



berlin calling:

progetto per l'area di Moabit a Berlino

Tesi di Laurea Magistrale in Architettura di:

Alessandro Atzori
Stefano D'Ambrosca
Fabio Pellacini
Jacopo Solari
Fabio Vallariello

Indice

1_ L'identità fondatrice di Berlino:

dalla città di pietra all'apertura verso il territorio

2_ Karl Friedrich Schinkel e Peter Joseph Lenné : il ruolo dell'architetto nell'ideazione di una grande capitale

3_ Dove si ferma la città:

il caso analogo di Regent's Park a Londra

4_ Dal muro all'anti-muro:

strategie e politiche di urbanità

5_ L'area di Moabit a Berlino

6_ Vuoto vs Costruito:

un destino di coraggiosa incertezza

7_ Contraddizione senza differenza:

gli interventi puntuali e la logica sottesa della metropoli contemporanea

8_ (in)definizione di Berlino

9_ Berlin Calling:

lo studio attraverso il progetto

10_ Un'arena

11_ Una fortezza

12_ Due torri

13_ (In)conclusioni

1_L'identità fondatrice di Berlino:

dalla città di pietra all'apertura verso il territorio

Quando durante il regno di Federico Guglielmo, il "grande principe elettore", ovvero dal 1640 al 1688, venne dato un impulso rilevante allo sviluppo della città di Berlino, vennero anche prese misure che contribuirono a orientare la forma urbana verso est: la strada che dal castello portava all'Oderberger Tor venne infatti regolarizzata e selciata, e su di essa venne realizzata la nuova posta. Questo processo raggiunse il culmine quando Federico III, incoronato re di Prussia, entrò nella città da est, attraverso l'Oderberger Tor (da allora detto Königstor), e raggiunse il castello percorrendo la strada che verrà poi chiamata Königstrasse. La direttrice urbana verso est divenne da quel momento la vera e propria *via triumphalis della città*, sulla quale avrebbero successivamente trovato posto importanti edifici pubblici e le residenze di numerose autorità politiche.

Questa tendenza portò nel 1703 alla realizzazione in pietra della Lange Brücke che conduce, da est, alla piazza a sud del castello, e alla collocazione su di essa del monumento equestre a Federico Guglielmo realizzato da Schlüter per la sistemazione della piazza a sud del castello, trasformata in una *Place Royale* aperta sul fiume e caratterizzata sul suo asse principale da un nuovo duomo, che rappresentava un tentativo di fare di questa piazza, e dell'asse verso est, i principali riferimenti della forma urbana complessiva. Tale proposta non sarebbe mai stata attuata (Hegemann parlò di "tragedia dell'urbanistica berlinese") anche perché nel frattempo, all'esterno delle mura, si era avviata la realizzazione di nuove espansioni che, in direzione ovest, si appoggiavano all'asse del Plantage.

Lo sviluppo oltre le mura si rese necessario già nella seconda metà del Seicento, poiché i progressi dell'economia avevano favorito una notevole immigrazione. Nel 1669 Federico Guglielmo diede disposizioni perché su un terreno della moglie Dorothea venisse realizzata un'espansione, denominata Dorotheenstadt, in base a un piano dell'ingegnere Blesendorf; posta a ovest del vecchio nucleo e a nord del Plantage, è rappresentata nell'incisione di Johann Bernard Schultz. Il nuovo settore urbano non aveva alcuna forma di autonomia amministrativa (non era previsto un municipio, e l'unico edificio di rilievo, costruito dal 1667 al 1678, era la Dorotheenstädtische Kirche). Dato il perdurare della forte immigrazione, alimentata in modo considerevole, dopo la revoca dell'editto di Nantes da parte di Luigi XIV, dall'arrivo in Prussia di 20000 ugonotti che si sarebbero trasferiti in gran parte a Berlino, si rese necessaria la realizzazione di un'ulteriore espansione, la Friedrichstadt, a sud del Plantage, la cui maglia stradale venne disegnata dall'ingegnere Behr. Nel suo insieme, il settore urbano che si sviluppa a ovest presenta una scarsa differenziazione dello spazio pubblico e dell'edificato; la regolarità dell'impianto stradale, l'importanza di molti edifici e il rango dei residenti facevano tuttavia di questa parte della città qualcosa di profondamente diverso da un sobborgo. Soprattutto il Plantage, ormai chiamato Linden Allee – data l'ampiezza e il carattere della rete stradale, con i filari dei tigli che definivano *promenades* per i pedoni e corsie per i veicoli, e data la presenza ai suoi lati di residenze signorili ed edifici pubblici – andò assumendo un'importanza sempre maggiore.

Alla fine del Seicento e nei primi decenni del secolo successivo si definirono meglio la dinamica e il carattere dello sviluppo urbano in questo settore. Operazioni edilizie come la costruzione delle scuderie reali (1695) sulla Linden Allee e, dallo stesso anno, dello Zeughaus (arsenale), posto all'intorno della cerchia delle mura ma allineato con la Linden Allee, insieme con l'ampliamento del castello verso ovest, costituirono un contrappeso rispetto all'orientamento dello spazio rappresentativo verso est in atto in quegli anni. Soprattutto, da questo punto di vista, risulta di grande importanza il precisarsi sul piano architettonico del carattere delle nuove espansioni pianificate. Nel 1701 Federico I pose la prima pietra della Französische Kirche, che, con la gemella Deutsche Kirche, avrebbe costituito per lungo tempo la dominante architettonica di una grande piazza (in seguito denominata Gendarmenmarkt) posta nel cuore della

Friedrichstadt, e un punto emergente di quest'ultima.

Federico Guglielmo I, il "re soldato", salito al trono nel 1713 quando la popolazione aveva superato i 60.000 abitanti, riprese la politica degli incentivi (e degli obblighi) per l'edificazione del settore occidentale, che era stata propria dei suoi predecessori; nel 1723 dispose inoltre l'elaborazione, su progetto di Philipp Gerlach, di un nuovo piano che definisse le coordinate urbanistiche di questa parte della città. In questo piano assunse il suo carattere definitivo la Friedrichstrasse, che dal 1736 si estendeva a nord fino all'Oranienburger Tor e a sud fino allo Hallesches Tor, raggiungendo il considerevole sviluppo di 3,5 km, il triplo della Linden Allee, rispetto alla quale ha un andamento perpendicolare. Vennero inoltre definiti i limiti della Friedrichstadt attraverso tre piazze di forma diversa, ispirate a modelli italiani e francesi: il Rondell, circolare, posto a sud della Friedrichstrasse, e le piazze di forma quadrata e ottagonale che verso ovest venivano rispettivamente a concludere Linden Allee e Leipziger Strasse. Durante il regno di Federico I venne meglio definito anche il carattere spaziale della Friedrichstadt attraverso la costruzione, in punti strategici, di numerosi edifici monumentali, e si pose fine alla lunga serie di proposte intese a dotare di mura le nuove espansioni: essendo ormai improponibile – dati i progressi che si erano registrati nel frattempo nel campo delle artiglierie – una cinta bastionata come quella realizzata oltre mezzo secolo prima su progetto degli ingegneri olandesi, venne creata una semplice palizzata che circondava questa e le altre espansioni in atto in ogni direzione, a fini non difensivi ma daziari, oltre che per scoraggiare i tentativi di diserzione.

Un impulso decisivo alla ridefinizione dello spazio urbano, anche attraverso la realizzazione di numerosi edifici monumentali, venne da Federico il Grande, che regnò per oltre quarant'anni. Appena insediato, Federico incaricò Georg Wenzeslaus Knobelsdorff di progettare un complesso di edifici comprendente una residenza per il sovrano, posta a nord della Linden Allee e prospiciente una grande piazza; sul lato opposto della strada, un'altra piazza era delimitata dai nuovi edifici dell'Opera e dell'Accademia delle scienze. Il progetto venne più volte emendato dal re, contrario a creare lungo la Linden Allee un centro di rilevante importanza, in concorrenza con il castello.

Alla fine di questo laborioso processo, il Foro di Federico, come sarebbe stato chiamato, presentava un carattere profondamente diverso dalle prime proposte, anche perché, seguendo l'esempio di Federico I che si era fatto costruire una residenza a Charlottenburg, dal 1745 al 1747 Federico il Grande fece realizzare, per risiedervi, il castello di Sanssouci a Potsdam. Al posto della grandiosa residenza sulla Linden Allee, sul lato settentrionale della strada venne quindi costruito il più modesto palazzo per il fratello del re, il principe Heinrich, mentre a sud fu realizzata una piazza sul cui lato orientale sarebbe stata costruita l'Opera (1741-1743) e sul lato occidentale, in base a un vecchio progetto di Fischer von Erlach, la biblioteca (1778-1785); sullo sfondo della piazza sarebbe stata realizzata, dal 1744 al 1773, la Hedwigskirche. Il nuovo gruppo di edifici del Foro di Federico riconfermava la Linden Allee come fondamentale supporto dello spazio pubblico urbano; alcune trasformazioni dell'epoca di Federico il Grande relative agli elementi posti alle due estremità di questo asse, il Tiergarten e il Lustgarten, ne aumentarono anzi ulteriormente il peso. Il Tiergarten, progettato da Knobelsdorff per farne un parco aperto al pubblico, con strade per le carrozze, punti di incontro, passeggiate, acquistò un significato urbano crescente; sul Lustgarten venne costruito un nuovo duomo, che orientò definitivamente il complesso del castello verso la Linden Allee; tale asse, con la successiva costruzione dell'Opernbrücke, che rese meglio accessibile dal viale la piazza antistante lo Zeughaus, sostituì Königstrasse come *via triumphalis* della città. Fra gli altri, numerosissimi interventi di Federico II, va inoltre citata in primo luogo la definitiva configurazione del Gendarmenmarkt con la costruzione a partire dal 1744, su progetto di Boumann, del Kömodiehaus francese e, dal 1780 al 1785, delle cupole progettate da Gontard per le due chiese. Il re fece realizzare anche un grande numero di *Immediatbauten*, edifici costruiti a sue spese per i quali si riservava uno stretto controllo dell'architettura (attraverso di essi, dopo la guerra dei Sette Anni, vennero ridefiniti il perimetro di Gendarmenmarkt e i

fronti della Linden Allee e di Leipziger Strasse). Furono inoltre creati alcuni essenziali collegamenti fra la nuova città e il vecchio centro (Spittelkolonnaden sulla prosecuzione di Leipziger Strasse e della Mohrenstrassenbrücke).

Con la morte di Federico il Grande, una fase dell'urbanistica berlinese risultava ormai compiuta; dopo un periodo di incertezza, nel quale si era verificata una condizione di equilibrio instabile fra il rafforzamento della direttrice della Königstrasse e il crescente ruolo della Linden Allee dovuto alla fondazione delle "nuove città" esterne, si stabilizzò un nuovo assetto per quanto riguarda lo spazio rappresentativo urbano, ormai chiaramente orientato verso ovest.

2_ Karl Friedrich Schinkel e Peter Joseph Lenné : il ruolo dell'architetto nell'ideazione di una grande capitale

“Berlino, si può dire, è la conglomerazione di tutte le esistenze del mondo; tutte le metropoli mondiali sono qui rappresentate e stratificate contemporaneamente.”

Friederich Gustav Kühne, 1943

Il cambiamento è per l'uomo una necessità, come passaggio da uno stato a un altro in cui può avvenire la scoperta o la conquista di una nuova forma, anche con dolorose e inevitabili perdite. La staticità infatti non è di per sé valore; nei mutamenti invece sono inscritte le direzioni della libertà e i tracciati della storia *in fieri*. Il divenire ha senso come possibile compimento di valori vissuti, di apertura di orizzonti.

Termine più alto del divenire, nel caso della 'gestione dello spazio', è l'evento di una nuova architettura, che annuncia una interpretazione del mondo carica di speranze e di senso positivo, una architettura che è espressione di una nuova visione della cultura e dell'uomo. Sotto questo aspetto la 'legge' del divenire delle città, delle loro vitali e inevitabili trasformazioni, non si oppone necessariamente alla stabilità e alla continuità della loro immagine complessiva o parziale, ne è anzi il fondamento, se è riappropriazione, in modi nuovi, delle ragioni stesse per cui le città hanno avuto fondazione.

A Berlino, città europea certamente non tipica, ma allo stesso tempo fortemente simbolica per tutta la cultura occidentale, è toccato in sorte in questi ultimi anni – ma è un destino che la segna dall'inizio del nostro secolo – di essere luogo di una nuova avanguardia dell'architettura. Per vocazione città laboratorio, luogo di vivace dibattito e di avanzata sperimentazione, luogo della più conseguente e lucida contemporaneità architettonica e, al tempo stesso, città carica di memorie lacerate e laceranti, è divenuta, con le proposte e le realizzazioni degli anni ottanta, punto di riferimento operativo e culturale per chi intende orientare il progetto architettonico nella città al recupero attivo delle radici e dell'identità del luogo.

Berlino inoltre è tornata nei primi anni novanta ad essere “una”, dopo il lungo e doloroso intervallo di scissione tra est e ovest, è tornata unica e plurima insieme, in coerenza con la tradizione nel cui alveo è cresciuta nel corso dei secoli, riappropriandosi della configurazione aperta che ne caratterizza la storia. Berlino è un insieme di tensioni, conflitti, contrasti; vi domina un dualismo suggestivo tra passato e presente, tra memorie collettive e audaci tensioni verso il futuro, tra bellezza, aperta a nuovi orizzonti, e decadenza, non meno affascinante e provocatoria. Come nessun altro luogo la città vaga tra pragmatismo e poesia, tra luce e oscurità, tra scienza e mito, come nessun altro luogo è carica di frammenti di armonie interrotte.

Il regista Walter Ruttmann, nel film del 1927 *Berlino, sinfonia di una grande città*, aveva già poeticamente colto e fatto conoscere la complessità armonica della moderna Berlino, una complessità sinfonica non immediatamente percepibile, resa anzi più segreta e quasi sotterranea dalle vicende storiche del secolo scorso, ma presente e viva: “Durante il montaggio apparve subito chiaro quanto fosse difficile rendere visibile la curva sinfonica che avevo sotto gli occhi. Molte delle migliori inquadrature dovettero essere tagliate, perché non doveva nascere un libro di immagini, ma qualcosa di simile alla struttura di una macchina complicata che può mettersi in movimento soltanto se ogni minima particella s'incastra nell'altra con la massima precisione.”

Curva sinfonica è dunque l'immagine più adeguata per individuare Berlino, una linea che lo sguardo non può percepire ma solo intuire: per Wim Wenders, il regista del film *Il cielo sopra Berlino* del 1987, è la linea che la raffigura in modo misteriosamente pertinente, restituendone l'interna unità nell'evidente

complessità della vita degli isolati delle case d'affitto ottocentesche e con i muri tagliafuoco, del disordine urbanistico delle aree costruite dopo l'ultima guerra mondiale, delle strade del commercio minuto di Kreuzberg e di quella più pretenziosa ed elegante del Kurfürsterdamm, dell'acqua del Landwehrkanal e dello Sprea. Per Wim Wenders questa città è luogo ove "la storia ha un peso sia fisico che emozionale; la storia, che altrove in Germania, nella RFT, può essere percepita solo come negoziazione o assenza" qui è presenza e fonte di positiva apertura al futuro. A Berlino infatti può essere posta "l'unica domanda eterna che esiste: come vivere? (...) Berlino rappresenta il mondo perché è 'un luogo storico della verità'. Nessun'altra città è a tal punto un simbolo. Un luogo di sopravvivenza. Berlino è divisa come il nostro mondo, la nostra epoca, come lo sono l'uomo e la donna...Molti dicono che Berlino è città morta. Io dico invece che è più autentica di altre città. È un sito, più che altre città. 'Vivere in questa città di verità indivisa, frequentare le figure invisibili del futuro e del passato.'": questa verità intera e percepibile è un dinamismo che contiene in sé, paradossalmente ma con grande naturalezza, tensioni, opposizioni, strappi, tragiche lacerazioni. Proiezione audace ed ideale verso il futuro e attaccamento alla memoria collettiva hanno da sempre convissuto a Berlino.

La è normale ancora oggi, nel momento in cui lancia la sua riproposizione come *Weltstadt* (capitale mondiale), uno stato che per altre città non può che essere provvisorio o comunque eccezionale – un permanente processo di transizione, - nel quale alla interiore unitaria figura urbana corrisponde una fisionomia esteriore segnata dal parallelismo tra la Berlino in ricostruzione, in rinnovamento, e una Berlino scomposta, degradata, perduta. Dalla tensione fra i due volti, che pare scorrono sui due binari del futuro e del passato nella direzione del presente di ogni berlinese, non si sviluppano ora i tratti di una bellezza compiuta. Questo non è mai accaduto del resto nella storia della città. I poeti, gli scrittori, i pittori, gli architetti, i registi, i fotografi hanno da sempre colto e ammirato la paradossale sfida dei suoi fondatori, quella di porre solide costruzioni su un terreno mobile di palude, fatto di acqua e sabbia, una sfida alla natura che è divenuta nel tempo dialogo ininterrotto, continua ricerca della verità che fonda l'esserci dell'uomo nel mondo e i suoi gesti.

Alla morte di Federico Guglielmo I, nel 1740, accanto alla rinascimentale città stellare, Berlino accoglieva con la Dorotheenstadt – e la Friedrichstadt un nuovo impianto barocco: risultava pertanto composta da due figure urbane organiche e dal profilo molto preciso, ma ancora un poco in reciproca connessione; nel frattempo, nelle aree periferiche a nord-est, iniziava uno sviluppo spontaneo e disordinato nei sobborghi. Inoltre la città aveva raggiunto 74.000 abitanti e accoglieva preziosi e notevoli monumenti, che Mattheus Seutter di Augusta avrebbe per la prima volta raccolto in una nuova mappa, edita proprio nel 1740. In quegli stessi anni, per il grande numero dei suoi abitanti e più ancora per la vivacità della sua vita culturale e politica, Berlino si inserì nel numero delle grandi città europee.

Nel 1740, appena incoronato, Federico II (1740-86) iniziò la costruzione del teatro d'opera sull'Unter den Linden che avrebbe dovuto essere, nelle intenzioni del sovrano, la prima di una serie di costruzioni monumentali nell'area che si voleva destinare a Foro Federiciano. L'ambizioso programma architettonico e il progetto di Knobelsdorff vennero però realizzati solo in modo frammentario. Si costruirono, senza un progetto organico e unitario, l'Opera (1740-42), il Prinz-Heinrich-Palais (1748-66), la Hedwigskirche (1747-73) e la Biblioteca Reale (1774).

Nel 1747, dopo la demolizione dell'antico Duomo, si definì la forma della Schloßplatz, mentre l'architetto Johann Boumann (1706-1776) realizzava tra il 1747 e il 1750 il nuovo Duomo sul lato ad est del Lustgarten, a metà strada tra i ponti Pomeranzenbrücke e Königsbrücke; un nuovo ponte, nel 1740, consentì poi il prolungamento della Königsstraße.

I più imponenti ed organici interventi nella città storica si realizzarono dunque nell'area del Castello, delle sue piazze, delle sue strade d'accesso, provenienti da est e da ovest. Importanti edifici sorsero anche in altri punti chiave della città: i Königskolonnen di Gontard (1777-80), i Kolonnaden der Jägerbrücke di Unger (1782), i Mohrenkolonnaden (1787), il Teatro sul Gerndarmenmarkt di Carl Gotthard Langhans (1732-1808) del 1788 tra i due Duomi di Gontard, e soprattutto la notissima Brandenburger Tor (1790-94) di Langhans, sulla Quarré Marckt.

L'edificazione urbana proseguì lungo tutto il settecento, non con la costituzione di nuove fondazioni o ampliamenti, ma con un fitto addensamento e con la formazione di nuovi elementi urbani e di monumenti che in modo additivo abbellivano la città e particolarmente il suo centro, senza comportarne trasformazioni profonde a carattere urbanistico.

È importante ricordare che la guerra dei Sette Anni (1756-63) aveva accelerato l'attività edile e che Federico II, trasferendo la sua residenza alla vicina città di Potsdam (dove si era dedicato alla fondazione della nuova città barocca e dell'Holländisches Viertel), si disinteressava sempre più di Berlino.

Difficoltà legate ai conflitti tra Francia e Germania ostacolarono l'attività edilizia anche all'inizio dell'ottocento, fino al suo arresto completo con l'ingresso di Napoleone I re di Berlino il 27 ottobre 1806, dopo la disfatta prussiana di Jena e Auerstedt. Risiedevano allora in città architetti di grandi capacità, che aprirono la stagione neoclassica berlinese nelle poche realizzazioni loro affidate: erano il già ricordato Langhans, David Gilly (1748-1808), Friedrich Gilly (1772-1800), Heinrich Gentz (1766-1811).

Solo dopo il 1815, in seguito alla sconfitta dell'imperatore francese a Waterloo (Belle Alliance tra Blücher e Wellington), che concluse due anni di Guerra di liberazione, si riattivò l'edilizia.

Tornò in città la quadriga della Brandenburger Tor, che, smontata da Napoleone per la prima volta nella storia, aveva fatto della porta di Langhans un simbolo della sconfitta e del destino della città e del paese. Vennero allora cambiati i nomi delle piazze, fino ad allora individuate dalla loro forma geometrica, nella Friedrichstadt: la Quarré Marckt con la Brandenburger Tor diventò Pariser Platz; la Octagonal Marckt diventò Leipziger Platz e la Rondell Marckt – a ricordo del successo ottenuto dalla alleanza della Prussia con l'Inghilterra – diventò la Belle Alliance Platz.

A quest'epoca il nucleo più antico di Berlino non era ancora stato ristrutturato sotto il profilo urbanistico: i monumenti civili e religiosi spesso non avevano rapporto significativo e controllato tra loro e con il tessuto urbano; la zona degli ex-bastioni non era stata ancora risolta come cerniera tra il centro e i quartieri circostanti; non ancora del tutto integrati al centro della città erano il viale Unter den Linden nel punto di collegamento con l'area del Castello; la zona di Cölln e Friedrichswerder – ingombra da numerosi canali, strade irregolari e resti dei bastioni – necessitava di un riordinamento dei tracciati viabilistici e della costituzione di corretti rapporti architettonici.

Fu Karl Friedrich Schinkel (1781-1841) a dedicarsi, subito dopo la liberazione, a questi problemi di natura squisitamente urbanistica dell'antico centro, che dovette alla sua intelligente e poetica opera, svolta nel corso di venticinque anni, la propria particolare impronta architettonica e urbana, distrutta in gran parte dalla seconda guerra mondiale in poi. Con i progetti della Neue Wache, dello Schloßbrücke, dell'Altes Museum, del Packhof, della Friedrichswerdersche Kirche, della Bauakademie e con numerosi monumenti scultorei egli colse infatti consapevolmente l'occasione di contribuire al riordino urbanistico della città di fondazione medievale e rinascimentale. Con altre opere di architettura nella Friedrichstadt e nella Dorotheenstadt – quali lo Schauspielhaus sulla Gendarmenmarckt, gli edifici della Wilhelmstraße, l'Osservatorio in fondo alla Charlottenburgstraße e la Leiziger Tor –, completò inoltre l'impianto della città barocca in alcuni punti chiave, dotandoli di prospettive e complessi di rara bellezza.

Già in occasione del suo primo incarico per il progetto e la costruzione della Neue Wache sull'Unter den Linden, Schinkel iniziò ad elaborare una proposta urbanistica di importanza fondamentale per collegare i Linden con il Lustgarten. Ampliò questi studi presentando nel marzo del 1817 il primo vero piano regolatore della storia berlinese: propose per tutta la città – tra la Friedrichstraße ad ovest, la Hamburgerstraße a est, la Französische Straße e il Gendarmenmarckt a sud e il muro daziario dalla parte della Oranienburger Tor a nord – un chiaro e lungimirante programma urbanistico ed architettonico, contenente una serie di provvedimenti audaci attuati solo in parte, alcuni da lui stesso, altri dopo la sua morte.

Primo obiettivo del piano fu il riordino del sistema viabilistico, con la previsione dei collegamenti viari tra la città di nuova fondazione (Dorotheenstadt e Friedrichstadt) e la città antica (Friedrichswerder, Cölln e Berlin); a tale scopo il piano prolungò, prevedendo imponenti demolizioni, la Französische Straße, dal Gendarmenmarckt al Werdercher Marckt e alla Schloßplatz fino alla Königstraße; prolungò anche la Letzte Straße (poi Dorotheenstraße) dall'Eiserne Brück fino alla Neue Friedrichstraße; diede ai Linden un accesso dignitoso e di largo respiro fino al Lustgarten.

Secondo obiettivo fu la ristrutturazione delle idrovie all'interno del centro, che comportava: l'eliminazione delle barriere rappresentate dagli ultimi tratti della fossa di fortificazione; la soppressione, con riempimento di terra, del canale Pomeranzengraben, che tagliava in due l'isola del fiume Sprea; il riordinamento del ramo minore in prossimità del Castello – spostando le strutture portuali nella zona del Kupfergraben.

Terzo obiettivo fu il riordino della zona di Friedrichswerder che aveva una struttura eterogenea e mediocre, dovuta allo sviluppo di questo quartiere nelle aree di margine tra l'antica Cölln e i bastioni stellari del seicento. Allo stesso scopo furono previsti, in questa zona, il raccordo tra la Französische Straße e la Schloßplatz, il rinnovo degli isolati circostanti e della Werderscher Marckt, il progetto per la nuova Friedrichswerdersche Kirche e la eliminazione del Packhof, l'antico magazzino fluviale di deposito.

Quarto obiettivo fu l'individuazione del progetto di un nuovo Packhof, con moderne strutture portuali, nella zona del Kupfergraben, i cui elementi architettonici potevano contribuire alla ridefinizione della Dorotheenstraße, opportunamente prolungata, e delle aree eterogenee a nord di questa; era previsto inoltre l'ampliamento del Kupfergraben nella forma di una moderna vasca portuale.

Quinto obiettivo, l'ultimo, relativo alla sistemazione del Lustgarten e della zona a nord dell'isola fu, in questa prima proposta di piano, la loro destinazione a verde, idea più tardi abbandonata a favore del loro

riordinamento attraverso nuove architetture, quando Schinkel iniziò a lavorare per il progetto del Neues Museum.

Federico Guglielmo III non prestò nessuna attenzione al piano urbanistico di Schinkel, che pure era assai organico sia per funzionalità e vitalità sia per armonia e dignità. Ma l'architetto riuscì ugualmente ad attuarlo in gran parte via via che poneva mano alla costruzione di nuovi edifici.

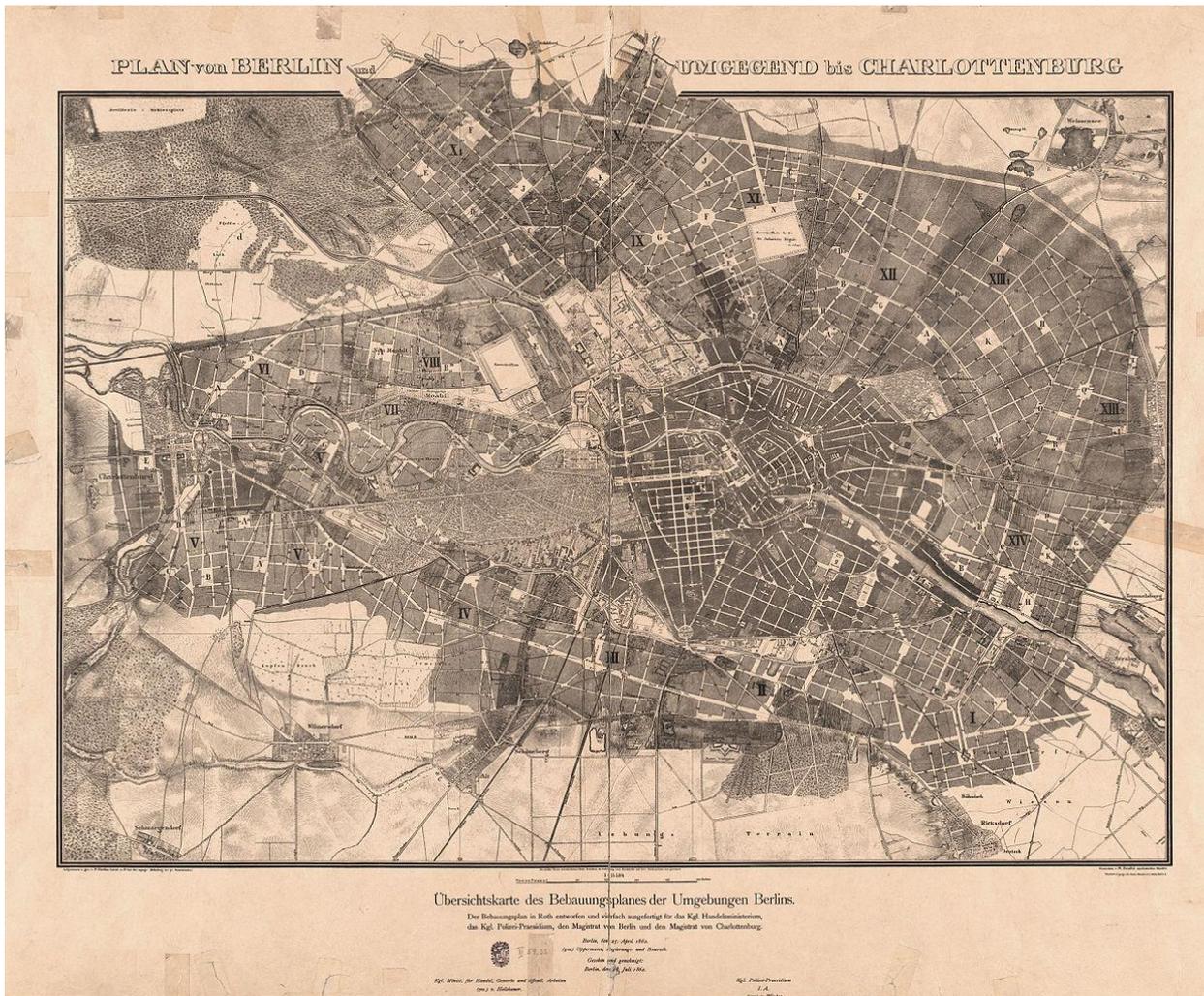
Tra il 1817 e il 1818 fu dunque realizzata la Neue Wache, che si inserì tra gli imponenti palazzi dei Linden di fronte al Königspalais, all'interno di un boschetto di ippocastani già esistente, ma ordinato e ampliato per questo scopo; fu coperta la fossa dell'antica fortificazione, riunendo la piazza dell'Operhaus – il Foror Federiciano – con la piazza dello Zeughaus; lungo i Linden furono posti nuovi lampioni in ghisa disegnati dallo stesso Schinkel. Con l'inaugurazione del nuovo ponte, lo Schloßbrücke, nel 1823 il viale Unter den Linden trovò infine, dopo due secoli, il suo dignitoso e ampio collegamento con il castello, acquisendo la forza di linea direttrice ed ordinatrice del paesaggio urbano.

Nel 1840, quando Berlino ebbe superato i 250.000 abitanti, Peter Joseph Lenné pubblicò la sua proposta di piano regolatore per il territorio della città, denominato *Lineamenti di ornato e confine*, rieditato nel 1844-45 come variante dal titolo *Disegno per l'edilizia e l'ornato della città residenziale di Berlino*: la proposta più significativa, la più incisiva sull'immagine della città, fu un *Ring*, o meglio una strada a semianello, aperta verso ovest, cioè verso la direzione principale di sviluppo urbano lungo l'asse di collegamento Berlino – Charlottenburg, sviluppo intensificato, dal 1839, lungo la prima linea ferroviaria prussiana che collegava Berlino a Potsdam.

Nella grande circonvallazione si riversavano le strade provinciali e, suo tramite, si raccordavano tra loro le idrovie, il sistema viabilistico e la nuova ferrovia. Pensata come ampio viale alberato, un vero e proprio *boulevard*, che metteva anche in collegamento tra loro i parchi del Tiergarten, dello Zoo e del Friedrichshain, essa divenne subito fondamentale elemento urbano, di primaria importanza anche nelle zone per le quali Lenné elaborò piani particolareggiati, quali Moabit e l'ansa dello Sprea (a nord del Tiergarten), il quartiere intorno alla Askanischer Platz e alla zona del Köpenicker Feld, che divenne la Luisenstadt, a sud del nucleo antico di Cölln-Berlin e a est della Friedrichstadt.

Acqua e verde furono elementi fondamentali del piano paesaggistico; nascevano infatti con esso canali e piccoli porti molto importanti: lo Humboldthafen e il Nordhafen a Moabit, con un nuovo canale di collegamento con lo Sprea; il Thorbecken e l'Engelbecken nella Luisenstadt con il Luisenkanal; il Landwehrkanal a sud del Tiergarten e della Luisenstadt. Furono creati collegamenti diretti tra Moabit e la città, tra questa e la Luisenstadt, resisi ormai indispensabili come già aveva sostenuto Schinkel.

Il piano di Lenné ebbe la fortuna di venir realizzato in zone importanti ed estese, ragione che consentì un influsso determinante sulla figura urbana. Molti suoi elementi caratterizzati furono inoltre ripresi nel Piano regolatore dell'ingegnere comunale James Hobrecht del 1862. Il piano, studiato per quattro milioni di abitanti, prevedeva un anello di circonvallazione completamente chiuso di forma poligonale, denominato "Generalzug", che collegava il sud di Charlottenburg con Rixdorf (oggi Neukölln) attraverso una serie di piazze.



Carta rappresentante il Piano Hobrecht del 1862

Spesso criticato come gravoso piano tecnico e come principale responsabile della “più grande città di caserme d’affitto” (Hegemann), non ebbe però grande fortuna nella realizzazione di elementi urbanistici; con esso nascevano i grandi isolati regolatori della Klausener Platz a Charlottenburg e soprattutto un regolamento edilizio che in realtà funzionò da elemento protettivo della speculazione, consentendo una altissima densità costruttiva anche all’interno degli isolati già edificati lungo il perimetro, causa – verso la fine dell’ottocento – di un forte degrado tipologico e di una situazione abitativa al di sotto di una soglia minima di vivibilità.

3_Dove si ferma la città:

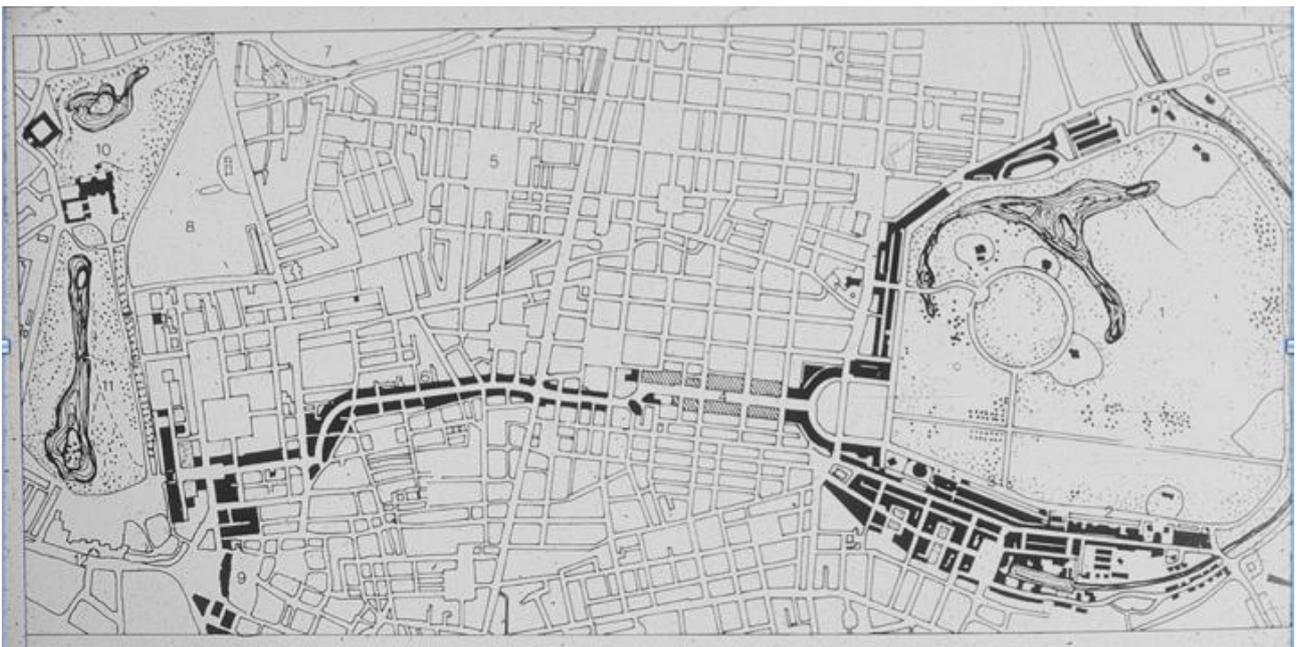
il caso analogo di Regent's Park a Londra

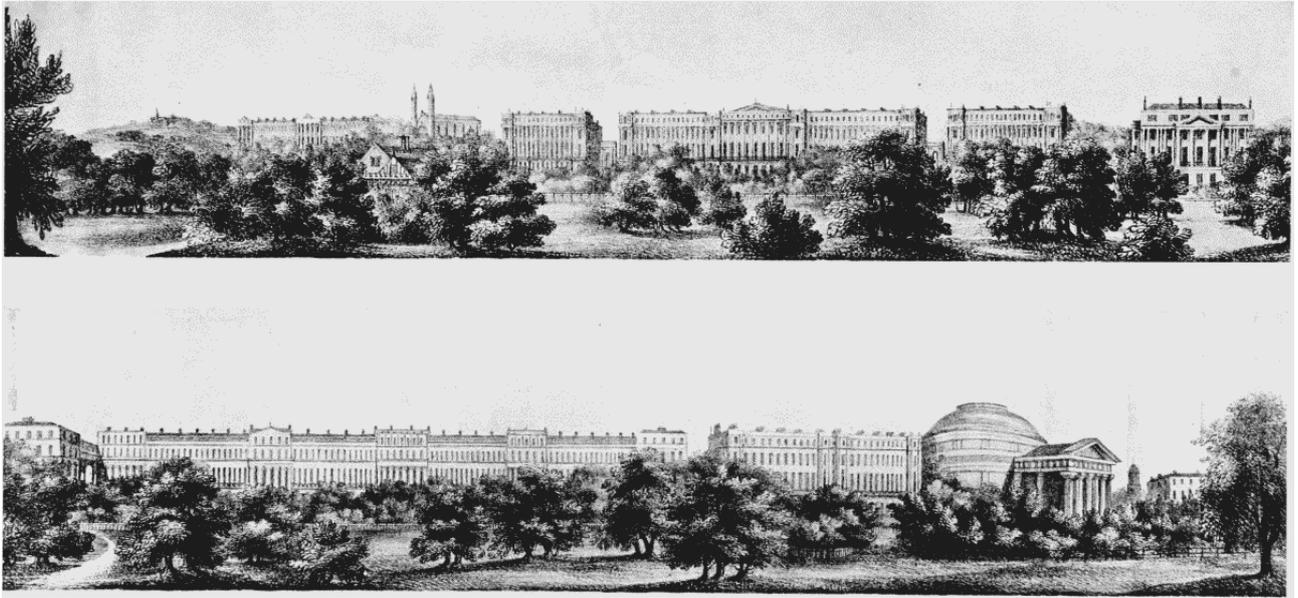
Alla fine del Settecento Londra è la capitale del più vasto impero politico e commerciale del mondo. La città, tuttavia, non ha ancora l'aspetto monumentale di altre capitali europee, come Parigi e Vienna: mancano le scenografiche sistemazioni urbane dell'epoca barocca e anche le facciate degli edifici rappresentativi sono discrete e severe. La nobiltà inglese, infatti, è composta soprattutto da latifondisti che amano vivere nelle tenute di campagna, dove impegnano i propri capitali nella costruzione di ricchi castelli immersi in grandi parchi, accontentandosi per la loro residenza londinese di edifici generalmente sobri e poco appariscenti.

L'occasione per un cambiamento consistente si presenta quando, nel 1811, una vasta area rurale alla periferia Nord-occidentale della città, ceduta in affitto al duca di Portland, torna a disposizione della Corona. All'architetto britannico John Nash (1752-1835) viene affidato il compito di riprogettare l'intera zona (che prenderà il nome di Regent's Park, in onore del principe reggente, il futuro re Giorgio IV) e di collegarla al lato settentrionale di St. James' Park, espropriando e rimodellando a tal fine gran parte dei sobborghi occidentali della città.

All'interno di Regent's Park Nash prevede la realizzazione di ville isolate (delle 26 inizialmente previste ne saranno però costruite soltanto 8). Lungo la via circolare che delimita il parco dispone gruppi di residenze tipologicamente differenti in funzione della diversa destinazione sociale: a Nord-Est, case isolate in stile "pittresco" e classico (Park Village East e West); a Est e a Ovest, classicheggianti terraces affacciati sul parco, con grandi fronti a colonne ioniche, timpani e monumentali ingressi ad arco; alle spalle dei terraces orientali, infine, schiere di case più modeste disposte intorno a piazze quadrate

al cui centro sono previsti dei mercati. Modanature, cornici e cornicioni vengono realizzati molto economicamente in stucco e il trattamento delle facciate a intonaco bianco differenzia con grande risalto le costruzioni di Nash dalle tipiche architetture londinesi in mattoni a vista.





Il collegamento di Regent's Park con St. James's Park (su cui si trovava anche la Carlton House, residenza del principe reggente) è un lungo percorso che, nella sua parte centrale, prende il nome di Regent's Street. Nella progettazione di questa direttrice urbana Nash incontrò serie difficoltà: alcuni terreni di proprietà privata, infatti, avrebbero potuto essere acquistati solo a prezzi molto elevati. Nash fu perciò costretto a rinunciare a un asse rettilineo e dovette disegnare una strada ad andamento sinuoso, in modo da aggirare i terreni più difficilmente espropriabili. Proprio nella soluzione di questi snodi complessi sta la genialità di Nash e la particolare caratterizzazione di Regent's Street, benché la maggior parte dei suoi portici (in particolare quelli dell'ampia curva che parte da Piccadilly Circus per formare il cosiddetto Quadrant) siano poi stati demoliti.

Superato l'incrocio con Oxford Street, Regent's Street subisce un'altra deviazione per aggirare il terreno di proprietà del conte di Langham: la strada fa qui una curva a «S», che Nash controbilancia con la piccola Chiesa di All Souls', da lui progettata con un portico circolare e una caratteristica copertura conica. Il successivo e preesistente tratto rettilineo (Portland Place) si connette, infine, con Regent's Park mediante due scenografici edifici porticati, che si sviluppano planimetricamente su due quarti di cerchio (Crescent Park).

4_Dal muro all'anti-muro: *strategie e politiche di urbanità*

Dopo aver primeggiato nel mondo per molti anni in qualità di economia industriale, la Germania sta ora offrendo al resto dell'Europa una visione di cosa sarà la vita in città con una popolazione invecchiata, un tasso di nascita in caduta libera e una società dove troppo pochi giovani sono attivamente pronti a caricarsi il peso di una responsabilità sociale che la demografia fa gravare su loro.

Quella che un tempo era la Germania Est ha perso almeno 1.5 milioni di abitanti a partire dalla riunificazione del 1990. Questo indica che il 16 per cento di tutte le case in quel territorio sono o abbandonate o inabitate. I prezzi delle case in queste aree sono precipitati del 30% in cinque anni.

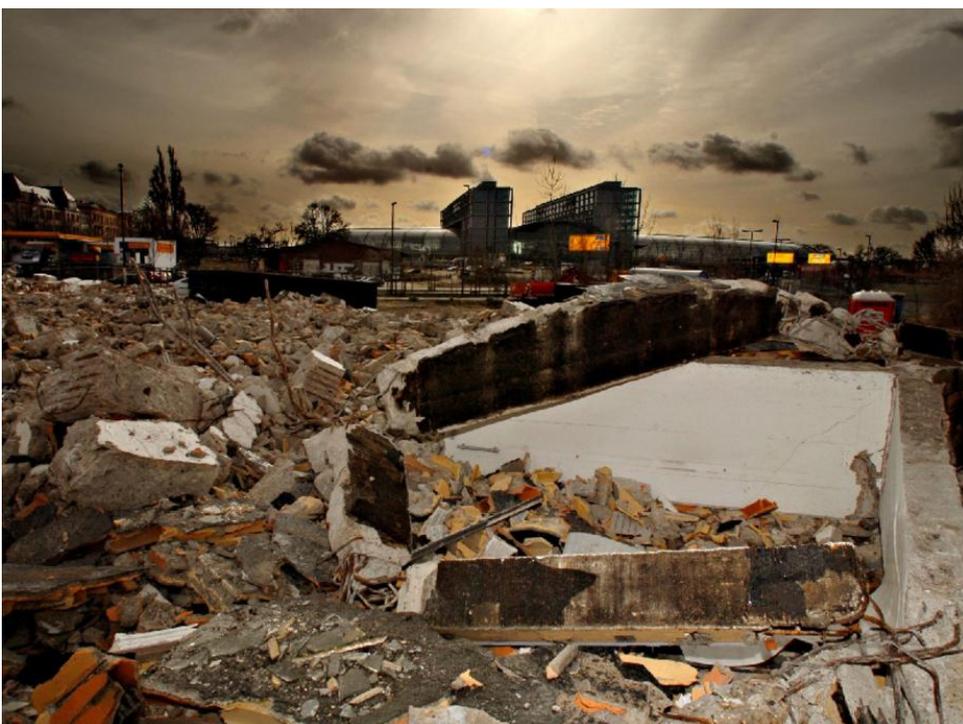
In confronto alla Gran Bretagna, dove le percentuali di proprietà delle case sono quasi 3 su 4, a Berlino è solo il 10% – la metà di quelle di Amburgo e Monaco. In alcune aree il calo della popolazione è stato persino più vertiginoso. Le nuove città costruite dalla GDR negli anni cinquanta per servire le industrie chimiche hanno di fatto perso 1/3 delle loro popolazioni nell'ultimo decennio. È un declino abbastanza rapido per evitare un disastro. Alcuni insediamenti non possono più sostenere la pressione nella rete idrica, le reti fognarie non hanno più la massa critica per funzionare bene e quelli rimanenti sono troppo sparpagliati per essere sostenibile per il trasporto pubblico.

Ma la Germania non è un paese pronto a sedersi e guardare accadere tutto questo.

Sta facendo quello che può per modellare il suo futuro, compresi grandi investimenti nelle infrastrutture dei trasporti. Più scoraggiante è una volontà necessaria per imbarcarsi su un programma costoso di demolizione di case, con un'idea per concentrare la restante popolazione in un tessuto (urbano) più sostenibile. Questa è tutta un'altra cosa rispetto all'euforia del 1990.

Ciò che doveva essere una grande espansione nella prosperità della Germania Ovest verso Est si è trasformata in un esercizio di riduzione controllata delle spese – sebbene affascinante.

Nonostante questo, la Germania è ancora una società pronta a contemplare grandi piani, anche se manca di una singola città dominante – fatto sorprendente data la sua condizione di stato più popoloso d'Europa.





Il sistema urbano in Germania, come in molti altri paesi, mostra che la globalizzazione e la digitalizzazione non sono il risultato di un declino o di una disintegrazione delle città, come predetto invece da tanti esperti, ma piuttosto una ri-valutazione sulla città e sulle nuove dinamiche urbane.

L'abbassamento dei costi dei trasporti e dei mezzi di comunicazione, l'elevata fruibilità dei beni, dell'informazione e la mobilità costante delle persone non portano ad una diretta diffusione delle risorse e del potere.

Al contrario, se la fluidità dei beni e dell'informazione aumenta, i vantaggi su scala maggiore e in modo particolare sulle economie di agglomerazione sono maggiori. Le caratteristiche specifiche di questa generale tendenza spiccano in economie che vanno da quelle industriali a quelle basate sulla conoscenza. In questo contesto le nuove dinamiche urbane – le quali sono una manifestazione del rafforzamento delle economie di agglomerazione – sono sottomesse a una doppia influenza.

Le città che traggono maggior profitto da queste nuove dinamiche sono quelle che, come risultato degli avvenimenti storici, incorporano buone condizioni per una economia di servizio basata sulla conoscenza. Questa forma di selettività è riassunta dall'economista americano Ed Glaeser: 'la chiave per il successo o il fallimento delle economie odierne è semplice: le città con alta competenza prosperano; quelle con bassa competenza stagnano o declinano.' Nel contesto dello sviluppo urbano tedesco questo può essere visto nella polarizzazione tra le città industriali in espansione nella regione della Ruhr e le zone metropolitane come Monaco o Francoforte. C'è, tuttavia, un altro tipo di selettività, che può essere accostata al processo di metropolizzazione. Unitariamente al livello di potenzialità della forza lavoro urbana, la grandezza fisica delle città è importante. Sono principalmente le metropoli di servizio, con il loro ampio mercato del lavoro, specie quello altamente qualificato, che beneficiano di queste nuove dinamiche urbane.

Con il passaggio ad una economia di conoscenza, il lavoro intellettuale e la creatività stanno diventando la chiave dei fattori di produzione; ne consegue che i mercati del lavoro urbani fungono sempre più da 'magneti urbani' che attraggono aziende e professionisti qualificati. Le aziende cercano la disponibilità di una forza lavoro qualificata nell'assegnazione dei posti e a loro volta i professionisti cercano posti con un'alta varietà di possibilità di lavoro e quindi di condizioni di vita da città.

'Grandi mercati del lavoro favoriscono anche quello che gli economisti chiamano il coordinamento del lavoro: una grande città rende molto più facile per il lavoratore e l'imprenditore trovare una nicchia. Più grande e più vario è il mercato, più facile è per il lavoratore avere un lavoro adatto alla carriera che sta intraprendendo, e più facile è per gli imprenditori assumere le persone idonee per la produzione di cose o servizi complessi e in rapida trasformazione.

Parafrasando Pierre Velz, 'la dimensione dei mercati del lavoro è probabilmente il principale fattore di competitività delle città'. La funzione delle regioni metropolitane di contenitori dei mercati attiva dinamiche tra domanda offerta, dove i mercati densi diventano strutture per gli insegnamenti comuni e la creazione di poli specializzati in conoscenza e competenze.

Rem Koolhaas ha descritto quella che per lui è Berlino tenendo conto di tutto ciò che si è detto finora:

“Berlino è un laboratorio: il suo territorio è definito per sempre; per ragioni politiche non può restringersi. Nonostante ciò la sua popolazione è scesa continuamente dall’avvento del muro; ne segue che poca gente abita lo stesso territorio metropolitano, ma deve mantenere la sua sostanza fisica. Con audacia, si può intuire che vaste aree della città sono cadute in rovina semplicemente perché non ce n’è più bisogno. In queste circostanze, l’applicazione generalizzata della ricostruzione urbana potrebbe essere futile come tenere in vita dei pazienti morti cerebralmente con apparecchi medici.

Cosa necessaria invece, è immaginare modalità nelle quali la densità può essere mantenuta senza il ricorso alla sostanza, intensità senza l’incombente dell’architettura.

Nel 1976, durante uno studio/seminario tenuto da O. M. Ungers, un concetto fu introdotto con implicazioni non riconosciute: “Un Arcipelago Verde” proponeva una Berlino teorica il quale futuro era concepito tramite due azioni diametralmente opposte – il *rinforzamento* di quelle parti di città che lo meritavano e la *distruzione* di quelle che non lo meritavano. Questa ipotesi conteneva la cartina al tornasole per una teoria delle metropoli europee; ha indirizzato la sua ambiguità centrale: che quei tanti centri storici fluttuanti nei territori delle metropoli più grandi quelle facciate storiche delle città mascherano meramente la realtà persuasiva della non-città.

In un tale modello di solido urbano e vuoto metropolitano, il desiderio per la stabilità e il bisogno di instabilità non sono più incompatibili. Possono essere ricercate come due imprese separate con connessioni invisibili.”