. Questa struttura consiste in una lunga stecca con portico su due livelli che attraversa, a partire dal-

la stazione, due isolati e si accosta a un percorso in trincea a meno otto metri sotto il livello della città, fino a connettersi all'area archeologica di Kom el-Dik. Il percorso in trincea sarà destinato a vero e proprio museo en plein air ed esporrà i possibili reperti trovati durante la fase di scavo dell'area; a lato della trincea, inoltre, al di sotto dell'edificio porticato, si aprono stanze ipogee destinate a molteplici funzioni. La stoà si pone in strettissima connessione con il progetto per l'area di Kom el-Dik, dove i bordi dello scavo vengono ripensati e aperti verso la città, non costituendo più un recinto isolato dalla maglia cittadina ma, bensì, un area integrata dove il moderno si innesta sull'antico creando occasioni sociali e culturali. "Lavorando con la storia e la stratificazione, il progetto estrae gli oggetti per strati, li studia per comprenderli e li restituisce carichi di significato. Lo scavo riscopre l'antico che riemerge inaspettato come nuovo"<sup>7</sup>. Ed è proprio a partire dall'antico che nasce la stoà, il passo dei colonnati diventa una continuazione dell'antica strada porticata all'interno di Kom el-Dik. Inoltre, come accennato in precedenza, essa costituisce un percorso che collega i flussi di visitatori dalla stazione all'area archeologica limitrofa e viceversa. È vero che essa svolge un ruolo distributivo, ma, il suo vero ruolo è quello di andare a creare un pezzo di quella "*passeggiata archeologica*" più generale che si espande in tutta la città, a disposizione degli abitanti e dei visitatori. È possibile accedere alla stoà, o dall'area archeologica di Kom el-Dik o dalla piazza della stazione tramite un volume cubico che al suo interno mostra una semicupola e una volta a botte. Esso discende nel sottosuolo collegandosi al percorso in trincea a meno

otto metri, per poi continuare a digradare fino alla quota di meno ventuno metri, ovvero la quota della nuova stazione passante della città, importante elemento di espansione della rete su ferro urbana ed extraurbana. Questo edificio, dalla matrice tipologia del mausoleo, si presenta come il connettore tra tre diversi strati di città, ma più in generale come la cucitura tra lo strato della città antica e quello della città moderna, due strati sovrapposti che si mostrano sconnessamente nella maglia della città e che il progetto, in unione ad altri, mira ad unificare in una visione completa ed integrata. Nell'area a sud del progetto si mira, invece, allo smantellamento del mercato informale attuale per creare un complesso edilizio misto di residenze e spazi commerciali che trovano la loro definizione in un impianto a caravanserraglio. Questo recinto diventa matrice della composizione ed è ideologicamente spezzato all'incontro delle storiche giaciture delle maglie urbanistiche in quel punto. Queste "rotture" simboleggiano la memoria delle giaciture storiche nell'unione con le esigenze del presente. È come se la storia penetrasse nel progetto arricchendolo e completandolo poiché "la contemporaneità prende senso nel dialogo con l'antico, nel raccogliere le sue tracce, riordinarle e conoscerle"<sup>8</sup>. È così che nasce il frammento di caravanserraglio, che si propone nella sua incompletezza di traccia della memoria storica all'interno della contemporaneità. Il caravanserraglio è uno spazio collettivo, chiuso e ap-



erto allo stesso tempo, che viene regolato e definito dalla ripetizione seriale di un modulo. È diviso in tre corpi che delimitano e caratterizzano la piazza verde pavimentata che potrà, in futuro, accogliere attività settimanali di mercato e consentire lo svolgimento di iniziative culturali e ricreative. Gli spazi al piano terra sono dedicati a negozi/botteghe al fine di creare un mercato più salubre in sostituzione a quello informale attuale; al piano superiore, invece, proprio come in un caravanserraglio, trovano collocazione dei duplex con funzione abitativa. Alle spalle del corpo di fabbrica a ovest della piazza del mercato, viene ripristinato il tracciato dei bastioni rimuovendo le cancellate che lo delimitano; queste aree sono attualmente utilizzate come parcheggi per minibus, zone carico/scarico merci e discarica per gli scarti provenienti dal mercato. L'antico tracciato sarà destinato ad aree verdi su cui si affacceranno le residenze della parte occidentale del caravanserraglio e fruibili, inoltre, come parco dagli abitanti di tutta la città. L'attuale area occupata dalla vasta rotonda di El Shohadaa Murabbaa sarà reimpostata su tre nuove piazze di forma quadrata che si susseguono creando una fascia verticale verde. La prima piazza prevede la creazione di un palmeto piantumato secondo una griglia che viene sottolineata dal disegno della canalizzazione del sistema di irrigazione. Le due piazze successive presentano un aspetto meno regolare, trasformandosi da palmeto a giardino con flora appartenente alla vegetazione mediterranea, disposta non più secondo uno schema predefinito ma in modo spontaneo. L'ultima piazza viene delimitata dalla volumetria del caravanserraglio e accoglie la fermata della linea

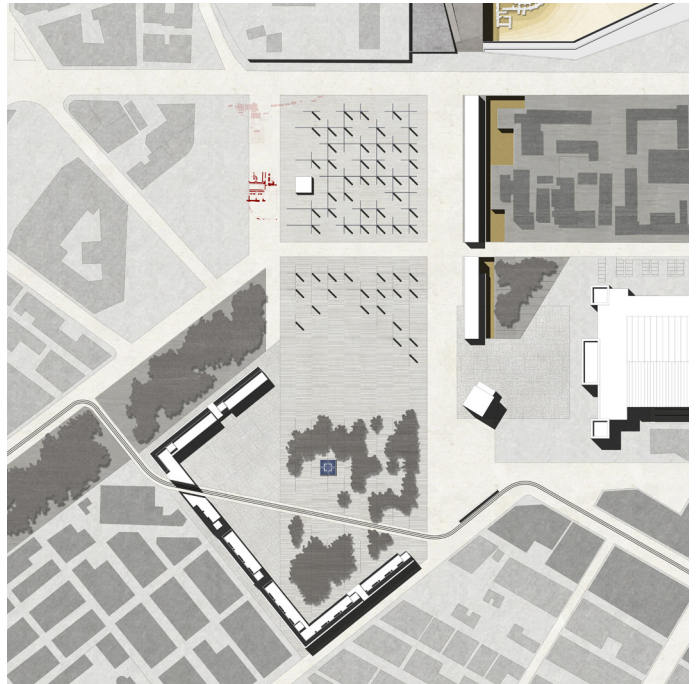
del tram proveniente da Maharem Beys. La prima piazza, invece, presenta un padiglione che si presta a copertura e discesa ai reperti archeologici ritrovati nel 1960 in corrispondenza dell' inizio della grande Rue di Maharem Beys. Attraverso il padiglione è possibile accedere a spazi ipogei dove reperti di epoca imperiale avanzata e bizantina, come capitelli corinzi marmorei, colonne e elementi edilizi, sono stati resi nuovamente visibili. Il disegno delle piazze dell'area darà unità e ordine al progetto nella sua completezza, configurando l'area in un'idea di città integrata e a misura d'uomo, dove la memoria del passato e la contemporaneità dialogano attraverso una nuova configurazione d'insieme.



*31. Cancellate attorno all'area di Kom el-Dik*

*32. Cancellate in corrispondenza delle aree degli antichi bastioni*





## 4. IL PROGETTO

*Planivolumetrico della proposta progettuale*

## 4.1 La stoà

La stoà nella cultura ellenistica era un edificio lineare a portico, di forma rettangolare allungata, che possedeva un lato colonnato affacciato ad uno spazio pubblico. Il lato opposto, parallelo a quello colonnato, era costituito da un muro di fondo. La copertura poteva essere a terrazza o, nella maggior parte dei casi, a falde. La copertura a falde formava due frontoni sui lati minori. L'accesso avveniva, indifferentemente, da ogni punto del lato colonnato. Esso costituiva un tipo architettonico semplice, caratterizzato da un'elevata flessibilità funzionale e da un alto valore compositivo, che ne spiegano, ad oggi, sia il processo di trasformazione nel tempo, sia l'uso molto differenziato. La *stoà* era un tipo edilizio di primaria importanza nell'architettura greca, soprattutto per i molteplici usi cui fu destinato. Per la sua semplicità planimetrica e per la sua schematica struttura, costruita nei suoi elementi base da un muro, un tetto e un colonnato, la stoà fu, forse dopo il tempio, l'edificio esemplare della Grecia classica e per la sua utilizzabilità versatile, insieme alla contemporanea alta capacità di adattamento, andò incontro nella maniera più profonda alle necessità specifiche dell'edilizia postclassica. Così le *stoai*, oltre alla loro funzione primaria di ambulacri al riparo dalle intemperie, ricoprirono il ruolo di locali amministrativi e da mensa di funzionari, di uffici (per esempio ad Atene la stoà *Basileios*, la stoà meridionale I), come magazzini di vendita di prodotti preziosi (*Myropolis* a Megalopoli per unguenti e simili), di borsa e sede

dell'agente di cambio, ma anche come edifici di tipo museale per esposizioni (Samotracia, *Sala dei doni votivi* Samotracia, *Sala dei doni votivi*). Il carattere della stoà venne determinato in primo luogo dalla disposizione fondamentale unilaterale, a facciata, del portico. La sua parete posteriore era di regola un vero lato posteriore e non aveva significato dal punto di vista artistico. Le stoai si rivolgevano sempre verso una delle superfici prospicienti, essendo correlate a una piazza o più raramente a una strada, e perciò, se non già prive di indipendenza, erano in una certa misura incomplete e quindi dipendenti dallo spazio antistante. A ciò va aggiunto che la lunghezza della *stoà* non derivava da qualche regolarità interna, ma si basava su condizioni pratiche oppure economiche. La fuga delle colonne e degli intercolumni restava uguale in ogni rapporto potenzialmente infinito. Un sistema aperto di regole di base permise il più grande campo di variazioni possibile delle singole realizzazioni. La ricostruzione della stoà di Attalo ad Atene è l'unica testimonianza superstite dall'antichità di questa tipologia. Grazie ad essa si può avere una buona idea di una particolarità dell'architettura delle stoai: l'allineamento di innumerevoli colonne privava ampiamente le stesse del loro carattere di supporto, cioè esse venivano viste come ripetizioni orizzontali e leggibili orizzontalmente di un motivo sempre uguale, piuttosto che come membri edilizi portanti verticali. Le *stoai* a due piani, come quella di Attalo, erano strutture di due piani porticati che si aprivano su una piazza per mezzo di una fila di supporti. A poco a poco per tali strutture si formarono alcune regole costruttive di base: il piano superiore era più basso del pianterreno, con una misura di  $\frac{3}{4}$  e le

sue colonne erano realizzate in un ordine più delicato di quello del piano terra. Due scale poste alle estremità permettevano l'accesso al piano superiore. In molti casi venivano realizzate *stoai* con botteghe, anche a due piani, come a sottolineare la vocazione prevalentemente commerciale che questo tipo edilizio assumeva nel periodo classico. Le botteghe erano allineate lungo il muro di fondo e si sviluppavano per tutta la lunghezza dell'edificio.

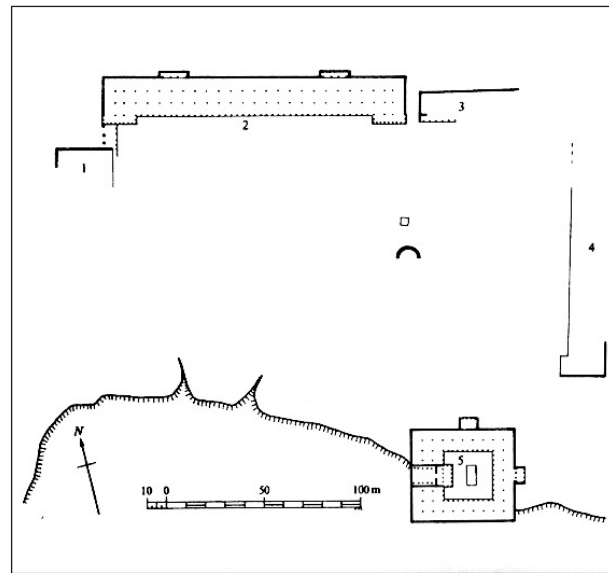
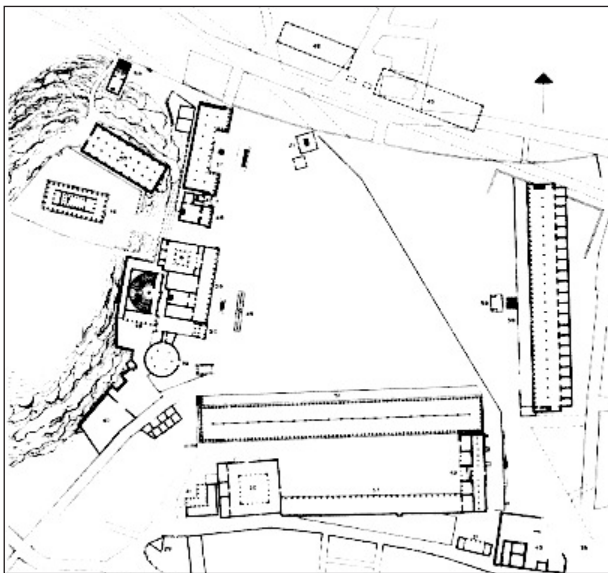
La stazione *Il Cairo (Mahattet Masr)* ricopre, nel paesaggio contemporaneo di Alessandria, una porta della città; un approdo per i flussi nazionali e internazionali di viaggiatori. Il progetto dell'edificio posto di fronte alla stazione vuole, dunque, porsi come inizio della *passeggiata archeologica* all'interno della città, estendendo la sua volumetria per due isolati, fino a congiungersi con l'area archeologica di Kom el-Dik. Nell'architettura greca antica la *stoà* era una struttura costituita da un portico che presentava un lato aperto e colonnato e uno chiuso da un muro, una vera e propria strada coperta. In alcuni casi il muro era il principio di uno sviluppo di stanze a una o più file. La copertura poteva essere a spioventi, o in molti casi l'edificio si sopraelevava ripetendo lo schema del piano inferiore. È a questo modello che si ispira l'edificio posto a fronte della stazione che nel suo complesso ne evoca forme, proporzioni, e funzionamento. La *stoà* aveva la funzione di riparare dal sole le persone nelle *agorà*, ma quando il muro, si articolava in file di stanze, il portico assumeva il ruolo di elemento di distribuzione anteposto agli spazi che davano accoglienza alle botteghe dei mercanti e degli artisti. Come nella *stoà* an-



tica, la struttura di progetto è composta da un portico su due livelli che si appoggia a un muro dietro al quale si articola una fila di stanze. La strada passante tra i due isolati su cui si estende il corpo di fabbrica funge da cesura sulla volumetria dell'edificio dividendolo così in due elementi lineari e continuativi. Al piano terra lo spazio tra il colonnato e il muro crea uno spazio coperto che funge da passaggio coperto e da elemento distributivo per una serie di stanze che si aprono oltre al muro. Il passo delle colonne è proporzionato rispetto a quelle della strada porticata all'interno dell'area archeologica di Kom el-Dik, l'edificio della *stoà* viene così a configurarsi come un'ideale prosecuzione di quell'antica arteria stradale che si estendeva per la città greco-romana. In planimetria le stanze sono formate dalla ripetizione di una cellula base che, alle estremità e al centro del fabbricato più lungo, lasciano spazio ai corpi scala e al vano ascensore. Queste stanze saranno spazi dedicati al terziario, posti al piano terreno proprio per agevolare la fruizione di servizi dedicati al pubblico come: biglietterie per i mezzi pubblici, agenzie turistiche, punti informazione e accoglienza, uffici e biglietterie per musei ed itinerari archeologici e agenzie private di compagnie per trasporto su gomma con destinazioni Abu Qir, Il Cairo, Beni Suef, Asyut e Luxor. Al piano superiore lo schema si ripete, un colonnato coperto si articola come elemento distributivo per le stanze che, a questo livello, sono adibite a uffici, laboratori, aule studio e archivi per archeologi e ricercatori operanti in quell'area. Questi edifici si accostano a un percorso in trincea a cielo aperto profondo otto metri che, a partire dall'isolato della stazione si sviluppa parallela-

mente a tutta la lunghezza della *stoà*, passando sotto il livello stradale fino a giungere allo scavo archeologico di Kom el-Dik. In questo modo il visitatore, una volta giunto alla stazione di Alessandria potrà seguire il percorso museale *en plain air* in trincea e, mediante l'esposizione di diversi tipi di reperti, ripercorrerà le stratificazioni che hanno caratterizzato la storia del luogo; inoltre lungo questo percorso avrà la possibilità di visitare delle camere ipogee collocate sotto gli edifici della *stoà*. Questi spazi ipogei oltre ad ospitare reperti con maggior necessità di protezione, costituiscono una continuazione ideale dello scavo. Questa è la ragione per la quale anche le sezioni della trincea sono di spessori differenti e non regolari, come se lo scavo nel suo procedere si allargasse, dove possibile, nella città attuale creando una cerniera tra città contemporanea e città antica. L'idea di creare un disegno planimetrico con possibilità di espansione per gli scavi verso la piazza, come un elemento in divenire, non finito, è stata molto importante nella formulazione del progetto che trova le sue basi nelle connessioni con gli scavi alla quota dello strato della città antica. Lo scavo in trincea, che ha una profondità di otto metri, si collega direttamente all'antica strada porticata portata in luce nello scavo di Kom el-Dik e si dimensiona in larghezza (otto metri) proprio in conformità all'antica strada esistente, ponendosi come suo prolungamento. In questo punto la *passeggiata archeologica* può continuare all'interno dello scavo, dove un progetto prevede la regolarizzazione dei bordi attuali e la riorganizzazione dell'area archeologica. Il progetto, di competenza di un altro gruppo di studio, si pone come sin-

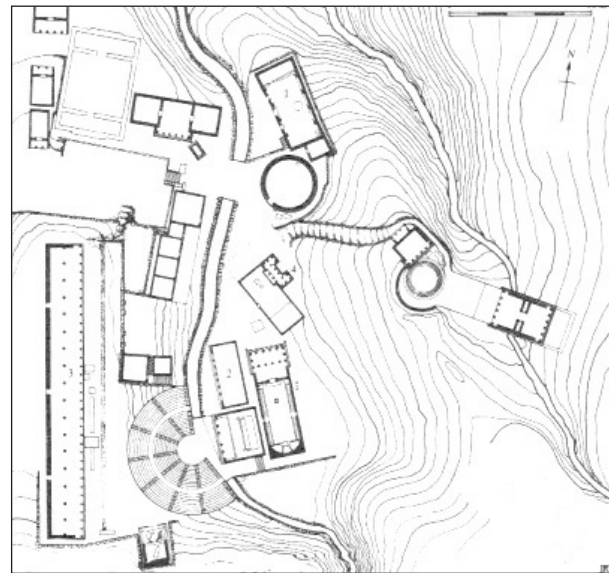
tesi di due differenti periodi storici: quello romano, a cui appartengono le rovine, e quello napoleonico a cui apparteneva il forte di Gallice Bey. Il progetto si compone di due parti: il museo archeologico e il terrapieno. Il museo archeologico, che riprende per dimensioni e materiali l'ingresso al forte napoleonico, è stato pensato come fulcro del progetto al quale tutte le parti fanno riferimento. Esso è di forma cubica e racchiude al suo interno molteplici funzioni: uffici per militari e archeologi, un museo e un sistema di discesa all'area degli scavi. Una volta entrati nell'edificio si potrà scendere al sito archeologico attraverso una grande rampa o mediante un sistema di scale ed ascensori interni. Il sito archeologico di Kom el-Dik è un cantiere a cielo aperto. Tuttavia quest'area è caratterizzata, oggi, dall'impossibilità di un ampliamento. I lavori di scavo, infatti, sono limitati nel loro avanzare dal contorno urbano della città che ne limita l'espansione. Da questo presupposto si è sviluppato il ridisegno e la progettazione dei bordi dell'area. Essi prendono forma in un terrapieno che ricalca le orme del forte napoleonico di Gallice Bey. Il terrapieno risulta quindi essere un lembo, un proseguimento della città che gli sta intorno, e che, flettendosi verso l'alto come un piano inclinato, nasconde la vista dei resti. Esso, inoltre, racchiude al suo interno, come in una tasca, dei piccoli negozi destinati ad attività commerciali locali. Questo sistema, inoltre, è unito all'interno da un percorso in quota che affaccia sugli scavi e che dà la possibilità di circolare sul perimetro per avere una vista panoramica dell'area dall'alto.



34. Stoà Basileios meridionale I di Atene

35. Myropolis Agorà, Megalopoli

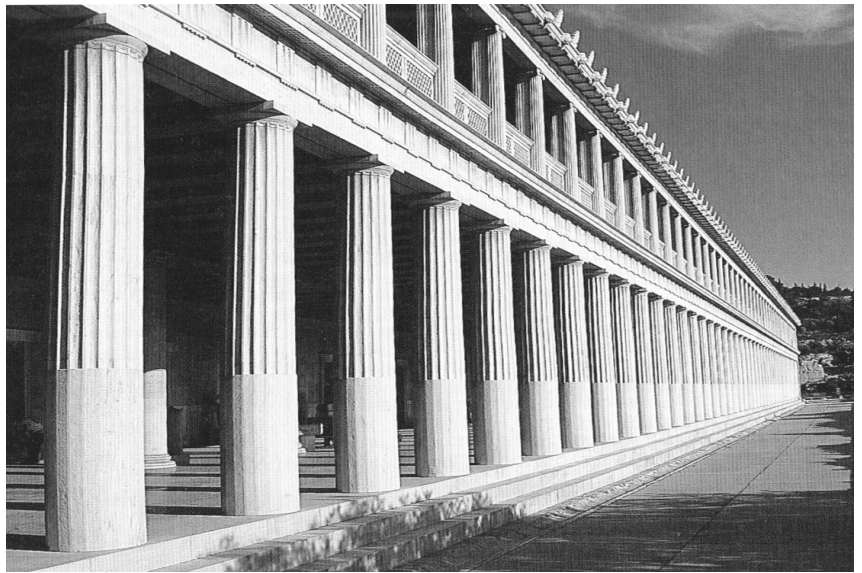
36. Santuario di Samotracia





*37. Colonnato della Stoà di Attalo (141 a.C.)*

*38. Vista della facciata, ricostruzione 1951*



## 4.2 Il mausoleo

Il *mausoleo* è un sepolcro di eccezionale monumentalità, generalmente costruito nei secoli per conservare il corpo di un grande leader o di un personaggio importante. Fin dall'antichità, però, esso venne utilizzato anche dall'aristocrazia e dalle classi facoltose per dare sepoltura a uno o più membri della nucleo familiare. Questa architettura comprendeva al suo interno una stanza in cui erano conservati sarcofagi e urne funerarie. Il termine *mausoleo* deriva dal re *Mausoleo di Caria*, satrapo persiano, la cui moglie *Artemisia* nel 351 a.C. fece costruire il famoso *Mausoleo di Alicarnasso*, una delle sette meraviglie del mondo antico. La funzione dei monumenti funerari, come i *mausolei*, non serviva soltanto per l'inumazione, ma mostrava soprattutto specifiche qualità del committente e dei suoi familiari; perciò molte volte essi vennero costruiti mentre il committente era ancora in vita. Esempi famosi sono i mausolei imperiali dell'antica Roma, quelli che Augusto ed Adriano fecero innalzare a conferma del proprio diritto dinastico, oppure, come espressione della propria immagine di sovrano all'inizio o nel corso del proprio regno. A Roma, nel periodo della Repubblica e nella prima età imperiale, ci si preoccupava in genere dell'opinione pubblica e le tombe venivano considerate chiara testimonianza dello splendore e dell'antichità della famiglia. I monumenti funerari servivano, quindi, non solo a proteggere le sepolture, ma anche e soprattutto ad esprimere gli affetti famigliari e la volontà del proprietario. Bisogna ricordare inoltre che la somiglianza

di funzione ai monumenti onorari determinava in gran parte anche la forma dei monumenti funerari, che, nel paesaggio antico si alternavano a ville e santuari, non venendo così isolati in aree fredde e lugubri come i grandi cimiteri urbani odierni. Questo fatto sta a dimostrare come essi fossero integrati nella vita cittadina e caratterizzati da leggerezza e serenità; poiché non si respingeva la morte come espressione della forza del destino essi, con la loro monumentalità e la gradevole decorazione, vennero inclusi in maniera del tutto naturale nell'ambito della vita pubblica. Nel corso del III e del IV secolo, vennero costruiti grandi *mausolei* a cupola, come quello del cosiddetto monumento dei Gordiani sulla via Prenestina, il *mausoleo* di Massenzio sulla via Appia a Roma e quello di Diocleziano a Spalato. Essi si distinguevano dai modelli di mausoleo precedenti, poiché assai somiglianti alla tipologia del tempio, soprattutto per la grandezza, l'articolazione e la decorazione degli interni. Questi *mausolei* erano frequentemente isolati nei recinti dei palazzi e presentavano ampi ambienti a cupola in piena luce. Allo stesso tempo i morti non erano più presenti, perché i sarcofagi erano incassati nelle nicchie alle pareti, oppure, collocati nei cunicoli del podio o dello spazio sotterraneo. Gli interni erano decorati con magnifici mosaici, le colonne sostituite da marmi rari e le pareti ricoperte da raffigurazioni pittoriche. Il "*Libro XLIX dell'antichità*" di Pirro Ligorio, architetto pittore e antiquario italiano del Cinquecento, è dedicato alla trattazione dei monumenti funerari delle famiglie e dei personaggi celebri della storia di Roma, un argomento che, insieme a quelli contenuti nei libri XLVIII e L del me-

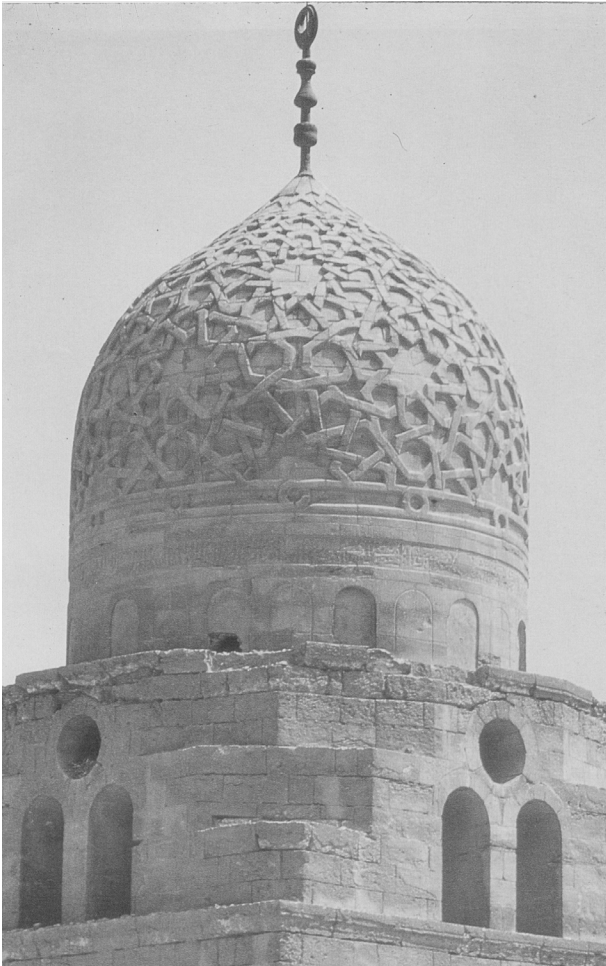


desimo volume, completa il ciclo di tematiche funerarie all'interno trattato ligoriano sulle *Antichità*. Il trattato di Pirro Ligorio mostra che, grazie al patrimonio dell'architettura classica, nel corso dei secoli l'architettura funeraria antica si era imposta come una delle classi tipologiche più intriganti, divenendo campo di indagine per la ricerca progettuale. Dalla ricchezza morfologica e dalla varietà planimetrica e combinatoria delle forme architettoniche funerarie, che generazioni di architetti avevano riesumato, spesso nella difficoltà delle ipotesi ricostruttive, la *nuova architettura* aveva potuto trarre ispirazione rigeneratrice, soprattutto a partire da importanti esempi di modelli a pianta centrale.

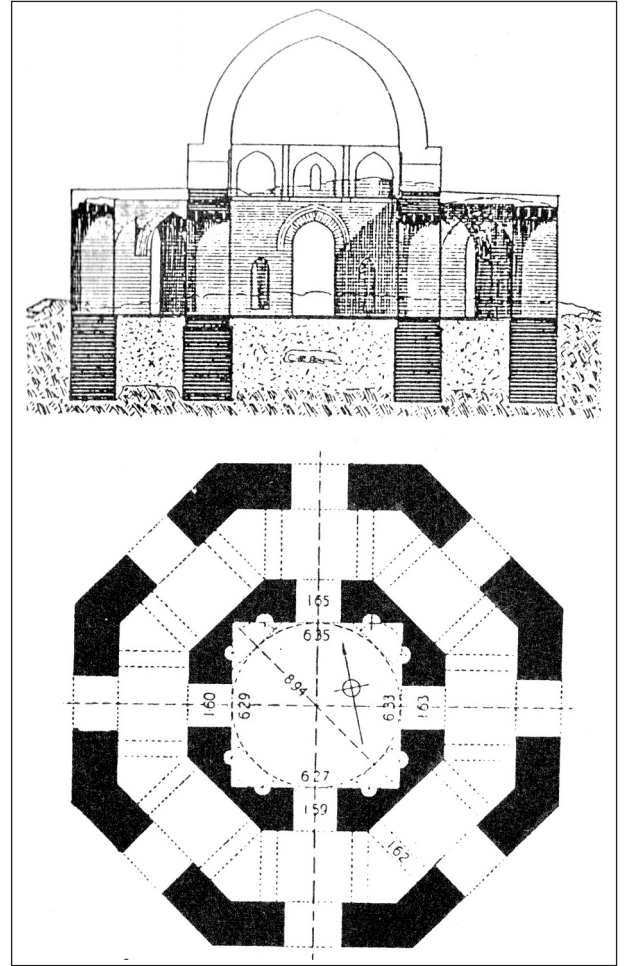
Guardando la stazione, posto all'angolo destro della piazza antistante l'edificio ferroviario, trova ubicazione il volume del mausoleo. Esso è posizionato, in quel punto, come conclusione dell'asse stradale di Maharem Beys, oltre ad assumere il ruolo di edificio di testa della direttrice. Questa struttura assume un ruolo centrale nel progetto, poiché tramite la sua volumetria è possibile scendere nel sottosuolo per intraprendere un percorso museale *en plein air* in trincea a meno otto metri; inoltre è possibile continuare la discesa fino alla quota di meno ventuno metri, ovvero la quota della stazione passante della città, nuovo importante elemento di espansione della rete su ferro urbana ed extraurbana. Questo edificio, dalla matrice tipologia del mausoleo, si presenta come una connessione tra tre diversi strati di città, ma che, più in generale, funge da cucitura tra lo strato della città antica e quello della città moderna, due strati sovrapposti

che si mostrano sconnessamente nella maglia della città e che il progetto, in unione ad altri, mira ad unificare in una visione completa ed integrata. La sua posizione, inoltre, nelle immediate vicinanze della stazione, e quindi nel punto che funge da “porta” della città, risulta essere strategica al fine della passeggiata archeologica all’interno di Alessandria. Proprio come in un *mausoleo*, dove il vuoto interno, insieme a quello simbolico della sepoltura, vengono bilanciati dalla volumetria esterna, il vuoto della discesa ai vari livelli della città si controbilancia alla plasticità cubica del manufatto fuori terra. Osservando la pianta è possibile notare come esso nasca dall’incastro di due figure geometriche: un quadrato e un rettangolo. Esternamente il mausoleo si presenta come un cubo semplice e spoglio; il lato sud-est è aperto con una forma ad arco a tutto sesto, sotto al quale è posto a schermatura un setto murario più basso che lascia intravedere l’interno facendo filtrare luce ed aria. Questo muro, altro non è, che l’alzato del lato maggiore del rettangolo visibile nella pianta; il rettangolo, sul lato a nord-est, si concretizza volumetricamente in un portico che esce dal cubo, accostandosi alla struttura in modo da segnalare e riparare l’ingresso all’edificio. Il portico presenta una parte chiusa da un setto a forma di “L” che muta, nella metà successiva, in quattro massicci pilastri in cemento, richiamando, così, gli ingressi colonnati di molti *mausolei* antichi. Entrando nella struttura l’evocazione del *mausoleo* è lampante; la struttura esterna, infatti, semplice e spoglia come il Mausoleo di Galla Placida a Ravenna, si configura come un tiburio che contiene al suo interno una semicupola decorata a mosaico che prosegue in una volta a botte, fino

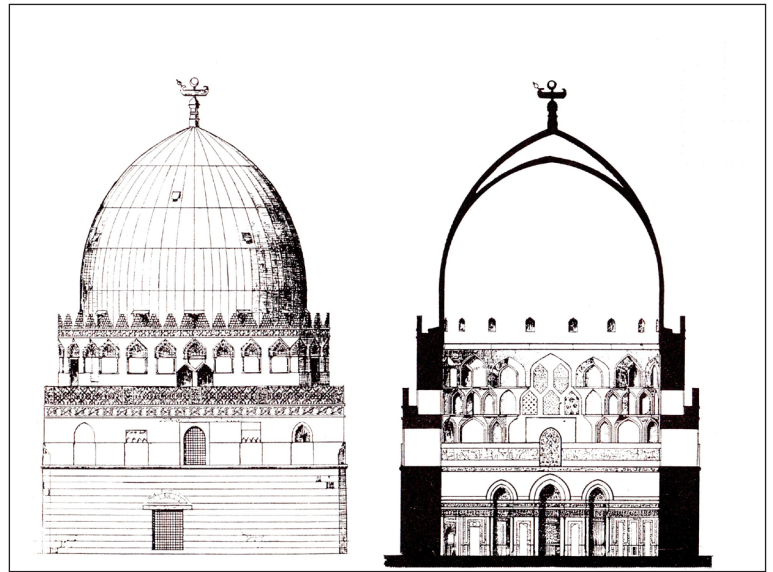
a congiungersi con l'apertura ad arco del lato a sud-est. La semicupola e la volta a botte si innestano su un tamburo che poggia su tre massici muri perimetrali di uguale misura. La pianta dell'edificio, infatti, come in molti mausolei romani e moschee di epoca ottomana, è centrale e quadrata. Su questo schema va ad innestarsi il disegno della scala che, sempre in forma quadrata, si avvolge in un vuoto centrale a tutta altezza verso il basso. Scendendo lungo le rampe della scala, staccata dalle pareti laterali, è possibile ammirare una vasca d'acqua posta a conclusione del vuoto centrale. La vasca rappresenta il centro del *mausoleo* e quindi l'occhio della memoria del passato che guarda verso la cupola, il presente. La suggestione del *mausoleo*, inoltre, viene richiamata dalle nicchie ricavate nelle pareti laterali che lasciano posto all'esposizione di antichi reperti di epoca greco-romana. Scendendo le rampe della scala è possibile accedere al livello dello scavo a meno otto metri, posto parallelamente all'edificio della stoà, oppure, scendere fino a meno ventuno metri, al livello della stazione passante, giungendo così ai binari sotterranei. Il progetto si è mosso nella ricerca delle forme più appropriate, che a partire dall'antico, commemorino ed esaltino la congiuntura tra due mondi coesistenti, in un accostamento che non può più essere negato, ma, bensì esaltato nella contemporaneità. Pur con le sue funzioni oggettive, questo edificio si configura come un monumento che conserva la memoria e la propaga.



39. Cupola del Mausoleo di Khadija Umm al-Ashraf, Cairo, 1430-1440

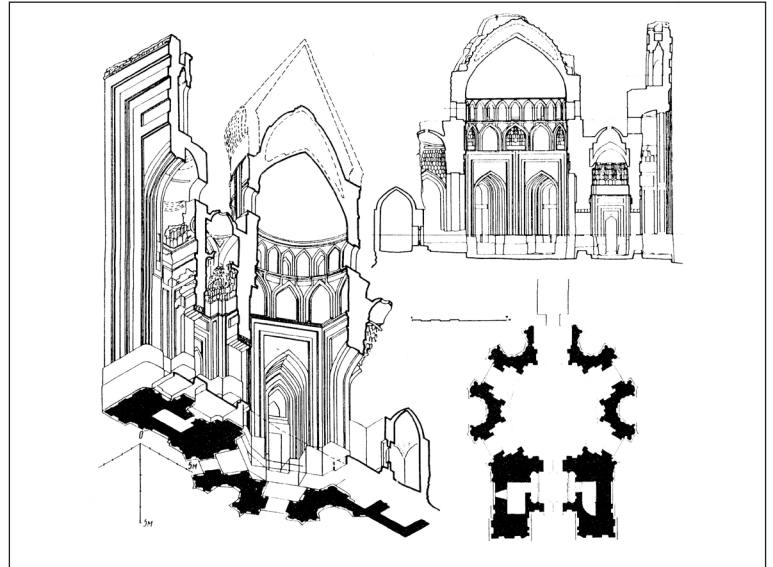


40. Sezione e pianta del Mausoleo di Qubbat as-Sulaibiyya, Samarra, 862



41. Prospetto e sezione del Mausoleo di Imam ash-Shafi'i, Cairo, 1211

42. Assonometria dal basso, sezione, pianta del Mausoleo Tughrabeg Khanum, Urgench, 1370



### 4.3 Il caravanserraglio

I *caravanserragli* o *khan, han* in Turchia, erano edifici tipici della tradizione orientale che, disposti lungo le piste carovaniere a distanze corrispondenti a un giorno di viaggio, o, alle volte, all'interno della città nei pressi del *bazar*, accoglievano uomini, animali, cose, carovane commerciali e religiose, per la sosta e il riposo durante un viaggio. A volte essi funzionavano anche come sistemi postali appositamente previsti per la sosta, il ristoro e il cambio dei cavalli. L'architettura dei *caravanserragli*, in pietra (Siria e Turchia) o mattoni cotti (Iran), era generalmente caratterizzata dalla presenza di un grande portale che costituiva l'elemento su cui maggiormente si concentrava l'attenzione dei costruttori. La sua immagine, fortemente chiaroscurata per la presenza di nicchie e volte, generalmente emergente dal piatto profilo dell'edificio, dava al viaggiatore che si avvicina lungo la assoluta pista desertica, ma gelida durante gli inverni, la sensazione della sosta e del riposo al coperto. Spesso il *caravanserraglio*, era costituito fondamentalmente di camere per i viaggiatori e stalle per gli animali, ed era anche arricchito da una serie di servizi per rendere più piacevole e confortevole la sosta: il pozzo o la vasca per l'acqua costituiva una dotazione indispensabile, ma si trovavano anche le latrine, il bagno pubblico, uno spazio per pregare, o addirittura come nel cortile di alcuni *han* anatolici, una piccola moschea, sollevata dal terreno con una struttura di archi o pilastri. Nelle regioni in cui l'inverno era particolarmente rigido,

gli spazi per dormire erano dotati di camini. All'interno della città poi, nei caravanserragli urbani il cui spazio centrale era spesso coperto da cupole o volte, le carovane trovavano al piano terra gli spazi per il deposito delle merci, per la loro compravendita e il commercio all'ingrosso, per una loro eventuale prima lavorazione: mentre i commercianti disponevano, al piano superiore, servito da ballatoi, di stanze per alloggiare e di uffici per le contrattazioni, aperti sulla corte centrale; piccoli ambienti, accanto all'entrata, erano destinati al personale di servizio e di controllo. La derivazione greca dei nomi di alcune parti di *caravanserraglio* (*funduq* dal greco *pandokheion*, *qaysariyya* da *kaisareia*, abbreviazione di *kaisareia agorà*, il mercato imperiale costruito da Cesare di Antiochia) testimonia la continuità delle istituzioni commerciali dalla città bizantina a quella islamica. È la stessa continuità che si ritrova operante nella trasformazione, dimostrata da J. Sauvaget, della via porticata della tradizione ellenistico-romana in Oriente, nel percorso lineare coperto del suq delle città islamiche<sup>9</sup>.

La città nell'Islam è essenzialmente, all'origine, un punto di incontro per gli scambi commerciali: la città mussulmana è, se si può dire, molto semplice e, allo stesso tempo, molto moderna, nel senso che essa è un mercato all'incrocio di strade o di un guado di un fiume. L'elemento essenziale della città mussulmana è il mercato. "Questo è del tutto evidente presso gli arabi del deserto che non posseggono delle città propriamente dette, dal momento che essi vivono sotto la tenda; ma tuttavia hanno una serie di punti fissi disposti in un cerchio sulla carta

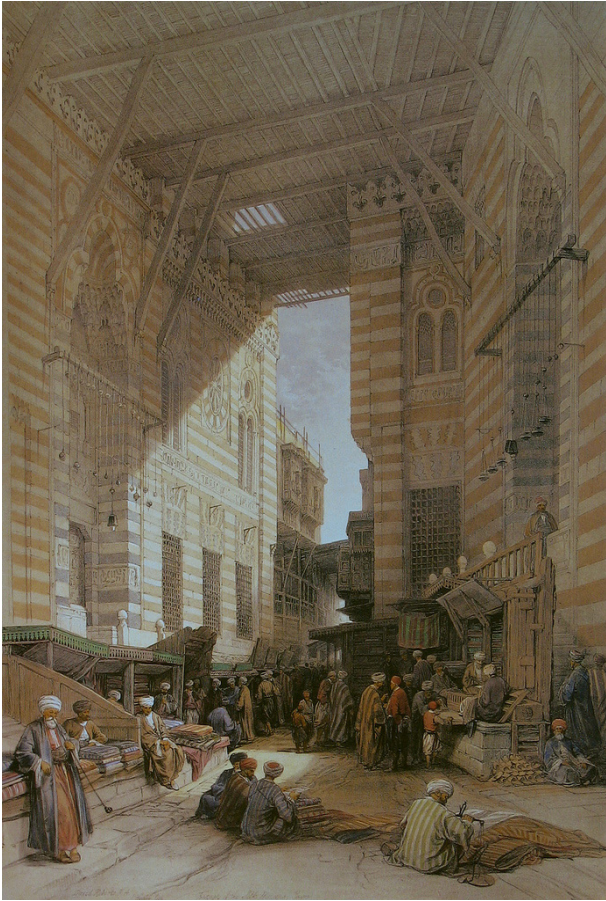


geografica, dove, secondo i giorni della settimana essi si riuniscono successivamente per il mercato. In Marocco quasi tutti i giorni della settimana sono distribuiti sul territorio di una tribù, come nomi di una sorta di embrioni di città, luoghi dove si impiantano delle tende fisse perché comode, all'incrocio delle piste che portano a diverse località. Supponiamo ora che il luogo dove si barattano le derrate sia anche il luogo dove gli si facciano subire certe trasformazioni, immediatamente il *suq*, il mercato, dove non c'era che qualche tenda per uno, due o tre giorni della settimana, diventa una città a mestieri specializzati. È questa la città mussulmana, essa poggia essenzialmente sull'idea di mercato<sup>10</sup>. Fin dall'antichità, era nei diversi settori del *suq*, animatissimi e pregni di odori, che le merci confluivano per la loro vendita ai consumatori o ai commercianti della città; ma, prima che essere un luogo in cui il commercio trovava un concentrato e formidabile sistema di diffusione delle merci a livello urbano, il *bazar*, di una determinata città, era una delle tappe di un sistema territoriale, formato da piste e vie carovaniere che collegavano tra loro tutti i più importanti centri del mondo islamico. Proprio a partire dalla concezione di *mercato* come atto fondativo della città araba, si sviluppa il progetto del *caravanserraglio*, le cui parti di edificio si pongono in stretta connessione con il costruito ad esso adiacente, interrompendosi con delle cesure in corrispondenza degli assi stradali dei quartieri retrostanti. La definizione dell'impianto di questo edificio trova spazio nello smantellamento del mercato informale presente allo stato attuale, per dare vita così a un complesso misto di res-

idenze temporanee e alla creazione di spazi commerciali che si configureranno come continuazione integrata del *suq* disposto lungo le vie retrostanti. Il *caravanserraglio* diventa matrice della composizione ed è un recinto ideologicamente spezzato all'incontro delle storiche giaciture delle maglie urbanistiche in quel punto, oltre che dalla linea del tram proveniente dalla direttrice di Maharem Beys. Esso è diviso in tre corpi principali che delimitano e caratterizzano la piazza, configurando, così, uno spazio collettivo, chiuso e aperto allo stesso tempo. Una dimensione importante delle città islamiche è quella degli spazi pubblici aperti. L'impressione che si ha visitando queste città è l'assenza di quella particolare formazione spaziale, tipica della città occidentale europea, che viene chiamata "piazza". Il corrispettivo della *piazza* come spazio pubblico è, nelle città islamiche, la *moschea congregazionale*. Il vasto spazio antistante all'edificio di preghiera, infatti, assume le caratteristiche di una piazza poiché: gli ingressi collegano sale porticate e percorsi pubblici urbani circostanti, diventa luogo di passaggio e incontro all'interno della città ed è facilmente accessibile da più direzioni. È così, quindi, che lo spazio creato dal *caravanserraglio* assume la predominante funzione rappresentativa di "foro" urbano, una mediazione tipologica tra lo spazio religioso islamico e quello occidentale della piazza. Il progetto del mercato nasce in questo contesto con lo scopo di esaltare l'anima commerciale insita nel quartiere. Quest'area si presenta, ad oggi, sprovvista di strutture dedicate allo scambio e in uno stato di crescente degrado caotico, da qui l'idea di fornire attrezzature adeguate per sop-

perire a queste mancanze. L'edificio ha un impianto molto regolare: il complesso è studiato in modo da permettere alle botteghe di affacciare sullo spazio centrale della piazza, proprio come in un *caravanserraglio*. L'impianto planimetrico è regolato e definito dalla ripetizione seriale di un modulo, ogni modulo costituisce una bottega che può essere singola o doppia, se comunicante tramite aperture nei setti divisorii. Sempre all'interno di alcuni moduli, trovano ubicazione i corpi scala con i vani ascensore. Al piano superiore sono collocate delle residenze temporanee strutturate in forma di duplex destinate ad ospitare archeologi, studiosi e ricercatori. Mentre la distribuzione per gli accessi alle botteghe risulta fruibile liberamente dalla piazza senza un percorso vincolante, al piano primo l'accesso ai duplex è regolato da un corridoio che si sviluppa sul lato opposto alla facciata principale. Questo corridoio è un percorso semiaperto poiché privo di copertura e schermato dalla radiazione solare tramite un sistema di travature. Oltre al suo compito primario, questo corridoio di distribuzione svolge la funzione di *malqaf*, ovvero camino del vento, favorendo così la circolazione naturale dell'aria all'interno del percorso. I duplex presentano al piano primo uno spazio a doppia altezza che funge da ingresso e soggiorno, tramite una porta si accede alla cucina che comunica con una loggia ombreggiata aperta sulla piazza del *caravanserraglio*, nella quale è possibile consumare i pasti all'aperto o semplicemente trascorrere il tempo. Dall'ambiente d'ingresso si sviluppa una scala che porta al piano secondo; uno spazio studio, che affaccia sul livello sottostante, permette l'accesso alla camera da letto con bagno e balcone rivolto verso la piazza.

Proprio come avveniva nelle *dur-qa'a* della casa araba, lo spazio a doppia altezza è il luogo principale e meno privato della casa in cui accogliere l'ospite e trascorre il tempo in compagnia. Questo ambiente prende luce e aria attraverso una parete costituita da listelli inclinati in legno disposti orizzontalmente come grandi brise soleil; essi con la loro funzione e il loro posizionamento in corrispondenza della *dur-qa'a* evocano un elemento tipico della trazione islamica: la *mashrabiya*. Essa è un elemento di facciata dell'architettura araba, la cui principale funzione è quella di controllo della radiazione solare e del microclima interno degli ambienti. Nella tradizione islamica la *mashrabiya* viene creata con l'ausilio di schermi lignei in grado di ostacolare la vista dall'esterno verso l'interno, creando così un senso di privacy, e di filtrare il passaggio della luce. Allo stesso modo lo schermo progettato filtra luce e aria costituendo, anche, un importante elemento di facciata. L'andamento generale nel prospetto della struttura è caratterizzato dall'orizzontalità, sottolineata dallo sviluppo longitudinale dell'edificio, dalle fasce dei parapetti di logge e balconi e dal sistema di pannellature orizzontali in legno. L'edificio è concluso da un tetto praticabile a terrazza, una fenditura nella pavimentazione in corrispondenza delle camere da letto, inoltre, crea un taglio di luce che va a illuminare così gli ambienti sottostanti.

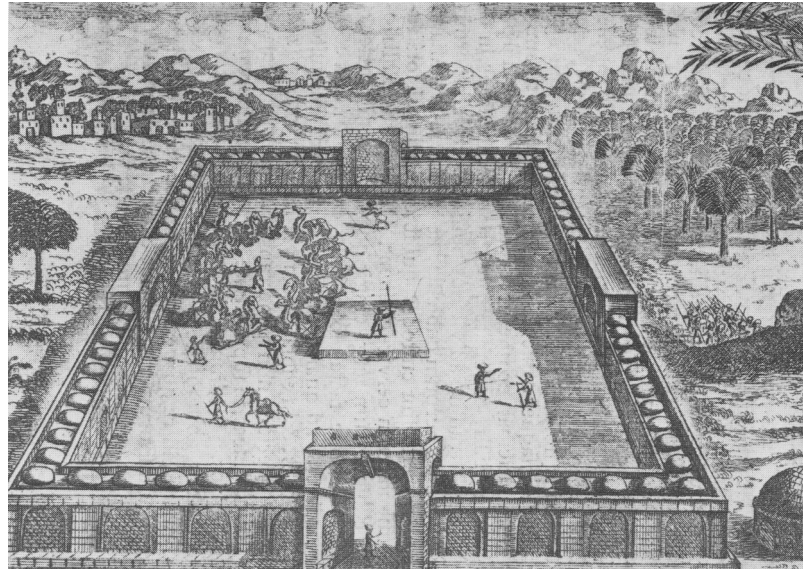
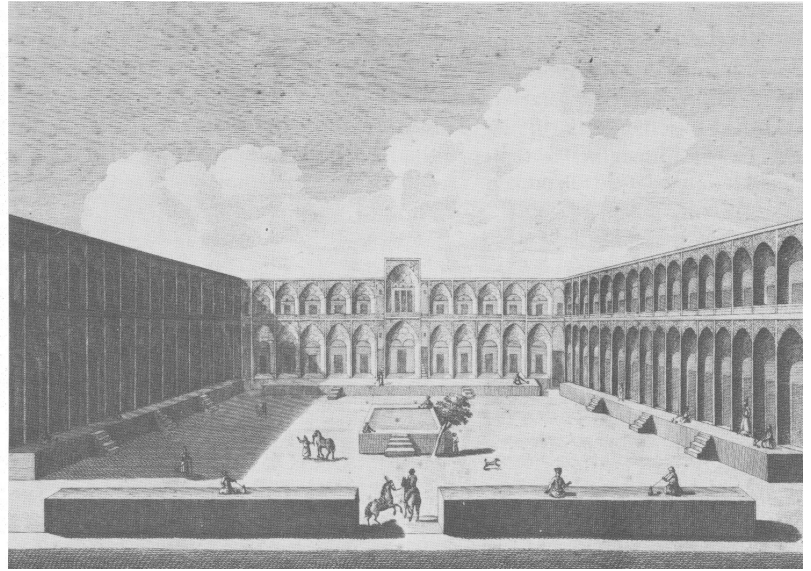
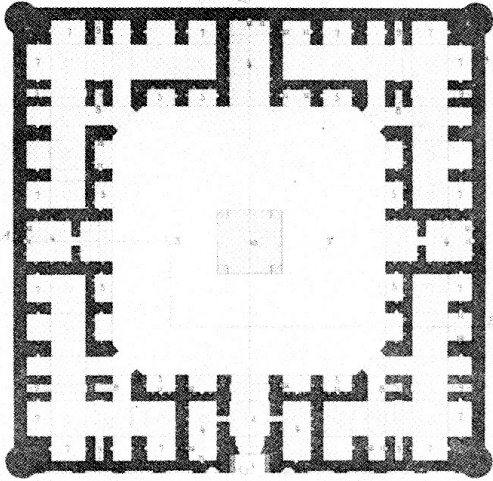


**43.** *Vista interna di un bazar, Il Cairo, David Roberts, olio su tela, 1840*



**44.** *Ingresso di un abitazione, Il Cairo, David Roberts, olio su tela, 1840*





45. Pianta del Caravanserraglio di Passengan, Iran

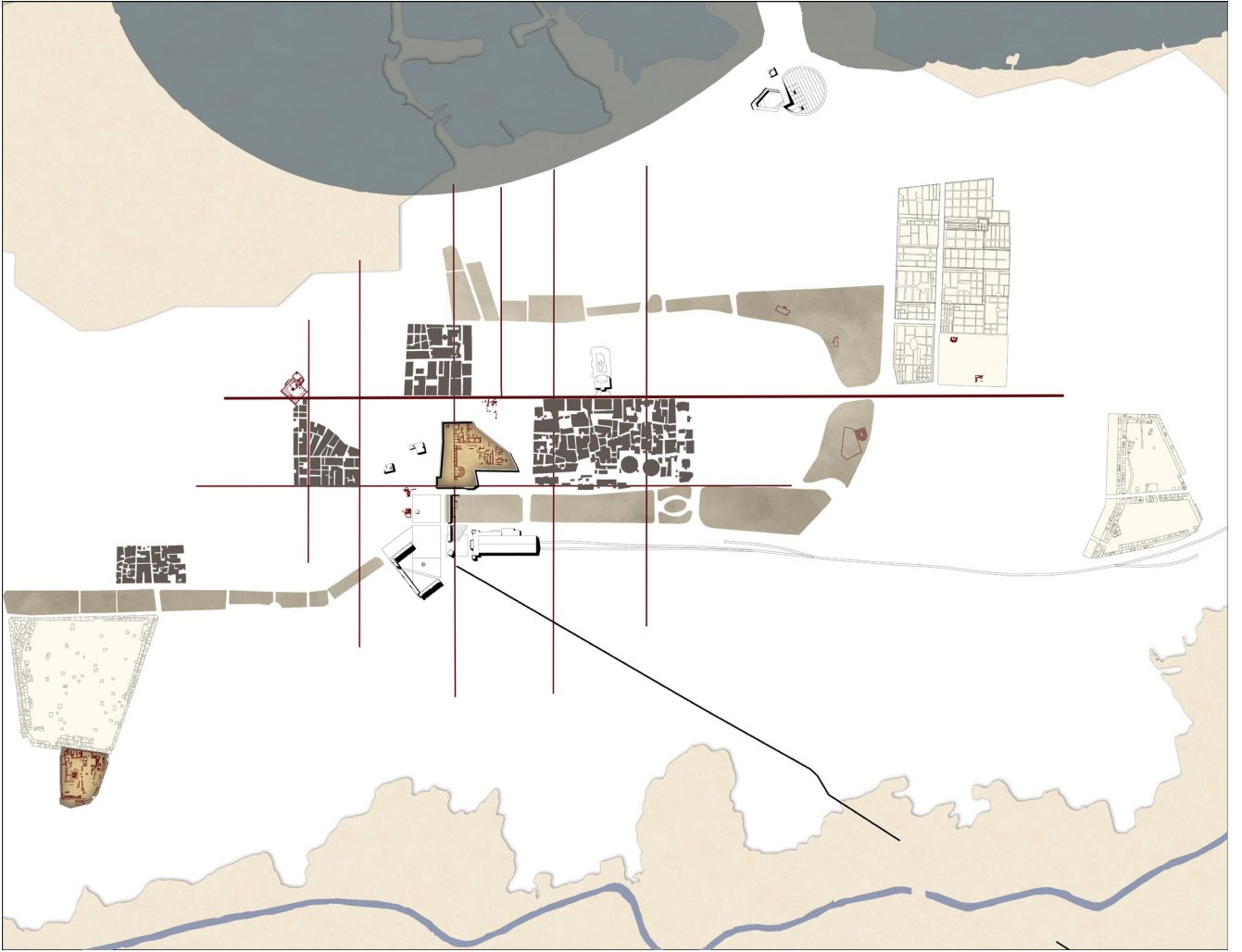
46. Caravanserraglio Reale, Khshan, Iran

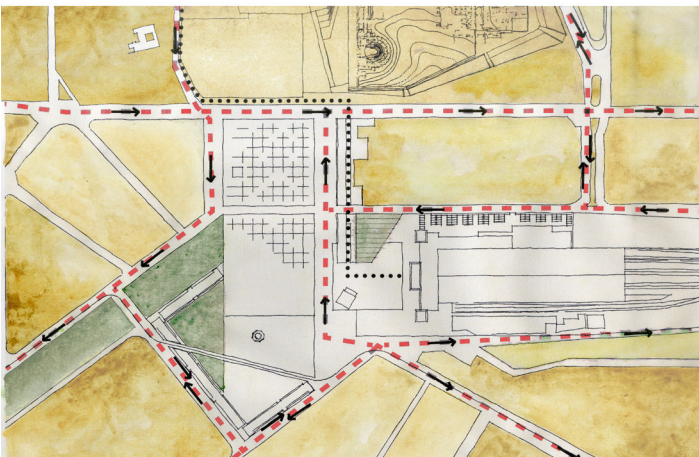
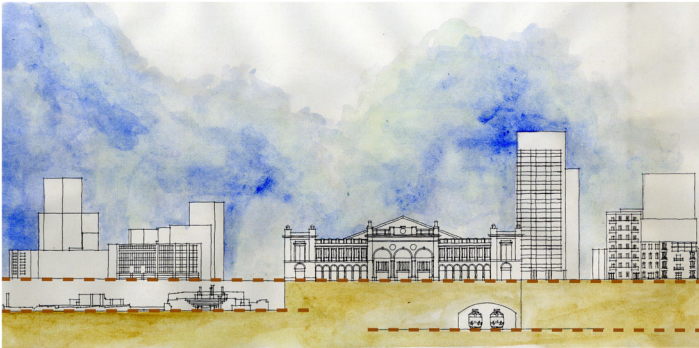
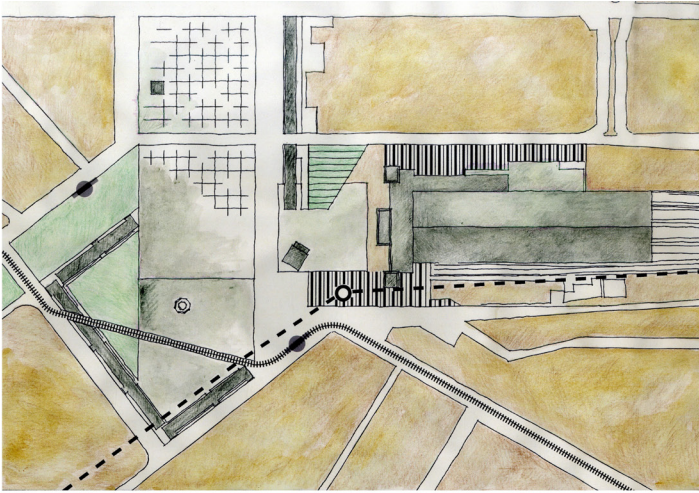
47. Caravanserraglio Yazd-i Kast, Iran

1. Angelo Torricelli in *“Non per altro si restaura che per apprendervi: l'antico nella città e nelle tradizioni del moderno”*
2. Le maggiori fonti per il periodo greco sono gli studi degli archeologi Achille Adriani, autore di *“Repertorio d'arte dell'Egitto greco-romano”*, e P.M. Fraser, *“Ptolemaic Alexandria”*
3. Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano 1995, pag 10
4. Cit. Luisa Ferro in *“Alessandria d'Egitto: archeologia e città”*, tesi di Laurea *“Progetti per l'area storica archeologica di Abuqir”*
5. Cit. Luisa Ferro in *“Alessandria d'Egitto: archeologia e città”*, tesi di Laurea *“Progetti per l'area storica archeologica di Abuqir”*
6. Angelo Torricelli *“Invenzioni dell'antico. Studi e progetti per Milano Archeologica”* in Progetto archeologico. Progetto d'architettura.
7. Angelo Torricelli *“Memoria e immanenza dell'antico nel progetto urbano”* in Archeologia urbana e progetto d'architettura.
8. Luisa Ferro *“Percorsi dell'invenzione, Atene e Campi Flegrei”*, in Archeologia e Architettura, a cura di G. Ciotta, Quaderni di Aion, Aion edizioni, Firenze 2009
9. Le plan de Laodicée sur Mer, J. Sauvaget, in *“Bulletin d'Etudes Orientales”*, IV, 1934
10. *Les corps des métiers et la cité islamique*, L. Massignon, in *Revue Internationale de Sociologie*, 1920



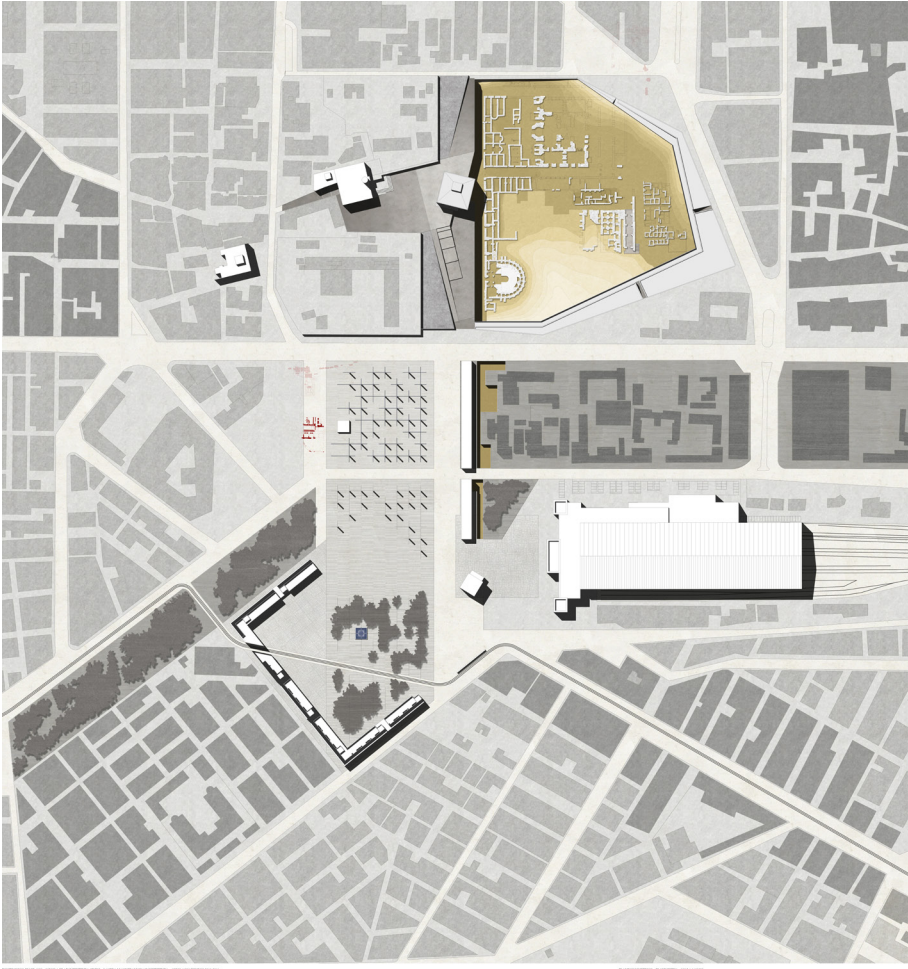
*Tavole di progetto*



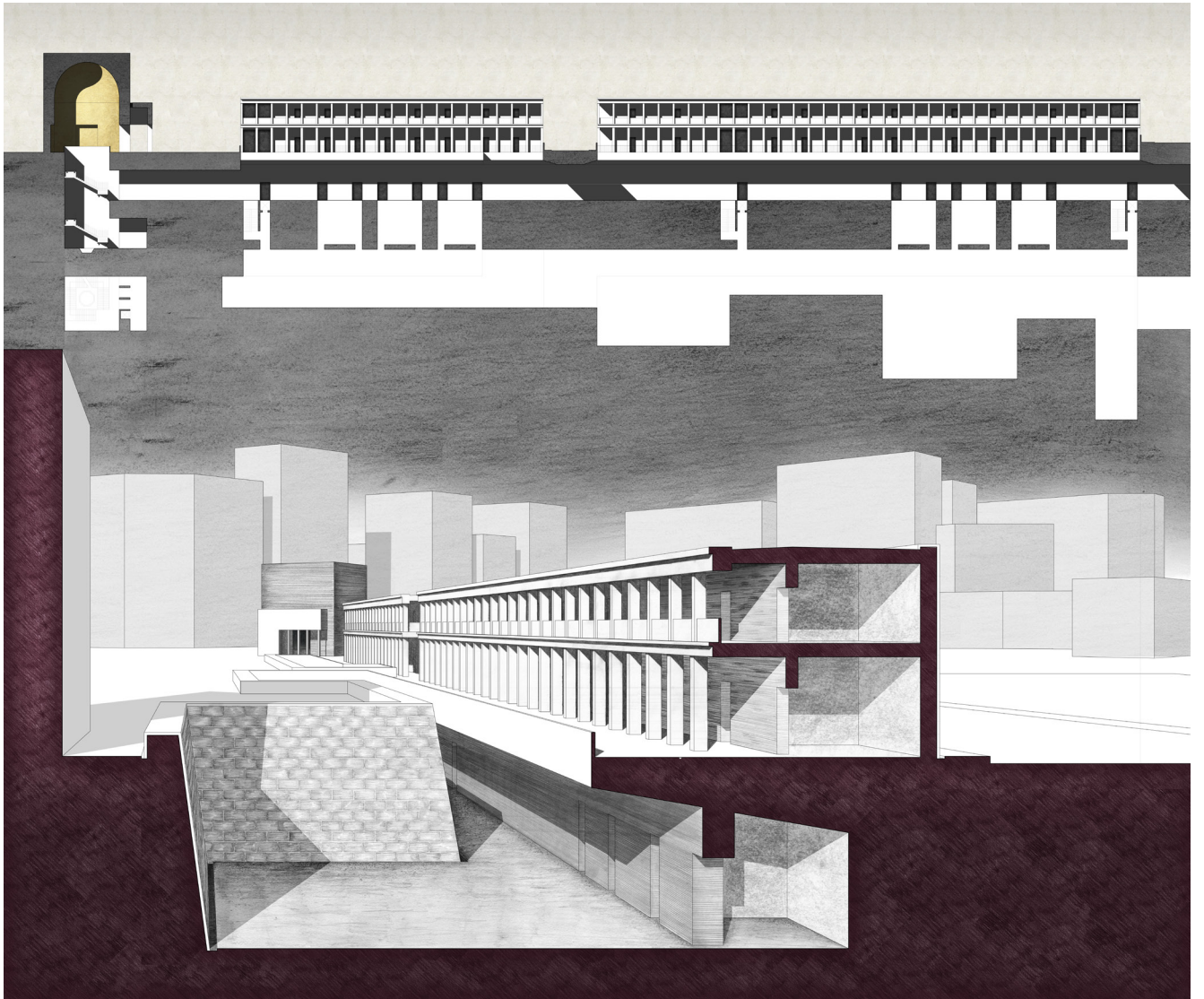


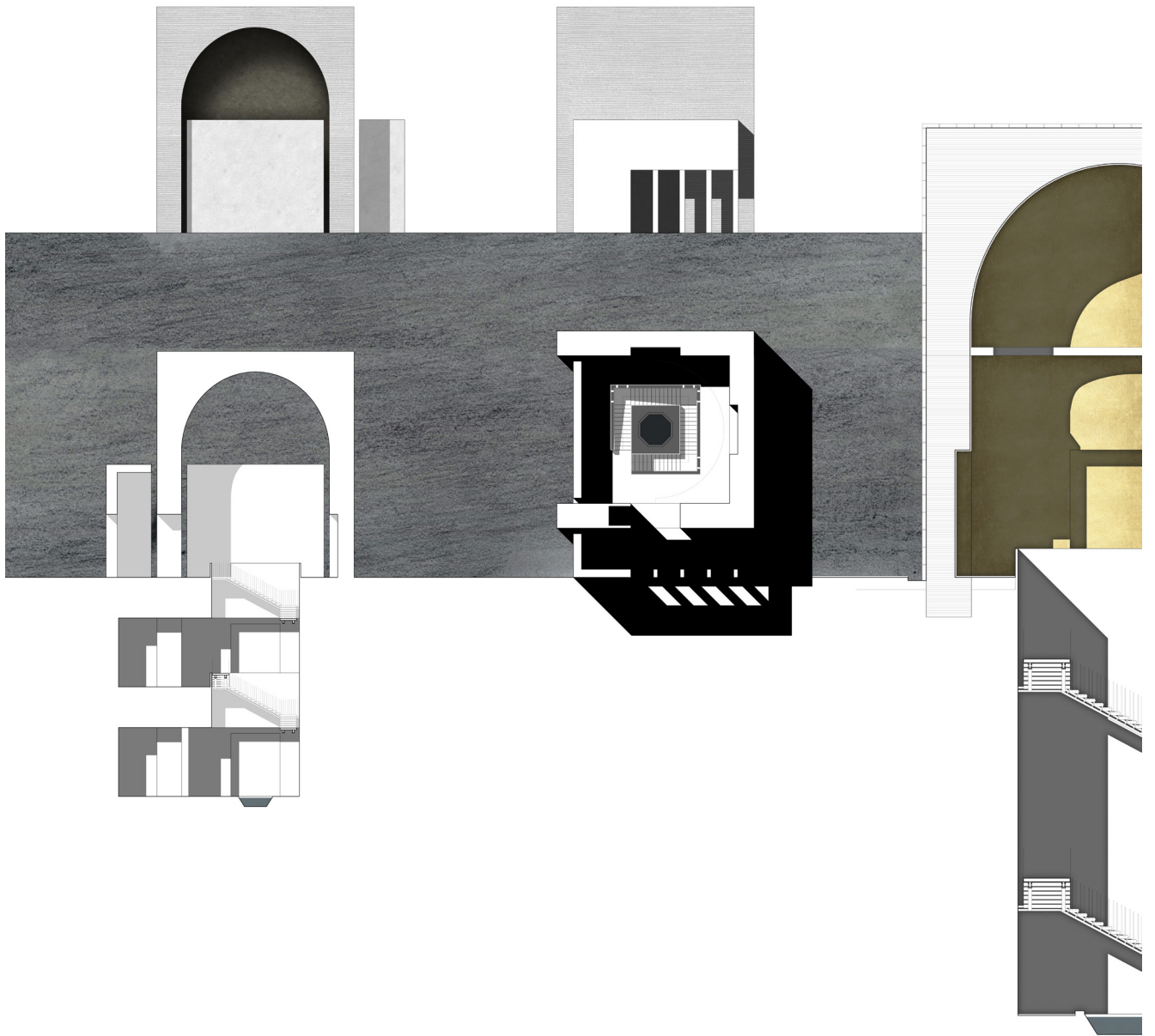




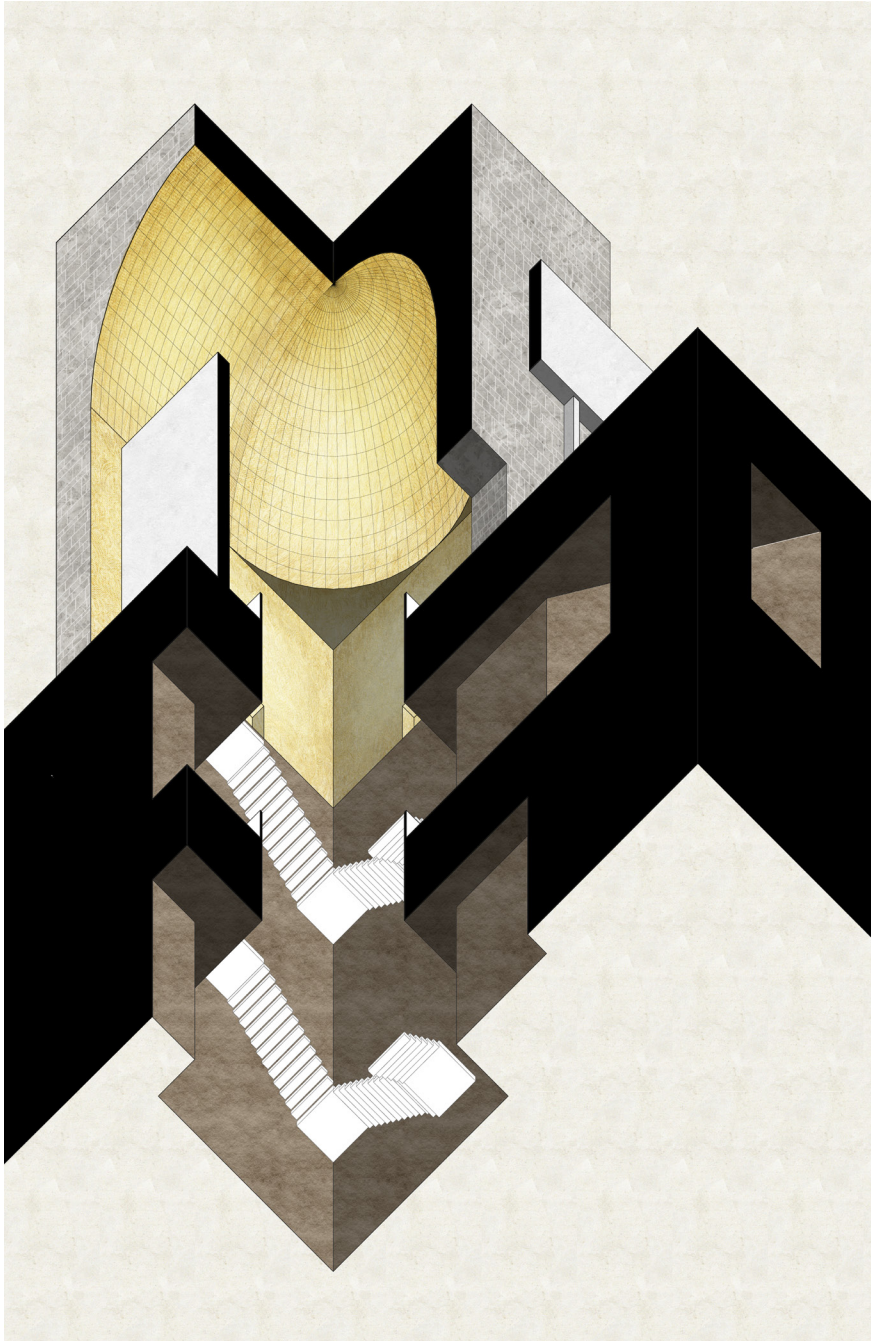


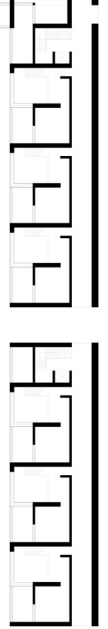
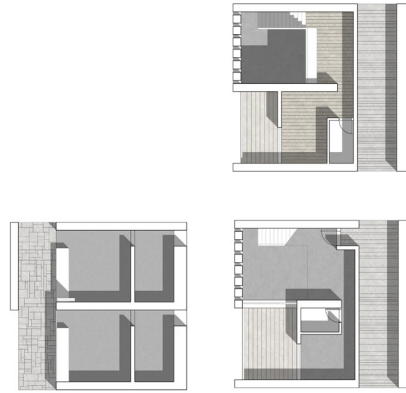
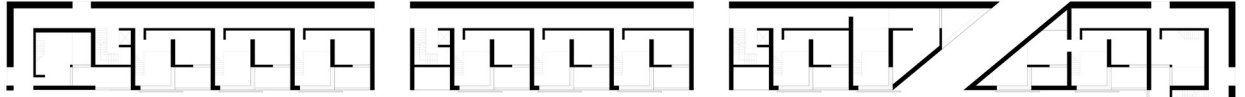
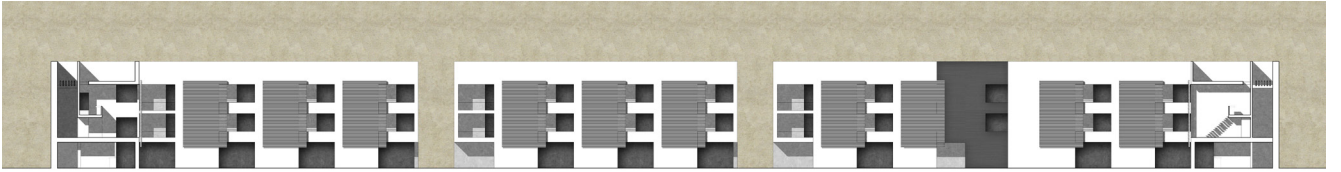












- 1.** Porto di Alessandria, J.Pascal Sebah, Civico Archivio Fotografico, Castello Sforzesco, Milano
- 2.** Giorgio De Chirico, Gli archeologi, 1927
- 3.** Heinrich Johann Fuesli, L'artista disperato di fronte ai grandiosi resti di una statua antica, 1778-79, Milano, Civica raccolta delle stampe Achille Bertarelli
- 4.** La mosche di Gabari Luigi Fiorillo
- 5.** El Tahrir Square, Alessandria, Fotografia anonima
- 6.** David Roberts, Tempio di di Sobek e Haroeris, Kom Ombo (1838), The New York Public Library Photography Collection, N.Y.C.
- 7.** Planimetria dello stato di fatto dell'area di progetto
- 8.** Schema carografico dei tracciati ferroviari e tranviari completi delle proposte di intervento
- 9.** Riassetto previsto per la rete viaria nella parte più centrale di Alessandria
- 10.** Piano D'Alessandria, 1801
- 11.** Piano Comparativo di Alessandria, 1802
- 12.** Carta di Alessandria M. Matter, 1840-1844
- 13.** Piano di Alessandria E. Napier, 1841
- 14.** Carta Alessandria L. Thuillier, 1863

- 15.** Piano della Città di Alessandria, 1887
- 16.** Piano della Città di Alessandria, 1902
- 17.** Piano della città, 1917
- 18.** Piano Generale di Alessandria, A. Nicohosoff, 1937
- 19.** Veduta di Kom el-Dik
- 20.** Strada porticata, Kom el-Dik
- 21.** Vista del teatro, Kom el-Dik
- 22.** Pianta di Kom el-Dik
- 23.** Vista della Stazione Masr, Alessandria d'Egitto
- 24.** Vista dell'ingresso della stazione Masr
- 25.** Vista laterale della stazione Masr da via Grinfel
- 26.** Interno della stazione Masr
- 27.** Vista posteriore della stazione Masr
- 28.** Vista dell'area di progetto, El Shohadaa Murabbaa, Alessandria d'Egitto
- 29.** Suq presso El Shohadaa Murabbaa, Alessandria
- 30.** Piazza del mercato, El Shohadaa Murabbaa, Alessandria
- 31.** Cancellate attorno all'area di Kom el-Dik
- 32.** Cancellate in corrispondenza delle aree degli antichi bastioni

- 33.** Planivolumetrico della proposta progettuale
- 34.** Stoà Basileios meridionale I di Atene
- 35.** Myropolis Agorà, Megalopoli
- 36.** Santuario di Samotracia
- 37.** Colonnato della Stoà di Attalo (141 a.C.)
- 38.** Vista della facciata, ricostruzione 1951
- 39.** Cupola del Mausoleo di Khadija Umm al-Ashraf, Cairo, 1430-1440
- 40.** Sezione e pianta del Mausoleo di Qubbat as-Sulaibiyya, Samarra, 862
- 41.** Prospetto e sezione del Mausoleo di Imam ash-Shafi'l, Cairo, 1211
- 42.** Assonometria dal basso, sezione, pianta del Mausoleo Tughrabeg Khanum, Urgench, 1370
- 43.** Vista interna di un bazar, Il Cairo, David Roberts, olio su tela, 1840
- 44.** Ingresso di un abitazione, Il Cairo, David Roberts, olio su tela, 1840
- 45.** Pianta del Caravanserraglio di Passengan, Iran
- 46.** Caravanserraglio Reale, Khshan, Iran
- 47.** Caravanserraglio Yazd-i Kast, Iran

- 1.** Tavola di analisi dei sistemi e degli elementi di rilevanza ad Alessandria d'Egitto
- 2.** Schizzi di studio delle infrastrutture e della viabilità all'interno dell'area di progetto
- 3.** Stato di fatto dell'area di progetto
- 4.** Planivolumetrico e planimetria del progetto
- 5.** Sezione del mausoleo, prospetto e sezione prospettica della stoa
- 6.** Prospetti, sezione e pianta del mausoleo
- 7.** Spaccato assonometrico dal basso del mausoleo
- 8.** Prospetto, piante, planimetria e sezione prospettica del caravanserraglio

## **Bibliografia**

- Aa.Vv., *Alessandria e il mondo ellenistico-romano. Studi in onore di Achille Adriani*, della collana Studi e materiali, Istituto di Archeologia dell'Università di Palermo, Palermo, 1992
- Aa. Vv., *Le tre vite del Papiro di Artemidoro. Voci e sguardi dall'Egitto greco-romano*, a cura di Claudio Gallazzi, Salvatore Settis, catalogo della mostra omonima tenutasi presso il Palazzo Bricherasio di Torino nel 2006, Edizioni Electa, Milano, 2006
- Aa.Vv., *Description de l'Egypte: publie par les ordres de Napoleon Bonaparte*, Taschen, Colonia, 1994
- Aa.Vv., *La Gloire d'Alexandrie*, Art Bocks Intl Ltd, Parigi, 1999
- Alessandria D'Egitto: un itinerario archeologico per la città*, Luisa Ferro, Ananke, Milano, 2010
- Alessandria d'Egitto oltre il Mito*, Luisa Ferro, Cristina Pallini, Araba Fenice, Cuneo, 2009
- Alessandria d'Egitto. Storia e guida*, Edward Morgan Forster, Sellerio Editore, Palermo, 1996
- Alexandria. Past, present and Future*, Jean-Yves Empereur, Thames & Hudson Edizioni, Londra, 2002
- Alexandria ad Europam*, Sophie Basch e Jean-Yves Empereur, Istitut Francais d'Aechéologie Orientale, Cairo, 2007
- Alexandrie redécouverte*, Jean-Yves Empereur, Fayard – Stock, Parigi, 1998
- Antonio Lasciac. Tra echi secessionisti e suggestioni orientali*, Marco Chiozza, Edizioni della Laguna, Mariano del Friuli, 2005
- Architetti ed ingegneri italiani in Egitto dal diciannovesimo secolo al ventunesimo secolo*, a cura di Ezio Godioli e Milvia Giacomelli, Artout Maschietto Editore, Firenze, 2008



*Architetture e spazi dell'Islam*, Le istituzioni collettive e la vita urbana, Ludovico Micara, Carucci editore, Roma, 1985

*Descrizione dell'Egitto*, Sydney Aufrere, Image, Parigi, 2001

*Gli Italiani in Egitto. Il contributo italiano nella formazione dell'Egitto moderno*, Angelo Sammarco, Edizioni del Fascio, Alessandria d'Egitto, 1937.

*Il carattere architettonico*, Hassan Fathy, in *Costruire con la gente*, Jaca Book, Milano, 2008

*Il giardino Islamico*, Luigi Zangheri, Brunella Lorenzi, Nausikaa M. Rahmati, Leo S. Olschki - Tibergraph, 2006

*Il Mausoleo di Galla Placida a Ravenna*, a cura di Clementina Rizzardi, scritti di Patrizia Angiolini Martinelli, Claudio Franzoni, Anna Maria Iannucci, Elena Marcato, Roberta Michelini, Silvia Pasi, Valentina Pauselli Clementina Rizzardi, Franco Cosimo Panini, Modena, 1996

*Il mutevole concetto di tipo*, Studi sulla tipologia edilizia, l'architettura, la città, Stefano Guidarini, Libreria Clup, Milano, 2003

*Invenzioni dell'antico : Studi e progetti per Milano Archeologica*, Angelo Torricelli, in *Progetto archeologico, progetto architettonico : seminario di studi, Roma 13-15 giugno 2002*, a cura di Maria Margarita Segarra Lagunes, Gangemi, Roma, 2007.

*L'architettura della città*, Aldo Rossi, Città Studi Edizioni, Milano, 1995

*L'architettura della memoria in Italia. Cimiteri, monumenti e città. 1750-1939*, a cura di Maria Giuffrè, Fabio Mangone, Sergio Pace, Ornella Selvafolta, Skira, Milano 2007

*L'architettura dell'ellenismo*, Hans Lauter, Traduzione dall'originale tedesco Die Architektur des Hellenismus di Amalia Faustoferri, Longanesi & C., Milano, 1999

- L'Egitto antico e moderno*, Giuseppe Regaldi, Successori Le Monnier, Firenze, 1884.
- L'Egitto dal mito all'egittologia*, Sergio Donadoni, Fabbri, Milano, 1990
- La biblioteca scomparsa*, Luciano Canfora, Edizioni Sellerio, Palermo, 2000
- La casa araba d'Egitto: costruire con il clima dal vernacolo ai maestri contemporanei*, Adelina Picone, Jaka book, Milano, 2009
- La chioma di Berenice*, Denis Guedj, Longanesi, Milano, 2003
- La città dalle molte culture. L'architettura nel Mediterraneo orientale*, Maurice Cerasi, Libri Scheiwiller, Milano, 2005
- La città del levante. Civiltà urbana ed architettonica sotto gli Ottomanni nei secoli XVIII-XIX*, Maurice Cerasi, Jaka Book, Milano, 1988
- La città si cerca con l'architettura*, Angelo Torricelli, in *Cesano Maderno, Besana in Brianza : mostra di progetti didattici della Facoltà di architettura civile*, a cura di Laura Anna Pezzetti, Missaglia-Bellavite, 2008
- Memoria e immanenza dell'antico nel progetto urbano*, Angelo Torricelli, in *Archeologia urbana e progetto d'architettura* a cura di Maria Margarita Segurra Lagunes, Gangemi, Roma, 2002
- Monumenta. I sepolcri romani e la loro architettura*, Hanner Von Hesberg, Longanesi&C., Milano, 1994
- Monument de l'Egypte Greco – Romaine*, Evaristo Breccia, Butler, Bergamo, 1925

*Percorsi dell'invenzione, Atene e Campi Flegrei*, Luisa Ferro in *Archeologia e Architettura*, a cura di G. Ciotta, Quaderni di Aiòn, Aiòn edizioni, Firenze, 2009

*Pirro Ligorio. Tombe e mausolei dei romani*, Federico Rausa, Edizioni Quasar, Roma, 1997

*Progetto e contesto: gli architetti italiani e l'Egitto moderno*, Cristina Pallini, Libreria Clup, Milano, 2005.

*Studi e progetti per Atene archeologica*, a cura di Luisa Ferro, Araba Fenice, Bra, 2007